

# جامعة الحاج لخضر - باتنة

كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق

## مسؤولية الناقل الجوي الدولي

- دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999-

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق تخصص قانون الأعمال

إعداد الباحثة:

محمودي سماح

إشراف الأستاذة الدكتورة:

عواشيرية رقية

لجنة المناقشة:

أ.د. زرارة صالح الواسعة	أستاذ التعليم العالي	جامعة باتنة	(رئيساً)
أ.د. عواشيرية رقية	أستاذ التعليم العالي	جامعة باتنة	(مشرفاً ومقرراً)
أ.د. زعموش محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة قسنطينة	(عضواً وممتحناً)
د. مخلوفي عبد الوهاب	أستاذ محاضر (أ)	جامعة باتنة	(عضواً وممتحناً)
د. عبد الرزاق بوضياف	أستاذ محاضر (أ)	جامعة سطيف	(عضواً وممتحناً)
د. سامي بن حملة	أستاذ محاضر (أ)	جامعة قسنطينة	(عضواً وممتحناً)

2015 . 2014



# كلمة شكر و تقدير

أشكر الله تبارك و تعالى أن أعاني ووفقي لإنجاز هذا العمل وإتمامه، فالحمد لله رب العالمين.

مع خالص إحترامي و عميق إمتناني أتقدم بالشكر الجزيل إلى:

أستاذتي المشرفة الدكتورة عواشيرة رقية بما قدمته لي من عون و أبدته من حرص على إنجاز هذا البحث في أحسن وجه، وأنوه بالشكر و العرفان بمدونيتي لها بما غرسته في نفسي من حب البحث و التفكير و عدم قبول الفكرة التي لا يستصيفها المنطق.

أستاذتي الفاضلة الدكتورة زرارة الواسعة التي كانت ولا تزال تفيدنا بعلمها نشكرها لأنها تكرمت بأن تتراس لجنة مناقشة هذه الأطروحة .

أساتذتي الأجلاء: الدكتور بوضياف عبد الرزاق، الدكتور مخلوف عبد الوهاب، الدكتور بن حملة سامي، الدكتور زغدود محمد، على تفضلهم بقبول مناقشة هذه الأطروحة و تحملهم مشقة التنقل لأجل هذه المهمة.

إلى كل من أمدني بيد العون بطريقة أو بأخرى على إنجاز هذا العمل، و أخص ذكرا الدكتور هوام علاوة الذي قدم لي العلم الوفير و النصح الكثير .

جزاكم الله عني كل خير، وأطال في عمركم لمنح المزيد من العلم و المعرفة.

### 1 - التعريف بالموضوع:

أصبح النقل الجوي في عصر السرعة والعولمة الوسيلة الرئيسية لنقل المسافرين وإيصال البضائع إلى المحطات المنتشرة حول العالم فهو أفضل وسيلة للربط بين الدول والقارات مقارنة بوسائل النقل الأخرى نظرا لما تمتاز به الطائرات عن وسائل النقل الأخرى من إمكانات تساعد على تخطي المسافات بسرعة فائقة، ولأنها تعد الوسيلة الأكثر أمانا وتحقيقا لإشترطات السلامة خاصة بعد تطور صناعة الطائرات وتطور وسائل الأمان بداخلها، حتى أصبح التطور في مجال النقل الجوي في بلد ما علامة على تقدم ذلك البلد وإزدهاره، حيث أن التقدم الإقتصادي للدول يتطلب وجود شبكة مواصلات جوية حديثة تتكون من مطارات وشركات نقل جوي وبالتبعية وجود تشريعات تواكب ذلك التطور.

ولا تقتصر أهمية النقل الجوي على نقل الركاب فقط ولكنها تمتد لتشمل البضائع والأمتعة ويعود ذلك لما تتمتع به الطائرة من عنصري السرعة والأمان ومن هنا يكون للنقل الجوي تأثير واضح على الإقتصاد الوطني للدول، وما نلاحظه أنه أصبحت شركات النقل الجوي تخصص جزءا من أساطيلها الجوية لنقل البضائع بين الدول المختلفة وأصبح نقل البضائع سريعة التلف سهلا بواسطة التقنية الحديثة من وسائل التبريد وطرق التخزين الخاصة.

لذلك أصبح نقل البضائع المعرضة للتلف مثل الزهور والفواكه الطازجة واللحوم والمأكولات البحرية من السهولة بمكان حتى أصبحت متوافرة في دول لم تكن تعرف تلك البضائع أو كان من المستحيل على شعوبها التمتع بها لولا وجود وسائل النقل الجوي الحديثة وبأسعار معقولة، بالإضافة إلى أن نقل المواد والأشياء الثمينة والمهمة أصبح أكثر أمنا بواسطتها وذلك لتوفر مساحات خاصة بتلك الأشياء في طائرات النقل، ونظرا لسرعة الطائرة فإن درجة تعرض تلك المواد للمخاطر كالسطو والسرقة ونحوها تكون ضئيلة.

وفي السنوات الأخيرة أصبحت الطائرات الحديثة من أكثر وسائل النقل أمانا بفعل التقنية المتطورة في تجهيزها وقلت بذلك الحوادث الجوية الناتجة عن الأعطال الفنية بشكل كبير من الحوادث الجوية يمكن إسنادها إلى أخطاء بشرية، بل %حتى أصبحت أكثر من 95 يمكن القول أنه لولا تلك التقنية الحديثة لازدادت الحوادث الجوية بشكل كبير نتيجة لزيادة عدد الطائرات وزيادة الرحلات الجوية، ومع ذلك وبالرغم من التقنيات الحديثة والمتطورة في مجال صناعة الطائرات فقد تتعرض الطائرة أثناء الرحلة الجوية لمخاطر جسيمة وحوادث طيران خطيرة مخلفة حصيلة ثقيلة في الأرواح والأموال، ذلك أنها وهي تؤدي مهمتها في نقل الأشخاص والبضائع قد تتدافعها التيارات الهوائية الشديدة أو تعصف بها

العواصف الثلجية والأعاصير أو تهبط بها المنخفضات الجوية المفاجئة أو تتراكم على أجهزتها الثلوج أو يحجب الضباب الكثيف عنها الرؤية.

وبما أن الطائرة تمتاز بسرعة عالية تمكنها من الانتقال بين العديد من الدول والأقاليم فإن ذلك يقتضي تطبيق تشريع كل دولة تمر بها الطائرة الأمر الذي يؤدي إلى تعدد النظم القانونية المراد تطبيقها في حال حدوث نزاع ما وما يترتب على ذلك من مشكلة تنازع القوانين الواجبة التطبيق.

لذلك تنبعت الدول إلى ضرورة وجود قواعد تشريعية موحدة تتفق عليها لتحكم من خلالها أحكام النقل الجوي وخاصة مسؤولية الناقل الجوي وتضع قواعد قانونية تتفق مع خصائصه وتتلائم مع ظروف النشأة لمؤسساته وبالتالي تسمح له بالتقدم والإرتقاء في ظل قواعد قانونية توفر له حماية إقتصادية وتشريعية حتى ينمو ويزدهر، وفي نفس الوقت لا تغفل صالح الأفراد المستفيدين من عملية النقل الجوي، وهو طريق لحل المشاكل القانونية التي يثيرها هذا النقل بين أطرافه بعيدا عن القواعد القانونية الواردة في القانون الداخلي للدول والتي وضعت أصلا لتطبيق على النقل الجوي الداخلي في إطار قانوني محلي، فضلا عن عدم مراعاتها لطابع الدولية وإختلاف البيئة التي وجد فيها عن غيره من وسائل النقل الأخرى البرية والبحرية.

ومن أجل ذلك سارع المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من المعاهدات والإتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الخصوص، فكانت إتفاقية وارسو لعام 1929 والمعروفة باسم الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي في مدينة وارسو والتي وضعت المبادئ القانونية الأولى لقانون موحد خاص بتنظيم أحكام النقل الجوي، إلا أن هذه الإتفاقية لم تستطع مواكبة جميع تطورات النقل الجوي حيث ظهر قصور واضح في أحكامها الأمر الذي إستوجب تعديلها بموجب إتفاقيات وبروتوكولات لاحقة لها، بدأت ببروتوكول لاهاي لعام 1955 وإتفاقية جوادا لآخارا لعام 1961 وبروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربع لعام 1975.

وعلى الرغم من هذه التعديلات اللاحقة لإتفاقية وارسو فلا يزال النقص والغموض يكتنف العديد من نصوصها، ويظهر ذلك من خلال إحالة الإتفاقية بعض مسائلها للقوانين الوطنية الأمر الذي أدى إلى لبس واضح بسبب إختلاف بعض مفاهيم الإتفاقية عن مفاهيم القوانين الوطنية، ولذلك لم تكتف الدول بإتفاقية وارسو 1929 وما طرأ عليها من تعديلاتها بموجب إتفاقيات وبروتوكولات معدلة لها بل توجهت إلى توحيد قواعد النقل الجوي من خلال إتفاقية جديدة معدلة ومستحدثة لأحكام إتفاقية وارسو 1929 وما يرتبط بها من إتفاقيات

وبروتوكولات وهي إتفاقية مونتريال لعام 1999 والمنعقدة في مدينة مونتريال بكندا والمعروفة باسم "إتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي"، وقد عالجت الإتفاقيات السابقة موضوع النقل الجوي وما يترتب عليه من مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة.

ومما لاشك فيه أن إعتبرات العدالة تقضي أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تقع أثناء عملية النقل الجوي سواء للركاب أو أصحاب البضائع، غير أن إلقاء المسؤولية على الناقل الجوي بدون حدود أو ضوابط يؤدي إلى تهرب الناقلين الجويين من تعويض الأضرار الناشئة عن النقل الجوي أو إنهاء إستثماراتهم في مجال النقل الجوي مما يؤثر سلباً على الإقتصاد الوطني لمساسه بهذا المرفق الحيوي من ناحية ومن ناحية أخرى بحقوق الأفراد.

ومما لاشك فيه أيضاً أنه إذا كان النقل الجوي هو أهم موضوعات القانون الجوي فإن أهم موضوعاته مسؤولية الناقل الجوي، حيث تعد من أعقد المواضيع وأبرز المسائل التي يثيرها النقل الجوي الدولي على الإطلاق وأكثرها بحثاً أمام القضاء وشغلت إهتمام الفقهاء بوصفها المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين والعملاء من ركاب وشاحنين الذين يطالب كل منهم بأن تميل الكفة ناحيته أو على الأقل تتوازن المصالح دون طغيان أو إذعان.

وعليه فالإستغلال الجوي شأنه في ذلك شأن أي نشاط إنساني يمكن أن يثير المسؤولية، فقد تقوم مسؤولية الناقل الجوي تجاه أشخاص لا تربطهم به أدنى علاقة عقدية وهم الأغيار على السطح سواء تمثل هذا الغير في أصحاب الملكية على السطح أو مجرد أشخاص لحقتهم أضرار وهم متواجدون على السطح وبالتالي تتعقد المسؤولية التقصيرية تجاههم وقد نظمتها إتفاقية روما لسنة 1952 والمتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي تجاه الأغيار على السطح، وقد تقوم مسؤولية الناقل الجوي تجاه أفراد طاقم الطائرة مثل قائدها والملاحون غير أن مسؤوليته تكون عقدية بموجب عقد العمل الذي يربط هؤلاء بالمستغل الجوي وبالتالي فلا تعنيهم الإتفاقيات الدولية.

وقد تقوم مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين أو أصحاب البضائع أو الأمتعة وهم يرتبطون معه بعقد نقل جوي وهو بالتحديد ما نظمته إتفاقتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وهي ما تهتما بالدراسة دون الجوانب الأخرى، فهي المسؤولية المدنية للناقل الجوي أي التعويض عن الأضرار المترتبة عن النقل الجوي الدولي وفق ما نصت عليه الإتفاقيات الدولية السابقة.

## 2 - أسباب إختيار الموضوع:

يعود إختياري لموضوع الدراسة إلى أسباب عدة ذاتية و موضوعية و تتمثل الأولى في حبي للسفر بالطائرة واهتمامي بمجال القانون الجوي وإطلاعاتي بالجوانب المتعلقة به، وكأسباب موضوعية تتمثل في حداثة أحكام النقل الجوي خاصة في الوطن العربي وأن الإتفاقية الجديدة مونتريال 1999 لم تنضم إليها كل الدول ومنها الجزائر وبالتالي فإن مدى نجاح تطبيق هذه الإتفاقية لا يزال متوقفا على ما سيحققه الواقع العملي مستقبلا سواء على المستوى الدولي الأوروبي أو العربي، فضلا أن الدراسات التي تناولت هذا الموضوع كانت - في إعتقادي - متواضعة وقليلة إلى حد كبير مما ترتب عليه إفتقار المكتبات القانونية إلى المؤلفات والشروحات الخاصة بهذه الأحكام إضافة إلى قلة وندرة الأحكام والإجتهادات القضائية العربية خاصة المتعلقة بالنقل الجوي، أضف إلى أن قواعد القانون الجوي عموما لم تحظ في بلادنا بالقدر الكافي من الدراسة والتحليل.

و عليه أردت المساهمة بهذا الموضوع أملا في إثراء المكتبات القانونية بدراسات متخصصة في مجال النقل الجوي ومحاولة سد النقص في الدراسات التي تناولت هذا الموضوع على المستوى الدولي و الفقه العربي خاصة وذلك أمام قلة الدراسات والبحوث في هذا الشأن خاصة على المستوى الداخلي.

## 3 - أهداف الموضوع:

يكتسي موضوع مسؤولية الناقل الجوي أهمية من جوانب عدة علمية و قانونية و عملية دفعتني للبحث فيه وتتمثل هذه الأهمية في:

- توضيح المشكلات القانونية والعملية التي تواجه تنظيم وتوحيد أحكام النقل الجوي الدولي والمتعلقة بتعويض الأضرار الناشئة عن عملية النقل الجوي ومن ذلك تتوضح حدود المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي من خلال الوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في الإتفاقيات الدولية المنظمة لها.

- متابعة التطورات والتعديلات التي تواكب توحيد وتنظيم أحكام هذا النقل خصوصا في ظل ما يفرضه الواقع من تطبيقات عملية، وعليه تكتسي هذه الدراسة أهميتها من أنها تعد إحدى الدراسات القانونية التي حاولت أن تستقرئ الجديد في هذا المجال الذي يتعلق بنوع من النقل يتصف بتطور مستمر وسريع، مما يتطلب أيضا تطور القواعد التي تحكمه بنفس سرعة التطور الحاصل فيه.

- دراسة الإشكالات التي تثيرها مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي والتي أدت بالدول إلى البحث المستمر لإيجاد حلول مناسبة وبما أن هذا النوع من النقل هو نقل دولي فإن الإشكالات التي يثيرها والحلول الموضوعية له تهتم دول العالم أجمع.

- محاولة نشر الوعي الحقوقي بين المستفيدين من خدمات النقل الجوي من مسافرين أو أصحاب بضائع فيما يتعلق بالحصول على حقوقهم ، ووجود آلية تمكنهم من المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بهم بكل سهولة وذلك على نحو يراعى فيه مصلحة شركات الطيران من جهة ومصلحة العملاء من جهة ثانية.

#### **4 - إشكالية البحث:**

بناء على ما تقدم فإن موضوع النقل الجوي والمسؤولية المترتبة عنه وما يتعلق منها بالتعويض يطرح إستفسارات قانونية كثيرة ومتنوعة، وأن الإشكالات القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي دقيقة ومتشعبة تحتاج إلى دراسة وافية فكانت الإشكالية الأساسية التي يتمحور حولها موضوع البحث تدور حول التساؤل التالي: كيف نظمت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، وما حدود تعويض الأضرار المترتبة عن النقل الجوي الدولي؟

ويتفرع عن هذا السؤال الرئيسي سؤالين فرعيين:

فالسؤال الأول يتعلق بالأحكام العامة والموضوعية لهذه المسؤولية ولعقد النقل الجوي الدولي من حيث تكوينه وإثباته وآثاره ومتى يكون النقل الجوي نقلا دوليا بمفهوم الإتفاقية إضافة إلى الحالات التي تتحقق بها المسؤولية عن النقل الجوي الدولي.

أما الثاني فيتعلق بالأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي وما يثير تطبيقه لإشكالات قانونية من حيث دفع هذه المسؤولية وما تطرحه مسألة التعويض من مشاكل قانونية، إضافة إلى الدعوى المرتبطة بها ومصير الاتفاقات الخاصة بالتخفيف من المسؤولية أو الإعفاء منها.

## 5 - حدود الدراسة:

تحدد دراسة موضوع مسؤولية الناقل الجوي من خلال أحكام النقل الجوي الدولي ومسؤولية الأضرار المترتبة عنه في ظل إتفاقية وارسو 1929 وما لحقها من تعديلات بموجب الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية المعدلة لها والتي تشمل كل من بروتوكول لاهاي 1955 وإتفاقية جوادا لاخارا 1961 وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975 وصولا إلى الإتفاقية الجديدة وهي إتفاقية مونتريال 1999 المعدلة والمستحدثة لإتفاقية وارسو 1929 الأصلية، وذلك نظرا لعدم إستقرار الإتفاقيات والبروتوكولات السابقة على نظام معين لمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وعليه فإن الدراسة تنصب على النقل الجوي الدولي وليس النقل الجوي الداخلي فهو يخرج عن مجال الدراسة لأن هذا الأخير لا تنظمه الإتفاقيات الدولية بل تنظمه التشريعات الوطنية الداخلية ولو أنها إستلهمت معظم أحكامه من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، غير أن هذا لا يمنع من أن تكون الدراسة بالإشارة في ضوء بعض التشريعات الداخلية العربية و الأجنبية سيما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، بإعتبار أن الجزائر لا يزال تشريعها الجوي يتطور وهذا الأمر يهمننا نحن كباحثين، كما تعتمد الدراسة على الإجتهدات الفقهية السابقة المتعلقة بالموضوع مع التقصي في مجال الإجتهد القضائي من خلال أحدث ما صدر ونشر من أحكام وقرارات قضائية في هذا الخصوص بالدوريات العربية والأجنبية.

ومن ذلك فلا حاجة لنا باستعراض كافة أحكام القواعد العامة في العقود أو قواعد النقل التجارية أو أحكام الملاحة الجوية بل نتوقف عند خصوصيات أحكام النقل الجوي المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي الدولي.

ويجب التأكيد من جهة أخرى أن مجال الدراسة يدور حول المسؤولية المدنية للناقل الجوي وفق ما تم توضيحه وتخرج عن ذلك دراسة المسؤولية الجزائية ذلك أن نظام المسؤولية المدنية يقوم على التعويض دون معاقبة مرتكب الفعل، أما المسؤولية الجزائية المرتبطة بالملاحة الجوية فقد نظمتها إتفاقيات القانون الجوي العام مثل إتفاقية طوكيو لعام 1963 المتعلقة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة، وإتفاقية لاهاي لعام 1970 الخاصة بقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات وإتفاقية مونتريال لعام 1971 المتعلقة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني.

## 6 - منهج الدراسة:

إقتضت منا الإجابة على الإشكالية التي أثمرتها الإعتماد على منهجية وظفنا من خلالها مناهج مختلفة: التحليلي و الوصفي و المقارن و التاريخي.

أما إعتمادنا المنهج التحليلي: فإنه نظرا للأهمية التي يكتسبها موضوع مسؤولية الناقل الجوي خاصة في ظل إتفاقية مونتريال 1999 أرتأينا أن نطلع على أهم القواعد التي جاءت بها لنكشف الجديد والمتجدد منها لذلك إعتمدنا في هذه الدراسة المنهج التحليلي لمختلف النصوص القانونية التي جاءت بها الإتفاقيات المنظمة للنقل الجوي في مجال المسؤولية المدنية والتعويض وما أخذت به الإجتهادات القضائية أيضا.

وإعتمادنا كذلك على المنهج الوصفي لأنه من الضروري إستخدامه في دراسة قانونية كهذه، ويظهر ذلك من خلال وصف مختلف الظواهر والحالات المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي وبعقد النقل الجوي كإبراز أهميته وتوضيح الحالات والكيفيات والأحكام التي يمكن أن يرد عليها.

أما إستخدام المنهج المقارن فكان للمقارنة بين أحكام كل من إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 والتشريعات الوطنية كالتشريع الجزائري والتشريع المصري والتشريع الفرنسي، إذ بدا لنا ضروريا في موضوع كهذا أن نقارن ونقارب بين مختلف الإتفاقيات والبروتوكولات عند كل عنصر من عناصر الموضوع لنتمكن من تبين و محاولة وضع حلول لأي تقصير.

بالإضافة إلى الإستعانة بأدوات المنهج التاريخي لتتبع تطور القواعد الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي والنتائج التي ترتبت عنه.

## 7 - الدراسات السابقة:

يستند موضوع البحث إلى دراسات سابقة لها علاقة مباشرة بموضوع البحث حيث تمت الإستعانة و الإفادة منها و أردت إضافة جديد يميز هذه الدراسة عن غيرها، ومن هذه الدراسات ما يلي:

1 - دراسة فاروق أحمد محمد زاهر بعنوان: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1985.

بحثت هذه الدراسة مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي ويعني ذلك حدود التعويض عنها وأكدت الدراسة مدى تحديدها وذلك من خلال توضيح أحكام إتفاقية وارسو 1929 والتي

حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى للتعويض، وبدخول بروتوكول لاهاي 1955 حيز التنفيذ والمعدل للاتفاقية الأصلية - أوضحت الدراسة- رفع الحدود القصوى للتعويض بمبالغ تتناسب مع المستجدات والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها تطرقت إلى تحديد مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أو الأشياء، في حين تركزت دراستي على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بمختلف الجوانب وليس فقط على مسألة تحديد التعويض سواء في نقل المسافرين أم البضائع.

**2 - دراسة عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان بعنوان: إلتزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس 1983.**

أشارت هذه الدراسة إلى أهمية الإلتزام بسلامة المسافرين في عملية النقل الجوي بصفة خاصة وتمحورت الدراسة حول نطاق تطبيق الإلتزام بالسلامة في إتفاقية وارسو 1929 والقيود القانونية لهذا الإلتزام فيها سيما القيد المتمثل في التعويض.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها لم تنطرق إلى كل الجوانب المتعلقة بالمسؤولية وإكتفت بما له علاقة بالإلتزام السلامة فيها، في حين تركزت دراستي على موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي وفقا لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

**3 - دراسة عائشة فضيل بعنوان: مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللا تحديد، رسالة دكتوراه، جامعة الحسن الثاني - الدار البيضاء - 2002.**

بحثت الدراسة موضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي وركزت على مسألة تحديد التعويض الوارد في كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 من حيث التعرض للحالات التي تكون فيها مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية محدودة في حالات نقل الركاب والأمتعة وكذلك البضائع بالإضافة إلى المسؤولية غير المحدودة أي المشددة حين لا يجوز للناقل التمسك بالحدود القصوى للتعويض.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها إقتصرت وركزت على مسألة التعويض من حيث تحديده وإطلاقه دون التركيز على الجوانب الأخرى للمسؤولية التي تمحورت حولها دراستي سواء في نقل الركاب أو البضائع وفقا لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

4 - دراسة أحمد بن إبراهيم الشيخ بعنوان: المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 كتاب صادر عن دار النهضة العربية القاهرة، 2008.

تهدف الدراسة في هذا الكتاب إلى إستعراض النقل الجوي من حيث المفهوم القانوني والتنظيم الدولي لعقد النقل الجوي وتطور القواعد التي تحكمه، بالإضافة إلى تحديد مسؤولية التعويض عن الأضرار وفقا كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 ومقارنتها بما ورد من أحكام في قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة. وتختلف عن دراستي التي تركزت على موضوع مسؤولية الناقل الجوي بمختلف جوانبه وليس فقط مسألة التعويض وذلك وفق الأحكام الخاصة الواردة في كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 دون التركيز على ما ورد في القوانين والتشريعات الداخلية

5 - دراسة عيسى غسان ربضي بعنوان: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة - كتاب صادر عن دار الثقافة للتوزيع والنشر - عمان - 2008.

بحثت هذه الدراسة موضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص المسافرين فقط والأمتعة الخاصة بهم وهذا وفقا ما نصت عليه إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها، دون التعرض إلى المسؤولية عن الضرر الواقع لأصحاب البضائع وهم الشاحنين في عقد النقل الجوي للبضائع ودون التركيز على ما ورد من أحكام في إتفاقية مونتريال 1999.

وتختلف عن دراستي التي تمحورت حول مسؤولية الناقل الجوي الدولي من حيث الضرر الواقع على كل من الأشخاص المسافرين وأمتعتهم وأيضا أصحاب البضائع وذلك بالتركيز عن الأحكام القانونية الواردة في كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

## 8 - تقسيم:

تحقيقا لأهداف هذه الدراسة تم تقسيم الموضوع وفق خطة منسجمة مقسمة إلى فصل تمهيدي وبابين يحوي كل منهما فصلين على النحو التالي:

- الفصل التمهيدي تم التطرق فيه إلى تطور القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، وهي دراسة تبدو ضرورية حتى يتم فهم القواعد التي كانت تحكم مسؤولية الناقل الجوي قبل إتفاقية وارسو 1929 والتطور التاريخي لاتفاقيات النقل الجوي بدءا من

اتفاقية وارسو 1929 مروراً بالبروتوكولات المعدلة لها وصولاً إلى آخر تعديل وتحديث بموجب اتفاقية مونتريال 1999.

- الباب الأول ويشمل الأحكام العامة أو الموضوعية للنقل الجوي الدولي حيث يستلزم ذلك وجود عقد في إطار قانوني معين وأن يكون له تنظيم دولي أي في إطار تطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة به وما يندرج ضمن ذلك من حالات قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، حيث قسم هذا الباب إلى فصلين ضم الأول دراسة عقد النقل الجوي الدولي من حيث إبرامه وإثباته والآثار المترتبة عن تنفيذه، وضم الفصل الثاني التنظيم الدولي للنقل الجوي الدولي أي نطاق تطبيق اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بالإضافة إلى توضيح حالات قيام وتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار.

- أما الباب الثاني فيوضح فيه الأحكام الإجرائية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي من حيث وسائل دفع هذه المسؤولية والإعفاء منها وضمانات تغطيتها وذلك في الفصل الأول، أما الفصل الثاني يتم التطرق فيه لأحكام التعويض وذلك بتبيان حدوده القصوى حسب ما نصت عليه الاتفاقيتين المنظمة لهذه المسألة مع توضيح كيفية احتساب قيمة التعويض بالإضافة إلى التطرق لأحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي أي كيفية رفعها من حيث اختصاصها القضائي والقانون الواجب التطبيق.

ختم البحث بخاتمة أوردت فيها أهم النتائج والإقتراحات.

## الفصل التمهيدي : مفهوم النقل الجوي الدولي وتطور نظم المسؤولية المترتبة عنه

لقد اهتم المجتمع الدولي في محاولاته المستمرة لتنظيم أحكام النقل الجوي الدولي بوضع القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق الحماية الإقتصادية والتشريعية لمؤسسات النقل الجوي من ناحية حتى تنمو وتزدهر وتحقق مصالح العملاء من ناحية أخرى حتى يقدموا على سلوك طريق النقل الجوي.

لذلك بدت الحاجة ملحة إلى وجود قواعد دولية تحكم النقل الجوي الدولي خاصة مع التطور الذي لحق بهذا المجال وذلك بحثاً عن الحلول المناسبة للمشاكل التي بدأت تظهر نتيجة دخول الطائرة كأداة نقل سواء في نطاق النقل الجوي الداخلي أو الدولي، وأيضاً بسبب كثرة المنازعات المتولدة عنه نتيجة الحوادث الجوية، لذلك استشعرت العديد من الدول - خاصة المتقدمة منها - إلى ضرورة وضع قواعد موحدة تحكم منازعات النقل الجوي الدولي.

فكانت إتفاقية وارسو 1929 التي وضعت المبادئ الأولى لقانون موحد في مجال النقل الجوي الدولي وقد تم تعديلها بعدة بروتوكولات وهي بروتوكول جواتيما وبروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكولات مونتريال الأربعة 1975 حتى انتهى الأمر بإبرام إتفاقية جديدة في مدينة "مونتريال" بكندا عام 1999.

ونظراً لأهمية تطور القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي وهي دراسة ضرورية حتى يتم فهم القواعد التي كانت تحكم مسؤولية الناقل الجوي قبل إتفاقية وارسو 1929 أو بعدها وما طرأ عليها من تعديلات، ومن جهة أخرى فإنه مادام النقل الجوي يشكل الدعامة الأساسية التي تقوم عليها المسؤولية بإعتباره يلعب دوراً هاماً في التجارة الدولية وتوطيد العلاقات بين الشعوب، فإنه لا بد من الوقوف على مفهومه حيث يتم من خلال هذا الفصل التمهيدي تعريفه وتوضيح خصائصه كعقد يتميز عن باقي العقود الأخرى المدنية والتجارية مع بيان أهميته الإقتصادية ومصادره القانونية وذلك في مبحث

أول، وسيتم دراسة التطور التاريخي للقواعد التي تحكم أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مبحث ثان.

### **المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي الدولي**

يقتضي البحث في مفهوم عقد النقل الجوي الدولي وضعه في إطار قانوني خاص لكي تتوضح عناصره الأساسية التي يتميز بها عن غيره من العقود، كما تظهر أهميته التي يقوم بها من الناحية العملية والإقتصادية وحتى القانونية بين مختلف الدول وشركات الطيران، أضف إلى أهمية مسألة المصادر القانونية التي يستلهم النقل الجوي الدولي أحكامه منها سواء ما تعلق منها بالتشريع الدولي (المعاهدات الدولية) أو الإتفاقيات الخاصة.

وعلى ذلك سيتم تناول تعريف عقد النقل الجوي الدولي مع بيان خصائصه في المطلب الأول، ونتناول الأهمية الإقتصادية للنقل الجوي ومصادره القانونية في المطلب الثاني.

### **المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي الدولي وخصائصه**

لا بد من وضع تعريف لعقد النقل الجوي الدولي من الناحية القانونية والفقهية مع بيان خصائصه بالنظر إلى كونه عقدا رضائيا وتجاريا ويقوم على الإعتبار الشخصي وهذا ما يجعله يتميز عن باقي العقود الأخرى، وعلى ذلك نعرض في هذا المطلب إلى تعريف عقد النقل الجوي الدولي في فرع أول ثم نعرض خصائصه في فرع ثان

### **الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي الدولي**

إن جوهر النقل عموما يتمثل في تغيير المكان سواء تعلق بالأموال أو الإنسان فهو كما عبر عنه البعض: طي المسافات بواسطة الزمان<sup>(1)</sup>.

إن الأصل في العقود التجارية أن تكون بمقابل وعلى هذا إتفقت معظم التشريعات أن عقد النقل أيا كانت صورته بأنه "... إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى

---

(1) محمود مختار بريري: قانون المعاملات التجارية - الالتزامات والعقود التجارية - دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2008، ص: 282.

بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين<sup>(1)</sup>، وبذلك لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه.

ونوه في البداية أنه وإن كانت إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 لم تضع أية قواعد خاصة بتكوين عقد النقل الجوي أو حتى بتعريفه فإنه يتعين الرجوع بشأن هذه القواعد إلى القانون الوطني الواجب التطبيق<sup>(2)</sup>، إذ يكفي في كثير من الأحيان تطبيق الأحكام التجارية في عقد النقل بوجه عام أو بالرجوع إلى القواعد القانونية العامة في مجال العقود، ومع ذلك فقد وضعت الإتفاقيتين شروطا معينة في النقل ليخضع لأحكامها.

ومنه يخضع عقد النقل الجوي للقواعد العامة من حيث الشروط الموضوعية المتطلبة فيه وهي الرضا والمحل والسبب والأهلية، ولذلك فقد تركزت إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها مسألة تكوين العقد للقانون الداخلي في كل دولة متعاقدة ليتولى تنظيمها حسب التقاليد القانونية المرعية فيها.

وعلى ذلك يمكن تعريف عقد النقل الجوي بصفة عامة ومن إستقراء عدة تعاريف بأنه: ذلك العقد الذي بمقتضاه يلتزم أحد الأطراف ويسمى الناقل الجوي وعادة ما تكون إحدى شركات الطيران بنقل أحد الأشخاص ويسمى الراكب أو بضاعته عبر الجو من مطار القيام إلى مطار الوصول المحددين في العقد مقابل أجر يدفعه الراكب أو صاحب البضاعة للناقل الجوي.

وتكون لهذا العقد الصفة الدولية فيما لو توافرت الشروط المنصوص عليها في إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 نتعرض لها بالتفصيل لاحقا.

وكما عرفت عقد النقل الجوي مختلف التشريعات الداخلية والوطنية بالتوافق مع التعريف السابق، فقد عرفته المادة (131) من قانون الطيران المدني الجزائري بأنه العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها أو نقل بضائع

(1) المادة (36) من القانون التجاري الجزائري.

(2) إلياس حداد: القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق - سوريا - طبعة 2005، ص: 139.

بمقابل من محطة جوية إلى أخرى، وهذا على غرار التعريف الذي أورده المشرع المصري في المادة (284) من قانون التجارة على أنه: "يقصد بالنقل الجوي في هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح".

هذا وقد عرف "محمد فريد العريني" عقد النقل الجوي بالاعتماد على الطائرة كأداة للملاحة الجوية كما يلي: "عقد النقل الجوي هو الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته أو بنقل بضاعته من مكان مواجهة إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل أجر محدد"<sup>(1)</sup>.

والملاحظ على هذا التعريف أن نقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى آخر عبر الجو وبواسطة طائرة يضيف نوعاً من الخصوصية على النقل الجوي، لأنه يستبعد كافة وسائل النقل التي لا تسمح بالنقل جواً من جانب، وكافة الوسائل الأخرى مثل الهيلو كبتير والطائرات العمودية التي وإن سمحت بالنقل جواً إلا أنها لا تعد من قبيل الطائرات التي تشكل عمود النقل الجوي خاصة النقل ذات الصفة الدولية.

وقد عرف بعضهم النقل الجوي بأنه: "الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر أو مرسل البضاعة وبين الناقل الجوي حيث يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد وذلك مقابل أجر يدفعه الراغب بالسفر أو صاحب البضاعة"<sup>(2)</sup>.

ويمكنني القول أنه مهما تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي، إلى أن جميع هذه التعريفات تدور حول مضمون واحد و أن إختلاف وجهات النظر كانت شكلية فقط. ويتضح من التعاريف السابقة أن النطاق الجغرافي الذي يتم عبره النقل الجوي غير محدد، فقد يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة فيكون النقل الجوي داخلياً ومثال ذلك النقل

---

(1) محمد فريد العريني: القانون الجوي - النقل الجوي - حوادث الطيران - دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2007، ص: 129.

أبو زيد رضوان: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص: 280. (2)

الجوي الذي يتم بين مدينة قسنطينة والجزائر العاصمة داخل الإقليم الجزائري، وقد يتم النقل بين نقطتين تقعان في إقليم دولتين مختلفتين فيكون النقل الجوي دوليا وذلك كما في الرحلة الجوية التي تتم بين الجزائر وباريس.

وما يهمننا بالدراسة هو النقل الجوي الدولي و ليس الداخلي حيث أنه للتمييز بين النوعين من النقل الجوي أهمية قصوى تظهر بجلاء عند تحديد القواعد القانونية **المنظمة** لكل شكل منها، حيث يخضع النقل الداخلي للقوانين والتشريعات الداخلية لكل دولة كالقوانين التجارية وتشريعات الطيران المدني وقد يخضعه المشرع الداخلي لأحكام الإتفاقيات الدولية التي تحكم النقل الجوي الدولي.

أما النقل الدولي هو النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، وقد يثير هذا النقل صعوبات عند تحديده للقانون الذي يحكمه وذلك نظرا لتغير النظام القانوني الذي قد يخضع له النقل كلما عبرت وسيلته حدود دولة إلى دولة أخرى، لذا كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل للقضاء على ما يترتب على هذا التغير والاختلاف من تعدد الأنظمة القانونية التي قد تحكمه وعلى ما يؤدي إليه هذا التعدد من تنازع بينها، وقد تم هذا التوحيد بمقتضى إتفاقية وارسو 1929 في شأن النقل الجوي الدولي<sup>(1)</sup>، ومختلف التعديلات الواردة عليها وآخرها التعديل بموجب إتفاقية مونتريال 1999.

وخلاصة ما يمكن قوله من خلال ما تقدم أن كل التعاريف تقوم على عناصر موحدة، وهذه العناصر هي: جميع العقود تربط بين طرفين هما الناقل الجوي والمسافر أو المرسل، و عقد النقل الجوي قد يكون عقد نقل أشخاص أو عقد نقل بضائع، ويجب أن يتم النقل سواء نقلا للأشخاص أو البضائع بواسطة طائرة، بالإضافة إلى تلقي الناقل الجوي مقابل عملية النقل أجرا من المسافر أو المرسل.

### **خصائص عقد النقل الجوي الدولي الفرع الثاني:**

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص : 72.

يتميز عقد النقل الجوي الدولي بعدة خصائص تميزه عن باقي العقود فهو من ناحية عقد رضائي ومن ناحية أخرى عقد إذعان، وأهم ما يميزه أنه عقد تجاري ويتميز من ناحية أخيرة أنه من العقود المبنية على الاعتبار الشخصي كما يعتبر من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين.

وكما أشرنا من قبل أن الإتفاقيات المنظمة للنقل الجوي وهي إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 لم تعنى بتحديد خصائص النقل الجوي الدولي لذلك سنحاول تحديدها بوصف عقد النقل الجوي تنطبق عليه وصف العقود بصفة عامة والعقود التجارية بصفة خاصة، وسنوضح هذه الخصائص تبعا.

### أولاً: عقد النقل الجوي الدولي عقد رضائي

عقد النقل الجوي الدولي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول، ولا يختلف الأمر بين العقد الذي يرد على نقل الأشخاص أو على نقل البضائع ومن ثم لا تلزم الكتابة لقيامه ولا يلزم تسليم تذكرة السفر أو تسليم البضاعة حتى ينعقد<sup>(1)</sup>، بل أنه ينعقد بمجرد تلاقي إرادات الأطراف وهو لذلك من العقود الرضائية، تلك الرضائية لا يتوقف انعقادها على وجود شكلية معينة أو محددة في إطار معين أو إجراء معين فبمجرد تطابق إرادة الناقل من جانب وإرادة الراكب أو الشاحن من جانب آخر تنتج آثار عقد النقل.

ويتفق الفقه<sup>(2)</sup> على أنه ليس عقدا عينيا يتوقف إنعقاده على تسليم تذكرة السفر للراكب أو على تسليم البضاعة للناقل، وقد أكدت ذلك المادة الثالثة الفقرة الثانية (2/3) من إتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، والمادة الثالثة الفقرة الخامسة (5/3) من إتفاقية مونتريال 1999<sup>(3)</sup> على أنه لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو خطاب نقل البضاعة... بل يظل صحيحا وخاضعا لأحكام الإتفاقية، ومن ذلك فعقد النقل الجوي ليس عقدا عينيا وليس شكليا لا ينعقد إلا بكتابته لأن تذكرة السفر أو وثيقة الشحن الجوي ما هما إلا وسائل لإثبات العقد، وفي ذلك تنص المادة(11) من إتفاقية مونتريال 1999 على أن مستند النقل الجوي حجة على أن العقد قد أبرم وعلى شروط العقد

(1) عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2007، ص: 204.

(2) مصطفى البنداري: الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2000، ص: 340، إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 140 وكذلك عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 204.

(3) المادة (3) الفقرة (5) من إتفاقية مونتريال 1999 تنص: "إن عدم الإلتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الإتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية".

ما لم يقد الدليل عكس ذلك، وعدم وجود هذا المستند أو عدم صحته أو ضياعه لا يؤثر على قيام العقد ولا على صحته(1).

لذلك فإن تسلّم الناقل الشيء محل النقل يعد قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل، كما يعتبر صعود الراكب إلى وسيلة النقل قبولاً للإيجاب الصادر من الناقل إلا إذا ثبت أن نية الراكب لم تتجه إلى إبرام العقد كما لو صعد لوداع مسافر مثلاً، لذلك يمكن القول إن عدم التزام الراكب بتسليم نفسه إلى الناقل أو عدم تسليم الشاحن البضائع المراد نقلها إلى الناقل لا يؤثر على صحة العقد حيث إن إنعقاد عقد النقل لا يتوقف على تسليم البضائع أو تقدم الراكب إلى الناقل فذلك كله من ضروريات تنفيذ العقد.

وبناء على ذلك يشترط في عقد النقل الجوي أن يكون الرضا صادراً عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها، فلا يعد النقل الذي يتم دون موافقة الناقل كنقل أحد الأفراد إلى الطائرة دون علم الناقل من العقود الصحيحة في هذا الخصوص(2).

ولم تتضمن إتفاقية وارسو 1929 أي نص بإلزام الناقل بقبول النقل بل على العكس إن المادة الثالثة والعشرون منها أجازت له رفض إبرام عقد النقل أو وضع القواعد التي تتعلق به شريطة ألا تتعارض هذه القواعد مع أحكام الإتفاقية، كما أقرت الشروط العامة للآياتنا ( صراحة حق الناقل في رفض إجراء عقود النقل I.A.T.A |الاتحاد الدولي للنقل الجوي دون بيان أسباب الرفض(3).

ومن جهتي أرى أن ذلك منطقياً لأنه في عقود النقل عموماً ليس هناك ما يجبر الناقل على إبرام عقد النقل مع المتعاملين معه، إضافة إلى أن إتفاقية مونتريال 1999 أكدت في مادتها السابعة والعشرون على أنه: "ليس في هذه الإتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل أو من التنازل عن أي سبب من أسباب الدفاع المتاحة بموجب الإتفاقية أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الإتفاقية".

ومع ذلك يرى الفقه في هذا الشأن(4):

(1) وفي هذا الشأن قضت محكمة النقض المصرية بأن عدم وجود تذكرة السفر أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على قيام العقد أو صحته وبالتالي يخضع لأحكام إتفاقية وارسو 1929، أنظر بهذا الخصوص المرجع، عيسى غسان راضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي على الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة - دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة 2008، ص: 53.

(2) سميحة القليوبي: القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر، ص: 181.

(3) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 140 .

(1) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 181، عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 205 وما بعدها، كذلك إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 140، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 131 وما بعدها.

1 - متى كان الناقل الجوي يعمل على خطوط جوية منتظمة مفتوحة للجمهور دون تمييز وبمواعيد معلنة ومعروفة وبصفة دائمة فإنه يعتبر في حالة إيجاب دائم و عام، فالناقل يقوم بتأمين خدمة عامة حيث يتمتع بنوع من الحصر أو الاحتكار وما دام في حالة إيجاب دائم و عام فلا يحق له أن يرفض إبرام عقد نقل مع مسافر أو صاحب بضاعة كمبدأ عام، لكن هذا الإلتزام ليس مطلقا إذ ترد عليه أحيانا قيود تتعلق بالضرورات الفنية أو التجارية أو الملاحة العامة فيحق للناقل الجوي رفض التعاقد مع راكب بعينه أو صاحب بضاعة بعينها متى كان هذا الرفض ضروريا لسلامة الرحلة والطائرة أو المسافر أو البضاعة كما لو كان المسافر مريضا بمرض معد، أو كانت البضاعة محل النقل خطرة أو غير محكمة التغليف أو لم تستوف شروط معينة كالسوائل وأوراق النقد والحيوانات الحية أو كما لم يستوف المسافر أو صاحب البضاعة الإجراءات المنصوص عليها في قانون دولة المغادرة أو دولة المقصد النهائي كعدم حيازته جواز سفر صالحا وغيره من الوثائق اللازمة طبقا للمادة (15) من الشروط العامة للآيات (الإتحاد الدولي للنقل الجوي) الخاصة بسفر الركاب وأمتعتهم<sup>(1)</sup>.

2 - أما الناقل الجوي الذي لا يعمل على خطوط جوية منتظمة أي الناقل تحت الطلب، فيحق له بمقتضى مبدأ سلطان الإرادة أن يرفض عقد النقل لأن هذا الرفض لا يخل بسير مرفق النقل الجوي، فالمرفق لا يوجد بالمعنى الدقيق إلا على خطوط النقل الجوية المنتظمة<sup>(2)</sup> والناقل يملك ذلك بموجب إتفاقية مونتريال 1999 من باب أولى.

### ثانياً: عقد النقل الجوي الدولي عقد إذعان

يعتبر عقد النقل الجوي شأنه في ذلك شأن معظم العقود الأخرى من عقود الإذعان<sup>(3)</sup>، وعلى الرغم من أنه يقوم على مبدأ الرضائية فلا تعارض بين الإذعان والرضائية فيه.

ويعتبر العقد من عقود الإذعان إذا توافرت فيه خصائص ثلاث، الأولى: تعلق العقد بسلعة أو خدمة ضرورية للجمهور، الثانية: إحتكار المتعاقد لهذه السلعة أو الخدمة إحتكارا قانونيا

(1) - وفي ذلك أنظر:

- خيرى الحسين ياسين مصطفى: التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1976، ص: 187 وما بعدها.

(2) لأكثر تفاصيل عن النظام القانوني لمرفق النقل الجوي راجع في ذلك، يسري محمد العصار: النظام القانوني لمرفق النقل الجوي في القوانين المصري والكويتي والفرنسي في ضوء نظرية المرفق العام الإقتصادي، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 1994.

(1) René Rodiere: Droit des transports terrestres et aériens; précis dalloz ; paris ; 2<sup>eme</sup> édition, p. 327.

أو فعليا، والثالثة: فرض شروط التعاقد بصورة موحدة على الجمهور من جانب المحكّر مما يعني عدم قبول أي مناقشة فيها<sup>(1)</sup>.

فالإذعان بصفة عامة مفاده أن شروط العقد محددة سلفا دون أن يكون لإرادة الطرف المذعن دور فيها فهو لا يناقش شروط العقد<sup>(2)</sup>، ومقتضى الرضائية في عقد النقل الجوي أن يتمتع أطراف العقد بحرية التفاوض ومناقشة شروط العقد لكن شركات الطيران تعرض شروطها المطبوعة على الكافة ولا تقبل المناقشة فيها، ويكون القبول في هذه الحالة إذعانا. ولهذا يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان، نظرا لأن المساواة المطلقة بين المتعاقدين يكاد يكون أمرا مستحيلا فأحد الأطراف في مركز ضعيف لا يخوله الوقوف على قدم المساواة مع الطرف الآخر<sup>(3)</sup>، فإذا كان مصدر الإذعان في العقود يتأتى من المركز الاقتصادي القوي لأحد طرفي العقد الذي يملي شروطه على الطرف الآخر فإن الناقل الجوي هو في مثل هذا المركز بالنسبة لكل من المسافرين والشاحن.

ولقد تمخض الواقع على سيطرة شركات النقل وإعدادها نماذج عقود متضمنة شروطها لا يملك المسافر أو شاحن البضاعة سوى قبولها أو رفضها والبحث عن ناقل آخر، فقبول المتعاقد مع الناقل هو في حقيقته تسليم بما يفرضه الناقل من شروط لا تقبل المناقشة والتفاوض مما يعني استجماع كل خصائص عقود الإذعان، ويؤدي ذلك إلى تحويل القاضي سلطة تعديل الشروط التعسفية أو إعفاء المذعن منها حسبما تقتضيه العدالة، علاوة على تفسير الشك في صالح الطرف المدين وعدم جواز تفسير العبارات الغامضة على نحو يضر بالطرف المذعن، لذلك فقد تدخل القانون لحماية الطرف الضعيف خاصة إذا كان الناقل محتكرا لنوع من النقل أو استثمار خطوط نقل معينة فالزم الناقل بقبول كل ما يقدم إليه من طلبات النقل ولا يملك الرفض إلا إذا كان الطلب مخالفا للشروط المقررة للنقل أو تعذر تنفيذ النقل لأسباب خارجة عن إرادة الناقل وتابعيه كعدم وجود أماكن خالية أو استكملت حمولة الطائرة من البضائع، وفي جميع الأحوال لا يجب أن يتمسك الناقل بالشروط التي تحقق مصلحته ويرفض الشروط المحققة لمصلحة الراكب أو الشاحن<sup>(4)</sup>.

(1) أحمد ابن إبراهيم الشيخ: المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2008، ص: 115.

(2) الغالب أن يكون النقل عقد إذعان يقتصر القبول فيه على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الناقل ولا يقبل مناقشة فيها، كما هو الشأن في عقد النقل بالسكك الحديدية الذي يتم على أساس تعريفه النقل المعدة من الناقل .

(3) عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص: 17 - 18.

(4) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بربري: القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2007، ص: 85.

وأخيرا يمكن الإتفاق مع الرأي القائل أن الإذعان في ذاته كظاهرة قانونية يعد مقبولا على حد رأي الفقه، أما الإجحاف أو التعسف الذي قد يفرضه فهو وحده الجدير بالإدانة<sup>(1)</sup>، ولعل هذه الصفة التي يتسم بها عقد النقل الجوي هي التي جعلت الدول تحاول عقد الإتفاقيات الدولية بشأن توحيد أحكامه والتخفيف قدر الإستطاعة من سيطرة الناقلين وفرض شروطهم المجحفة بالطرف المذعن، وهذا ما عملت على تحقيقه إتفاقية وارسو 1929 عندما نصت في مادتها الثالثة والعشرون على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية واعتبارها كأن لم تكن، كما يعمل القضاء من جهته جاهدا للتخفيف من الشروط التعسفية كما أشرنا لذلك في الفقرة السابقة.

### ثالثا: عقد النقل الجوي الدولي عقد تجاري

يعد النقل بشكل عام خدمة يقدمها الناقل الجوي إلى الشخص المسافر أو المرسل للبضاعة ومتى انتظم تقديم الخدمة في شكل مشروع يهدف إلى تحقيق الربح يصبح النقل بمقابل مما يترتب عليه إدراجه في قطاع الأنشطة الاقتصادية الخاصة بالخدمات<sup>(2)</sup>.

وتعتبر عمليات الملاحة الجوية من قبيل الأعمال التجارية ذلك أن الناقل حينما يقوم بعملية النقل التجاري يحصل على مقابل أيا كانت طبيعة هذا المقابل حيث إن خدمة النقل ليست تبرعية، أما إذا باشر أحد الأشخاص عملية النقل الجوي عرضا فلا تعتبر أعماله تجارية ولو تقاضى في هذه الحالة مقابل النقل<sup>(3)</sup>.

وبغض النظر عن عنصر المقابل في عقد النقل الجوي يعتبر عنصر المضاربة وتحقيق الربح هو ما يستهدفه نشاط النقل الجوي بصفة أساسية حيث أن أغلبية شركات الطيران تمارس النقل في شكل مشاريع ضخمة تهدف منها تحقيق الربح وتقديم خدمات للجمهور.

وطبقا لنص الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من القانون التجاري الجزائري أن كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية والجوية يعد عملا تجاريا بحسب الشكل، ووفقا لهذا النص لكي يكتسب العمل الصفة التجارية من حيث الشكل يجب أن يتوافر فيه شرطان، الأول: أن يكون العمل عقدا من حيث الشكل والموضوع، والثاني: أن يتعلق موضوع العقد بالتجارة البحرية أو الجوية وأن يكون الغرض من التعاقد الإستغلال التجاري قصد المضاربة وتحقيق الربح<sup>(4)</sup>، وطبقا للمادة (2) فقرة (5) من ذات القانون أنه يعد عملا تجاريا بحسب

(1) علي البارودي، محمد فريد العريني: القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت، طبعة 2001، ص: 537.

(2) هاني دويدار: قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2002، ص: 161.

(3) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 182.

(4) شادلي نور الدين: القانون التجاري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، طبعة 2003، ص: 52.

الموضوع كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال، وهذه المادة سارية على جميع أنواع النقل سواء البري أو البحري أو الجوي.

وهو ما ذهب إليه المشرع الإماراتي في نص المادة الخامسة الفقرة السادسة من قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة بأن تعد جميع العمليات المتعلقة بالملاحة الجوية أعمالاً تجارية<sup>(1)</sup>، ولم يشترط في عمليات النقل الجوي أن تتم على سبيل المقاوله، أما المشرع المصري فقد نص في المادة السادسة من قانون التجارة الجديد لسنة 1999 على أن كل عمل يتعلق بالملاحة الجوية يعد عملاً تجارياً وعلى وجه الخصوص النقل الجوي، والمشرع هنا لم يتطلب صراحة وقوع النقل في شكل مشروع أو مقاوله لإضفاء الصفة التجارية عليه مما يعني أن هذه الصفة تلحق النقل الجوي ولو وقع على سبيل الأفراد، ويرى الفقه ضرورة ممارسته في شكل مشروع وكما إعتبرته بعض التشريعات كالمشرع الكويتي عقد النقل الجوي من العقود التجارية وأدرجه ضمن الأعمال التجارية بغض النظر عن صفة القائم بالعمل (المادة 5) من قانون التجارة الكويتي<sup>(2)</sup>.

ومن جهتنا نرى أن ممارسة نشاط النقل الجوي لا بد أن يكون في شكل مشروع منظم نظراً لما يتطلبه من رأس مال كبير بالإضافة إلى المخاطر الجسيمة التي قد تعترض الرحلة الجوية فهو لا يقوم في مفهوم القوانين التي تنظم الطيران المدني إلا بوصفه نشاطاً منظماً ينبغي تنظيمه بما يضمن سلامة الملاحة الجوية .

ويتضح مما سبق أن مشاريع النقل الجوي تعد بالنسبة للناقل الجوي دائماً من الأعمال التجارية طالما تتم بقصد تحقيق الربح ويستوي في ذلك أن يكون الناقل شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً، وقد تتولى الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو إحدى مؤسساتها مباشرة نشاط النقل الجوي ويبقى مع ذلك عملاً تجارياً يخضع لأحكام التقنين التجاري<sup>(3)</sup>.

أما بالنسبة للراكب أو الشاحن فقد يكون عقد النقل الجوي بالنسبة إليه تجارياً وقد يكون عقداً مدنياً، فيكون العقد بالنسبة إليه تجارياً إذا كان تاجراً وكان النقل متعلقاً بشؤون تجارته ويفترض ذلك إذا كان الراكب أو الشاحن تاجراً مع جواز إثبات العكس كإثبات أن السفر للسياحة أو أن الشحن يتعلق بأشياء معدة للاستعمال الشخصي، ويكون العقد عقداً مدنياً بالنسبة للمتعاقد غير التاجر سواء تعلق الأمر بإبرام عقد نقل للأشخاص أو البضائع مع

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 114.

(2) أنظر في هذا الخصوص: محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 137 ، كذلك: هاني دويدار (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 162.

(3) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 182، كذلك هاني دويدار: (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص:

جواز إثبات العكس كما لو ثبت أن السفر يتم لإبرام صفقات تجارية أو أن الشحن يتعلق ببيع بضاعة سبق شراؤها، ويصبح العقد في هذه الحالة عقدا مختلطا بمعنى أنه عقد تجاري يخضع لأحكام القانون التجاري بالنسبة لطرف هو الناقل وعقد مدني يخضع لأحكام القانون المدني بالنسبة للطرف الآخر.

#### رابعاً: عقد النقل الجوي الدولي يقوم على الإعتبار الشخصي

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود ذات الإعتبار الشخصي وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية (الإتحاد الدولي للنقل الجوي) الخاصة A.T.A. من المادة الثالثة من الشروط العامة للإيادات بنقل المسافرين، أي أنه لا يحق للمتعاقد مع الناقل التنازل عن تذكرة السفر الخاصة به إلى الغير ولا يجوز بالتالي إستعمالها إلا من قبل من صدرت باسمه فتذكرة السفر شخصية ولا يجوز لغير من ورد إسمه بها أن يستعملها<sup>(1)</sup>.

ويترتب على ذلك أنه لا يجوز إستعمال تذكرة السفر من قبيل الغير أي غير الشخص الصادرة باسمه فإذا وصلت إلى يده واستعملها فيعد في حكم المسافر خلسة بهذا الوصف، ولا يكون بذلك الناقل الجوي ملتزماً في مواجهته بأي إلتزام ولا تنطبق عليه أحكام الإتفاقية.

وإذا كانت إتفاقيتي مونتريال 1999 و وارسو 1929 لم تحدد أشكالاً معيناً لتذكرة السفر إلا أن الشروط العامة للإيادات جعلت من تذكرة السفر سنداً إسمياً يذكر فيه اسم المسافر ولا يجوز التنازل عنه بمحض إرادة المسافر بل يتعين موافقة الناقل على هذا التنازل، ولعل السبب في ذلك هو فقط لمقتضيات الأمن ومتطلبات إجراءات الجوازات والجمارك التي تستوجب إعداد وتسليم قوائم بأسماء المسافرين<sup>(2)</sup>.

وبسبب إختلاف طبيعة نقل الأشخاص عن نقل البضائع فإن بروتوكول لاهاي 1955 المعدل للإتفاقية الأصلية قد أدخل تعديل على خطاب نقل البضائع الذي يمثل البضاعة المنقولة جواً، وهذا التعديل ناجم عن إحتمال تدخل شخص ثالث له حقوق وعليه إلتزامات على البضاعة المنقولة وهو ما يعرف بالمرسل إليه، حيث أضاف البروتوكول فقرة ثالثة إلى

(1) في هذا الشأن وردت قضية *Ross v pan American* حيث رفضت شركة "بان أميركان" توصيل مسافر بتذكرة سفر لا تحمل إسمه بل إسم مسافر آخر يدعى "روس"، وهو ما أكده القضاء من جهة أخرى في هذه القضية، لأكثر تفاصيل حول القضية أنظر: Georgette miller: "liability in international air transport"; the warsaw system in municipal courts, kluwer \_ Devener \_ Netherlands, new york 1977, p. 14

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 207 .

المادة خمسة عشر من إتفاقية وارسو 1929 التي تجيز أن يكون خطاب النقل الجوي قابلا للتداول أي أن يكون لحامله وعلى ذلك يجوز تداول خطاب النقل بالتظهير أو التسليم<sup>(1)</sup>. إلا أن الشروط العامة للأليات (الاتحاد الدولي للنقل الجوي) تتطلب أن يكون خطاب النقل إسميا وفي جميع الأحوال يمكننا القول أن شكل خطاب النقل ليس على درجة كبيرة من الأهمية لندرة حالات التصرف في البضاعة جوا.

### المطلب الثاني: الأهمية الإقتصادية للنقل الجوي ومصادره القانونية

إذا كان هناك فضل لإتفاقية وارسو في تنظيم أحكام النقل الجوي الدولي فإن هذا لا يعني أنها المصدر الوحيد لأحكامه فهناك البروتوكولات المعدلة لها حيث تبقى هي الأخرى مصدرا له، بالإضافة إلى التشريع الداخلي- وإن كان داخليا- فقد يلجأ إليه عند البحث عن بعض أحكامه، أضف إلى مصادر أخرى تتمثل في الشروط الخاصة و التعاقدية. هذا و إذا كان للنقل مصادرا قانونية فله أيضا أهمية كبيرة خاصة من الناحية الإقتصادية باعتباره فرعا للنقل عموما و يتصل بمرفق حساس في مجال التجارة الدولية هو مرفق الطيران. وعلى ذلك سيتم في هذا المطلب عرض الأهمية الإقتصادية للنقل الجوي في فرع أول ثم عرض مصادره القانونية في فرع ثان.

### الفرع الأول: الأهمية الإقتصادية للنقل الجوي

لقد لعب النقل عموما في مختلف العصور دورا بارزا في أوقات السلم والحرب، فله الدور الأساسي في حركة تبادل السلع والبضائع وتشجيع التجارة بين دول العالم بالإضافة إلى مساهمته الفعالة في انتقال الحضارة الإنسانية وتبادل الخبرات بين مختلف الشعوب.

ولذلك كان للنقل أهمية كبيرة من الناحية الإجتماعية والسياسية وحتى الأمنية حيث تسهم شبكات النقل الجوية كانت أو غيرها في دعم وتوثيق الروابط الإجتماعية والعلاقات الإنسانية فيما بين شعوب العالم مما يؤدي إلى نقل العلوم والخبرات والمهارات وزيادة التفاهم وتبادل

---

(1) هاني دويدار: (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 164 .

الأفكار والتقنيات الحديثة، كما تلعب دورا كبيرا في إقامة المؤتمرات والندوات العلمية بالإضافة إلى سرعة تلبية الإحتياجات الإنسانية في حالة وقوع الكوارث الطبيعية والحوادث الطارئة(1).

ويعد النقل الجوي أهم صور إستغلال الطائرات في الملاحة الجوية، حيث يمثل عصب التبادل خاصة بالنسبة للبضائع التي يجب نقلها من مكان لآخر تنفيذا لعقود المبادلات السلعية التي تمثل عماد الإقتصاد العالمي في عصرنا الحالي، لذلك يعد النقل أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الإقتصادي في عصر أصبحت فيه حركة النقل الجوي والبحري ضروري إذ لولاها لوجب إستهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها مما يؤدي إلى شل حركة التبادل، وهي عصب الحياة الإقتصادية ومعيار قياس تقدم الدول ونهوضها(2).

لذلك يستحوذ قطاع النقل والمواصلات بصفته قطاعا خديما رائدا على النصيب الأكبر من الأنشطة الإقتصادية العالمية نظرا لقدرته على دفع أنشطة القطاعات الإقتصادية المختلفة في إطار الترابطات الهيكلية(3).

ويتميز النقل الجوي أنه ضرورة من ضرورات عصر الحركة وذلك لتمييز وسيلته وهي الطائرة بسرعة فائقة تمكنها من قطع مسافات طويلة في زمن قصير تعجز عن تحقيقه غيرها من مركبات النقل الأخرى، لذلك إزدادت أهمية النقل الجوي في مجالي نقل الركاب (الأشخاص) والبضائع بعد أن تناقصت الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق.

**- ففي مجال نقل الأشخاص:** تسعى شركات النقل الجوي عبر مختلف دول العالم إلى تحسين وتطوير أسطولها الجوي من أجل إستيعاب أكبر عدد من الركاب وتوفير أفضل

(1) عدنان إبراهيم علي أبو حسين: قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الإقتصادي، دار النهضة العربية القاهرة 2007، ص: 32 وما بعدها.

(2) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 55.

(3) عدنان إبراهيم علي أبو حسين: المرجع السابق، ص: 31.

شروط الراحة لهم أثناء السفر وتعمل جاهدة على تحديث أجهزتها وفقا للمقاييس الدولية بواسطة تقنيين ومهندسين في مجال الطيران (1).

وبمناسبة الحديث عن تحسين الخدمات في قطاع النقل الجوي نشير أنه في الجزائر، وإستنادا لتقنين الطيران المدني الجزائري بموجب القانون رقم 98 - 06 أصبح بإمكان الخواص أشخاصا طبيعية أو معنوية الإستثمار في هذا المجال والإرتقاء إلى أفضل الخدمات (2).

- وفي مجال نقل البضائع والشحن: حيث لا يقل هذا النوع من النقل أهمية عن النوع الأول وعلى أساسه يرتكز إقتصاد دول العالم، وتشير الإحصائيات والدراسات التي قامت بها شركات الشحن الجوي الدولية بأن النقل الجوي للبضائع سوف يشهد في المستقبل نموا معتبرا وذلك إلى غاية 2015 والسبب في ذلك يعود إلى تزايد عدد الطائرات من نوع ( التي تؤمن النقل الجوي للبضائع بنسبة 100%، والجدير بالإشارة أن CARGO 1219 ) طائرة شحن كانت تشتغل عبر مختلف دول العالم في سنة 1995 ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد خلال سنة 2015 ليصل إلى 2261 طائرة شحن (3).

### الفرع الثاني: المصادر القانونية للنقل الجوي

إن البحث في المصادر القانونية للنقل الجوي يعني المصادر التي يستقي منها أحكامه، حيث يستمد التنظيم القانوني للنقل الجوي أحكامه من التشريع دوليا كان أم وطنيا ومن الإتفاقيات

---

(1) تعتبر شركة (Boeing) العالمية للطيران من كبريات الشركات الأمريكية التي تستحوذ على نسبة كبيرة من سوق الصناعة والمبيعات للطائرات في العالم وتعمل على إستحداث نوع جديد تجتمع فيه خصائص طائرة الكونكورد تصل سرعتها إلى حد سرعة الصوت، راجع الموقع: <http://www.wikipedia.org/concorde>

(2) المادة (43) من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06.  
- وفي هذا الصدد نشير أنه كانت شركة الخطوط الجوية الخليفة قبل إنهيارها هي الرائدة والسباقة إلى هذا الميدان في بداية الألفية الأولى، هذا ولم يتأثر الأسطول الجوي الجزائري وعرف تحسنا رغم الحادثتين الجويتين اللتين وقعتا الأولى بولاية تمنراست والثانية إثر سقوط طائرة من نوع Boeung 737 بريطانيا، وذلك ابتداءا من سنة 1980

(3) Amine Metref: le transport aérien en Algérie, conference sur le fret aérien dans la chaine du transport, 1er salon du transport en Algérie le: 11 -03-2001 pp. 4 - 6

الخاصة والشروط التي يتضمنها عقد النقل الجوي من ناحية أخرى، يتم توضيح كل من هذه المصادر على النحو التالي:

## **أولاً: التشريع الداخلي والتشريع الدولي**

نشير إلى الإتفاقيات الدولية كمصدر للنقل الجوي الدولي ثم للتشريع الداخلي وذلك بإعتبارها أسمى منه.

**1 -** يستمد النقل الجوي الدولي مصدره بصفة خاصة من الإتفاقيات الدولية بوصفها تشريعا دوليا، حيث كانت إتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات والإتفاقيات المعدلة والمكملة لها هي التشريع الدولي الرئيسي في مجال النقل الجوي الدولي والذي ليس لأطراف عقد النقل حق مخالفة أحكامه بمقتضى شروط يتفق عليها فيما بينهم، ومن هنا كانت تسميتها الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

ولكثرة الانتقادات التي وجهت إلى الإتفاقية وبخاصة ما تعلق منها بتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن حوادث الطيران فقد كانت محلا لتعديلات متكررة، وجاء التعديل الأول بموجب بروتوكول لاهاي 1955 ووقع التعديل الثاني بمقتضى إتفاقية جوادا لآخارا 1961، ثم تعديل جوهرى بناء على رغبة الولايات المتحدة الأمريكية في مسائل عديدة تتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوي ومضاعفة الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب وذلك بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربعة 1975 - وسيكون تفصيلا وافيا في هذه التعديلات والبروتوكولات في حينه.

ونظرا لتعدد التعديلات التي طرأت على أحكام إتفاقية وارسو الأصلية وخشية وقوع التناقض والتنازع في نطاق التنفيذ فقد بادرت الدول إلى تفادي هذه النتيجة عن طريق وضع إتفاقية جديدة تحل محل الإتفاقية الأصلية والبروتوكولات والإتفاقيات المعدلة والمكملة لها، وقد إنعقد لهذا الغرض مؤتمر بمدينة مونتريال في كندا وإنتهت أعماله بتوقيع

وثيقة دولية تعرف باسم "إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي، الموقعة في مونتريال سنة 1999".

وكان الهدف من هذه الإتفاقية الأخيرة هو القضاء على النظم القانونية المتعددة والمنظمة للنقل الجوي على المستوى الدولي نظرا لخلوها من نص يقضي بأن التصديق عليها أو الإنضمام إليها يترتب عليه تلقائيا إنسحاب الدولة المصدقة أو المنضمة من إتفاقية وارسو والبروتوكولات والإتفاقيات المعدلة والمكملة لها، وهذا يعني أن تتكيف إتفاقية مونتريال 1999 مع الإتفاقيات والبروتوكولات السابقة عليها ويصبح النقل الجوي الدولي بالتالي محكوما بهذه الآليات المتباينة فيما بينها، ولا يخفى ما يؤدي إليه هذا الوضع من نتائج سيئة تتمثل في التنازع المحتمل بين هذه الإتفاقيات والبروتوكولات جميعا وفي عدم التحكم في وضع القواعد الدولية الموحدة في مجال النقل الدولي<sup>(1)</sup>.

ومن جهتي لا أساند هذا الرأي لأن الواقع العملي سوف لن يثبت هذه النتائج المتضاربة، لأن التنازع بين نظام وارسو وإتفاقية مونتريال 1999 مرهون بما ستحققه الفترة الإنتقالية بين الإتفاقيتين من نتائج باعتبار نظام مونتريال 1999 نظام جديد والعالم الآن يتبنى النظامين معا " وارسو ومونتريال" وهذا أمر يفرض العمل بنظام وارسو إلى جانب إتفاقية مونتريال 1999 الجديدة، وبالتالي فالعمل بالنظامين مستقبلا قد يحقق الكثير من الإنسجام في ظل وحدة المبادئ الأساسية في كل منها وأن التعديل الذي جاءت به الإتفاقية الجديدة يخدم ما وصل إليه العالم من تطور وبالتالي فإنه والحالة هذه سوف يضيق مجال التنازع.

وتتضح علاقة إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها بإتفاقية مونتريال 1999 في المادة (55) من الإتفاقية الأخيرة التي رجحت تطبيق هذه الإتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي بين الدول الأطراف في إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها، ومن ذلك ستحل الإتفاقية الجديدة على مراحل محل إتفاقية وارسو ومحل كل الإتفاقيات الملحقة بها وبالتالي فإنه

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 58.

بالإنتقال إلى نظام الضمان الجديد سينتهي عهد نظام وارسو الذي يتسم ببعثرة مصادره القانونية.

نستنتج مما سبق أنه لما كانت الإتفاقيات السابقة تنظم بعض النواحي الخاصة بالنقل الجوي وتحيل في نواح أخرى إلى التشريعات الوطنية لذلك فإن هذه التشريعات تصبح مصدر للتنظيم القانوني للنقل الجوي ليس فقط على المستوى الداخلي بل وكذلك على الصعيد الدولي، وتبقى الإتفاقيات الدولية للنقل الجوي المصدر الرئيسي لأحكام النقل الجوي الدولي والداخلي.

**2 -** ويستمد النقل الجوي الدولي - أحيانا - مصدره من التشريع الوطني الداخلي وهذا بالرغم من صفته الدولية، حيث إهتمت معظم الدول غداة فجر لطيران بوضع التشريعات التي تنظم المسائل المتعلقة بهذا المرفق المهم، ونذكر من هذه التشريعات قانون الطيران المدني في إنجلترا الصادر عام 1920 وقانون الملاحة الجوية الألماني الصادر عام 1922، وتشريع الملاحة الجوية في فرنسا الصادر عام 1924<sup>(1)</sup>.

ثم توالى بعد ذلك تشريعات داخلية أخرى في معظم الدول تعالج الملاحة الجوية وإستخدام الطائرة والنقل الجوي، وظلت فترة ليست بقصيرة مصدرا أساسيا لأحكام النقل الجوي الدولي وحتى بظهور الإتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الأمر بقي التشريع الداخلي الوطني مصدرا إضافيا للنقل الجوي في بعض الأحيان، ليس فقط على المستوى الداخلي بل وكذلك على الصعيد الدولي.

### **ثانيا: الإتفاقيات الخاصة والشروط التعاقدية**

يأتي على رأس الإتفاقيات الخاصة والشروط التعاقدية كمصدر قانوني للنقل الجوي إتفاق مونتريال لعام 1966 والشروط العامة للإتحاد الدولي للنقل الجوي (شروط الأياتا)، وسيتم توضيح المقصود بكل مصدر على النحو الآتي: I.A.T.A.

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 49.

## 1 - إتفاق مونتريال لعام 1966

على الرغم من أن أهم تعديل جاء به بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لإتفاقية وارسو 1929 يتمثل في مضاعفة الحد الأقصى للتعويض المستحق والمنصوص عليه في إتفاقية وارسو فإنه قد رفضت الولايات المتحدة الأمريكية التصديق عليه بحجة تفاهة مبلغ التعويض الذي قرره في حالة المسؤولية عن نقل الركاب وعدم تناسبه مع كرامة الإنسان وأدميته فضلا عن ضرورة إعادة النظر في طبيعة المسؤولية، ولم يتوقف رد فعل الولايات المتحدة الأمريكية عند هذا الحد بل تجاوزه إلى التهديد بالإنسحاب نهائيا من إتفاقية وارسو 1929 ما لم يعاد النظر في مبالغ التعويض، وقد كان إنسحاب الولايات المتحدة من الإتفاقية يهدد بإنهيار الإتفاقية كلها كتشريع دولي لولا إبرام إتفاق مونتريال 1966<sup>(1)</sup>.

وعليه فقد سارع الإتحاد الدولي للنقل الجوي بإقناع عدد كبير من شركات الطيران الأعضاء فيه إلى ضرورة إبرام إتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية يحقق الأهداف التي من أجلها تقدمت الولايات المتحدة بطلب الإنسحاب، وبالفعل تم توقيع هذا الإتفاق في الرابع من ماي 1966 وأصبح واجب النفاذ في الشهر نفسه تاريخ تصديق هيئة الطيران المدني الأمريكية عليه، ويعرف هذا الإتفاق في أوساط النقل الجوي باسم "إتفاق مونتريال 1966"<sup>(2)</sup>.

وقد أجرى هذا الإتفاق تعديلات جوهرية على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، فضلا عن زيادة الحد الأقصى للتعويض وذلك في كل نقل جوي دولي يخضع لإتفاقية وارسو 1929 وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو حتى مجرد هبوطها في مرسى جوي في الولايات المتحدة الأمريكية.

(1) جلال وفاء محمدين: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصلة للمسافرين دراسة في القضاء الأمريكي دار الجامعة الجديدة للنشر، الأسكندرية 1995، ص: 17 وما بعدها.

(2) هناك حديث مفصل حول هذا الإتفاق كتعديل يلحق بإتفاقية وارسو عند التعرض لأحكام مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة لهذه الإتفاقية الأصلية في معرض هذا الفصل التمهيدي.

ولا يعتبر هذا الإتفاق تشريعاً دولياً بل يدخل في إطار الإتفاقيات الخاصة لأنه لم يبرم بين أشخاص القانون الدولي العام بل هو إتفاق بين أشخاص إعتبارية خاصة هي بعض شركات الطيران الأعضاء في منظمة الآياتا (الإتحاد الدولي للنقل الجوي)، ومن ثم فإن أحكامه لا تسري إلا على عقود النقل المبرمة بين هذه الشركات وعمالها ولا يتوقف هذا السريان على رضا هؤلاء العملاء، وقد إستحدث الإتفاق المذكور أحكاماً جوهرية تعتبر بمثابة تعديل جذري لبعض قواعد إتفاقية وارسو 1929 الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي (1).

### 21.A.T.A - شروط الآياتا

إلى جانب أحكام التشريعين الوطني والدولي الناظمين لشؤون الملاحة الجوية والنقل الجوي يوجد مصدر إتفاق مهم يتمثل بالقواعد التي يضعها الإتحاد الدولي للنقل الجوي (2).

وقد تأسس الإتحاد الدولي للنقل الجوي الذي في لاهاي سنة 1919 تحت اسم الإتحاد الدولي للمرور الجوي، وكانت عضويته قاصرة على بعض شركات الطيران الأوروبية وهو منظمة غير حكومية تهدف أساساً إلى معالجة الشؤون الإقتصادية لأعضائها لكن هذا الهدف لم يمنعها من أن تتابع المشاكل القانونية الخاصة بالشركات المذكورة، بل أكثر من ذلك عملت هذه المنظمة على وضع شروط نموذجية موحدة للنقل الجوي وعلى مد نطاق تطبيق إتفاقية وارسو ليغطي جميع أنواع النقل الجوي التجاري حتى ما كان بطبيعته غير خاضع لأحكامها كالنقل الجوي الخارج عن مفهومها والنقل الداخلي، وتحقيقاً لهذه الغاية تبنت المنظمة سنة 1930 وبعد بضعة أشهر من التوقيع على إتفاقية وارسو شروطاً عامة للنقل أسستها على مبادئ تلك الإتفاقية، وبعد نهاية الحرب العالمية الثانية تمت إعادة هيكلة تلك المنظمة سنة 1945 لتصبح عضويتها مفتوحة أمام شركات الطيران في جميع القارات

(1) محمد فريد العربي: المرجع السابق، ص: 60.

(2) الإتحاد الدولي للنقل الجوي يرمز له إختصاراً ب الآياتا - I.A.T.A International Air transport Association.

ولإطلاع على العضوية في هذا الإتحاد راجع الملحق الثاني من هذا البحث

واتخذت تسمية جديدة هي الإتحاد الدولي للنقل الجوي، وتضم في عضويتها الآن معظم شركات الطيران في العالم وتخدم شركات النقل الجوي الدولية(1).

وقد قامت المنظمة بإجراء تعديل جوهري على الشروط العامة للنقل والتي إنحرفت بمقتضاها عن بعض مبادئ إتفاقية وارسو 1929 والمتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي والشروط الجديدة على نوعين(2):

أ - النوع الأول وهي شروط خاصة بالعقد مفروضة على الشركات العضوة، وتظهر على سندات النقل وهي خاصة بالمسؤولية "الإلتزام بسلامة وموعد النقل وتنفيذه"

ب - النوع الثاني وهي شروط متعلقة بالنقل تضعها شركات الطيران في وثائق السفر وهي تنقسم إلى شروط نقل المسافرين والحقائب وشروط نقل البضاعة، ولا تعتبر شروط نقل الركاب والحقائب سوى مجرد توصيات لا تلزم شركات الطيران الأعضاء وتطبيقها يكون إختياريا وذلك على عكس شروط نقل البضاعة التي تعد ملزمة للشركات المذكورة.

وقد تم تعديل شروط نقل المسافرين والحقائب في عام 1970، وفي عام 1985 (شروط جنيف)(3)، أما شروط نقل البضاعة المعروفة بشروط برمودا لسنة 1948 فقد تمت إعادة النظر فيها أولا في مكسيكو سنة 1949، وأخيرا فقد تبني الشروط الجديدة لنقل البضاعة من قبل الآياتا سنة 1981 وتم إقرارها نهائيا سنة 1982(4).

5: (ويضم الإتحاد نوعين من الأعضاء)

---

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 44.  
(2) محمد موسى دياب: فكرة الخطأ في إتفاقية فارسوفيا - دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1985، ص: 95.  
(3) المرجع نفسه، ص: 96.

(4) Jacques Naveau: Droit du transport aérien international Bruylant Bruxelles 1980 pp. 126 - 130

(5) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 45.  
- إنه وفقا لأحدث الإحصائيات التي أصدرها الإتحاد في 01 ماي 2013 أصبح عدد أعضاء الإتحاد 239 عضوا من عدة دول من مختلف أنحاء العالم. الموقع الإلكتروني للآياتا: I.A.T.A.: [www.IATA.ORG](http://www.IATA.ORG)  
تاريخ التصفح: 08 أوت 2013.

- أعضاء عاملون يضم مؤسسات نقل الأشخاص أو البريد أو البضائع بموجب تصريح دائم باستغلال خط جوي منتظم مقابل اجر بين دولتين أو أكثر من الدول الأعضاء في المنظمة ICAO-الدولية للطيران المدني (الإيكاو) -

- أعضاء منضمون (منتسبون) يضم مؤسسات نقل الأشخاص أو البريد أو البضائع وإن لم يكن النقل دوليا ما دامت تعمل تحت وصاية إحدى الدول الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني.

وما نلاحظه على هذه الشروط التي يصدرها الإتحاد الدولي للنقل الجوي - حسب ما تقدم - فإنها لا تكون ملزمة بذاتها وبصفة منفردة لأن الإتحاد لم يفرض على أعضائه إتباعها كما هي بل أعد هذه الشروط كشروط نموذجية وأوصى الأعضاء بإتباعها، لذلك فمن الطبيعي ألا تكون هذه الشروط ملزمة إلا إذا وردت في عقد النقل أو في شروط النقل أو إذا أحال إليها العقد صراحة، وتعتبر شروط الإتحاد صحيحة بالقدر الذي لا يتعارض مع القانون الوطني أو المعاهدات الدولية.

لذلك هناك من يرى أن هذه الشروط لا تصلح أن تكون عرفا أي مصدرا للقاعدة القانونية المنظمة للنقل الجوي لإفتقارها لركني العرف، وهما السلوك المتكرر والمطرد الذي يتبلور في شكل عادة، والرضا العام مع الإقتناع بالزامية هذا السلوك، بل تبقى مجرد شروط تعاقدية تستمد قوتها الملزمة من النص عليها في عقد النقل أو إحالة النظر إليها<sup>(1)</sup>.

ونشير أخيرا أن شروط الأياتا (الاتحاد الدولي للنقل الجوي) - بهذا الوصف - يتم تطبيقها على النقل الجوي الخارج عن إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وعلى النقل الخاضع لهما بالنسبة للمسائل التي أغفلت أو سكتت عنها الإتفاقيتين.

- يساهم بقدر كبير في A.T.A.ويمكنني القول أن الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) - تشجيع تقدم النقل الجوي بطريقة آمنة ومنظمة وإقتصادية وبالتالي تشجيع التجارة الجوية

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص:63.

ودراسة مشكلاتها، والتعاون مع المنظمات الدولية لاسيما المنظمة الدولية للطيران المدني ومن ذلك تشجيع المؤسسات العاملة في النقل الجوي الدولي وتنظيم النقل وخاصة تحديد الأجرة وشروط الخدمة.

**ثالثاً:** وبالإضافة إلى المصادر القانونية للنقل الجوي والتي سبق عرضها، هناك جهات أخرى لها الفضل في توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي مثل منظمة الطيران المدني<sup>(1)</sup>، والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني حيث يهدف هذا الأخير إلى توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي بين دول أوروبا وتنمية التعاون بينها وبالتنسيق مع المنظمة الدولية للطيران المدني، ولهذا المؤتمر عدة لجان خاصة بالنقل كلجنة تعريف النقل ولجنة التنظيم الهيكلي للنقل الجوي<sup>(2)</sup>.

كما يوجد هناك تعاون عربي في مجال الملاحة الجوية المدنية حيث سعت الدول العربية من خلال جامعة الدول العربية إلى التعاون في هذا الشأن فوافق مجلس الجامعة بالقرار رقم 2101 بتاريخ 1965/03/21 على "إتفاقية مجلس الطيران المدني للدول العربية" التي كانت من أهم أهدافها التي قررتها المادة الثالثة منها (العمل على توحيد نظم وتشريعات ومصطلحات الطيران في البلاد العربية والفصل في الخلافات والمنازعات التي قد تنشأ في حقل الطيران المدني بين الدول العربية الأعضاء...)، كما وقعت الدول العربية إتفاقية النقل الجوي غير المنتظم بين الدول العربية بمدينة تونس بتاريخ 1978/12/25، غير أن الإتفاقية غير نافذة لعدم توافر نسبة التصديق المطلوبة<sup>(3)</sup>.

---

(1) حول المنظمة الدولية للطيران المدني وأهدافها، والعضوية فيها بالإضافة إلى أجهزتها ولجانها بما فيها لجنة النقل الجوي، أنظر المؤلف:

- جمال عبد الناصر مانع: التنظيم الدولي - النظرية العامة والمنظمات العالمية والإقليمية والمتخصصة، دار العلوم للنشر والتوزيع عنابة - الجزائر - طبعة 2006، ص: 428 - 432.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 45.

(3) عادل محمد خير: مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دار الكتب القومية القاهرة، الطبعة الأولى 2001، ص: 45.

- لتفاصيل أكثر حول أجهزة التعاون العربي في مجال النقل الجوي أنظر:

- محمود عبد الحميد: إقتصاديات تشغيل النقل الجوي العربي، دون دار نشر 1974، ص: 518 وما بعدها

## **المبحث الثاني: التطور التاريخي لأساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي**

إن التطور الذي لحق بمجال النقل الجوي الدولي كان طبيعياً أن يتطلب تطوراً مماثلاً في القواعد القانونية بحثاً عن الحلول المناسبة للمشاكل التي بدأت تظهر نتيجة دخول الطائرة كأداة نقل، وبذلك تطورت القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي وأساسها على الصعيد الدولي، فتكون المسؤولية تارة موضوعية أساسها المخاطر وتحمل التبعة وتكون مسؤولية مفترضة أساسها الخطأ المفترض تارة أخرى .

وعليه فإن دراسة هذه القواعد تبدو ضرورية حتى يتم فهم القواعد التي كانت تحكم مسؤولية الناقل الجوي و أساسها سواء قبل إتفاقية وارسو 1929 أو بعدها، أي تبعاً للتطور التاريخي لإتفاقيات النقل الجوي بدءاً من إتفاقية وارسو 1929 مروراً بالبروتوكولات المعدلة لها و حتى توقيع إتفاقية مونتريال 1999.

ومن ذلك فإنه يقسم هذا المبحث إلى مطلبين، سيتم في المطلب الأول عرض كيفية تنظيم مسؤولية الناقل الجوي و أساسها في إتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات المعدلة لها، وفي المطلب الثاني يعرض تنظيم هذه المسؤولية في إتفاقية مونتريال 1999.

### **المطلب الأول: تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها.**

يتطلب الحديث عن تنظيم النقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929، الرجوع إلى ما قبل الإتفاقية والوقوف على معرفة الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي عند إنعقاد إتفاقية وارسو 1929، ولا بد أيضاً من معرفة الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لهذه الإتفاقية حتى يتم فهم القواعد التي كانت تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي وتتبعها كيف تطورت كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

و على ذلك نقسم هذا المطلب إلى فرعين، سيتم عرض أساس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929 في فرع أول، ويعرض أساس هذه المسؤولية في البروتوكولات المعدلة للإتفاقية في فرع ثان.

### **الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929**

كان أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي و طبيعتها قبل عقد إتفاقية وارسو 1929، يختلف من دولة لأخرى تبعا لاختلاف الأنظمة القانونية و بذلك لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي ينظم هذه المسألة و لهذا كانت المحاكم تطبق على النزاع المعروض عليها القواعد العامة في القوانين الداخلية.

ومع بداية العشرينيات من القرن الماضي بدأت تظهر التشريعات الداخلية في كثير من الدول الأوربية كسويسرا و ألمانيا و فرنسا، و قد تعرضت هذه التشريعات لمسؤولية الناقل و لكنها اختلفت فيما بينها في كثير من أحكام المسؤولية، فمن جانب اختلفت في الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل هل هي نظرية الخطأ أم نظرية تحمل التبعة أي هل هي مسؤولية شخصية أم مسؤولية موضوعية؟ كذلك تباينت هذه التشريعات في طبيعة المسؤولية هل هي مسؤولية تقصيرية أم أنها مسؤولية عقدية؟ كذلك اختلفت تلك التشريعات حول مضمون التزام الناقل بالسلامة، هل هو التزام بتحقيق نتيجة أم أنه مجرد التزام ببذل عناية؟ و غير ذلك كثير من أوجه الخلاف و هنا يمكن ملاحظة أن تلك التشريعات كانت دائما تثقل كاهل الناقل الجوي بمسؤولية كاملة غير محدودة<sup>(1)</sup>.

وسيتم التطرق لمسؤولية الناقل الجوي قبل إتفاقية وارسو 1929 في فرنسا كمثال لدول ثم نتطرق لنظام المسؤولية في القانون الأنجلو أمريكي قبل إتفاقية وارسو القانون المكتوب، 1929 و نتبعها ببيان كيفية إنعقاد إتفاقية وارسو 1929 و الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي وفق هذه الإتفاقية.

---

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 14.

## أولاً: مسؤولية الناقل الجوي قبل انعقاد إتفاقية وارسو 1929

1 - في دول القانون المكتوب، وتمثله فرنسا و التشريعات الجرمانية (القانون الألماني و السويسري)، وكان الاتجاه الذي تبنته فرنسا أهمية كبرى بالنسبة لأنظار المؤتمرين في مدينة وارسو عام 1929، ففي فرنسا لم يكن هناك في بادئ الأمر تشريع خاص بالنقل في التقنين المدني الجوي لذا كانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية القواعد العامة والأحكام الخاصة بالنقل البري المنصوص عليها في المجموعة التجارية الصادرة عام 1807<sup>(1)</sup>، وتعتبر المسؤولية هنا بالنظر إلى هذه الأحكام والقواعد مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، فالراكب أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على خطأ الناقل بل يلتزم فقط بإثبات نشوء الإلتزام بينه وبين الناقل الجوي، وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه فإذا نجح في ذلك تقوم مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت الناقل أن عدم التنفيذ كان راجعاً لسبب أجنبي.

وصدر تشريع الملاحة الجوية في فرنسا عام 1924 ولم تختلف أحكامه عما سلف ذكره حيث تضمن مسؤولية الناقل عن هلاك وتلف البضاعة وعن الحوادث التي تصيب الركاب إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى القوة القاهرة أو إلى العيب الذاتي للبضاعة أو خطأ المضرور، كما أوضحت مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن التأخير ما لم يكن هذا الضرر راجعاً إلى القوة القاهرة<sup>(2)</sup>.

وقد طبق قانون 1924 حكم القواعد العامة على النقل الجوي، فقد نصت المادة 1/41 على مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك وتلف البضاعة وعن الحوادث التي تصيب الركاب، إلا إذا أثبت القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو إلى خطأ المضرور، ونصت المادة 44 على حق "الإلقاء من الجو" أي أنه يحق لقائد الطائرة أن يلقي أثناء الرحلة البضائع المحمولة إذا كان هذا الإلقاء ضرورياً لنجاة الطائرة، وقد نقل المشرع هذا النص من

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 16.

(2) المرجع نفسه، ص: 188.

القانون البحري<sup>(1)</sup>، أما فيما يتعلق بالمسؤولية عن التأخير فقد أحالت المادة 45 بطريقة  
ضمنية على قواعد المجموعة التجارية في (المادة 104) التي تقضي بمسؤولية الناقل عن  
الأضرار الناشئة عن التأخير ما لم يكن هذا الضرر راجعا إلى القوة القاهرة<sup>(2)</sup>.

أما القانون السويسري لعام 1920 بشأن تنظيم الملاحة الجوية فقد أقام المسؤولية عن فكرة  
الخطر، ولذلك يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق  
بالمعاملين معه حتى ولو لم يثبت أي خطأ من جانبه ويقع على عاتق المتضرر إثبات  
حدوث الضرر و علاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل الجوي<sup>(3)</sup>.

## **2 - طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في دول القانون غير المكتوب: قبل إتفاقية "وارسو"**

في دول النظام الأنجلو- أمريكي، أي في البلاد التي ينتمي نظامها القانوني إلى النظام  
الأنجلو- أمريكي، فلم يوجد تشريع منظم لمسؤولية الناقل الجوي، الأمر الذي أضر  
، و يتوقف أساس the common law المحاكم إلى تطبيق مبادئ الشريعة العامة  
المسؤولية وفقا لهذه المبادئ على صفة الناقل و على موضوع النقل. فإذا كان الناقل من  
، و هو الشخص الذي يتعهد لقاء أجر بتبليغ جميع common-carrier طائفة الناقل العام  
طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها بعضا، فهنا يجب التفرقة بين ما إذا كان  
محل العقد هو نقل أشخاص من جهة، و الذي يعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية  
تقصيرية والتي تقوم على الإهمال، وعلى المسافرين إقامة الدليل عن إهمال الناقل الجوي  
والعلة في ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين تنشأ عن القانون مباشرة وليس عن  
عقد النقل حسب كل من القانونين الإنجليزي و الأمريكي، حيث يلتزم الناقل وفق هذين  
القانونين ببذل العناية المعقولة لكفالة سلامة الراكب أو ببذل الدرجة القصوى من العناية  
غير أنه طبقا للقانون الأمريكي فإنه لا يعتبر ضامنا لهذه السلامة، و بناءا عليه لا تتعدد

(1) ويقابل مبدأ الإلقاء من الجو "مبدأ الإلقاء أو الرمي في البحر" وذلك لنجاة السفينة وحمولتها، وحول الخسائر البحرية  
المشتركة، أنظر المرجع، مصطفى كمال طه: القانون البحري الدار الجامعية للطباعة والنشر بيروت، طبعة 1992، ص: 345  
وما بعدها.

(2) أحمد إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 16.

(3) عدلي أمير خالد (أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 64.

مسؤوليته إلا إذا وقع تقصير من جانبه يقع عبء إثباته على الراكب. و نفرق من جهة أخرى بين ما إذا كان محل العقد ينصب على نقل البضاعة فهنا يعد الناقل في كل من القانونين الإنجليزي و الأمريكي ضامنا للبضاعة ومؤمنا لها (التزام بتحقيق نتيجة) ولا يجوز التخلص من مسؤوليته إلا في صور مذكورة على سبيل الحصر<sup>(1)</sup>.

وهو من يتولى نقل -privet carrier- أما إذا كان الناقل من طائفة الناقل الخاص الأشخاص و البضائع بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى إلتزام عليه بقبول النقل فلا تنعقد مسؤوليته سواء أكان النقل متعلقا بالأشخاص أم بالبضائع إلا إذا وقع إهمال من جانبه وأقام المضرور الدليل عليه<sup>(2)</sup>.

وعليه فإن هذه القوانين أسست مسؤولية الناقل الجوي عن الخطأ سواء أكان هذا الخطأ مفترضا أم واجب الإثبات، على خلاف قوانين دول القانون المكتوب التي أقامت هذه المسؤولية على فكرة المخاطر و جعلت بذلك الناقل مسؤولا مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالمتعاملين معه حتى ولو لم يثبت أي خطأ من جانبه، ومن هذه القوانين القانون السويسري لعام 1920 بشأن تنظيم الملاحة الجوية، السابق الإشارة إليه.

ولم يقتصر الاختلاف على أساس المسؤولية وطبيعتها بل تعدها، ففي القانون الإنجليزي كان الناقل (سواء كان من طائفة الناقل العام أو الناقل الخاص) يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد و كان له وفقا لهذا القانون الحق ليس فقط في تحديد مسؤوليته بمبلغ معين من النقود بل و كذلك في اشتراط الإعفاء منها إعفاء مطلقا، أما في القانون الأمريكي فقد حرم شروط الإعفاء من المسؤولية لمخالفتها للنظام العام ولكنه أباح تحديد التعويض بشرط أن يكون عادلا و معقولا<sup>(3)</sup>.

وهكذا نستنتج مما سبق أن الإتجاه الأول في دول القانون المكتوب يبني مسؤولية الناقل الجوي على أساس تعاقدية بموجبه يقع على عاتق الناقل إلتزاما بتحقيق نتيجة، أما الإتجاه

(1) عيسى غسان ربضي: المرجع السابق، ص: 79 .

(2) المرجع نفسه، ص: 80.

(3) محمد موسى دياب: المرجع السابق، ص: 74.

الثاني في دول القانون الانجلو - أمريكي يبنى المسؤولية أساس تقصيري مناطه الخطأ الواجب الإثبات ويلزم الناقل ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة.

### **ثانياً: إنعقاد إتفاقية وارسو 1929 وأساس مسؤولية الناقل الجوي فيها**

بعد أن أثبتت التجربة التي مر بها النقل الجوي في سنوات ما بعد الحرب العالمية الأولى عدم ملائمة القواعد التي تطبق على النقل البري و لا القواعد الخاصة التي صدرت في شكل تشريعات جوية لكي تنظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وبعد أن بدت الحاجة ملحة إلى وضع قواعد دولية موحدة تحكم مسؤولية الناقل الجوي حاول المجتمع الدولي عقد مؤتمر لدراسة مشروع إتفاقية وارسو 1929.

#### **1 - كيفية إنعقاد إتفاقية وارسو 1929**

وتحقيقاً للغرض السابق عقد بمدينة وارسو في الفترة من 4 إلى 12 أكتوبر 1929 مؤتمراً حضره مندوبين لثلاث وأربعين دولة ناقش المؤتمر فيه مشروع إتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، وكان أمام المؤتمرين مهمتين أساسيتين، الأولى: هي القضاء على الإختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، والثانية: هي التوفيق بين مصلحة الناقلين من جهة حيث إذا كان النقل الجوي في بداية عهده يتحسس طريقه و كانت رؤوس الأموال مترددة بين الإقبال عليه أو الإحجام عنه و بين مصلحة مستعملي الطائرة والذين يتطلعون إلى توفير أقصى درجات السلامة لأشخاصهم و أموالهم من جهة أخرى(1).

ولقد سارع المجتمع الدولي إلى تلبية الدعوة الموجهة من الحكومة الفرنسية عام 1923 لعقد مؤتمر دولي لتوقيع إتفاقية دولية تحكم النقل الجوي الدولي و انعقد المؤتمر الأول للقانون الخاص الجوي في باريس في 27 أكتوبر 1925 بمشاركة مندوبين عن ثلاث وأربعين

(1) هشام فضلى: مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي - دراسة في إتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد- دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، الطبعة الأولى 2005، ص: 5.

دولة ناقشوا مشروعاً تمهيدياً لاتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي وأوصوا بتكوين لجنة فنية يعهد إليها باستطلاع آراء الدول والمنظمات المختصة حول موضوعات القانون الجوي الجديدة بالتوحيد وتم تكوين هذه اللجنة تحت إسم اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين، وقد عكفت هذه اللجنة في اجتماعها الذي عقد في مدريد بإسبانيا عام 1928 على دراسة مشروع الإتفاقية بيد أنها أرتأت استبعاده و استبدال مشروع آخر به "خبير الحكومة البلجيكية لديها ثم Devos استتقت أحكامه من التقرير الذي وضعه السيد" أحاطت الحكومة الفرنسية علماً بهذا المشروع فقامت بدورها بالدعوة لانعقاد المؤتمر الدولي الثاني للقانون الخاص الجوي<sup>(1)</sup>.

وقد انعقد هذا المؤتمر بالفعل في مدينة وارسو ببولندا في 12 أكتوبر 1929م بمشاركة مندوبين لثلاث وأربعين دولة ناقشو المشروع التمهيدي المقدم من لجنة الخبراء، والذي اشتمل بالإضافة إلى القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، على قواعد تتعلق بوثائق النقل نظراً للارتباط الوثيق بين الموضوعين، وقد أدخل المؤتمر تعديلات طفيفة على المشروع التمهيدي ثم صيغت منه نصوص الإتفاقية التي وقعها مندوبو ثمانية عشرة دولة، وحملت تسمية "إتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي 1929"، وتعرف اختصاراً باتفاقية "وارسو 1929".

وقد حررت هذه الإتفاقية بلغة وحيدة هي اللغة الفرنسية واشتملت على واحد وأربعين مادة موزعة على خمسة فصول عالجت الموضوعات التالية: تحديد نطاق تطبيق الإتفاقية (الفصل الأول)، وثنائق النقل (الفصل الثاني)، مسؤولية الناقل الجوي (الفصل الثالث)، الأحكام الخاصة بعمليات النقل المشتركة (الفصل الرابع)، الأحكام الختامية المتعلقة بالتصديق على الإتفاقية وإنضمام إليها و نقضها وتعديلها (الفصل الخامس).

---

(1) عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 2004، ص: 07.

ودخلت هذه الإتفاقية حيز النفاذ على المستوى الدولي في 13 فيفري 1933 بين الدول الخمس التي بادرت إلى التصديق عليها، وهي: إسبانيا والبرازيل ورومانيا وفرنسا ويوغسلافيا، ثم توالى بعد ذلك تصديقات الدول عليها حتى زادت على 150 دولة فيما اعتبر هذا التجمع الدولي بحق من أكبر التجمعات الدولية التي حظيت بها إتفاقية دولية من إتفاقيات القانون الخاص<sup>(1)</sup>.

وقد انضمت مختلف الدول إلى هذه الإتفاقية وصادقت عليها منها المغرب حيث تبني أحكام الإتفاقية في التشريع الداخلي، وكذلك العراق حيث ينص التشريع العراقي على تطبيق أحكام الإتفاقية على نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة بطريق الجو حتى ولو كان النقل داخليا و ذلك في المادة 170 من قانون الطيران المدني لعام 1974 التي تقر بوضوح على المصادقة على الإتفاقية بقانون واحد<sup>(2)</sup>، كما إنضمت دولة الإمارات العربية المتحدة للإتفاقية بموجب المرسوم الإتحادي رقم 13 لسنة 1986، وإنضمت سوريا كذلك بموجب المرسوم التشريعي رقم 25 بتاريخ: 1962/06/13<sup>(3)</sup>.

كما انضمت الجزائر إلى هذه الإتفاقية وتمت المصادقة عليها بمقتضى المرسوم رقم 74-64 المؤرخ في 02 مارس 1964 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 26 لسنة 1964، وتبنت العديد من أحكامها كما واضح من نص المادة 150 الفقرة الأولى من قانون الطيران الجزائري والتي تنص على أنه "تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص المدني منقول طبقا لقواعد إتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادقة عليها من طرف الجزائر"<sup>(4)</sup>، كما انضمت مصر إلى هذه

---

(1) عادل محمد خير: المرجع السابق، ص: 35.  
(2) سعيد بنحمانى: مسؤولية الناقل الجوي - دراسة مقارنة في ضوء إتفاقية فارسوفيا المعدلة والقانونين المغربي و العراقي- رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية مصر 1989، ص: 5 وما بعدها.  
(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 489.  
(4) القانون رقم 98-06 مؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري. - ولمزيد من الإطلاع حول النصوص القانونية والتشريعية المتعلقة بالطيران المدني الجزائري منذ سنة 1963 إلى غاية سنة 2006 أنظر المرجع:

الإتفاقية في أوت 1955 وصادقت عليها في 6 سبتمبر 1955 بالقانون رقم 593 لسنة 1955<sup>(4)</sup>.

## 2 - أساس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929

لقد إختلفت القوانين الوطنية حول تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب العملاء أثناء تنفيذ عقد النقل، فبينما تقوم هذه المسؤولية - كما رأينا - وفقا لقواعد المسؤولية العقدية في دول القانون المكتوب فإنها تقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية في دول القانون الأنجلو- أمريكي، لذلك نطرح السؤال في هذا الصدد: ما هي طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية "وارسو" 1929؟ هل هي مسؤولية عقدية أم تقصيرية؟ أم أن الإتفاقية أخذت برأي قاطع في الموضوع.

ونظرا لتباين طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الداخلية التي أثيرت خلال الأعمال التحضيرية للإتفاقية وارسو 1929، لم تتبن الإتفاقية نظاما بشكل صريح بل أنها أتت بصورة تصالحية بين الإتجاهات وأقامت التوازن بين مصالح الناقلين الجويين وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على كاهلهم وبالتالي تشجيع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره هذا من جهة، ومن جهة أخرى حماية العملاء ومصالحهم من تعسف الناقلين خاصة أمام جدة هذا النوع من النقل.

لقد أتت إتفاقية وارسو 1929 بمجموعة من القواعد القانونية تسمح بإنشاء نظام للمسؤولية يحسم الصعوبات الناجمة عن الحلول المتعارضة الواردة بالقوانين الوطنية التي يولدها الإختلاف بين نظامي المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، فالإتفاقية جاءت بنظام للمسؤولية يطبق سواء كنا بصدد دعوى مسؤولية عقدية أو دعوى مسؤولية تقصيرية، كذلك فإن الإتفاقية تقترض وجود سابق لأنظمة قانونية وطنية سواء تلك الأنظمة التي تثبت

النظرية العقدية لمسؤولية الناقل عن سلامة المسافرين أو الأنظمة التي تتبنى النظرية التصيرية لهذه المسؤولية لذا فقد أحوالت الإتفاقية إلى تلك الأنظمة في مواضيع كثيرة(1).

وبذلك يمكن القول أن إتفاقية وارسو 1929 قد قضت على الإختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، فلم تقم المسؤولية على فكرة المخاطر و تحمل التبعة نظرا لأن هذا الإتجاه فيه تشدد في مسؤولية الناقل الجوي في وقت كان الطيران التجاري فيه حديث عهد، و لم تتبن الإتفاقية - بشكل تام - الإتجاه الأنجلو سكسوني والذي يقيم مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطأ التصيرية الواجبة الإثبات من قبل المتضرر، حيث فيه تضحية بمصالح المسافرين أو المرسلين بسبب صعوبة إثبات خطأ الناقل الجوي. وعلى ذلك فإن الإتفاقية قامت على المبادئ التالية:

**1 -** تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض أي أن الإتفاقية قد أخذت بالنظرة الأنجلوسكسونية التي تعتبر التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة، وقد راعت بذلك مصالح المتعاملين مع الناقل الجوي، حيث عمدت إلى عدم إلزام المسافر أو الشاحن بإقامة الدليل على خطأ الناقل(2).

وعليه فأساس المسؤولية وفقا لإتفاقية وارسو 1929 هي المسؤولية العقدية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

**2 -** وقد أجازت الإتفاقية للناقل أو تابعيه إذا أرادوا أن يتخلصوا من المسؤولية أن يثبتوا أن الضرر الذي لحق المسافر أو البضاعة إنما يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادتهما به، وأنهم اتخذوا كل الإحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو أن يثبتوا أن الضرر يعود بسبب المضرور، وهذا المبدأ مقرر لمصلحة الناقلين الجويين.

---

(1) صفوت ناجي بهنساوي: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1985، ص: 189-190.

(2) أحمد إبراهيم الشيخ : المرجع السابق، ص: 22.

3 - مراعاة لمصلحة الناقلين خففت الإتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب و ذلك بمبلغ معين(1).

4 - وحتى لا يتمكن الناقل من التهرب من المسؤولية عن الإعفاء منها أو تحديدها أبطلت الإتفاقية بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قرره الإتفاقية(2).

وعلى ما تبدو ملاحظته أن نظام المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 والمتعلق بالتعويض كان يميل ناحية الناقلين الجويين على حساب العملاء، حيث كان يقرر تحديد مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة الراكب المضرور من جراء الحادث الجوي بمبلغ يقل بكثير عن مثيله الذي يحصل عليه المضرور من حادث آخر في وسائل النقل الأخرى وهو الأمر الذي إستنكرته المحاكم الفرنسية والأمريكية، وحاولت التغلب عليه عن طريق التوسع في تفسير نصوص الإتفاقية بغية الخروج من النظام العادي للمسؤولية القائم على المسؤولية المحدودة إلى النظام الإستثنائي للمسؤولية القائم على المسؤولية غير المحدودة(3).

وذلك فيما اعتبره البعض تعديلا قضائيا لأحكام الإتفاقية يرمي إلى حماية الركاب وذويهم الذين يضارون من حوادث الطيران(4).

ومن ناحية أخرى يقال أن وضع هذه الحدود يخدم بصفة خاصة مصلحة الناقل في وقت كان فيه قطاع النقل مقرونا بمخاطر كبيرة و تديره الحكومات في معظم الدول التي كانت في الواقع تحمي مصالحها بموافقتها على تحديد حجم التعويض، غير أن صناعة النقل الجوي في الوقت الحاضر أصبحت قطاعا ذات مستوى أمني متطور عن طريق التأمين الشامل لجميع الأخطار، كما أصبحت معظم شركات النقل الجوي في العالم ملكا للقطاع

---

(1) سيكون هناك حديث عن تحديد مبالغ التعويض وفقا لإتفاقية وارسو 1929 فيينا يتعلق بنقل الركاب أو البضائع وذلك في الفصول الموالية من هذه الدراسة .

(2) المادة (23) من إتفاقية وارسو 1929.

(3) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 09.

(4) Mankiewicz .la convention de versovie et le droit comparé .Revue français de droit aérien, 1969.p.147.

الخاص لذلك بات من غير الضروري معاملة شركات النقل معاملة خاصة بالإبقاء على حدود التعويض في النقل الجوي العالمي<sup>(1)</sup>.

### البروتوكولات المعدلة الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي في

لم تبق نصوص إتفاقية وارسو 1929 جامدة، حيث أنه في ظل المنظمة العالمية للنقل ( كانت هناك مجموعة من التعديلات ومحاولات التعديل حيث بذلت ICAO الجوي ) الحكومات جهودا جبارة من أجل تحسين الإتفاقية بينود تخدم الملاحة الجوية، وعلى ذلك توالى على الإتفاقية مجموعة من البروتوكولات والإتفاقية المعدلة لها، نستعرضها فيما سيأتي بالشرح والتوضيح.

### أولاً: طبيعة المسؤولية في بروتوكول لاهاي 1955

لقد ظلت إتفاقية وارسو 1929 تخدم الملاحة الجوية دون تعديل فترة طويلة من الزمن، وتحت وطأة الإنتقادات أين اعتبرت المحاكم نظام المسؤولية الذي وضعته الإتفاقية بمثابة ضمان مصالح الناقلين الجويين، و بعد أن تناقصت الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق وأصبحت الطائرة أكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى راحت المحاكم تبحث عن وسيلة تحمي بها ضحايا حوادث الطيران و تؤكد عن طريقها مسؤولية الناقل الجوي، لذلك دعت الحاجة إلى ضرورة تعديل الإتفاقية تعديلا يزيد من الحماية المقررة للركاب وأصحاب البضائع ويقضي على الأسباب التي تقود إلى اختلاف المحاكم في تفسير النصوص الموحدة التي وضعتها.

لكل ذلك تم تعديل أحكام إتفاقية "وارسو" بمقتضى بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955 والذي أصبح واجب النفاذ في 1 أوت 1963 وقد وقعت عليه مصر في

(1) عبد المجيد خلف منصور العتري: أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مداخلة مقدمة في المؤتمر الدولي السنوي العشرون تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية، كلية الحقوق بجامعة الإمارات العربية (23 - 25) أبريل 2012، ص: 22، أنظر الموقع [WWW.UAEU.AC.AE](http://WWW.UAEU.AC.AE) تاريخ التصفح: 12 جويلية 2012.

1956/04/26<sup>(1)</sup>، وللإشارة هنا فإن الجزائر أيضا قد وقعت عليه بتاريخ 1964-06-02 ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 1964-08-31<sup>(2)</sup>.

ولم يغير بروتوكول لاهاي 1955 من طبيعة مسؤولية الناقل الجوي التي قررتها إتفاقية وارسو 1929 حيث بقيت مسؤولية تعاقدية مع قلب عبء الإثبات وإلقائه على الناقل، ووقع التعديل على بعض أحكام الإتفاقية حيث رفع البروتوكول الحد الأقصى للتعويض إلى الضعف (المادة 22 منه) أي إلى مبلغ 250 ألف فرنك أي حوالي 16300 دولار أمريكي بالإضافة إلى تبسيطه لبعض وثائق النقل، وجعل أحكام الإتفاقية مطبقة في مواجهة تابعي الناقل<sup>(3)</sup>.

ولم ترحب الولايات المتحدة بالتعديل و رفضت الإنضمام إليه ذلك بتوجيه إنتقادات لإتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955، وذلك بالنسبة لطبيعة المسؤولية والحد الأقصى للتعويض وانتهى بها الأمر إلى إعلان إنسحابها من إتفاقية وارسو 1929 إعتبارا من 15 نوفمبر 1965<sup>(4)</sup>.

وبدأت موجات الإنتقاد تثور من طرف الولايات المتحدة الأمريكية بمجرد انضمامها إلى إتفاقية وارسو 1929 ضد مبدأ تحديد المسؤولية، و ذلك للمطالبة بإنصاف المسافرين بزيادة التعويض الذي يستحق في حالة الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى وهو ما أثاره القضاء التي فجرت لأول مرة مشكلة تحديد مسؤولية froman الأمريكي في قضية "فرومان" الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حوادث النقل الجوي التي تخضع لإتفاقية وارسو 1929<sup>(5)</sup>.

(1) عادل محمد خير: المرجع السابق، ص: 36.

(2) حول انضمام الجزائر إلى اتفاقيات القانون الجوي، راجع الملحق الثالث الخاص بهذا البحث.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 34.

(4) أبو زيد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي القاهرة، دون سنة نشر، ص: 301.

(5) جلال وفاء محمددين: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين: المرجع السابق، ص: 17 وما بعدها، وتتلخص وقائع قضية "فرومان" jane froman وهي نجمة أمريكية تعمل في مجال الترفيه التي كانت على متن طائرة منكبوة تابعة لشركة "بان أمريكا" التي إصدمت بأحد الجبال أثناء رحلتها من أمريكا إلى البرتغال، و نجم عن هذا

بيد أن التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي لم يكن إلا انتصارا للناقلين الجويين على حساب مصلحة الركاب وأصحاب البضائع إذ أنه أبقى على أساس المسؤولية وظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض، وأجاز 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 أي عيب ذاتي بها، كما جاء البروتوكول بأحكام جديدة وضعت تعريفا ضيقا للخطأ المساوي للغش، وكما قام بتخفيف الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيئ النية فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الإتفاقية، وأباح له الحق في الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات إتخاذ الإجراءات الضرورية لتلاقي وقوع الضرر، ولم يقدم البروتوكول أي ميزة للركاب سوى رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المسافر (1).

وفي 18 سبتمبر 1961 أبرمت إتفاقية جوادا لاخارا وهي خاصة بغرض معين حين يعهد الناقل الجوي لشخص آخر - ليس طرفا في العقد - بتنفيذ عقد النقل كله أو بعضه، وتعتبر هذه الإتفاقية مكملة لإتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي وقد دخلت حيز التنفيذ في الأول من ماي سنة 1964 (2).

وقد كانت إتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 خالية من أي تعريف للناقل الجوي ومن معالجة صورة تنفيذ عقد النقل الجوي بواسطة ناقلين آخرين ليسوا أطرافا في عقد النقل، ولهذا فقد أكملت أحكامها بمقتضى إتفاقية أبرمت في "جوادا لاخارا" بالمكسيك، والتي قررت تطبيق نظام المسؤولية المقرر في كل من إتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي على كل من الناقل المتعاقد (الذي لم ينفذ عملية النقل)، والناقل الفعلي (الذي قام بتنفيذها).

---

الحادث وفاة العديد من الركاب و إصابة البعض الآخر ومن بينهم هذه السيدة التي أصيبت بإصابة جسدية كبيرة منعتها حتى من العودة إلى نشاطها المهني، وقد حكمت لها المحكمة بالحد الأقصى للتعويض المسموح به في ظل إتفاقية وارسو 1929 الذي لم يكن كافيا حتى لتغطية نفقات العلاج، وهو ما أثار للرأي العام الأمريكي مدى تفاهة الحد الأقصى للتعويض المقرر في هذه الإتفاقية.

(1) عيسى غسان ربضي: المرجع السابق، ص: 84.

(2) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 11.

وبذلك فقد عملت هذه الإتفاقية على سد ثغرة في اتفاقية وارسو بالنص على تطبيق الإتفاقية على الناقل الفعلي والذي تربطه علاقة تعاقدية مباشرة مع الراكب أو أصحاب البضاعة. وما يلاحظ على هذه الإتفاقية أنها أبقت مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض على غرار بروتوكول لاهاي كما أنها لم تتعرض لرفع الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الركاب، لذلك ظلت الإنتقادات موجهة لاتفاقية وارسو 1929 حتى بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي 1955 وتكتملتها باتفاقية "جوادا لاخارا" إلى الحد الذي رفضت الولايات المتحدة الأمريكية التصديق على بروتوكول لاهاي وأخطرت الحكومة البولندية المودع لديها وثائق التصديق على الإتفاقية بانسحابها من اتفاقية وارسو بشكل رسمي (1).

### ثانياً: طبيعة المسؤولية في إتفاق مونتريال 1966

نظراً لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من إتفاقية وارسو 1929، ورغم التعديل الذي ورد في بروتوكول لاهاي عام 1995 من رفع الحد الأقصى للتعويض لم تقتنع الولايات المتحدة بهذا التعديل وبدأت توجه إنتقاداتها إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو. وتقاديا لهذا الإنسحاب الأمريكي الذي نشأت عنه ما يعرف بأزمة اتفاقية وارسو قامت (IATA) وكذلك الإتحاد الدولي للنقل الجوي (ICAO) المنظمة الدولية للنقل الجوي الإيكاو الأياتا - ورغبة في تجنب العواقب السيئة التي قد تترتب على هذا الإنسحاب - بجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي يحقق ما تصبوا إليه الولايات المتحدة الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضا عادلا وذلك برفع الحد الأقصى للتعويض ريثما يتم إرساء دعائم إتفاقية دولية أخرى تنظم هذه المسؤولية بشكل يرضي جميع الأطراف، وبالفعل وقعت على هذا

---

(1) لمزيد من التفاصيل حول موقف الولايات المتحدة الأمريكية و تطوره إزاء مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، أنظر: جلال وفاء محمد، المرجع السابق ذكره، الصفحة 13 وما يليها.

الإتفاق مجموعة كبيرة من شركات الطيران الأجنبية والعالمية في مدينة مونتريال وأصبح واجب التنفيذ في 16 ماي عام 1966 الأمر الذي أدى إلى تراجع الحكومة الأمريكية عن انسحابها من الإتفاقية(1).

وبذلك حققت الولايات المتحدة الأمريكية ما تصبوا إليه، حيث أتى إتفاق مونتريال 1966 بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر وتحمل التبعة(2)، ومعنى هذا أن الناقل الجوي يسأل بقوة القانون عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة أي أنه يسأل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمشافر أو الراكب ولا يستطيع التهرب من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور نفسه أو العيب الذاتي للبضاعة، كما نص هذا الإتفاق على الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل إتجاه كل مشافر أو راكب بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي على أن يخفض إلى 58 ألف دولار أمريكي إذا كانت مصروفات التقاضي والأتعاب دفعت في الدولة التي رفعت بها الدعوى، ويعني ذلك زيادة الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي نحو سبعة أضعاف الحد المقرر في إتفاقية وارسو 1929(3).

ولما كان المقصود بهذا الإتفاق هو حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية فقد اشترط لتطبيقه أن يكون النقل دوليا بالمعنى المحدد في إتفاقية وارسو 1929 وأن تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو الجوي واقعة على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية.

وعليه فإن اتفاق مونتريال 1966 هذا كان تحديا صارخا لاتفاقية وارسو 1929، إذ صارت المسؤولية موضوعية في كل نقل جوي دولي يخضع لاتفاقية وارسو متى وقعت نقطة مغادرة الطائرة أو نقطة مقصدها النهائي أو حتى كانت هناك مجرد نقطة توقف في أرض أمريكية وذلك إرضاء للولايات المتحدة الأمريكية، والنتيجة العجيبة هي أنه يمكن أن

---

(1) هشام فضلي: المرجع السابق، ص: 07.  
(2) حيث نص في مادته الثانية على أن: "لا يستطيع الناقل الجوي الدفع بأية وسيلة تقرها المادة (20) من إتفاقية وارسو"

(3) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 196.

تختلف طبيعة مسؤولية الناقل باختلاف نقطة مغادرة ومقصد المسافرين وأصحاب البضائع في رحلة واحدة، فالمسؤولية موضوعية إذا وقعت نقطة المغادرة أو المقصد النهائي أو العبور في مطار أمريكي، و عقدية تقوم على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس في غير ذلك من الحالات(1).

ومثال ذلك لو قامت طائرة من الجزائر قاصدة واشنطن عبورا بلندن، فإن المسافرين الذين غايتهم لندن تكون المسؤولية بالنسبة إليهم أساسها الخطأ المفترض في حين أن المسافرين الذين يقصدون واشنطن يكون الناقل مسؤولا اتجاههم مسؤولية موضوعية.

على أن المتصفح لبنود هذا الإتفاق يبدو أن هذه التفرقة في تطبيقه تؤدي إلى الإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرافق العامة بما ينطوي عليه من مساس بسيادة الدول الأطراف في اتفاقية وارسو 1929، ومن ذلك تعالت أصوات الفقه والمؤسسات المعنية بشؤون الملاحة الجوية بالمطالبة لعقد مؤتمر دولي آخر يهدف إلى تذليل العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الإتفاق و قواعد اتفاقية وارسو 1929.

### **ثالثا: طبيعة المسؤولية في بروتوكول "جواتيمالا سيتي" 1971**

نادى العديد من الفقهاء والهيئات المهمة بشؤون الملاحة الجوية بتعديل إتفاق مونتريال 1966 وذلك لما ينطوي عليه من تحيز للجانب الأمريكي وما ينتج عنه من إخلال بمبدأ مساواة الأفراد أمام المرافق العامة وبما فيه من مساس بسيادة الدول الأطراف في إتفاقية وارسو 1929، وبالفعل عرضت هذه المشكلة على اللجنة القانونية في المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) والتي كان أمامها أن تختار بين أمرين على درجة كبيرة من التفاوت، الأول هو الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما جاءت بها إتفاقية وارسو

---

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 270.

والتي أبقى عليها بروتوكول لاهاي المعدل للإتفاقية (أي مسؤولية عقدية مبنها الخطأ المفترض) مع رفع الحد الأقصى للتعويض، والثاني جعل هذه المسؤولية مسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه.

وقد عقدت هذه اللجنة إجتماعين عام 1967، ثم توالى الإجتماعات في الأعوام الثلاثة التالية نوقشت خلالها إقتراحات عديدة كان أهمها الإقتراح النيوزيلندي الذي عرض في إجتماع اللجنة السابع عشر بمدينة مونتريال في فيفري/مارس 1970، حيث وضع هذا الإقتراح حلا للمشكلة التي أثارها إتفاق مونتريال ووافقت عليه اللجنة القانونية في الإيكاو وأجمعت عليه الوفود الباقية ويعتبر هذا الإقتراح هو الأساس الذي قام عليه بروتوكول جواتيمالا سيتي<sup>(1)</sup>.

وعرض هذا المشروع بالفعل على المؤتمر الدولي المنعقد في مدينة جواتيمالا عام 1971 حيث استشعر المؤتمر عدم ملائمة المسؤولية المبنية على أساس الخطأ للتطبيق في عصر سيطرت فيه الآلة على كل مقدرات الحياة وأصبح الطيران عملاقا بعد أن تضاءلت إلى حد بعيد مخاطر الإستغلال الجوي وانخفضت إلى درجة كبيرة نسبة الحوادث الجوية وغدا السفر بالطائرة أكثر أمنا وراحة، كما لمس الحاضرون مدى ضآلة الحد الأقصى لتعويض المسؤولية في حالة نقل الركاب والذي لم يعد متناسبا مع ظروف العصر الذي تصاعدت فيه الأسعار وانخفضت قيمة النقود في حين ارتفعت مستويات المعيشة والمداخيل لدى كثير من دول العالم<sup>(2)</sup>.

وصدر عن هذا المؤتمر وثيقة دولية تعرف باسم "البروتوكول المعدل لإتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971، الذي فرق بخصوص أساس مسؤولية

(1) فاروق أحمد محمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة 1985، ص: 131.

(2) فاروق أحمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي)، المرجع السابق، ص: 132.

الناقل الجوي سواء في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني أو ضياع أو تلف الأمتعة أو سواء في حالة التأخير أو بالنسبة لنقل البضاعة كذلك (1).

ويمكن القول حول أساس مسؤولية الناقل الجوي الواردة ببروتوكول جواتيمالا سيتي فيما يتعلق بأضرار المسافرين أو أضرار الأمتعة ما عدا أضرار التأخير مسؤولية موضوعية قائمة على أساس المخاطر لا الخطأ المفترض، بينما بقيت مسؤولية عقدية مبناهما الخطأ المفترض في نقل البضاعة حسب أضرار البضاعة سواء أكان بإتلافها أم هلاكها أو كان بتأخير نقلها أو تأخير نقل المسافرين، وعلى ذلك يعد هذا البروتوكول بمثابة تعديل جذري لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 لأنه تبنى نظام صارم للمسؤولية دون قيود، وللإشارة فإنه رفع بشكل ملموس من حدود التعويض إلى ما يعادل 100 ألف دولار أمريكي، مع اعتبار هذا المبلغ أقصى حد ممكن. ويجب التنويه أخيرا أن بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 8 مارس 1971 لم يدخل حيز التطبيق حتى دخول إتفاقية مونتريال سنة 1999 بتاريخ 4 نوفمبر 2003 حيز جاء بعناصر قيمة ساعدت على التقدم في توحيد القانون الخاص وتم تبنيها التنفيذ(2)، لكنه في اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

#### **رابعاً: طبيعة المسؤولية في بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975**

أخذت حركة النقل الجوي للبضائع في التزايد منذ السبعينات بنسبة تفوق النقل الجوي للركاب، ولذا كان من الضروري تعديل نظام المسؤولية في حالة نقل البضائع أسوة بما فعله بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 بالنسبة لنقل الركاب حماية للشاحنين من جهة وتسهيلا لعمليات الشحن الجوي من جهة أخرى.

---

(1) أحمد إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص : 27.  
(2) لم يدخل بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 حيز التنفيذ بسبب عدم إيداع وثائق التصديق عليه من 30 دولة أعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو، وتمثل شركات النقل الجوي التابعة لخمس من هذه الدول 40 % على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي على خطوط منتظمة، وهو شرط سريان البروتوكول حسب المادة 20 من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 م. أنظر في هذا الخصوص: عبد الفضيل محمد أحمد بالقانون الخاص الجوي - مرجع سابق الإشارة إليه، ص: 270 .

ICAO ولذلك فقد عهد إلى اللجنة القانونية التابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكافو) بمهمة مراجعة أحكام اتفاقية وارسو 1929 الخاصة بنقل البضائع إلى أن تم توقيع بروتوكول مونتريال الرابع الموقع في 25 سبتمبر 1975، وتمت الموافقة على هذا البروتوكول الرابع مع ثلاثة بروتوكولات أخرى تخص بإحلال حقوق السحب الخاص كوحدة نقدية تتحدد بها مسؤولية الناقل الجوي محل "Droits De Tirage Spéciaux" الذي كان مقررا في اتفاقية وارسو 1929 (البروتوكول الأول) معدلة FRANC الفرنك ببروتوكول لاهاي (البروتوكول الثاني) و بروتوكول جواتيمالا سيتي (البروتوكول الثالث)، وقد وقع بروتوكول مونتريال 1975 على البروتوكولات الأربعة في 25 سبتمبر 1975<sup>(1)</sup>.

وإذا كانت التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو 1929 قد انتهت إلى تقرير مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال نقل الركاب فإن هذا المبدأ قد تقرر أيضا بالنسبة لنقل البضاعة وذلك بمقتضى بروتوكول مونتريال الرابع 1975، حيث نصت المادة الرابعة على مسؤولية الناقل عن 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 يرجع إلى أحد الأسباب التالية<sup>(2)</sup>:

- 1 - طبيعة البضاعة و العيب الذاتي بها.
- 2 - التغليف المعيب للبضاعة و الذي يتم من قبل شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه .
- 3 - أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
- 4 - أعمال السلطة العامة التي تتم بمناسبة دخول أو خروج البضاعة أو أثناء تواجدها بالترانزيت.

---

(1) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 16.  
(2) أي أن البروتوكول لم يشأ أن يذهب بهذه المسؤولية المطلقة للناقل الجوي بشأن نقل البضاعة إلى الحدود القصوى دون ضابط، بل يسمح للناقل الجوي بالتحلل من هذه المسؤولية وذلك لأسباب مختلفة، وتفصيلها في المرجع، عيسى غسان ربيضي: المرجع السابق، ص: 89.

وتجدر الإشارة إلى أنه قد إنقضت 23 سنة قبل أن يصبح بروتوكول مونتريال 1975 نافذا وإلى أن صادقت عليه مجموعة محدودة من الدول<sup>(1)</sup>.

وبناء على ما تقدم من بروتوكولات معدلة لإتفاقية وارسو 1929 فإنها لا تعني أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وأساسها قد توحدت إذ يجب معرفة ما إذا كانت الدولة الموقعة قد انضمت إلى إتفاقية وارسو 1929 بتعديلاتها بما فيها بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 أم إلى إتفاقية وارسو 1929 وحدها أم الإتفاقية وبروتوكول لاهاي 1955 وحدهما، إذ لو كانت الدولة قد انضمت إلى إتفاقية وارسو 1929 أو إلى هذه المعاهدة و بروتوكول لاهاي سنة 1955 دون أن تنضم إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، فإن المسؤولية تكون دائما تعاقدية مبناها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

فإن المسؤولية تكون أما إذا كانت الدولة قد انضمت إلى اتفاق مونتريال سنة 1966 موضوعية في حالات الضرر متى كانت نقطة المغادرة أو المقصد النهائي أو التوقف في أرض أمريكية، وإن كانت الدولة قد انضمت إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي فإن مسؤولية الناقل، فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالمسافر أو أمتعته فقط هي التي تكون مبنية على قواعد المسؤولية الموضوعية، وأخيرا إذا كانت الدولة قد انضمت إلى بروتوكول مونتريال 1975 فإن المسؤولية تكون موضوعية في كافة صور الضرر عدا التأخير<sup>(2)</sup>.

وأقول حول هذه المسألة المتعلقة بتعدد أسس مسؤولية الناقل الجوي تبعا لإنضمام الدولة إلى إتفاقية وارسو 1929 أو إلى أحد البروتوكولات المعدلة لها أنها نتيجة منطقية لمبدأ الأثر النسبي للمعاهدات وأن المعاهدات لا تلزم إلا أطرافها<sup>(3)</sup>.

### **المطلب الثاني: تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال 1999**

(1) أصبح بروتوكول مونتريال 1975 نافذا بتاريخ 14 جوان 1998، ودخل حيز التنفيذ في الولايات المتحدة الأمريكية بتاريخ 4 مارس 1999، أنظر في هذا الخصوص: أحمد إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 29.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سبق ذكره، ص: 272.

(3) حول التأسيس القانوني لمبدأ الأثر النسبي للمعاهدات أنظر، علي إبراهيم: الوسيط في المعاهدات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1997-1998، ص: 1021 و مابعداها.

- إنعقد في مونتريال مؤتمر ICAO بدعوة من المنظمة الدولية للنقل الجوي المدني الايكو - يتعلق بالمبادرة الجديدة في تجديد إتفاقية وارسو 1929 وذلك من أجل بحث مشروع إتفاقية جديدة تهدف إلى تحديث أنظمة وارسو وتغييرها، ولذلك كانت هناك أعمال التحضير لإتفاقية مونتريال 1999 يتم عرضها في فرع أول مع التعرف لنظام المسؤولية وفقا لهذه الإتفاقية الجديدة في فرع ثان.

### الفرع الأول: التحضير لإعداد إتفاقية مونتريال 1999

على الرغم من المبادئ الراسخة التي جاءت بها إتفاقية وارسو 1929 والمحاولات المتكررة لتعديلها بمجموعة من الإتفاقيات والبروتوكولات السابقة، إلا أن الإتفاقية الأصلية لا تخلو من المزايا والعيوب، لأنها بقدر ما كانت مساهمة قيمة وناجحة في مجال توحيد قانون النقل الجوي الدولي فإن المحاولات التي بذلت لعدة سنوات من أجل تجديد الإتفاقية أدت عمليا إلى عدم الوحدة القانونية مع نشوء أنظمة عديدة (من اتفاقيات إضافية وبروتوكولات حول البروتوكول المعدل للإتفاقية الأصلية) دون التوصل إلى نص واضح وشفاف.

أضف إلى ذلك فإن النسخة الأصلية للإتفاقية صدرت باللغة الفرنسية فقط في عهد كانت فيه لغة العالم الدبلوماسية، وعلى الرغم من وجود نسخ للإتفاقية بلغات مختلفة فإن النص الفرنسي هو الملزم<sup>(1)</sup>.

كما أن نظام اتفاقية وارسو 1929 كان يعتبر نظاما قديما ومضت عليه سبعين عاما ولم يعد يستجيب لمتطلبات العصر بحكم كثافة وشكلية إجراءاته الخاصة بوثائق النقل التي تشكل عبءة في طريق الإستعمال الواسع لبرامج المعلومات الإلكترونية، أيضا لم يعد مبدأ التعويض المحدود عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار جسدية مقبولا في مجال النقل

---

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 331.

الجوي الدولي لأن شركات النقل الجوي ليست في حاجة إلى هذا الدعم الخاص لوجود وسائل تأمين كافية في نطاق أنظمة إدارة الخطر.

هذا وقد وجدت عدة مبادرات منفردة بعد عام 1975 (بروتوكول مونتريال الرابع) لتحديث إتفاقية وارسو 1929 والتعديلات المتعاقبة التي مرت بها سواء من قبل شركات النقل أو من قبل دولة أو مجموعة من الدول وخاصة المتقدمة، A.T.A. الجوي و منظمة الآياتا ولهذه المبادرات عيوب جوهرية هي أنه رغم قدرتها على تعديل تطبيق حدود التعويض وهو ما تسمح به الإتفاقية في المادة (20) فقرة (1) من الإتفاقية عن طريق "عقد خاص" فإنها لا تستطيع تغيير القواعد الأساسية التي تعتبر قواعد ملزمة كما أنه لا يمكن العمل بالإجراءات المنفردة على أنها نصوص قانونية، كما حاولت المنظمة العالمية للنقل الجوي على أن تكون الإطار العالمي الوحيد الذي يمكن الإتفاق فيه على أي توحيد (ICAO) للقانون الجوي الخاص بالنظر إلى تاريخها وخبرتها الطويلة في هذا المجال .

وانطلاقاً من ذلك نستطيع القول أن الإتفاقية الأصلية تبقى الإطار القانوني الأساسي على المستوى العالمي الملزم للأطراف المعنية ولا يمكن تعديلها إلا وفق قواعد القانون الدولي للمعاهدات.

ومن هذا التحديث لإتفاقية وارسو 1929 وآلياتها كان من الضروري العمل بشكل أفضل على حماية حقوق الركاب ووكالات نقل البضائع، و كانت الدعوة عامة لإعادة التوازن بين مصالح شركات النقل من جهة ومصالح الركاب من جهة أخرى، وقد تم اقتراح عدة مبادرات خلال التسعينات حول إتفاقية جديدة من أجل صياغة بروتوكول آخر يعمل على تغيير بعض قواعد إتفاقية وارسو 1929<sup>(1)</sup>.

---

(1) مثلما ذهبت إليه إيطاليا بإلزام جميع شركات النقل الجوي برفع حدود التعويض فيما يخص الأضرار التي تصيب الركاب وجميع الناقلين الذين ينقلون من التراب الإيطالي أو إليه، كذلك ما ذهبت إليه اليابان حيث قررت جميع شركات النقل الجوي بموافقة حكومة اليابان على العمل بنظام تعرفي خاص ينص على مستويين من المسؤولية، وقد تبنى هذه المبادرة القانون الذي أصدره الإتحاد الأوروبي للدول الأعضاء بتاريخ 17 أكتوبر 1998 بخصوص تحديد التعويض وهذا بعد موافقة شركات النقل الجوي الأوروبية على إتفاق الآياتا حول تعويض الركاب.

وفي عام 1999 تقرر العمل على إبرام إتفاقية دولية جديدة، وفعلا تم التصديق على إتفاقية مونتريال 1999 بتاريخ 28 ماي 1999 وذلك من قبل (30) دولة حيث دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ في 2003/11/04<sup>(1)</sup>، وعلى ذلك سيكون هناك نظامين يحكمان مسؤولية الناقل الجوي مما سيفرض العمل بنظام وارسو 1929 إلى جانب إتفاقية مونتريال 1999 الجديدة. ، حيث يعود الفضل (ICAO) (ولقد كانت هناك أعمال تحضيرية واسعة في إطار الإيكاو ( فيما يتعلق بالمبادرة الجديدة في تجديد ICAO الكبير إلى المنظمة العالمية للنقل الجوي ) إتفاقية وارسو 1929 وذلك بالقيام بمجموعة كبيرة من المجهودات والإجراءات توجت في النهاية باتفاقية مونتريال 1999، وهنا قامت اللجنة القانونية لمنظمة الإيكاو بإعداد مشروعا نهائيا وجاهزا للعرض على المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في مدينة مونتريال من 11 - 28 ماي والذي تم بحضور 121 بلدا عضوا في المنظمة وذلك بعد مواجهته لمجموعة من الآراء المتناقضة، حيث كانت أغلبية الدول مالكة لشركات النقل القوية تدعم مشروع الإتفاقية<sup>(2)</sup>.

وهكذا بعد اكتمال النصاب القانوني المتطلب لذلك و هو ثلاثين دولة حيث إشتراطته المادة (53) من إتفاقية مونتريال لسريان الإتفاقية ونصت على أن:

---

- لأكثر تفاصيل حول هذه المبادرات أنظر:

- Eman naboush: the concept of bodily injury under the montreal convention 1999, glas caledonian university (Grand - britan) 2009, PP : 33 – 44.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 270، كذلك فاروق أحمد زاهر: القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2005، ص: 102، كذلك عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 20، أيضا هشام فضلي: المرجع السابق، ص: 12.

(2) وهي جميع الدول الأوربية الـ 37 الأعضاء في مؤتمر النقل الجوي، الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، الهند، الدول الإفريقية الـ 53 الأعضاء، مجموعة الدول العربية الـ 16 الأعضاء في لجنة النقل الجوي. - حول موقف الدول الأفريقية من مسألة توحيد قواعد النقل الجوي أنظر:

Wagué Hamadi Gatta: la convention de Montréal et les pays africains

تاريخ التصفح: 07 - 23 - 2008 . [www.legavox.fr/blog/dr.wague-hamadi-gatta](http://www.legavox.fr/blog/dr.wague-hamadi-gatta)

- وحول موقف الدول العربية من المسألة أيضا، أنظر:

خيري الحسيني: اتفاقية مونتريال وتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، <http://Faculty.ksu.edu.sa> بتاريخ 14 أبريل 2010.

"يسري مفعول هذه الإتفاقية اعتباراً من اليوم الستين اللاحق لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الإنضمام لدى جهة الإيداع وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق، ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الإقتصادي الإقليمي"، حيث اكتمل النصاب بتصديق الولايات المتحدة الأمريكية عليها في 5 سبتمبر 2003، دخلت اتفاقية مونتريال 28 ماي 1999 حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003<sup>(1)</sup>، وقد انضمت إليها 61 دولة حتى نهاية نوفمبر 2004 و بقيت مجموعة الدول تنضم إليها حتى السنوات القليلة الأخيرة<sup>(2)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أنه لم توقع من الدول العربية على الإتفاقية عقب توقيعها سوى الكويت و المملكة العربية السعودية و السودان كما إنضمت دولة الإمارات العربية المتحدة 2000/07/07<sup>(3)</sup>، أما الجزائر فلم يتم إنضمامها أو توقيعها على الإتفاقية لحد طبع هذه السطور<sup>(4)</sup>.

### **الفرع الثاني: نظام المسؤولية وفقاً لإتفاقية مونتريال 1999**

بعد أن عملت الجماعة الدولية على تفادي الآثار المترتبة على تعدد الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي انعقد المؤتمر الدولي بمدينة مونتريال وتم التوقيع على الإتفاقية المعروفة باسم "الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" و تعرف اختصاراً . the Montréal Convention باتفاقية مونتريال 1999

وتعتبر اتفاقية مونتريال 1999 معاهدة دولية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو 1929 التي بلغ عمرها 70 عاماً حيث تنسق بين اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة وتغير الإنجليزية ولقد حررت بست لغات لها جميعاً ذات الحجية وهي: منها وتضيف إليها،

(1) فاروق أحمد زاهر: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري - دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2005، ص: 104.

(2) راجع الملحق الأول من هذا البحث الذي يخص بجدول الدول المنظمة إلى اتفاقية مونتريال 1999 حتى سنة 2013 موضحاً تواريخ التوقيع والتصديق.

(3) عادل محمد خير: المرجع السابق، ص: 40.

(4) راجع الملحق الثالث من هذا البحث الذي يخص إنضمام الجزائر إلى معاهدات القانون الجوي.

والفرنسية والإسبانية والروسية والعربية والصينية<sup>(1)</sup>، إلا أنه إذا ظهر أي سوء فهم أو تضارب أو تنازع فإنه يتم الرجوع إلى المادة (33) من إتفاقية فينا لسنة 1969 بشأن قانون المعاهدات<sup>(2)</sup>.

وتتوزع مواد الإتفاقية على 57 مادة في سبعة فصول تتناول على التوالي الموضوعات الآتية: أحكام عامة، والمستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع، ومسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر والنقل بعدة وسائل والنقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، وأحكام أخرى والبنود الختامية.

وفي ديباجة الإتفاقية تم التنويه بفضل إتفاقية وارسو 1929 والتأكيد على ضرورة تجديد النظام وتوحيده وعلى ضرورة حماية مصالح المستهلكين في مجال النقل الجوي العالمي وعلى ضمان تعويض عادل، وطبقا للمادة (55) من إتفاقية مونتريال 1999 التي تحدد أولوية تطبيق الإتفاقية الجديدة تجاه نظام وارسو ستحل هذه الإتفاقية الجديدة على مراحل محل إتفاقية وارسو 1929 المبرمة عام 1929 ومحل كل الإتفاقيات الملحقة بها، وباستحداث هذا النظام من الضمان الجديد ستسدر ك مسائل كثيرة كانت في عهد نظام وارسو الذي يتسم ببعثرة مصادره القانونية.

وبذلك تتحدد أولوية تطبيق الإتفاقية الجديدة تجاه نظام وارسو دون الإلغاء المباشر لنظام وارسو وذلك بهدف الحيلولة دون فسح المجال أمام الدول المتعاقدة لتفسير النظام الجديد لإتفاقية مونتريال 1999 حسب رغبتها الخاصة، وأيضا فإن جميع شركات النقل الجوي للدول المتعاقدة أصبحت تخضع لإجراءات إتفاقية مونتريال 1999 منذ أن دخلت حيز التنفيذ

---

(1) عاطف محمد الفقي : المرجع السابق، ص:20.  
(2) تنص المادة (33) فقرة (4) من إتفاقية فينا 1969 على أنه " المعنى الأصح في النص والذي يصلح الخلاف بين المتخصصين ويحقق هدف وغرض الإتفاقية يجب أن يتم تبنيه" ، أنظر في ذلك الموقع الإلكتروني الخاص بالمعاهدات <http://www.un.org/law/ilc/texts/treaties.htm> الدولية، تاريخ التصفح: 07 أوت 2011.  
- حيث أن المادة (33) فقرة (4) من إتفاقية فينا لسنة 1969 بشأن قانون المعاهدات توضح الإجراءات التي يجب إتباعها في حالة الخلاف في تفسير المعاهدات التي يتم تحريرها بلغتين أو أكثر، إلا أن الخبرات السابقة توضح أن تلك المادة لم تستطع حل جميع تلك الخلافات.

في 4 نوفمبر 2003 ويتعلق ذلك بصفة خاصة بالأضرار التي تلحق بالأشخاص وبحقائب الركاب وكذا الأضرار التي تلحق بهم نتيجة التأخير في المواعيد.

ويكفي في الرحلات الجوية الدولية أن يكون طرف من أطراف الخلاف دولة صدقت على إتفاقية مونتريال 1999 لكي تعطي الأولوية للإتفاقية في حسمه (المادة (22) من الإتفاقية)، وفي هذه الحالة فإن تطبيق الإتفاقية ينحصر على المجال الوطني للدولة المتعاقدة فقط، وما عدا ذلك يبقى العمل ساريا بنظام وارسو بالنسبة للدول التي لم تصادق بعد على إتفاقية مونتريال 1999، لذا فإن شركات النقل الجوي التي تعمل على نفس الخطوط تخضع في المرحلة الإنتقالية ما بين نظام وارسو و نظام مونتريال الجديد إلى أحكام ستستمر بطبيعة الحال إلى أن تصادق آخر دولة من دول إتفاقية وارسو على إتفاقية مونتريال 1999<sup>(1)</sup>.

هذا وإنه توجد مجموعة من المبادئ المشتركة بين إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 في مجال مسؤولية الناقل الجوي نوجزها في النقاط التالية:

**1 - من حيث الطبيعة القانونية للإتفاقية، فإنه لا تختلف إتفاقية مونتريال 1999 كمعاهدة**

دولية عن إتفاقية وارسو 1929 .

**2 - من حيث مجال التطبيق: فإنه تطبق الإتفاقيتين على جميع أنواع النقل الجوي**

الدولي بمقابل أو بدون مقابل سواء بالنسبة للأفراد أو الأمتعة أو البضاعة وسواء أكان الناقل متعاقدا أو فعليا في المجال الخاص.

**3 - من حيث نظام الإجراءات: تهدف إتفاقية مونتريال 1999 مثل إتفاقية وارسو**

1929 إلى توحيد قواعد القانون الدولي في الإجراءات المتعلقة بالنقل الجوي خاصة فيما

يتعلق بحق المطالبة بالتعويض تجاه الناقل الجوي.

وعلى كل يجب استعراض التغيرات في مجال مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال

1999، فمن خلال تصفحنا لنصوص الإتفاقية نجد أنها صاغت قواعد التعويض من

---

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 66.

منطلق دعم حقوق المستهلك والتقليل من امتيازات الناقل الجوي وذلك فيما يتعلق بضمان التعويض، واستندت في ذلك إلى القواعد المنصوص عليها سلفاً في نظام وارسو، وبالتالي فيمكن الحديث عن اتفاقية مونتريال 1999 بأنها إعادة لتنظيم القواعد المعمول بها.

وفي هذا الصدد فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد فرقت بين نقل الأشخاص (الركاب) ونقل البضائع والأمتعة عند تحديدها لأساس مسؤولية الناقل الجوي، ولكنها وحدت في أساس المسؤولية عن التأخير أياً كان نوع النقل، وتوضيح ذلك كما يلي:

### أولاً: أساس مسؤولية الناقل اتجاه الراكب

أقامت الاتفاقية مسؤولية الناقل على أساس قواعد المسؤولية الموضوعية المبنية على الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس بل ولا يستطيع التخلص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار قدر معين<sup>(1)</sup>، وعليه فإن تجاوزت قيمة التعويض هذا القدر إنبتت المسؤولية على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

### ثانياً: أساس مسؤولية الناقل تجاه الأمتعة

أقامت الاتفاقية مسؤولية الناقل حالة نقل الأمتعة المسجلة على أساس الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس أياً كانت قيمة التعويض.

ويقصد بالأمتعة حسب مفهوم الاتفاقية الجديدة الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة على السواء مع اختلاف نظام المسؤولية المطبق عليها، حيث يخضع الناقل لمسؤولية مشددة في حالة اتلاف الأمتعة أو فقدانها أو إلحاق أضرار بها شرط أن يكون ذلك قد تم على متن الطائرة أو خلال الفترة التي كانت فيها الأمتعة تحت إشراف الناقل، ويمكن القول أن الأمتعة إن لم تكن موجودة في نطاق إشراف الناقل وذلك عندما تكون موجودة تحت تصرف الجمارك والأمن في المطار فإنه لا يمكن تحميل الناقل مسؤولية الأضرار التي

---

(1) وهذا القدر من الأضرار يقدر بـ 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة *droit de tirage spéciaux*، وهي الوحدة النقدية التي تتحدد بها مسؤولية الناقل الجوي كما جاء بذلك بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975م والمشار إليه طي هذا البحث عند الحديث عن البروتوكول.

لحقت بها وفيما يخص الأمتعة غير المسجلة (الأشياء التي يحتفظ بها الراكب ولوازمه الشخصية) فإن الإتفاقية تحمل الناقل مسؤوليتها إذا كانت الأضرار نتيجة خطئه أو خطأ أحد معاونيه أو موظفيه. ومعنى ذلك أن الإتفاقية أقامت المسؤولية في هذه الحالة على أساس الخطأ واجب الإثبات<sup>(1)</sup>.

### **ثالثاً: أساس مسؤولية الناقل اتجاه البضاعة**

أقامت إتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل اتجاه البضائع على نفس الأساس المعتمد في حالة نقل الأمتعة المسجلة وهو الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس، حيث يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تكون نتيجة حادث وقع أثناء عملية النقل الجوي أي الفترة التي تتواجد فيها البضاعة تحت مسؤولية الناقل، و تنتفي مسؤوليته إذا استطاع أن يثبت أن سبب الأضرار يعود لعيب في البضاعة أو نقص فيها أو إلى سوء تغليفها من قبل جهة أخرى غير الناقل أو موظفيه أو معاونيه.

### **رابعاً: المسؤولية حالة التأخير**

على خلاف الحالات السابقة أقامت الإتفاقية مسؤولية الناقل عن الضرر الناجم عن التأخير أي كان نوع النقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس أي قلب عبء الإثبات وفي هذا تبني لقواعد المسؤولية العقدية، أي لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وموظفيه ومعاونيه قد اتخذوا جميع الإجراءات الضرورية لتجنب الأضرار أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه الإجراءات، وعلى الراكب أو الشاحن أن يثبت خطأ الناقل أو الضرر الحاصل.

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أن إتفاقية مونتريال 1999 جاءت بأحكام أخرى تخص المسؤولية من جانب الإعفاء منها أو فيما يخص مبالغ التعويض، فهي مسؤولية مشددة وليست مسؤولية مطلقة يمكن إعفاء الناقل نهائياً أو جزئياً منها إذا استطاع أن يثبت أن

---

(1) المادة 17 فقرة 2 من إتفاقية مونتريال، 1999، ويتم التفصيل في هذه المسألة في حينها.

الأضرار قد تمت من قبل المضرور نفسه، أضف إلى أن الإتفاقية أفضل ما جاءت به إلغاء نظام قديم وغير عادل حول التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بجروح شخصية. ولعل أهم ما يجعل نصوص هذه الاتفاقية وما جاءت به من أحكام واضحا هو تحريرها باللغات المذكورة ومنها اللغة العربية.

حيث أنه ولأول مرة في تاريخ منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) يتم إصدار اتفاقية باللغة العربية كلغة رسمية من اللغات التي تصدر بها الاتفاقيات والوثائق الدولية، ومن فوائد ذلك أنه لن يتم الحاجة في المستقبل إلى ترجمة بعض بنود هذه الاتفاقية عند الحاجة لقراءتها أو فهمها أو تطبيقها من قبل الأطراف أو أمام الجهات المختصة أمام الجهات القضائية أو الرسمية في الدول العربية<sup>(1)</sup>.

وانطلاقا مما سبق سوف نتناول العناصر الأساسية لمسؤولية الناقل الجوي والمتعلقة بحالات تحققها ووسائل دفعها وكيفية التعويض عنها والدعوى المرتبطة بها، سواء وفقا لإتفاقية وارسو 1929 أو إتفاقية مونتريال 1999م الجديدة بأحكامهما المفصلة لاحقا وبالتفصيل في الباب الأول والباب الثاني من هذا البحث.

---

(1) ممدوح علي الهذيلي: مزايا الانضمام إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والمعروف بـ"اتفاقية مونتريال 1999"، <http://mylawyer1.com/new/?p:55> بتاريخ 14 أبريل 2010.

## خلاصة الفصل التمهيدي:

من خلال دراسة الفصل التمهيدي توصلنا إلى وضع إطار خاص للنقل الجوي الدولي من حيث مفهومه و تطور نظم المسؤولية المترتبة عنه، حيث تطرقنا في مقدمة الفصل من خلال المبحث الأول إلى تعريف عقد النقل الجوي الدولي و بيان خصائصه كونه عقدا رضائيا و تجاريا و أنه عقد إذعان و يقوم على الإعتبار الشخصي، كما أبرزنا أهمية النقل الجوي من الناحية الإقتصادية بإعتباره يلعب دورا هاما في التجارة الدولية و في قطاع النقل و المواصلات عموما، و أبرزنا كذلك المصادر القانونية للنقل الجوي و يمكن حصرها في التشريع داخليا كان أم دوليا و المقصود بالتشريع الدولي المعاهدات الدولية.

و خلصنا إلى معرفة تطور القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي أي معرفة القواعد التي تحكم أساس هذه المسؤولية و تطورها التاريخي منذ عقد إتفاقية وارسو 1929 إلى غاية إستحداثها بموجب إتفاقية مونتريال 1999.

و عليه إستغرقت دراسة هذا التطور في المبحث الثاني، فشرحنا أساس مسؤولية الناقل الجوي قبل إتفاقية وارسو 1929 في دول القانون المكتوب و طبيعتها في دول النظام الأنجلوأمريكي و أن أساس هذه المسؤولية وفقا للإتفاقية يقوم على أساس الخطأ المفترض، ثم عرفنا أساس المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لإتفاقية وارسو 1929 وهي بروتوكول لاهاي 1955 وإتفاقية جوادالاجارا الإضافة لعام 1961 و بروتوكول جواتيمالاسيتي لعام 1971، تم بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975.

بعدها وضحنا المبادرات التي طرحت لتحديث إتفاقية وارسو و دور منظمة الطيران المدني (الإيكاو) في ذلك بالإضافة إلى كيفية التحضير لإعداد إتفاق مونتريال 1999، و توصلنا ختاما إلى كيفية الإنتقال من نظام المسؤولية وفقا لإتفاقية وارسو 1929 إلى نظام المسؤولية وفقا للإتفاقية الجديدة المستحدثة و هي إتفاقية مونتريال 1999.

## الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

لقد عنى المشرع الدولي كما مر بنا بوضع تشريع موحد لقواعد النقل الجوي الدولي والمسؤولية المترتبة عنه تضمنتها كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 إنما ذلك يرتبط أساسا بتوحيد أحكام خاصة بالنقل الجوي الدولي، ولأن النقل الجوي عملية كغيرها من عمليات النقل فإنه يحتاج إلى عقد وذلك بتنظيمه ووضعه في نظام قانوني متميز من حيث تكوينه وميزاته التي ينفرد بها والوثائق الخاصة به، هذه الأخيرة وردت في الإتفاقيتين حيث إهتمت بمستندات النقل باعتبارها أدوات هامة لإثباته وذلك للتمسك بأحكام الإتفاقية سواء تعلق النقل بأشخاص أو بأمتعة أو ببضائع، أضف إلى ما يرتبه العقد من إلتزامات على كل من الناقل و المسافر أو شاحن البضاعة.

وبالإضافة إلى ذلك فإنه لا بد من وجود تنظيم قانوني دولي للنقل الجوي لأنه لا يخضع كل نقل جوي دولي لأحكام إتفاقية مونتريال 1999 - وارسو 1929 وتعديلاتها، بل يجب توفر شروطا معينة في النقل الخاضع لكل إتفاقية حسب ما تم تنظيمه ونعني بذلك تحديد النطاق الذي ينطبق فيه التشريع الدولي.

وبناء على وجود عقد نقل جوي دولي وخضوعه لأحكام إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 فإنه يقتضي قيام مسؤولية الناقل الجوي باعتبارها أهم موضوعات النقل الجوي مادام الإستغلال الجوي شأنه في ذلك شأن أي نشاط إنساني يمكن أن يثير المسؤولية، وعلى ذلك لكي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي هناك شروطا أو حالات ورد ذكرها في كل من إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 فيكون الناقل مسؤولا إذا أخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب أو سلامة الأمتعة المسجلة التي تكون بحوزته، أو البضاعة التي تم شحنها، كذلك يكون مسؤولا إذا أخل بميعاد إتمام النقل، ونعني بذلك الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية الناقل الجوي.

ومما تقدم سيتم في هذا الباب من الدراسة توضيح الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي والمقصود بذلك دراسة العقد و حالات قيام المسؤولية المترتبة عنه، حيث تتم

الدراسة وفق اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، ومنه سوف يتم تقسيم هذا الباب إلى فصلين، نتناول في الفصل الأول إبرام عقد النقل الجوي الدولي من حيث تكوينه و بيان أطرافه وأيضاً مستندات النقل الجوي أي وثائق النقل ودورها في الإثبات بالإضافة إلى الآثار التي يترتبها هذا العقد أي إلتزامات طرفيه سواء في عقد نقل الأشخاص أو نقل البضائع، ونتطرق في الفصل الثاني إلى التنظيم الدولي لعقد النقل الجوي أي نطاق تطبيق إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 والمقصود بذلك النقل الخاضع وغير الخاضع لهاتين الإتفاقيتين وصولاً إلى كيفية تحقق المسؤولية عن النقل الجوي الدولي ويعني ذلك إستعراض الحالات التي تنعقد فيها مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

## الفصل الأول: عقد النقل الجوي الدولي

بعد إستعراضنا في الفصل التمهيدي لتعريف عقد النقل الجوي الدولي و خصائصه التي تميزه عن غيره من العقود، ولكونه عقدا يقتضي منا الأمر بيان كيفية إبرامه وذلك بتوضيح أطرافه سواء أكان ناقلا من جهة أو متلقي الخدمة من جهة أخرى، وأيضا مسألة كيفية إثباته بالإضافة إلى كونه من عقود المعاوضة فإنه يرتب إلتزامات متبادلة على كل من طرفيه بمجرد إنعقاده صحيحا.

وينبغي الرجوع بشأن هذه الإلتزامات إلى القواعد العامة في القانون الواجب التطبيق على ( الإتحاد الدولي للنقل الجوي من I.A.T.A. عقد النقل من جانب وإلى الشروط العامة للآياتا ) جانب آخر، متى كانت هذه الشروط لا تخالف الأحكام الأمرة في كل من القوانين الداخلية واتفاقية وارسو 1929 أو إتفاقية مونتريال 1999<sup>(1)</sup>.

لذلك سوف نتناول في هذا الفصل مبحثين وفق ما يلي، نتناول في الأول مسألة إبرام العقد وذلك ببيان أطرافه و إثباته من خلال مستندات النقل الجوي ودورها في التمسك بأحكام إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، و نستعرض في المبحث الثاني آثار عقد النقل الجوي الدولي أي الإلتزامات المترتبة عنه سواء في عقد نقل الأشخاص أو في عقد نقل البضائع.

### المبحث الأول: إبرام عقد النقل الجوي الدولي

إذا كانت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي و هي إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 لم تعنى بمسألة تعريف العقد و كيفية إنعقاده، إلا أنها بخلاف ذلك فقد إهتمت بإبراز الكثير من الجوانب المتعلقة بأطراف عقد النقل الجوي الدولي خاصة إذا كان الناقل متعاقدا أو فعليا أو في حالة النقل المتتابع، كما إهتمت هذه الإتفاقيات بمستندات النقل باعتبارها

---

مصطفى البنداري: الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 2000، ص: 372.(1)

أدوات هامة لإثباته و هي المستندات الواجب توافرها للتمسك بأحكام الإتفاقية وتتمثل في تذكرة السفر و إستمارة نقل الأمتعة و خطاب النقل الجوي.

وبناء على ذلك نقوم في هذا المبحث بتوضيح أطراف عقد النقل الجوي الدولي في مطلب أول ونعرض في المطلب الثاني وثائق عقد النقل الجوي و دورها في الإثبات.

### **المطلب الأول: أطراف عقد النقل الجوي الدولي**

تختلف أطراف عقد النقل الجوي الدولي بحسب ما إذا كان نقلا جويا للأشخاص أم للبضائع، فعقد النقل الجوي للأشخاص يتمحور حول نقل الأشخاص جوا، وهم الركاب أو المسافرين أما عقد نقل البضائع فيقوم على نقل البضائع جوا دون الأشخاص، وإذا كان المقصود بعقد النقل الجوي للمسافرين أن يلتزم الناقل بنقل أشخاص بأمتعتهم أو بدونها و بمقابل وبواسطة الطائرة من محطة جوية إلى أخرى، فعقد النقل الجوي للبضائع يقضي إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه أن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل ومن مطار إلى آخر البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

ومن هنا يمكن تعداد طرفا عقد نقل الأشخاص جوا في الناقل الجوي والمسافر، أما طرفا عقد النقل الجوي للبضائع فهما الناقل والشاحن، و يلاحظ بالنسبة لهذا العقد الأخير أن شخصا ثالثا قد يتدخل في تنفيذه يدعى المرسل إليه فتنشأ له بعض الحقوق كما قد يتحمل بعض الالتزامات.

وعلى ذلك فأطراف عقد النقل الجوي هما الناقل من جهة وملتقى الخدمة من جهة أخرى سواء كان مسافرا أو شاحنا، نوضحهم فيما يلي كل في فرع مستقل.

## الفرع الأول: الناقل الجوي

المقصود بالناقل الجوي كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها<sup>(1)</sup>، وهذا التعريف أورده قانون الطيران المدني المصري<sup>(2)</sup>، أما قانون الطيران المدني الجزائري لم يورد تعريفاً بشأن الناقل الجوي وكذا الشأن بالنسبة لكل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال فهما لم تضعاً تعريفاً للناقل بل أشارتا إلى حالة كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي والنقل المتتابع.

ومن ذلك فإنه عندما يبرم الناقل الجوي بنفسه عقد النقل الجوي، سواء أكان الأمر يتعلق بنقل الركاب أم بنقل البضائع فإن ذلك لا يثير أي صعوبة لجهة تحديد الالتزامات المترتبة على عاتقه تجاه ملتقى هذه الخدمات منه.

لكن في الواقع العملي فإن الأمور لا تسير ببساطة ووضوح بخصوص تحديد هوية الناقل خاصة عندما يتم النقل بواسطة وكالات النقل أو من قبل مستأجر الطائرة أو في حالات تعدد الناقلين في النقل المتتابع، الأمر الذي يفرض علينا توضيح هذه الحالات لتحديد الناقل الذي يعد الطرف الثاني في عقد النقل الجوي.

**أولاً- النقل المتتابع:** هو النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين وإنه وفقاً للمادة (32) فقرة (1) من إتفاقية مونتريال 1999 فإن كل ناقل يقبل ركاباً أو أمتعة أو بضائع تسري عليه القواعد المقررة في هذه الإتفاقية ويعتبر طرفاً من أطراف عقد النقل بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه.

هذا وقد أقيمت المادة (32) السابقة مضمون المادة (30) من إتفاقية وارسو بخصوص النقل المتتابع على حاله مع إضافة بسيطة تمثلت بذكر عبارة "الراكب" إلى جانب عبارة المرسل

---

لقد حرصت إتفاقية وارسو 1929 في المادة الثانية فقرة أولى على تأكيد سريان أحكامها على النقل الذي تتولاه الدولة (1) أو الأشخاص القانونية الأخرى الخاضعة للقانون العام. هاني دويدار (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 192. (2)

و المرسل إليه، وفي ذلك صواب لأن الأمتعة يفترض أنها عائدة للراكب المسافر على متن الطائرة.

فالنقل المتتابع يفترض تدخل عدة ناقلين بواسطة نقل واحدة، وهو يختلف عن النقل المختلط الذي يقصد به نقل البضائع بوسائط نقل مختلفة وبموجب عقود نقل متعددة لكل مرحلة من مراحل النقل، وهو يختلف أيضا عن النقل متعدد الوسائط في تعدد عقود النقل حيث أن النقل متعدد الوسائط يفترض تنفيذ النقل بموجب عقد نقل واحد(1).

**ثانيا- الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:** عند إبرام عقد النقل الجوي لا صعوبة في تحديد الناقل

إذا كان هو المتعاقد والمنفذ لعملية النقل على متن طائرته، ولكن تثار الصعوبة إذا كان الناقل المتعاقد عهد بتنفيذ العقد إلى ناقل آخر فنصبح بصدد ناقل يظهر في عقد النقل وآخر يباشر العقد من الناحية الفعلية وإن كان لا يظهر في عملية التعاقد، وهنا تكمن الصعوبة فمن هو الناقل المسؤول قبل المسافر أو الشاحن أم هو المتعاقد أم الناقل الفعلي؟

فالناقل الفعلي إذن هو الناقل الذي يتولى تنفيذ عملية النقل غير الناقل الجوي الذي تعاقد مع المسافر أو الشاحن.

إذا كانت إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 لم تعرف الناقل الجوي إلا أن إتفاقية و (جوادالاخار) لعام 1961 والمتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يتولى تنفيذه شخصا غير المتعاقد جاءت لتواجه هذه الحالات التي إنتشرت بكثرة(2).

والنقل الفعلي الذي يخضع لإتفاقية مونتريال 1999 فإنه طبقا للمادة (39) منها يكون:  
"عندما يبرم شخص (وهو الناقل المتعاقد) بصفته طرفا أساسيا في العقد يخضع لأحكام هذه الإتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد بكل أو جزء من النقل دون أن يكون

(1) سوزان علي حسن: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2003، ص: 10. و أنظر أيضا:

-Jean. Belotti: le transport international de marchandises, librairie vuibert 1992; p: 197.

عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري: القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 2007، ص: 135 وما بعدها.(2)

بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية، ويكون هذا الترخيص مفترضا ما لم يقر الدليل على عكس ذلك".

وعلى كل فإن أحكام اتفاقية مونتريال 1999 تتفق والقواعد العامة<sup>(1)</sup>، فالناقل الفعلي يعتبر في رأي البعض نائبا عن الناقل المتعاقد بحيث تقوم مسؤوليتها معا على وجه التضامن، ويكون الناقل المتعاقد مسؤولاً عن عمل نائبه كما لو كان العمل قد صدر منه هو شخصياً، ولعل الأصح هو اعتبار الناقل الفعلي مقاولاً من الباطن لا نائبا لأن الناقل المتعاقد ليس وكيلاً عن المسافر<sup>(2)</sup>.

وقد حرصت إتفاقية "جوادالآخار" لعام 1961 على التأكيد بأن الناقل الفعلي يختلف عن الناقل في النقل المتتابع الذي ينفذ مع عدة ناقلين جزءاً من رحلة جوية واحدة، ذلك أن الناقل المتتابع ينفذ هذا الجزء من الرحلة بصفته طرفاً في عقد النقل المتتابع، بينما الناقل الفعلي لا يعد طرفاً في عقد النقل الذي نفذه كلاً أو جزءاً.

ونقول من جهتنا أن ظروف الواقع هي التي أدت إلى ظهور النقل بواسطة الناقلين الفعليين لأن منشآت النقل الجوي تعمل في مجال واحد وتواجه ظروفًا معينة تفرض عليها التعاون فيما بينها فتلجأ شركات الطيران إلى بعضها من أجل تنفيذ العقود المبرمة مع المسافرين وأصحاب البضائع، و مثال ذلك أن تواجه شركة ما ضغطاً من جانب عملائها في وقت المواسم أو المناسبات وتجد نفسها عاجزة عن مواجهة هذا الطلب مما يدفعها إلى الإلتجاء إلى الشركات الأخرى لتساعدها في تنفيذ العقود التي أبرمتها مع الركاب.

وانطلاقاً من ذلك هناك تطبيقات عملية للناقل الفعلي فقد يتدخل في إبرام العقد وكيل بالعمولة أو وكالة سياحية أو تكون الطائرة محلاً لعقد إيجار ويتولى المستأجر إبرام العقود، ففي كل هذه الصور يثور التساؤل عن تحديد من هو الناقل المسؤول في مواجهة المسافر، وسنعرض هذه الصور بإيجاز تباعاً.

المادة (40) والمادة (41) فقرة 1 و2 من إتفاقية مونتريال 1999. (1)

عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 202. (2)

**أ. الصورة الأولى حالة تأجير الطائرة:** يعتبر مستأجر الطائرة عند إستغلالها في تقديم خدمة النقل وحده ناقلا جويا في مواجهة المسافرين أو الشاحنين ويتحمل وحده مخاطر مشروع النقل الجوي، أما علاقته بالمؤجر فيحكمها عقد الإيجار ولا مجال لأي عقد نقل بينهما.

أما إذا تم إيجار الطائرة بطاقمها فيذهب اتجاه في الفقه إلى إعتبار كل من المؤجر والمستأجر في حالة تأجير الطائرة مكتسبا صفة الناقل الجوي ذلك أنه إذا كان مستأجر الطائرة يأخذ على عاتقه التنظيم التجاري لعملية النقل الجوي فإن المؤجر يلتزم بمقتضى عقد الإيجار بتنفيذ هذا النقل ماديا عن طريق طائرته<sup>(1)</sup>.

**ب - الصورة الثانية الوكالة بالعمولة للنقل الجوي:** الوكيل بالعمولة للنقل الجوي هو الشخص الذي يتولى إبرام عقد مع شركة الطيران باسمه ولكن لحساب الراكب أو مرسل البضاعة، ففي هذه الصورة يتدخل شخص ثالث عند إبرام العقد لا عند تنفيذه كما في حالة الناقل الفعلي<sup>(2)</sup>.

وقد يكون الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي وقد يكون الوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن، ولا يعتبر الوكيل بالعمولة للنقل ناقلا جويا بل هو مجرد وسيط لا أكثر، أما إذا قام الوكيل بتنفيذ النقل كله أو جزء منه بوسائله الخاصة ففي هذه الحالة يعتبر ناقلا يخضع لاتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999.

و في الحالة التي تقوم فيها الوكالات التي تخصصت في التوسط بين المسافرين أو أصحاب البضائع من ناحية و الناقلين الجويين من ناحية أخرى، حيث تتسلم البضائع من أصحابها أو تبرم عقود نقل المسافرين وتتولى تنفيذ النقل عن طريق ناقلين جويين، وتكون ملتزمة أمام أصحاب البضائع أو المسافرين بتنفيذ النقل، هذه الوكالة تقوم بدور الوكيل بالعمولة -

(1) هاني دويدار(قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 192.

(2) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري: المرجع السابق، ص: 140 - 141.

فردا أو وكالة نقل - يبرم عقود النقل الجوية باسمه و لكن لحساب المسافر أو أصحاب البضائع.

**ج - الصورة الثالثة الوكالات السياحية:** تتخصص بعض الوكالات في تنظيم الرحلات الجوية، وفي سبيل ذلك تبأشر إجراءات الحجز بالطائرات لصالح العملاء، وهي إذ تتعاقد تبرز صفتها كوكالة سياحية ولا تتعاقد باسمها وإنما باسم الراكب الذي تحجز له، فهي تقوم بخدمات لصالح الراكب وتتقاضى عمولة مقابل ذلك، ولكنها لا تشارك من قريب أو من بعيد في تنفيذ عقود النقل التي تبرمها، وبالتالي فهي لا تكتسب وصف الناقل.

أما إذا أبرمت الوكالات السياحية عقود النقل مع المسافرين أو ملاك البضائع واستأجرت طائرة وقامت فعلا بالنقل فإنها تعتبر ناقلا جويا تخضع لإتفاقية وارسو مونتريال، يستوي في ذلك أن يقتصر دورها على إبرام عقود النقل دون أن تقوم بتنفيذها أو تقوم بتنفيذها دون أن تبرم العقود، فهي في الحالتين ناقلا جويا سواء كانت ناقلا متعاقدا أو ناقلا فعليا.

### **الفرع الثاني: متلقي الخدمة**

يتلقى المسافر خدمة النقل في عقد نقل الأشخاص جوا وفي عقد نقل البضائع جوا يتلقاها الشاحن، و هو ما سنبينه على النحو الآتي:

### **أولاً: المسافر**

بداية نتساءل أنه إذا كان الشخص المسافر هو إنسان حي، فما حكم نقل جثته و هو ميتا ؟  
أ- من هو المسافر: يتولى إبرام عقد النقل الجوي المسافر الذي يريد الانتقال من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة، وقد يتولى إبرام العقد عنه نائبه سواء كان نائبا قانونيا كالولي أو الوكيل حيث يمكن للوكيل بالعمولة أن يتولى إبرام عقد النقل الجوي كما رأينا .  
وعلى كل فالمسافر هو شخصا يدور حوله عقد النقل ولكن يراعى أن جوهر النقل هو تغيير المكان سواء أكان محل أداء الناقل الرئيسي شيئا أو شخصا. وبهذا المفهوم للنقل لا يكون الإنسان موضوعا للتعامل تماشيا مع المبدأ القانوني القائل بخروج الإنسان عن دائرة

التعامل ومن ذلك لا يتقرر للناقل ثمة حق على الراكب و إنما يلتزم الناقل بأداء محدد هو تغيير مكان هذا الراكب.

ويراعى أن الإنسان المقصود في عقد نقل الأشخاص هو الإنسان الحي، فيكون نقل الجثث الهامدة من قبيل نقل الأشياء<sup>(1)</sup>. و عليه فقد ثار التساؤل في الفقه حول مدى خضوع نقل جثث الموتى لأحكام إتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 ؟

**ب - مدى خضوع نقل جثث الموتى لأحكام الاتفاقية:** إذا كانت إتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999 قد نصت على خضوع نقل الأشخاص لأحكامها، فلم تميز بين الأشخاص الأحياء والأموات ومن ثم فقد أثير التساؤل عن مدى خضوع نقل جثث الموتى لأحكام الاتفاقية من عدمه، وهل تعتبر جثث الموتى من قبيل الأشخاص، أم هل تندرج ضمن طائفة الأمتعة أو البضائع.

في البداية ننوه أنه بالنسبة للحيوانات الحية، فإن الرأي مستقر على أن نقلها جوا يخضع لأحكام إتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 ويعد نقل بضاعة<sup>(2)</sup>.

أما بالنسبة لجثث الموتى فقد ذهب الاتجاه السائد في دول القانون العام إلى أن وفاة الموتى بأن المسافر يجب أن R.Rodiere تعتبر من قبيل البضائع، حيث يرى العلامة روديار يكون شخصا حيا ورأى بالتالي أن جثث الموتى تعد من قبيل البضاعة<sup>(3)</sup>، ولذلك استنادا إلى أن تحديد الأجرة في نقل الجثث تقدر على أساس الوزن أو الحجم كما في حال البضاعة، كما أن الشروط العامة للنقل بالسكك الحديدية تعتبر وفاة الموتى من قبيل البضاعة، لذا يجب توحيد المعاملة بين وسائل النقل المختلفة.

---

(1) René Rodier: op. cit ; p:337

وأیضا: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 80 وما بعدها .

(2) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 123.

(3) أنظر: Georgette miller, op. cit, p: 11

وهناك اتجاه آخر ذهب إليه القضاء الفرنسي وهو أن نقل الرفاة أو الجثث أقرب منه إلى نقل الأشخاص، ومن ثمة فهو يخضع لأحكام الاتفاقية المتعلقة بنقل المسافرين، وذلك إستنادا للحجج التالية:

- المادة (1128) من القانون المدني الفرنسي لا تعد جثث الموتى من الأشياء التي تخضع للتعامل التجاري<sup>(1)</sup>.

- الاستناد إلى كلمة البضائع المذكورة بالنص الرسمي للاتفاقية (النص الفرنسي) وهي حيث إن هذه الكلمة تشتمل على جميع المنقولات المادية الداخلة في نطاق *marchandise* المعاملات التجارية، ومن ثم يخرج منها جثث الموتى، لأنها لا تصلح قانونا لأن تكون محلا للتعامل التجاري.

وهكذا فإن النظام العام في فرنسا وحتى في بلداننا يخرج جسم الإنسان ورفاته من دائرة التعامل، ثم إن المنطق القانوني يقتضي عدم المساواة بين جثمان الميت والبضاعة من حيث المعاملة وإلا انتقت ضمانات حق الحبس المقررة للناقل كدائن لاستيفاء حقه وفقدت أي قيمة لها.

وعليه فإن ما اتجه إليه معظم الفقه في هذا الخصوص<sup>(2)</sup>، أن نقل جثث الموتى يخضع للأحكام نفسها الواردة باتفاقية وارسو 1929 والمتعلقة بنقل الركاب، ولهذه التفرقة بين أن تكون الجثة محلا لعقد نقل البضائع أو أن تكون محلا لعقد نقل الأشخاص أهمية كبيرة تتجلى خاصة بتحديد مقدار التعويض الذي يترتب على الناقل ودفعه حين تقوم مسؤوليته بهذا الشأن.

ونؤيد من جهتي الرأي الأخير الذي يسوي بين نقل جثث الموتى ونقل الأشخاص لأنه صواب ومنطوق، ذلك أن التسوية بين نقل جثث الموتى والبضائع يخالف حتى قواعد الدين

(1) والحكم نفسه نجده في المادة (83) من القانون المدني السوري، والتي تقابلها المادة (81) من القانون المدني المصري، أما المشرع الجزائري لم يشر إلى هذه المسألة سواء في القانون المدني أو في قانون الطيران المدني

(2) علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 492، كذلك فاروق أحمد محمد زاهر: المرجع السابق، ص:

و يمس بكرامة الإنسان لأن للجسد بعد الحياة حرمة ولا تقبل التقييم المالي وذلك لخروجه عن دائرة التعامل بوجه عام.

### **ثانياً: المرسل (الشاحن) والمرسل إليه:**

المرسل هو من يبرم عقد نقل البضائع جواً مع الناقل الجوي سواء بنفسه أو عن طريق نائبه وهو الذي يكتسب صفة المتعاقد في مواجهة الناقل الجوي بصرف النظر عما إذا كان سيستلم البضاعة بنفسه عند إتمام عملية النقل أم كان قد عين في عقد النقل شخصاً آخر يقوم باستلام هذه البضاعة.

والناقل الجوي يلتزم بتسليم البضاعة في مكان الوصول إلى هذا الشخص الذي عينه له المرسل ويعرف بالمرسل إليه، ويحق لهذا الأخير رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في نقلها، وقد يكون المرسل إليه ملتزماً بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل الجوي<sup>(1)</sup>.

ونشير أنه ستتوضح العلاقة التي تربط بين الناقل الجوي مع المرسل والمرسل إليه عند تناولنا لأثار عقد النقل الجوي، وأن العلاقة التي تربط بين أطراف هذا العقد يثبتها وجود مستندات النقل التي تتعدد صورها وهو ما نحاول البحث فيه من خلال المطلب الثاني.

### **المطلب الثاني: وثائق عقد النقل الجوي الدولي ودورها في الإثبات**

بالرغم من أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد الإتفاق إلا أن المشرع الدولي ألزم الناقل الجوي بإصدار بعض الوثائق اللازمة لعملية النقل سواء أكان نقلاً للأشخاص أم للأمتعة أم للبضائع، وهذه الوثائق ما هي إلا وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي بل أنه من المستقر عليه في الفقه والقضاء أنه يمكن إثبات عكس ما هو في وثائق النقل كما أن عدم وجودها أو ضياعها أو إتلافها لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي كما رأينا في رضائية عقد النقل الجوي.

(1) لتفاصيل أكثر من أجل توضيح المركز القانوني للمرسل إليه في عقد نقل الأشياء راجع: محمود مختار أحمد بريري (قانون المعاملات التجارية)، المرجع السابق، ص: 298 وما بعدها، كذلك محمد فهمي الجوهري: القانون التجاري - العقود التجارية - دار الكتب المصرية، طبعة 2003، ص: 289 وما بعدها.

ونشير هنا أن قوانين الطيران المدني لم تعن بتنظيم وثائق النقل وإن كانت تشير إليها، فقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 ينص على مسألة إثبات عقد النقل الجوي حيث يثبت بتسليم وثيقة الركوب في عقد نقل الأشخاص وبوثيقة "رسالة النقل الجوي" في عقد نقل البضائع ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثائق على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته (المادة (132) فقرة (1) والمادة (139) من هذا القانون)<sup>(1)</sup>.

كما لم يتضمن قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991 قواعد خاصة بوثائق النقل الجوي كما لم يتضمن قانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة 1981 قواعد خاصة بوثائق النقل الجوي، وبالإضافة إلى القوانين التجارية فكل من قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم (18) لسنة 1993 وأيضا قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999 قد نظما بعض الأحكام الخاصة بالنقل الجوي إلا أنهما لم ينظما وثائق النقل<sup>(2)</sup>.

وعلى خلاف قوانين الطيران المدني السابق ذكرها فقد تضمنت إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 الأحكام التفصيلية لمستندات النقل الجوي والجزاء المترتب على تخلفها ذلك باعتبارها في حقيقة الأمر وسيلة مهمة وأكيدة لإثبات عقد النقل الجوي ومحتوى شروطه.

وإذا كان الأصل في عقد النقل أنه عملا تجاريا فإنه يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات المتوافرة وعليه فقد أولت إتفاقتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 أهمية خاصة لمستندات عقد النقل الجوي لما لها من دور خاص في مجال إثبات هذا العقد، ومن خلال الأحكام التي نصت عليها في هذا الخصوص يتبين أنها تنظم ثلاثة أنواع من الوثائق وهي: تذكرة السفر النوع الأول حيث ألزمت الإتفاقية الناقل الجوي بتسليم المسافر تذكرة السفر التي تحتوي على قائمة البيانات التي إشتراطتها، كما ألزمته بتحرير إستمارة للأمتعة التي يصطحبها المسافر معه في سفره وهي النوع الثاني من الوثائق، أما النوع الثالث فهو خطاب النقل وهو خاص بنقل البضائع.

وعليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين: الأول نبحث فيه وثائق النقل الجوي الخاصة بالأشخاص ودورها في الإثبات والثاني نبحث فيه وثائق النقل الجوي الخاصة بالبضائع

(1) القانون رقم 98 - 06 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري (جريدة رسمية رقم 48 سنة 1998) - وقد أجرى تعديل على هذا القانون بموجب القانون رقم 2000 - 05 والأمر 2003 - 10 وأيضا القانون 2008-02، غير أن هذه التعديلات لم تمس أحكام مسؤولية الناقل الجوي بل عدل فقط ما يخص المطارات وإستغلالها.

(2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 177.

ودورها في الإثبات ونبين من خلالهما مدى مسؤولية الناقل الجوي في حالة عدم إصداره وثيقة النقل أو عدم إشتغالها عند إصدارها على البيانات اللازمة .

### **الفرع الأول: وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالأشخاص ودورها في الإثبات**

أوجبت إتفاقية وارسو 1929 وكذا إتفاقية مونتريال 1999 على الناقل الجوي تنظيم الوثائق الخاصة بنقل الأشخاص المسافرين وأمتعتهم كما حددت البيانات الإلزامية التي يجب أن تشمل عليها هذه الوثائق وجزء تخلفها، وهناك نوعان من الوثائق: تذكرة السفر وإستمارة نقل الأمتعة نقوم بتوضيحها ثم نبين حجية كل منهما في إثبات عقد النقل الجوي.

#### **أولاً: تذكرة السفر**

تعد تذكرة السفر المستند الدال على عقد نقل الأشخاص جوا<sup>(1)</sup>، وتعتبر من أهم وثائق عقد النقل الجوي بالنسبة للراكب وقد درجت غالبية شركات الطيران على الإكتفاء بمنح الركاب هذه التذكرة موضحا بها شروط النقل الجوي، ونظرا لهذه الأهمية كان اهتمام إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 بهذه الوثيقة واضحا، وإنطلاقا من ذلك لا بد من توضيح مجموعة من المسائل القانونية التي ترتبط بوجود تذكرة السفر.

#### **1 - البيانات التي تتضمنها تذكرة السفر وفقا لإتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها:**

نصت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من إتفاقية وارسو 1929 على البيانات التي يجب أن تشتملها تذكرة السفر كما يلي:

- أ - مكان وتاريخ إصدارها، وهذا يفيد في تحديد المحكمة المختصة.
- ب - نقطتا المغادرة والوصول، وهذا يفيد في تحديد صفة النقل دوليا أم داخليا وبالتالي تحديد الأحكام التي يخضع لها إتفاقية وارسو 1929 أم القانون الداخلي.
- ج - المحطات المنصوص عليها مع الإحتفاظ للناقل بحقه في النص على إمكان تعديلها عند الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل.
- د - إسم وعنوان الناقل أو الناقلين، ويفيد في تعيين الشخص المسؤول الذي يقاضيه المضرور.

(1) هاني دويدار(قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 366.

هـ - خضوع النقل لنظام المسؤولية المقررة في هذه الإتفاقية، وهذا يفيد بإعلان الراكب إلى خضوع النقل لأحكام الإتفاقية التي تحدد التعويض بحد أقصى فيتخذ الراكب على ضوئه ما يراه مناسباً لحماية سلامته ومصالحه.

وقد رتبت إتفاقية وارسو 1929 في الفقرة الثانية من المادة الثالثة جزاء رادعا في حالة عدم وفاء الناقل بالتزامه بإصدار تذكرة سفر وتسليمها لصاحب الشأن فقد نصت أنه " ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا قبل راكبا لم تسلم إليه تذكرة سفر" (1).

أما بروتوكول لاهاي لعام 1955 فقد رأى واضعوه أن المادة الثالثة من إتفاقية وارسو 1929 قد أسهبت كثيرا في ذكر بيانات لا مبرر لها فضلا أن بعضها كان عديم الجدوى والفائدة(2)، ولهذا فقد إختصر البروتوكول هذه البيانات وجعلها ثلاثة فقط :

أ - نقطتا القيام والوصول.

ب - بيان بجميع المحطات التي تقصدها الطائرة أثناء رحلتها عندما تكون نقطتا القيام و الوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة وكان هناك رسو في أراضي دولة أخرى.

ج - تنبيه جميع الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو تكون فيها المحطة في بلد غير بلد القيام علما بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام إتفاقية وارسو 1929 التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية وكذلك في حالة ضياع الأمتعة وتلفها.

وهكذا نلاحظ أن بروتوكول لاهاي ركز على البيانات التي تنبه الركاب إلى خضوع النقل لأحكام إتفاقية وارسو 1929، وإلى تنبيههم بالمحطات التي تتوقف فيها الطائرة لإتخاذ ما يلزم بشأن إجراءات تأشيرة دخول البلاد.

وقد رتب البروتوكول جزاء للناقل وذلك بحرمانه من الإستفادة بأحكام تحديد المسؤولية(3)، في حالة عدم تسليم تذكرة السفر أو لعدم اشتغالها على البيان الثالث الخاص بلفت نظر

(1) سنتعرض لاحقا وتفصيلا لهذا الجزاء في مجال التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي.

(2) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 297.

(3) المادة(22) من إتفاقية وارسو 1929.

المسافر إلى أن النقل قد يخضع لأحكام الإتفاقية<sup>(1)</sup>، أي أن البروتوكول قد أكد على الجزاء الذي أقرته إتفاقية وارسو 1929.

هذا وبمقتضى التعديل الذي وقع على الإتفاقية بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 والذي لم يدخل حيز التنفيذ حتى الآن إقتصرت البيانات على بيان محطة القيام والوصول، وقد إستحدث البروتوكول أنه بإمكان الناقل الجوي الإلتجاء إلى أية وسيلة لتسجيل البيانات التي تطلب البروتوكول المذكور النص عليها في تذكرة السفر وذلك لتسهيل عمل شركات الطيران وتمكينها من الإستعانة بالطرق الإلكترونية الحديثة لتسجيل البيانات<sup>(2)</sup>.

وقد ألغى البروتوكول الأخير الجزاء على عدم إصدار تذكرة سفر على الإطلاق أو عدم إشمالها على أي من البيانات الإلزامية المتطلبة وهذا أمر منطقي لأن المسؤولية فيه عن نقل الركاب مسؤولية موضوعية<sup>(3)</sup>، وبذلك يكون قد جاء خلافا لبروتوكول لاهاي وإتفاقية وارسو 1929 لأنه أي بروتوكول جواتيمالا سيتي قد ألغى الجزاء في حالة عدم إصدار تذكرة السفر أو عدم إشمالها على البيانات المطلوبة لأنه أعطى الناقل الحق في التمسك بأحكام الإتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية ولو لم يكن قد سلم الراكب تذكرة السفر، وكما شدد أحكام مسؤولية الناقل الجوي بحيث لم يعد هناك مصلحة للناقل في التمسك بأحكام الإتفاقية.

## **2 - وضع البيانات التي تتضمنها تذكرة السفر وأحكامها في إتفاقية وارسو 1929:**

يتعلق الأمر بالإلتزام بتسليم تذكرة السفر وتداولها بالإضافة إلى تضمينها شروط الآيات A.T.A.I

**أ - الإلتزام بتسليم تذكرة السفر قبل موعد الرحلة:** تفرض إتفاقية وارسو 1929 إلتزاما على الناقل الجوي بتسليم تذكرة السفر إلى الراكب شخصيا، لكن ليس هناك ما يمنع من تسليمها إلى من ينوب عنه أو أحد تابعيه أو الجهة التي تولت تنظيم الرحلة الجوية أو حجز تذاكر الطيران.

---

(1) وفي ضوء ذلك قضت المحكمة الإتحادية في سويسرا بقرارها الصادر بتاريخ 1982/05/10 بإلزام الناقل الجوي الذي لم يسلم للمسافر تذكرة السفر دفع كل الأضرار التي لحقت بالمسافر دون الحق بالتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عنه في المادة(22) من إتفاقية وارسو مشار إليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1983، ص: 365 أشار إلى ذلك: إلياس حداد، المرجع السابق، ص: 144.

(2) عدلي أمير خالد (عقد النقل الجوي): المرجع السابق، ص: 21.

(3) راجع ما سبق بيانه في تطور مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سيتي وتحديد طبيعتها في الفصل التمهيدي من هذا البحث.

ولا بد من تسليم تذكرة السفر إلى المسافر قبل موعد الرحلة الجوية بوقت كاف ذلك حتى يطلع عليها ويتعرف على مضمونها لكي يؤمن على نفسه إذا قدر أن الحماية المقررة بالاتفاقية غير كافية لأن الراكب قد يرى أن خضوع الرحلة الجوية لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في إتفاقية وارسو 1929 قد لا توفر له الحماية المنشودة، ومن ثم قد يعدل عن الرحلة أو أن يعقد لنفسه تأميناً إضافياً.

وعلى ذلك فقد حكم بأن عدم تسليم التذكرة في وقت ملائم يأخذ حكم عدم التسليم أصلاً، كما لو سلمت للراكب بعد صعوده الطائرة<sup>(1)</sup>.

**ب - إمكانية تداول تذكرة السفر:** إذا كانت إتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها لم تذكر من البيانات اللازمة اسم الراكب فقد ذهب البعض إلى إمكانية إصدار تذكرة ( I.A.T.A. سفر لحاملها وتكون قابلة للتداول بالتسليم<sup>(2)</sup>، بيد أن الشروط العامة للآياتا ) تحظر إصدار تذاكر سفر لحاملها وتوجب أن تكون هذه التذاكر إسمية يورد فيها اسم الراكب وتكون بذلك غير قابلة للتداول ولا يجوز التنازل عنها للغير ويبرر هذا الحكم أن مقتضيات الأمن والجوازات تفرض إعداد وتسليم قوائم بأسماء المسافرين وبصفة خاصة في النقل الجوي الدولي.

ومن جهتي أوافق هذا الرأي من خلال ما عرفناه أن عقد النقل الجوي من العقود التي تقوم على الإعتبار الشخصي.

### **ج - تضمين تذكرة السفر شروط الآياتا - (الإتحاد الدولي للنقل الجوي) I.A.T.A.ج -**

إن الإتحاد الدولي للنقل الجوي تولى تحديد شروطاً عامة للنقل الجوي وقد نظمت الشروط العامة للآياتا المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم أحكام تذكرة السفر<sup>(3)</sup>.

وعادة ما تقوم شركات الطيران بطبع تلك الشروط على تذكرة السفر بحيث تصبح جزءاً لا يتجزأ من عقد النقل، وهنا يمكن القول أن شروط الآياتا لا تمثل تشريعاً دولياً وهي غير ملزمة بذاتها قانوناً لكن متى أدرجت هذه الشروط في العقد كان مصدر الإلزام هو إشتمال العقد على هذه الشروط وإتفاق الأطراف عليها طبقاً لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين كذلك إن

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 180.

(2) هاني دويدار (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 369.

(3) المادة (18) من الشروط العامة للآياتا (I.A.T.A) المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم.

إلزامية شروط الآيات ليست مطلقة وإنما فقط في الحدود التي لا تتعارض فيه هذه الشروط مع أحكام الإتفاقية والقانون الداخلي<sup>(1)</sup>.

**د - لغة تذكرة السفر وشكلها:** لا يشترط أن تكون التذكرة في شكل أو نموذج معين لذلك فأبي خطاب عادي يتضمن البيانات المنصوص عليها في الإتفاقية (وهي تنبيه المسافر بالصفة الدولية للنقل وخضوعه للمسؤولية المحدودة) يمكن إعتباره بمثابة تذكرة سفر صحيحة.

وهو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في ألمانيا الإتحادية عندما قضت بأن الخطاب العادي المشتمل على البيانات الإلزامية التي تطلبها الإتفاقية يعتبر بمثابة تذكرة سفر صحيحة بالنسبة للمسافرين الواردة أسماؤهم به، وقضى بأن بطاقة الصعود إلى الطائرة لا تعتبر من قبيل تذكرة السفر لعدم إشمالها على البيانات المتطلبة بل هي مجرد إجراء إداري الغرض منه تنظيم وتسهيل خدمة النقل، وقضى أيضا بعدم إعتبار بطاقة العضوية في أندية الطيران من قبيل تذكرة السفر لتخلف البيانات الإلزامية التي تطلبها الإتفاقية<sup>(2)</sup>.

وثار تساؤل في الفقه عما إذا كان الناقل الجوي يلتزم بتحرير تذكرة السفر بلغة الراكب أو على الأقل بلغة يفهمها أو بخصائص معينة.

نقول أنه لا تشترط أن تكتب تذكرة السفر بلغة الراكب ما لم ينص القانون الوطني على خلاف ذلك ويجب أن تكون اللغة التي كتبت بها التذكرة واضحة ومقروءة.

ففي فرنسا تم إصدار قانون 31 ديسمبر 1975 الذي يحتم إستعمال اللغة الفرنسية في تحرير العقود المبرمة في فرنسا والتي يكون محلها تقديم خدمة، ولما كان النقل يعتبر من قبيل الخدمات فقد قضت محكمة باريس بحكمها الصادر في 1978/02/08 بضرورة تحرير بيانات تذكرة السفر المسلمة إلى راكب فرنسي والصادرة من شركة أجنبية في باريس باللغة الفرنسية حتى يتسنى له أن يقف على النظام القانوني الذي سيحكم العلاقة بينه وبين الناقل، وكان الدافع لإصدار هذا الحكم هو حماية الراكب<sup>(3)</sup>.

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 366.

(2) حكم 10 جوان 1970 عن المجلة الفرنسية للنقل الجوي لسنة 1971، ص: 81 نقلا عن: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 144.

(3) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 145.

### 3 - البيانات التي تتضمنها تذكرة السفر ووضعها في إتفاقية مونتريال 1999:

طبقا للمادة الثالثة من إتفاقية مونتريال 1999 على الناقل الجوي أن يسلم للمسافر تذكرة السفر أي مستند النقل سواء كان النقل فرديا أم جماعيا حيث نصت أن يتضمن البيانات التالية:

أ - نقطة المغادرة والمقصد النهائي، ويلزم هذا البيان لتحديد نطاق إلتزام الناقل وبيان الوصف الدولي للنقل.

ب - بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى، ويلزم هذا البيان لتحديد الصفة الدولية أو الداخلية للنقل الجوي و بالتالي خضوعه للإتفاقية، ووجود نقطة التوقف مفيد للمسافر إذ عليه أن يستكمل إجراءات مروره عبر دولة التوقف كالحصول على تأشيرة الدخول مثلا.

وقد شددت الإتفاقية على ضرورة قيام الناقل بتسليم مستند النقل الجوي في حالة نقل الركاب حيث يجوز الإستعاضة عن تسليم مستند النقل بأية وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة (المادة الثالثة الفقرة الثانية من الإتفاقية)، وإذا أستخدمت مثل تلك الوسيلة فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بيانا كتابيا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.

وهنا يمكن القول أن إتفاقية مونتريال 1999 وإنسجاما مع التطور التكنولوجي في العالم ودخول الحاسوبات والأجهزة الإلكترونية في أنظمة شركات الطيران قد بسطت المستندات ووثائق النقل الجوي والبيانات الواجب توافرها فيها على خلاف ما كانت تقررته إتفاقية وارسو 1929 لأن ذكر هذه البيانات الكثيرة يتنافى مع ما تقتضيه السرعة ولا سيما في النقل الجوي فضلا عن أن بعضها أضحى عديم الجدوى والفائدة.

لذلك فقد أجازت الإتفاقية الجديدة (مونتريال 1999) للناقل الجوي الإستعاضة عن تسليم مستند النقل بأية وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات، وعلى ذلك لا يكون الناقل الجوي قد أخل بإلتزامه بتسليم الراكب تذكرة السفر إن قام هو بتزويد الحاسوبات بالبيانات المتعلقة بنقل الراكب ومن بينها تلك المتعلقة بنقطة القيام والوصول وبذكر إحدى مناطق التوقف وذلك بدلا من إصدار تذكرة مشتملة على هذه البيانات وتسليمها للراكب، إلا أن الناقل إذا

إستخدم هذه الوسيلة فعليه أن يعرض على الراكب تسليمه "بيانا كتابيا" أي نسخة مستخرجة من البيانات بالحاسب الآلي تشتمل على البيانات المطلوبة(1).

كما أن الناقل ملزم بأن يعطي الراكب إشعارا كتابيا يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الإتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة أو التأخير(2).

كذلك فإن الإتفاقية أكدت على أن عدم الإلتزام بالأحكام السابقة التي وردت في المادة الثالثة لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي أو صحته بل يظل ذلك النقل خاضعا لقواعد هذه الإتفاقية بما فيها القواعد الخاصة المتعلقة بتحديد المسؤولية(3).

ونخلص من كل ذلك إلى أنه إذا لم تشتمل التذكرة على البيانات التي تم ذكرها أو إذا لم تكن التذكرة قد سلمت أصلا للراكب فلا تأثير ذلك على وجود عقد النقل ولا على إثباته سواء ذلك في إتفاقية مونتريال 1999 أو إتفاقية وارسو 1929.

### ثانيا: إستمارة نقل أمتعة الراكب

يمكن تعريف الأمتعة بأنها الممتلكات الخاصة بعملاء الناقل الجوي، وقد عرفتها منظمة - بأنها: "تعني الممتلكات الشخصية التي يصطحبها الراكب معه ICAO الطيران المدني - ويتم وضع علامات على كل وحدة منها ليسهل على الراكب التعرف عليها في محطة الوصول". وتطلق شركات الطيران على علامات التعرف صفة المسجلة وتعني الممتلكات الخاصة بالمسافر(4).

ومن المعروف أن المسافرون جوا إعتادوا أن يصطحبوا معهم بعض الأمتعة قسم من هذه الأمتعة يصعد بها المسافر إلى الطائرة وتبقى بصحبته وتكون تحت حراسته وحيازته " وهذه الأخيرة لا يلتزم الناقل بتحرير أي مستند Hand Bag ويطلق عليها حقائب اليد " عنها ولا يسأل عن الأضرار التي تصيبها إلا إذا أثبت الراكب أن الناقل لم يتخذ التدابير الضرورية، وقسم آخر يعهد به المسافر إلى الناقل الجوي لتكون تحت حراسته طوال الرحلة يطلق عليها "الأمتعة المسجلة" وتخضع هذه للتسجيل حيث يعطي الناقل للراكب إستمارة أو إيصال في وثيقة يطلق عليها إستمارة نقل الأمتعة أو "بطاقة الأمتعة".

(1) محمود أحمد الكندري: النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق إتفاقية مونتريال لعام 1999 - تحديث وارسو - لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، طبعة 2000، ص: 71.

(2) المادة (3) فقرة (4) من إتفاقية مونتريال 1999.

(3) المادة (3) فقرة (5) من إتفاقية مونتريال 1999.

(4) محمد نصر القطري: أحكام القانون الدولي العام في مواجهة المخاطر التي تتعرض لها عناصر النقل الجوي، رسالة دكتوراه - كلية الحقوق، جامعة المنصورة مصر - 2008، ص: 19.

ولقد إهتمت إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وكذلك إتفاقية مونتريال بالأمته المسجلة فقط لأنه يترتب عنها مسؤولية الناقل الجوي، ونوضح ذلك في الآتي:

### **1 - إستمارة نقل الأمته في إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها:**

ألزمت إتفاقية وارسو 1929 الناقل بإصدار إستمارة للأمته من نسختين إحداها للراكب ويحتفظ الناقل بالنسخة الأخرى<sup>(1)</sup>، وقد نصت المادة الرابعة في الفقرة الثالثة على أنه يجب أن تشتمل الإستمارة على البيانات الإلزامية التالية:

أ - مكان وتاريخ الإصدار، ويفيد هذا البيان في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع في حالة قيامه .

ب - نقطتي القيام والوصول، ويمكن بواسطة ذلك معرفة ما إذا كان النقل دوليا في من عدمه.

ج - إسم وعنوان الناقل أو الناقلين، ويفيد ذلك على تحديد الشخص المسؤول .

د - رقم تذكرة السفر، ويفيد ذلك في معرفة ما إذا كانت هناك محطات رسو في الطريق من عدمه وبالتالي الوقوف على دولية النقل الجوي دون إعتبار لما يتم تنفيذه بالفعل لأن العبرة بما تم الإتفاق عليه بين أطراف عقد النقل الجوي.

هـ - النص على أن يكون تسليم الأمته إلى حامل الإستمارة وفائدة ذلك أن عملية التسليم في ميناء الوصول لا تتم إلا إلى حامل تلك الإستمارة فقط (أي بيان بتسليم الأمته لحامل الوثيقة).

و - عدد الطرود ووزنها، ويفيد الوزن عند تقدير التعويض في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمته حيث يكون التعويض على أساس الوزن بالكيلوجرام (وسنوضح ذلك لاحقا).

ز - مقدار القيمة المعلنة تطبيقا للفقرة الثانية المادة (22) الخاصة بمقدار التعويض المستحق وحده الأقصى ويفيد ذلك في كون القيمة المبينة فيه تعتبر تعويضا إتفاقيا يستبدل بالتعويض القانوني الذي حددته الإتفاقية.

ح - النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الإتفاقية والغرض من هذا البيان هو تنبيه صاحب الشأن إلى أنه لن يحصل في حالة مسؤولية الناقل عن هلاك الأمته المسجلة أو تلفها أو ضياعها على تعويض أعلى من ذلك الذي نصت عليه الإتفاقية فيتدبر

أمره ويتخذ ما يراه كفيلا بحماية حقوقه كإبرام تأمين مثلا على هذه الأمتعة بقيمتها الحقيقية(1).

ورتبت الإتفاقية جزاءا رادعا على قبول الناقل لأمتعة لم يسلم عنها إستمارة أو إذا كانت هذه الأخيرة في حالة تسليمها لا تتضمن البيانات السابقة الذكر ويتمثل هذا الجزاء في حرمان الناقل من التمسك بأحكام الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها(2).

وتجدر الإشارة إلى أنه ينبغي تسليم الإستمارة إلى الراكب نفسه لكن لا يوجد ما يمنع من تسليمها إلى ممثل عنه كما في حالة الرحلات الجماعية(3)، كما لا يشترط أن تكون الإستمارة منفصلة عن تذكرة السفر بل يمكن أن تكون مندمجة فيها.

أما بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لإتفاقية وارسو 1929 فقد خفض من عدد البيانات الواجب ذكرها في إستمارة نقل الأمتعة بحيث إقتصرت على ثلاثة بيانات فقط هي ذاتها التي سبق ذكرها بخصوص تذكرة السفر، وهي البيانات التي تهدف إلى تنبيه الراكب بالصفة الدولية للنقل وإمكانية خضوعه لإتفاقية وارسو 1929 المحددة للمسؤولية(4)، وإستبعد بذلك البيانات الخاصة بالأمتعة ذاتها من حيث عددها ووزنها.

كما حدد البروتوكول الجزاء الذي يترتب على عدم تنظيم بطاقة الأمتعة أو بتسليمها للراكب فنص أنه إذا قبل الناقل أمتعة لم تسلم عنها بطاقة أو إذا كانت البطاقة لا تتضمن البيانات المشار إليها أعلاه فلا يكون له حق في الإستفادة من أحكام هذه الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد من مسؤوليته.

وقد نص على أنه لا يؤثر على وجود عقد النقل أو على صحته عدم وجود بطاقة الأمتعة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد بالرغم من ذلك خاضعا لأحكام هذه الإتفاقية، وهو الحكم الذي جاء به بروتوكول جواتيمالا سيتي حالة نقل الأشخاص من ضرورة تقديم قسيمة الأمتعة مشتملة على بيانات معينة(5).

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 367، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 149، كذلك أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 194.

(2) المادة (4) فقرة (4) من إتفاقية وارسو 1929.

(3) وهوما قضت به محكمة إستئناف نيويورك في قضية وردت ضد شركة طيران بان أميركان Ban American، أشار إليه: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 150.

(4) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 194.

(5) الرشيد الفصايلي: "مسؤولية الناقل الجوي وفق أحكام و بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971" مجلة المحامي المغربية، دون ناشر، عدد مزدوج 44 - 45 لسنة 2004، ص: 325.

## 2 - إستمارة نقل الأمتعة في إتفاقية مونتريال 1999:

إختصرت الإتفاقية الجديدة (مونتريال 1999) كثيرا في البيانات التي يجب أن تحويها إستمارة نقل الأمتعة وذلك إنسجاما مع تطور النقل الجوي وسرعته<sup>(1)</sup>، فقد إكتفت في الفقرة الثالثة من مادتها الثالثة بالنص على أنه: "على الناقل أن يسلم بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة" مع إعطائه إشعارا كتابيا ينبه إلى إمكان تطبيق الإتفاقية بما يتضمنه من الحد من مسؤولية الناقل عن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها وكذلك عن التأخر في إيصالها (المادة الثالثة الفقرة الرابعة).

كما ألغت الجزاء المترتب عن تخلف هذه البطاقة (المادة الثالثة الفقرة الخامسة) حيث نصت هذه المادة أن عدم الإلتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الإتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

(الإتحاد الدولي للنقل الجوي A.T.A. ونشير أنه قد نظمت الشروط العامة للآياتا )  
والخاصة بنقل أمتعة المسافرين في المادة (94) منها على نقل أمتعة المسافرين المسجلة بما تتضمنه بطاقة تعريف الأمتعة من بيانات بحيث يعد هذا التنظيم نموذجا تهدي به شركات الطيران المنظمة للآياتا حيث يلزم نقل أمتعة المسافر على نفس الطائرة التي نقله وإلا فعلى أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل المسافرين.

وألزمت أن تكون الأمتعة محكمة الربط والتغليف، ولا تعتبر أمتعة يسأل عنها الناقل الأشياء الهشة أو القابلة للتلف والنقود والمجوهرات ويجب ألا تحوي أمتعة المسافرين مواد متفجرة أو خطيرة أو سوائل أو حيوانات أو زواحف إلا بموافقة صريحة من الناقل<sup>(2)</sup>.

### ثالثا: دور تذكرة السفر وإستمارة نقل الأمتعة في الإثبات

سبق وأن عرفنا أن عقد النقل الجوي من العقود التجارية دائما بالنسبة للناقل لذلك فإن إثباته يتم بكافة الطرق كقاعدة عامة بما في ذلك البيئة والقرائن حتى في الحالات التي تتجاوز فيها قيمة المقدار المحدد قانونا<sup>(3)</sup>، وعلى ذلك فـللمسافر أو الشاحن أن يثبت هذا العقد في

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 72. كذلك محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 143 - 144.

(2) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 188، كذلك أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 301، كذلك عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 211.

(3) لقد وضع المشرع الجزائري قواعد خاصة لإثبات التصرفات المدنية التي يبرمها غير التجار وما تمتاز به من ثبات وإستقرار وذلك حماية منه للمتعاقدين، فقد حدد مقدارا لا يجوز الإثبات فيه إلا بالكتابة متى زادت قيمته في القانون المدني الجزائري عن (10000دج) في المادة (333)، أما المشرع المصري فقد حدد قيمة التصرف بما زاد عن مائة جنيه في المادة (07) من قانون الإثبات المصري رقم 23 لسنة 1992، وأما المشرع الإماراتي فقد حدده بما زادت قيمته عن خمسة آلاف

مواجهة الناقل بكافة الطرق تطبيق لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، أما إذا كان عقد النقل مدنيا بالنسبة للمسافر أو الشاحن فلا يجوز إثباته في مواجهتهما إلا بالكتابة متى زادت قيمته عن المقدار المحدد.

ونظرا للبيانات الكثيرة التي يتضمنها هذا العقد بحيث يصعب الإعتماد في إثباتها على ذاكرة الشهود تبدو أهمية الدور الذي تقوم به مستندات النقل في مجال الإثبات بالنسبة لطرفي عقد النقل.

ومع ذلك إذا كانت تعليمات الناقل تتطلب الحصول على تذكرة النقل قبل الدخول إلى واسطة النقل، فإنه يتعين على الراكب الحصول عليها وبالتالي تعد هذه التذكرة أداة إثبات هذا العقد(1).

وما دام لوثائق النقل دورا هاما في إثبات عملية النقل بوجه عام يثار التساؤل حول حجبية وثائق النقل في الإثبات؟.

في ذلك تقضي إتفاقية وارسو لعام 1929 والبروتوكولات المعدلة لها وكذلك إتفاقية مونريال 1999 بأن وثائق النقل الجوي تكون حجة على إنعقاد العقد وعلى ما يتضمنه من شروط وبنود(2).

لكن هذه الحجبية نسبية لأن إتفاقية وارسو 1929 تقبل أي دليل عكسي على إنعقاد العقد أو مضمونه أي أن تكون حجيبته من حيث إنعقاد عقد النقل وشروطه ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك، ومعنى ذلك أن حجبية البيانات المكتوبة بتذكرة الراكب وإيصال نقل الأمتعة في الإثبات ليست قاطعة بل هي قرينة بسيطة، وعلى ذلك فوثائق النقل الجوي ليست السبيل الأوحد لإثبات عقد النقل الجوي.

لذلك يمكن القول أن الإتفاقية وتعديلاتها وإتفاقية مونريال 1999 حرصت على تأكيد أنه لا يؤثر على قيام العقد أو صحته عدم وجود وثيقة النقل أو عدم إكتمالها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعا لأحكام الإتفاقية، فإذا فقدت مثل تلك الوثيقة يمكن إثبات واقعة إبرام عقد النقل الجوي وتسليم الوثيقة بكل طرق الإثبات، كذلك يمكنه إثبات عكس ما ورد بها من بيانات بكل الطرق وقد أكدت إتفاقية وارسو 1929 ذلك المبدأ في المادة الثالثة الفقرة الثانية

---

درهم(المادة (35) من قانون الإتحاد الإماراتي لسنة 1992)، والمشرع الأردني حدده بما زاد عن عشرة دنانير في أجرة النقل (المادة(28) من قانون البيئات الأردني).

(1) عزيز العكيلي: الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع . عمان، طبعة 2008، ص: 127.  
(2) المادة (3) فقرة (2) بالنسبة إلى تذكرة السفر والمادة (4) فقرة (2) بالنسبة إلى إيصال الأمتعة والمادة (11) فقرة (1) بالنسبة إلى خطاب النقل الجوي من إتفاقية وارسو1929.

فقضت بأن عدم تسليم تذكرة السفر إلى الراكب أو عدم تضمينها للبيانات المطلوبة أو غياب وثيقة النقل أو فقدها لا يترتب عليه أي أثر بالنسبة لوجود العقد أو صحته ويظل العقد خاضعا للإتفاقية ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، وهو الحكم الذي أكدته إتفاقية مونتريال 1999<sup>(1)</sup>.

ويجري العمل على كتابة عقد النقل وتسليم تذكرة السفر التي تعد إحدى وسائل إثبات العقد، فالشروط والبيانات التي يتضمنها مثل هذا العقد كثيرة ومن الصعب أن تعيها ذاكرة المتعاقدين أو أن يتم إثباتها بالقرائن أو بشهادة الشهود خاصة عندما يتعلق الأمر بالتزامات الأطراف ومسؤولية الناقل في حالات الهلاك أو التلف أو التأخر في وصول الراكب أو البضاعة.

ويمكن القول أنه من مصلحة الناقل أن يسلم تذكرة السفر للراكب وإلا فلا يجوز له التمسك بأحكام الإتفاقية المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية أو الخاصة بوضع حد أقصى للتعويض المستحق وذلك إستنادا للمادة (22) من إتفاقية وارسو 1929، وجاءت المادة الثالثة من بروتوكول لاهاي 1955 لتؤكد هذا الجزاء أي أن البروتوكول لم يعدل في الجزاء المترتب على عدم وجود التذكرة أو عدم إنتظام بياناتها وظل الجزاء كما هو أي حرمان الناقل من التمسك بأوجه الإعفاء أو التمسك بالحدود القصوى للتعويض طبقا للإتفاقية، أما بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 فقد جاء على خلاف ذلك حيث أعطى للناقل الحق في التمسك بأحكام الإتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية ولو لم يكن قد سلم الراكب تذكرة السفر أو سلمه تذكرة سفر ناقصة، وذلك لأن البروتوكول المذكور قد رفع الحدود القصوى للتعويض كما شدد أحكام مسؤولية الناقل الجوي بحيث لم يعد هناك مصلحة للناقل في التمسك بأحكام الإتفاقية، وقد أشرنا لذلك سابقا على أنه يجب دائما الأخذ في الاعتبار أن بروتوكول جواتيمالا سيتي لم يدخل حيز التنفيذ.

ويعتبر كذلك إيصال نقل أمتعة الراكب (بطاقة الأمتعة) حجة على إستلام الناقل لهذه الأمتعة ما لم يقم الدليل على عكس ذلك بالرغم من أن عدم وجوده هو الآخر لا يؤثر على قيام عقد النقل الجوي، وإنما يترتب على عدم إصدار إيصال نقل الأمتعة أو بطاقة الأمتعة حرمان الناقل الجوي من التمتع بالتحديد القانوني للمسؤولية كما نصت المادة (22) الفقرة الثانية من الإتفاقية، أي أن إيصال نقل الأمتعة يعتبر حجة تجاه الناقل عند النزاع ما لم يقم

هذا الأخير بإثبات العكس، إلا أن عدم وجود الإيصال أو عدم صحته أو ضياعه لا ينفي وجود العقد الذي يمكن إثباته بكافة الوسائل<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالبضائع ودورها في الإثبات

قبل التعرض للمقصود بوثائق النقل الجوي الخاصة بالبضائع، يمكن أن نورد تعريفا لها، - بأنها: "أي ممتلكات خاصة ICAO وحسب التعريف الذي أورده منظمة الطيران المدني - يتم حلها على متن طائرة بخلاف الطرود البريدية، والمؤن والأمتعة المصاحبة لمسافرين والمرسلة بواسطة بوليصة شحن وتكون هذه الممتلكات مسجلة على أنها بضائع"<sup>(2)</sup>.

إن المقصود بوثائق النقل الجوي الخاصة بالبضائع ما يسمى بخطاب النقل الجوي، وقد أولت إتفاقية وارسو 1929 إهتماما كبيرا بالخطاب وبوجوب إصداره تمييزا له عن كل من تذكرة السفر وبطاقة الأمتعة، وهي العناية التي أولتها إتفاقية مونتريال لعام 1999 فقد أطلقت على هذا الخطاب تعبيرا آخر نستطيع القول أفضل وأدق إذا سمته "وثيقة الشحن الجوي"، وعلى ذلك نبحت في خطاب النقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وكذا إتفاقية مونتريال لعام 1999 وذلك بتحديد البيانات التي يتضمنها الخطاب والجزاء المترتب على مخالفة هذه البيانات، ونوضح في الأخير دور خطاب النقل الجوي في الإثبات وتمثيل البضاعة أي تعيينها.

### أولاً: خطاب النقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999

أولت الإتفاقيتين إهتماما كبيرا بخطاب النقل الجوي فخصصت له إتفاقية وارسو 1929 المواد من (5) إلى (11) منها، وتضمنت إتفاقية مونتريال 1999 أحكام هذا الخطاب من - الإتحاد الدولي للنقل الجوي - به I.A.T.A. المواد (4) إلى (16) منها، كما إهتمت آليات وأعدت خطابا نموذجيا تهتدي به شركات الطيران الأعضاء فيها.

لقد نصت المادة الرابعة في فقرتها الأولى من إتفاقية مونتريال 1999 أنه في حالة نقل البضائع يتعين تسليم وثيقة الشحن الجوي، والقاعدة أن مرسل البضاعة هو من يقوم بإعداد خطاب النقل أو وثيقة الشحن الجوي لكنه من الناحية العملية فإن الذي يقوم بتحريرها هو الناقل باعتبار أن لديه وثائق شحن جاهزة يقوم المرسل بتعبئتها (المادة (7) من إتفاقية مونتريال)، ونصت الفقرة الثانية من نفس المادة أنه يجوز الإستعاضة عن تسليم وثيقة

(1) وهو الأمر الذي تضمنته شروط الآيات، ولقد سبق أن وضحنا ما يجب أن يتضمنه إيصال الأمتعة من بيانات وفق ما نظمتها الشروط العامة للآيات I.A.T.A - الإتحاد الدولي للنقل الجوي - الخاصة بنقل أمتعة المسافرين وذلك في المادة (94) منه.

(2) محمد نصر القطري: المرجع السابق، ص: 19.

الشحن الجوي بأية وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به خاصة الوسائل الإلكترونية الحديثة، وتفسير ذلك أنه نظرا لطبيعة النقل الجوي في العصر الحالي وما تتضمنه من سرعة في الوسيلة وتطور في أسلوب التنفيذ مما يجعل أسلوب تسليم وثيقة الشحن الجوي مرنا قابلا للتطور وبالتالي تمكين شركات الطيران من الاستعانة بالتقنيات الحديثة، وفي حالة إستخدام مثل هذه الوسائل فعلى الناقل أن يسلم المرسل بناء على طلب هذه الأخير إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والإطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل.

وهكذا نلاحظ أن إستحداث نظام الإيصال الذي جاءت به إتفاقية مونتريال 1999 من شأنه الإستغناء عن خطاب النقل الوارد في إتفاقية وارسو 1929 الذي تجسده دعامة ورقية، ويستحدث بذلك نظام تلقائي لمعالجة المعلومات ونقلها إلكترونيا مما يؤدي إلى خفض كبير في النفقات التي يتطلبها إعداد خطاب النقل ذي الدعامة الورقية وإلى التخفيف من شكلياته المعقدة في مجال نقل البضائع.

وقد يكون الإيصال في شكل صك مثقب يتضمن شفرة خاصة تسمح بمجرد المعالجة المعلوماتية بتزويد المرسل بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة، ويبدو أن الهدف من هذا هو تسهيل شركات الطيران وتمكينها من الإستعانة بالعقول الإلكترونية التي أصبحت ضرورية بعد إزدياد حركة الطرود والرسائل الداخلة والخارجة من مخازن الناقلين الجويين إلى أماكن شتى من بقاع المعمورة<sup>(1)</sup>.

ويعد خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية<sup>(2)</sup>، تتضمن الأولى ذكر عبارة "للسائل" ويوقع عليها المرسل، وتتضمن الثانية عبارة "للمرسل إليه" ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق هذه النسخة بالبضاعة، وأما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل الجوي ويسلمها إلى المرسل عند قبول النقل وتسلم البضاعة وتظل مع المرسل.

ويجوز أن يستعاض عن توقيع الناقل والمرسل بوضع خاتم كما يجوز أن يكون إمضاء المرسل مطبوعا (المادة (6) الفقرة (4) من إتفاقية وارسو 1929)، وبالرجوع إلى هذا النص من الاتفاقية يفهم أنها قد فرقت بين الناقل وبين المرسل من جهة عدم السماح للأول بأن يكون توقيع على خطاب النقل مطبوعا بينما أجازته للثاني، والسبب في ذلك يعود إلى أن خطابات النقل تكون عادة مطبوعة على أوراق معدة سلفا من الناقل فلو سمح للناقل بأن

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق: ص: 161.

(2) المادة (6) فقرة (1) من إتفاقية وارسو 1929 وتقابلها المادة (7) فقرة (1) من إتفاقية مونتريال 1999، ونلاحظ أنه إذا كانت القاعدة في الإتفاقيتين أن من ينظم تذكرة السفر وبطاقة الأمتعة هو الناقل الجوي، فإنه من يتحمل مسؤولية إعداد خطاب نقل البضاعة هو المرسل .

يكون توقيعه مطبوعا فقد يؤدي ذلك إلى مساءلته فيما لو أسيء استخدام تلك الأوراق المطبوعة، وقد أجاز القضاء أن يكون توقيع النقل قد ورد على الطابع الملصق على السند<sup>(1)</sup>، غير أنه في الإتفاقية الجديدة مونتريال 1999 قد أجازت في المادة السابعة للناقل أن يكون توقيعه على وثيقة الشحن الجوي مطبوعا وهو الأمر الذي لم يكن مسموحا به في الإتفاقية القديمة (وارسو 1929) إلا للمرسل.

ويختلف خطاب النقل الجوي عن كل من تذكرة السفر وإيصال نقل الأمتعة في أن المرسل هو الذي يحرر خطاب النقل في حين أن الناقل الذي يحرر تذكرة السفر وإيصال الأمتعة، وإذا كان الناقل هو الذي أعد خطاب النقل بناء على طلب المرسل (الشاحن) فهنا يعتبر الناقل يعمل لحساب المرسل ما لم يثبت العكس<sup>(2)</sup>.

وفي حالة تعدد الطرود فإنه لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وثائق شحن جوي منفصلة لكل طرد على حدى (المادة (8) من إتفاقية مونتريال 1999)، ويكون من حق المرسل في هذه الحالة أن يحصل من الناقل على إيصالات بضائع منفصلة لكل طرد وذلك عند استخدام الناقل وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به تطبيقا لنص المادة (8) فقرة (2).

إن أهم ما يلاحظ على النصوص القانونية السابقة سواء ما جاءت به إتفاقية وارسو 1929 أو إتفاقية مونتريال لعام 1999 أنه ما ورد في المادة (5) الفقرة (1) من إتفاقية وارسو حيث تنص على: "لكل ناقل بضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وتسليم مستند يسمى مستند النقل الجوي... " يلاحظ أن استعمال مصطلح "الحق" في ذلك النص لم يكن موفقا من المشرع الدولي ذلك أن طلب إعداد مستند النقل ليس حقا للناقل بل هو إلزام وإلا كان النص على حرمانه من التمسك بتحديد التعويض كجزاء على تخلف هذا المستند من قبيل اللغو ذلك، أن المنطق يقتضي أن يوقع الجزاء في حالة الإخلال بالإلتزام وليس عن عدم استعمال الحق<sup>(3)</sup>.

ومن جهتي يبدو هذا الرأي سديدا لأن الحق شيء والإلتزام شيء آخر من الناحية القانونية، والواقع العملي يفرض ذلك حيث أنه إذا كان للناقل كشركة طيران مثلا إلتما في ذمة

(1) حكم محكمة تجارة Bobigny بتاريخ 2002/10/25، مجلة النقل الفرنسية لسنة 2002، ص: 16، مشار إليه في مؤلف: إلياس حداد، المرجع السابق، ص: 147، نشير هنا أن هذا الحكم صدر إستنادا إلى أحكام إتفاقية وارسو 1929 مع الأخذ بعين الإعتبار أن تاريخ دخول إتفاقية مونتريال 1999 حيز التنفيذ: 04 نوفمبر 2003 - وذلك كما أشرنا في الفصل التمهيدي من هذا البحث.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 212. وحيث يفهم ما ورد أعلاه من نص المادة (6) فقرة (5) من إتفاقية وارسو 1929 وتقابلها المادة (7) فقرة (4) من إتفاقية مونتريال 1999.

(3) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 152-153.

المرسل بأن يسلمه مستند النقل فمن حقه كذلك أن يطلب من هذا المرسل البيانات الضرورية اللازمة لملء خطاب النقل.

### **ثانياً: بيانات خطاب النقل الجوي في إتفاقيتي وارسو لعام 1929 و مونتريال لعام 1999**

قبل التطرق للبيانات الواجب توافرها في خطاب النقل الجوي نقف على أمر مهم وهو اللغة التي حرر بها خطاب النقل الجوي؟.

بالرغم من أن اللغة المستخدمة في الطيران المدني الدولي هي اللغة الإنجليزية فإن إتفاقية وارسو 1929 لم تعالج هذا الأمر لذلك فلا مفر من الرجوع للقوانين الوطنية في هذا الأمر، ويمكن القول على سبيل المثال أنه في فرنسا وبمقتضى تشريع 1975/12/31 فرض إستعمال اللغة الفرنسية في مجال تسويق المنتجات والخدمات على الأقاليم الفرنسية حماية للمستهلك الفرنسي، ولما كان النقل بشكل عام يعتبر خدمة فإن القضاء طبق هذا التشريع فيما يتعلق بتذاكر السفر واستمارة الأمتعة بالنسبة للركاب الذين يبرمون عقود النقل مع شركات الطيران في فرنسا، لكنه فيما يخص عقود نقل البضائع المبرمة في فرنسا مع شركات طيران تمارس نشاطها على إقليمها لم يسلك القضاء نفس النهج نظراً لأن المرسل في هذا النوع من النقل ليس مستهلكاً يتعين حمايته بل هو شخص مهني محترف، فاستعمال اللغة الفرنسية كما تقرر محكمة النقض الفرنسية ليس متطلباً إلا عندما يتعلق الأمر بتسويق منتجات وخدمات في الأسواق الفرنسية حماية للمستهلكين<sup>(1)</sup>.

أما عن البيانات التي يتوجب توافرها في خطاب النقل الجوي أو كما أطلقت عليه إتفاقية مونتريال 1999 وثيقة الشحن الجوي، فقد حددتها المادة (8) من إتفاقية وارسو 1929 ويجب أن يشتمل خطاب النقل الجوي عليها وهي كما رأينا كثيرة، والكثير منها غير جوهري حتى كانت محل إنتقاد البعض للإكثار من تلك البيانات، وتتمثل على وجه الخصوص في مكان و تاريخ إصدار خطاب النقل وبيان نقاط الرسو والمعلومات الخاصة بالمرسل وبضاعته من حيث الوزن والكمية وحالتها وكذلك أجرة النقل والمستندات الخاصة بالنقل ومدته والنص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الإتفاقية<sup>(2)</sup>.

وقد اختصر بروتوكول لاهاي 1955 - المعدل لإتفاقية وارسو 1929 - هذه البيانات وجعلها نفس البيانات الواجب توافرها في كل من تذكرة السفر وإيصال الأمتعة وهو ما فعلته إتفاقية مونتريال لعام 1999، حيث حددت المادة (5) من الإتفاقية الأخيرة محتويات وثيقة الشحن الجوي ونصت على أنه يجب أن يتضمن البيانات الآتية:

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 213.

(2) لقد سبق التطرق للبيانات الواجب توافرها في خطاب النقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929.

1 - مكان بداية الشحن ومكان الوصول.

2 - نقطة توقف واحدة على الأقل إذا كان مكان بداية الشحن ومكان الوصول يقعان ضمن أرض دولة أحد الطرفين ونقطة التوقف على أرض دولة أخرى.

3 - بيان وزن الإرسالية.

ولقد ثار خلاف كبير في المؤتمر الدبلوماسي للإعداد لإتفاقية مونتريال 1999 والذي كان من شأنه أن يؤدي إلى إفسال للإتفاقية<sup>(1)</sup>، ومضمون الخلاف عن أن بعض الدول رأت أنه تضاف كلمة "طبيعة" بعد كلمة "بيان" في الفقرة (3) من المادة (6) لتصبح الفقرة كالتالي: "بيان طبيعة ووزن الشحنة" فهذه الدول رأت الإبقاء على كلمة طبيعة البضاعة، وذلك لأن مشروع الإتفاقية المقدم للمؤتمر قد نص على هذه الكلمة، وحجة هذا الرأي أن طبيعة البضاعة أو الشحنة يجب أن تذكر حتى يتسنى للناقل العناية بها إذا كانت تحتاج إلى عناية خاصة مثل المواد القابلة للتلف أو الكسر أو مواد خطرة بطبيعتها كالمتفجرات كذلك فإن ذكر هذه الطبيعة ذو أهمية خاصة بالنسبة لإجراءات الجمارك والشرطة، وكانت أكثر دول العالم الثالث تؤيد هذا التوجه بغية حماية الناقل من أية مسؤولية قد تثور إذا كانت طبيعة البضاعة مجهولة<sup>(2)</sup>.

أما أصحاب التوجه الثاني من الدول رأت أن طبيعة البضاعة يجب ألا تذكر في وثيقة الشحن الجوي وذلك للحجج الآتية:

1 - إدراج طبيعة البضاعة في وثيقة الشحن الجوي يتنافى مع ما تقتضيه السرعة في عمليات النقل الجوي بالإضافة إلى أنه يشكل عبئا على كاهل الناقل، مع الأخذ بعين الإعتبار أن إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 تأخذان منحى تبسيط مستندات النقل.

2 - إن نظام وارسو القديم كان قد ألغى كلمة طبيعة البضاعة من محتويات وثيقة الشحن الجوي وذلك بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955 (المادة (3) من البروتوكول).

3 - أما القول بأن الإبقاء على كلمة طبيعة البضاعة من شأنه الإستجابة لمتطلبات الجمارك والشرطة هو قول مردود عليه ذلك لأن مشروع الإتفاقية قد أورد نصا خاصا في المادة

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 74.

(2) وفي هذا التوجه يرى الدكتور محمود أحمد الكندري أنه من الدول باستثناء دول أمريكا اللاتينية سبب توجيهها نابع من أنها دول ليست ديمقراطية ومن ثم هي تؤمن بالسيطرة على حركة إنتقال البضائع وكذلك المسافرين، وعليه يطلق عليها أنها دول بوليسية.

(15) والتي هي الآن المادة (16) من إتفاقية مونتريال 1999 والمتعلقة بإجراءات الجمارك أو الشرطة أو السلطات العامة الأخرى.

4 - بالنسبة للمواد الخطرة وضرورة علم الناقل بها، الرد على هذه الحجة هو أن هذه المواد قد عالجتها مواد الملحق (18) من إتفاقية شيكاغو 1944<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من قوة حجج أصحاب هذا الرأي فإن المؤتمر قدم إقتراحا على أنه حل وسط، مفاده أنه يجب بيان الطبيعة العامة للبضائع دون ذكر تفاصيل فيها، إلا أن الإقتراح لم يلق القبول من أصحاب التوجه الثاني بحجة أن البيان غامض وعم وأن المحاكم سوف تتفاوت في فهمها لمعنى الطبيعة العامة للبضاعة<sup>(2)</sup>.

وكان الحل في نهاية تلك المناقشات والمداومات المستفيضة حلا مقبولا بأن حذفت كلمة "طبيعة البضاعة" من محتويات وثيقة الشحن الجوي وتمت إضافة المادة (6) إلى الإتفاقية تحت عنوان الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضاعة.

وقد رتبت إتفاقية وارسو 1929 جزاء على مخالفة بيانات خطاب النقل الجوي، ففي المادة التاسعة المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي قد حرمت الناقل التمسك بأحكام الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها فيما إذا قبل بضائع على متن الطائرة دون أن يعد لها خطاب نقل جوي أو أن هذا الخطاب قد جاء خاليا من التنبيه الخاص بإمكانية خضوع النقل لأحكام الإتفاقية.

وبما أن إتفاقية وارسو 1929 قد حملت المرسل إعداد خطاب النقل فإن المادة العاشرة منها والمعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي قد جعلت هذا المرسل مسؤولا عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة والتي يدرجها في خطاب النقل الجوي، كما حملته مسؤولية أي ضرر يلحق الناقل أو أي شخص آخر تتعد في مواجهته مسؤولية الناقل وذلك من جراء بياناته وإقراراته غير المنتظمة أو غير الصحيحة أو الناقصة<sup>(3)</sup>.

ولا يعد من قبيل البيانات غير الصحيحة المغالاة في قيمة البضاعة المعلنة إرتفاعا أو إنخفاضا لأن مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من أضرار تتحدد بقيمتها الحقيقية أو القيمة المعلنة في خطاب النقل أيهما أقل وبذلك حكمت محكمة التمييز اللبنانية، وقد حكم في

(1) معاهدة شيكاغو 1944 تتعلق بسيادة الدولة على فضاءها الجوي، وهي تخرج عن نطاق دراستنا.

(2) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 77.

(3) وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 98 - 06 السابق الإشارة إليه في المادة (140) منه.

فرنسا بأن الشاحن مسؤولاً عن المعلومات غير الصحيحة المذكورة في خطاب النقل حتى ولو أن الناقل هو الذي نظم أو حرر هذا الخطاب، فالناقل فعل ذلك بالنيابة عنه<sup>(1)</sup>.

أما الإتفاقية الجديدة الموقعة بمونتريال 1999 فلم تقم بإلغاء الأحكام والقواعد السابقة، وإنما فقد ألغت الجزاء الذي كان يترتب سابقاً بموجب إتفاقية وارسو 1929 على عدم تنظيم خطاب نقل البضاعة الجوي أو عدم توافر البيانات التي يجب أن يتضمنها، وأكدت على أن ذلك لا يؤثر في وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الإتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

وهكذا أسقطت الإتفاقية الجديدة الجزاء الذي كانت تقرره الإتفاقية الأم بحرمان الناقل من مسؤوليته في حالة قبوله نقل الركاب أو بضاعة دون إصدار مستند نقل حسب ما إستوجبته الإتفاقية أو عدم إنتظامه.

حيث كان يخضع تقدير التعويض المستحق عن الضرر الحاصل للراكب أو البضاعة حينئذ لمطلق تقدير القاضي حيث تكون مسؤولية الناقل مطلقة بغير حدود، لأن الإتفاقية الأم كانت تعتبر الناقل في هذه الحالة سيء النية غير جدير بالحماية التي أصبغتها عليه بتحديد مسؤوليته بمبالغ ليست كبيرة روعي فيها أن الطيران كان لا يزال في بدايته ويحتاج إلى مثل هذه الحماية الإقتصادية. أما وأن الطيران قد تطور في الوقت الحالي فقد إرتأى المشرع الدولي في إتفاقية مونتريال 1999 أن يتجه بحمايته نحو العميل فأسقط هذا الجزاء ورفع حد المسؤولية إلى القدر الذي يعتبر معادلاً لقدر الضرر الحاصل<sup>(2)</sup>.

### **ثالثاً: دور خطاب النقل الجوي في الإثبات**

يعد عقد النقل الجوي من العقود التجارية دائماً بالنسبة للناقل وعليه فإن إثباته كقاعدة عامة يتم بكافة الطرق بما في ذلك البيينة والقرائن، وللشاحن أو المرسل أن يثبت هذا العقد في مواجهة الناقل بكافة الطرق تطبيقاً لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

وقد ألمحت كل من الإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 في المادة (11) في كل منها إلى الدور المهم الذي يلعبه خطاب النقل أو وثيقة الشحن الجوي في إثبات عقد نقل البضاعة وشروطه وتسليم البضاعة للناقل الجوي<sup>(3)</sup>، وفي ذلك تقول المادة (11) في فقرتها الأولى

(1) صدر الحكم الأول عن محكمة التمييز اللبنانية بتاريخ 1970/03/26، والحكم الثاني باستئناف باريس بتاريخ 1996/04/04 بمجلة النقل الفرنسية لسنة 1996، ص: 560، مشار إلى القرارين في الهامش 58 من الصفحة 148 لدى مؤلف: إلياس حداد، المرجع السابق.

(2) فاروق أحمد زاهر (القانون الجوي قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 67.

(3) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 79، هاني دويدار (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 376.

من إتفاقية مونتريال 1999 أنه يعتبر خطاب النقل الجوي حجة على إبرام العقد واستلام البضاعة وشروط النقل ما لم يثبت العكس أي إثبات العكس من الطرفين (الناقل أو الشاحن) بكافة طرق الإثبات، لذلك فمن البديهي أن يكون الخطاب دليلا على إستلام الناقل البضاعة لأنه يحمل توقيع الناقل طبقا للمادة (6) فقرة (3) من إتفاقية وارسو 1929 أو يحمل إما توقيع أو ختم الناقل طبقا للمادة (7) فقرة (3) من إتفاقية مونتريال 1999، فالناقل لا يضع توقيع أو ختمه على الخطاب إلا إذا قبل البضاعة، وأما بالنسبة لشروط العقد فتكون مطبوعة على ظهر الصك الذي يكون معد سلفا من قبل الناقل وبالتالي حجة عليه في إبرام العقد.

هذا بالنسبة لحجية الخطاب أو وثيقة الشحن الجوي في الإثبات أما فيما يتعلق بحجية البيانات ذاتها التي يجب أن يتضمنها خطاب النقل الجوي فقد ميزت المادة (11) في فقرتها الثانية بين نوعين من البيانات الخاصة بالبضاعة من حيث الحجية:

**النوع الأول:** البيانات المتعلقة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وكذلك عدد الطرود، وفي هذه الحالة يعتبر الخطاب حجة على الناقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

**النوع الثاني:** البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها، وهنا لا يحتج بالخطاب على الناقل ما لم يكن تحقق بنفسه من صحتها بحضور المرسل وبشرط أن يكون قد تم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي، أو تعلق الأمر بالحالة الظاهرة للبضاعة عندئذ يكون للخطاب حجية بشأنها إلى أن يثبت العكس.

وفي هذه التفرقة شيء من المنطق، ذلك أن البيانات المتعلقة بوزن البضاعة وأبعادها وعدد الطرود المرسلة يمكن للناقل أن يتأكد منها للمهلة الأولى دون تدقيق وتمحيص بخلاف البيانات الأخرى المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فإنها تحتاج إلى تمحيص وتدقيق من قبل الناقل وبحضور المرسل أو تلك البيانات المتعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع.

ومن ذلك يمكن القول عن حجية خطاب النقل أو وثيقة الشحن الجوي في الإثبات أنها قرينة على قيام العقد وشروطه وتامم التسليم ما لم يتم إثبات العكس بالطرق التجارية وإن القول بعدم وجود خطاب نقل البضاعة أو عدم صحة البيانات أو عدم إنتظامها أو إكتمالها لا يؤثر في وجود عقد النقل أو في صحته<sup>(1)</sup>، فإن العقد على الرغم من ذلك يظل خاضعا لأحكام الإتفاقية وتسري عليه جميع القواعد بما في ذلك القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية (نص المادة (9) من إتفاقية مونتريال 1999).

(1) وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 98 - 06 في المادة (139) فقرة (2) والمادة (141) منه.

وأما عن مدى تمثيل خطاب النقل الجوي للبضاعة فإنه يمكن القول أن ذلك يتوقف على مدى قابليته للتداول أي تداوله بالطرق التجارية.

لقد ثار جدال بين الفقهاء<sup>(1)</sup> حول ما إذا كان خطاب النقل الجوي يؤدي نفس وظيفة سند الشحن البحري في تمثيل البضاعة بحيث يغني تداوله عن تداول البضاعة ذاتها ويمكن التصرف فيها أثناء الرحلة.

وفي ذلك ذهب البعض إلى إنكار كل صفة تمثيلية لخطاب النقل الجوي إستناد إلى قصر الرحلة الجوية مقارنة بالرحلة البحرية ومن ثم صعوبة التصرف في البضائع أثناء الرحلة، بينما ذهب البعض الآخر من الفقهاء إلى القول بإمكانية تمثيل خطاب النقل للبضائع المنقولة جوا إستنادا إلى ثبوت حق المرسل على البضاعة والتصرف فيها بأي وجه متى كان حائزا لهذا الخطاب وبالتالي إنتقال هذا الحق إلى المرسل إليه، ويعني ذلك أن خطاب النقل الجوي يمثل البضاعة أضف إلى ذلك ضرورة إشتمال خطاب النقل الجوي على بيان معين هو ذكر اسم وعنوان المرسل إليه إن وجد وهو البيان الذي نصت عليه حرفيا إتفاقية وارسو في مادتها الثامنة وذلك يعني أن خطاب النقل الجوي يمكن أن يكون لحامله ومن ثم إمكانية تداوله بالطرق التجارية وتمثيله للبضائع<sup>(2)</sup>.

وعن الجدل المتعلق حول مدى إمكانية تداول خطاب النقل الجوي أثناء وضع إتفاقية وارسو 1929، فقد حسم بروتوكول لاهاي هذا الأمر عندما نص في المادة التاسعة على أنه "ليس في هذه الإتفاقية ما يحول دون إصدار خطاب نقل جوي قابل للتداول"، وتجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد نص مماثل لهذه المادة في إتفاقية مونتريال 1999.

وعلى ذلك يمكن إصدار خطاب نقل جوي قابل للتداول إذنيا كان أم لحامله وطالما أن خطاب النقل قابل للتداول فإنه يؤدي وظيفة إئتمانية كما هو الحال بالنسبة لسند الشحن البحري.

غير أن الواقع العملي قد كشف عن عدم قبول هذا الوضع حيث كان رفض شركات A.T.A الطيران لخطاب النقل الجوي القابل للتداول ذلك أن الشروط العامة للآياتا للإتحاد الدولي للنقل الجوي - في المادة التاسعة من نقل البضائع تنص على ضرورة أن يكون خطاب النقل اسما بحيث لا تسلم البضاعة إلا إلى المرسل إليه الوارد اسمه في خطاب النقل<sup>(3)</sup>.

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 370، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 168 - 169.

(2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 217.

(3) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 169.

ولعل السبب في ذلك يكمن في صعوبة التصرف في البضاعة أثناء الرحلة الجوية، نظرا لسرعة الطائرة التي تؤدي إلى إنجاز الرحلة الجوية في فترة زمنية قصيرة وهو الأمر المعقول والمؤيد من جهتي.

وفي ختام دراستنا لوثائق النقل الجوي الخاصة بالبضائع يبقى أن نشير إلى أن الإتحاد قد جمع معظم أحكام إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها I.A.T.A الدولي للنقل الجوي (الآياتا) بما فيها إتفاقية مونتريال 1999 وأضاف إليها بعض الأمور وأعد بنتيجتها نموذجا جديدا صالحا لجميع أنواع النقل أطلق عليه "خطاب النقل الجوي العالمي" بغرض تبسيط الوثائق الخاصة بالتجارة الدولية وبما يتلائم مع حاجات المعالجة المعلوماتية، وأصبح استخدام هذا النموذج إجباريا في النقل الجوي الدولي بالنسبة لشركات الطيران الأعضاء في منظمة الآياتا ويظهر هذا الأمر جليا عند تفقدنا لشروط الإتحاد من خلال القواعد التي وضعها.

ومما سبقت دراسته حول وثائق النقل الجوي ودورها في الإثبات سواء بالنسبة لنقل الأشخاص أو البضائع نتفق مع الإتجاه القاضي بتقليل الاعتماد على وثائق السفر الورقية وتشجيع الوسائل الإلكترونية لأن في ذلك إختصارا للجهد والوقت والنفقات.

وقد جاءت إتفاقية مونتريال 1999 في عصر أصبح الاعتماد فيه كبير على وسائل التقنية الحديثة من الاتصالات والأنظمة والبرامج الإلكترونية في التعامل مع المستفيدين في سوق النقل والشحن الجوي، فعززت الإتفاقية هذه الجهود الرامية إلى التقليل من الاعتماد على المستند الورقي ضمن مستندات النقل الجوي من تذاكر سفر ومستندات الشحن، فقد أجازت الإتفاقية للناقل إستخدام أية وسيلة أخرى بديلة تتضمن نقطتي المغادرة والوصول وبيان نقاط التوقف وذلك عن المستندات التقليدية المطلوبة لإتمام نقل الركاب أو عملية الشحن، لذا ( بديلا عن التذكرة الورقية<sup>(1)</sup> e-ticketing - شجعت الإتفاقية إحلال التذاكر الإلكترونية )

### **المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي الدولي**

يعتبر عقد النقل الجوي الدولي من عقود المعاوضة التي ترتب إلتزامات متبادلة على طرفي العقد بمجرد إنعقاده صحيحا، والنقل الجوي قد يكون للأشخاص أو للبضائع فهو في عقد نقل الأشخاص يرتب إلتزامات على عاتق الناقل وإلتزامات على الراكب وفي عقد نقل البضائع يرتب إلتزامات على عاتق الناقل وإلتزامات على عاتق مرسل البضاعة.

ولم تنظم إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وكذا إتفاقية مونتريال 1999 وعلى نحو مفصل في الكثير من الأحكام الخاصة بشأن إلتزامات الناقلين أو المسافرين وأصحاب البضائع

(1) ممدوح علي الهذيلي: المرجع السابق، <http://mylawyer1.com/new/?p:55> بتاريخ 14 أبريل 2010.

لذلك إذا لم يوجد حكم في الإتفاقية أو في عقد النقل الجوي ذاته فإنه يتم الرجوع بشأن تلك الإلتزامات إلى القواعد العامة والعرف السائد لدى شركات الطيران والشروط العامة للآياتا (الإتحاد الدولي للنقل الجوي).

ونشير أنه عندما يبرم الناقل الجوي العقد بنفسه سواء أكان الأمر يتعلق بنقل الركاب أم بنقل البضائع فإن ذلك لا يثير أية صعوبة بخصوص تحديد الإلتزامات المترتبة على عاتقه تجاه متلقى هذه الخدمات منه، لكن في الواقع العملي قد لا تسير الأمور ببساطة ووضوح بخصوص تحديد هوية الناقل خاصة عندما يتم النقل بواسطة وكالات النقل أو من قبل مستأجر الطائرة أو في حالات تعدد الناقلين في النقل المتتابع الأمر الذي يفرض علينا تحديد صفة النقل تحديدا قانونيا بصفته طرفا ثانيا في عقد النقل الجوي.

وقد سبق لنا وأن فصلنا في ذلك عند الحديث عن أطراف عقد النقل الجوي الدولي وحددنا المقصود بالناقل الجوي الذي قد يكون ناقلا متتابعاً في العقد المتعلق برحلة النقل التي جرت تحت إشرافه، وقد يكون الناقل متعاقداً وهو المنفذ لعملية النقل وقد يكون ناقلاً فعلياً وهو الناقل الذي يتولى تنفيذ عملية النقل غير الناقل الجوي الذي تعاقد مع المسافر أو الشاحن وإطلاقاً من ذلك قد يكون هذا الناقل الفعلي وكيلاً بالعمولة أو وكالة سياحية أو مستأجراً للطائرة.

هذا ولتحديد أطراف عقد النقل الجوي أهمية كبيرة لبحث الإلتزامات الناشئة عن كل من عقدي نقل الأشخاص ونقل البضائع فهناك إلتزامات تقع على عاتق الناقل وأخرى تقع على المسافرين وعلى صاحب البضاعة أو ما يسمى بالمرسل وما يرد عليه من حق التصرف بالبضاعة أثناء عملية النقل، ونعمل على توضيح مجموعة الإلتزامات هذه في مطلبين مستقلين.

### **المطلب الأول: الإلتزامات المترتبة عن عقد نقل الأشخاص**

يرتب عقد النقل الجوي للأشخاص حقوقاً وإلتزامات في ذمة كل من طرفيه الناقل و الراكب أو المسافر تدور حول التزام الناقل بنقل الراكب من مطار القيام إلى مطار الوصول سالماً وإلتزام الراكب بأداء الأجر المتفق عليه للناقل، لذلك نتناول بالتفصيل إلتزامات الناقل الجوي في فرع أول وإلتزامات المسافر في فرع ثاني.

### **الفرع الأول: إلتزامات ناقل الأشخاص**

يتحمل الناقل الجوي بموجب عقد النقل مجموعة من الإلتزامات في مواجهة الركاب أو المسافرين، نعرضها فيما يلي:

## أولاً: تسليم المسافر تذكرة السفر

حيث يلتزم الناقل بمجرد إبرام عقد النقل بتزويد المسافر تذكرة سفر ولو كان المسافر قد سبق له الحصول على إيصال وتكون التذكرة مشتملة على البيانات الإلزامية المتطلبية قانونياً سواء في اتفاقية وارسو 1929 أو في اتفاقية مونتريال 1999، ويتعين عليه أن يحررها بخط واضح ومفهوم ويجب أن يتم التسليم قبل إقلاع الطائرة بوقت كاف يسمح للراكب أو المسافر بمعرفة شروط النقل لاتخاذ التدابير اللازمة لحماية نفسه إن لزم الأمر ذلك.

## ثانياً: نقل المسافر إلى مكان الوصول المقصود وفي الميعاد المتفق عليه

وهو الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل الجوي بتنفيذ عملية نقل المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجو بواسطة طائرة وضمن الموعد المتفق عليه الذي يتحدد عادة في جداول الرحلات المنتظمة التي تقوم بها الطائرة والتي يبين فيها ميعاد وصول الطائرة باليوم والساعة المقررين للرحلة الجوية.

فإذا أخل الناقل بهذا الإلتزام كما لو ألغى حجز المسافر أو ألغى الرحلة فإنه يكون مسؤولاً في مواجهته عما يلحقه من ضرر جراء ذلك، ويسأل كذلك الناقل عن تعويض المسافر إذا قام بنقله إلى جهة الوصول ولكن في وقت متأخر عن الوقت المتفق عليه وذلك لأن مراعاة الوقت أمر هام في النقل الجوي بالذات لأن المسافر يدفع مبلغاً كبيراً في النقل بالجورغبة منه في توفير الوقت والوصول إلى جهة الوصول في أسرع وقت ممكن، فإذا لم يراع الناقل ذلك فإنه يضيع على المسافر أهم ميزة من النقل الجوي وهي السرعة في الوصول.

وفي سبيل ذلك على الناقل القيام بتجهيز طائرة صالحة للملاحة الجوية، وفي حالة تعطلها يجب على الناقل أن يوفر للركاب طائرة بديلة أو أن يوفر لهم سبل الراحة حتى يتم استئناف الرحلة الجوية، وكذلك على الناقل إتباع الطريق الجوي المتفق عليه ومحطات الرسو وعليه تقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب.

## ثالثاً: التزام الناقل بتخصيص مكان للراكب على متن الطائرة

فإذا لم يحم الناقل بهذا الإلتزام وذلك بمنع الراكب من السفر عن طريق إلغاء المكان الذي خصص للراكب على متن الطائرة أو بإلغائه الرحلة الجوية<sup>(1)</sup>، في هذه الحالة تتعد

(1) إلغاء المكان المخصص للراكب على متن الطائرة يطلق عليه نظام ال over booking، أما إلغاء الرحلة الجوية كلية يطلق عليه ال cancellation.

مسؤولية الناقل الجوي وتتنشغل مسؤوليته بالتعويض على النحو الذي سنراه تفصيلا عند دراسة أحكام مسؤولية الناقل الجوي.

والسؤال المطروح في هذا الصدد هل هذه المسؤولية تطبيقا لأحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي (إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999) أم تطبيقا لقواعد القانون الداخلي في الدولة التي حصل فيها ذلك؟

يذهب البعض<sup>(1)</sup> إلى أن مسؤولية الناقل في هذا الشأن تتحدد فيما إذا كان النقل داخليا فتسري على الناقل أحكام القانون الداخلي، أما إذا كان النقل دوليا فإن أحكام الإتفاقية تطبق على الناقل.

والملاحظ أنه لا يوجد في نظام وارسو 1929 أو في إتفاقية مونتريال 1999 حكم خاص لحالة إلغاء المكان المخصص للراكب على متن الطائرة أو حكم خاص لحالة إلغاء الرحلة الجوية كلية، وعليه فإن الراكب يمكن أن يرجع على الناقل وفق الأحكام المنصوص عليها في نظام وارسو أو إتفاقية مونتريال 1999 بشأن التأخير متى تحققت شروطها (المادة (19) من إتفاقية وارسو 1929 وتناظرها المادة (19) من إتفاقية مونتريال 1999).

لذلك فإن أغلب الدول قد وضعت تشريعات داخلية لمعالجة حالات إلغاء المكان المخصص للراكب على متن الطائرة أو حالة إلغاء الرحلة الجوية كلية، وأحكام هذه التشريعات إما أن تأتي في شكل نظام تعويض للراكب يلتزم بها الناقل في الدولة التي حصلت فيها الحالات السابقة وإما أن تأتي في شكل غرامة أو عقوبة توقع على الناقل إذا ما قام بمثل هذا الفعل<sup>(2)</sup>.

وأمثلة ذلك في التشريع العماني القرار الوزاري رقم 94/134 بشأن إصدار نظام تعويض المسافرين الذي يحرم من المقعد الذي يتم تأكيده على الرحلات الدولية المنتظمة (المادة (3) منه) التي تنص بأنه تلتزم شركات الطيران بأن تدفع للمسافرين الحاملين تذاكر سفر مؤكدة الحجز والذين تقدموا إلى مواقع إتمام إجراءات السفر في حدود الوقت المحدد وتم منعهم من السفر على متن رحلة مسجل عليها ما يتجاوز سعتها وتلقوا وقبلوا حجرا مؤكدا على رحلة بديلة تعويضا على نحو مفصل...، وفي التشريع الكويتي هناك القانون رقم 31 لسنة 1987 في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت (المادة (13) فقرة (1)) والمتعلقة بالحجوزات الوهمية والتي تنص على أنه يوقع على مكتب السفر والسياحة الذي يقوم بتسجيل وهمي على تذاكر السفر غرامة مالية قدرها خمسمائة دينار كويتي عن كل

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 81.

(2) المرجع نفسه، ص: 83.

مخالفة، وكذلك المادة (13) فقرة (2) والمتعلقة بحالات عدم قبول الراكب حيث تنص على أنه في حالة وصول المسافر إلى المطار في الموعد المناسب تلتزم شركات الطيران بقبوله، فإذا لم تنفذ وثيقة النقل الجوي في الموعد والتاريخ المثبت عليها والمؤكد وجب عليها ترحيله إلى مقصده على أول رحلة مغادرة للكويت في هذا التاريخ سواء على رحلاتها أو رحلات شركات طيران أخرى مع تغريمها مبلغ خمسمائة دينار عن كل مخالفة ما لم تكن هناك ظروف طارئة خارج إرادتها أدت إلى عدم إتمام تشغيل الرحلة<sup>(1)</sup>، غير أن المشروع الجزائري لم يتطرق إلى هذه المسألة في قانون الطيران المدني السابق الإشارة إليه.

#### **رابعاً: ضمان سلامة المسافر**

يلتزم الناقل بأن يسهر على سلامة المسافر أثناء الرحلة الجوية ويضمن وصوله إلى بلد المقصد سليماً معافى فهو يسأل كما سنرى لاحقاً عن الضرر الذي يحدث للمسافر في حال الوفاة أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر، فإذا ما قبل الناقل الجوي نقل راكب مريض فعليه أن يتخذ التدابير المناسبة لمنع تفاقم حالته الصحية من جهة ومنع إصابة الركاب الآخرين بالمرض إن كان المريض معدياً من جهة أخرى.

ومثال ذلك ما أوجبه قانون الطيران المدني الإماراتي بخصوص سلامة المسافر أنه على مستثمر الطائرة إرشاد الركاب عن أماكن وطرق استعمال أحزمة المقاعد ومنافذ الطوارئ وأطواق النجاة وأجهزة الأكسجين وتجهيزات الطوارئ الأخرى المعدة للاستعمال الشخصي أو الجماعي<sup>(2)</sup>، وهو الأمر المعمول به في مختلف الأنظمة والتشريعات الداخلية لمعظم الدول.

والتزام الناقل الجوي في هذا الصدد يعرف بالتزام السلامة، وهو التزام نجده في مختلف أنواع النقل الأخرى كالبري والنهري والبحري وله أحكام نظمتها تشريعات مختلفة داخلية كانت أو دولية وهي أحكام والسلامة والصحة في مجال النقل، ففي مجالات النقل غير البحري - ويدخل في هذا الصدد النقل الجوي - هناك شروطاً للسلامة والصحة تتمثل بوجود توافر حد أدنى من الإشتراطات لضمان سلامة الملاحة وبالتالي سلامة عمليات النقل.

وتتعلق هذه الإشتراطات بصلاحية المركبة للملاحة وإجازة الترخيص باستعمالها ووجود توافر قدر من التأهيل فيمن يتولى قيادتها ومراعاة حدود معينة في استعمالها من حيث

(1) أحمد عبد الرحمن الملحم: "مسؤولية مكتب السفريات نحو العميل عند الحجز المؤكد عبر الحاسوب الذي يفوق طاقة الطائرة"، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، بغير عدد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1995 ص: 24.

(2) المادة (45) فقرة (4) من قانون الطيران المدني الإماراتي، أشار إلى ذلك:

أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 222.

تحميلها في المقام الرئيسي فضلا عن إلتزام قائدي المركبات باحترام قواعد حركة الملاحة ذاتها(1).

مبدأ الإلتزام بضمان سلامة المسافرين قياسا على الحكم الوارد في وقد أقر القضاء المصري عقد نقل البضائع حيث يلتزم الناقل بضمان البضاعة من الهلاك أو التلف، لذلك تقرر أن يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب من باب أولى كما أن العدالة وهي مصدر القانون عند سكوت النص تقضي بتعويض الضرر إذا حدث(2).

### خامسا: نقل أمتعة المسافرين والمحافظة عليها

لا يقتصر إلتزام الناقل على نقل المسافرين إلى مكان الوصول بل يلتزم فوق ذلك بنقل أمتعته الشخصية أي التي يحتفظ المسافر بحراستها أو التي يتخلى عنها للناقل على نفس الطائرة المقلة له، فالإلتزام الناقل بحمل أمتعة الراكب تستوي فيه الأمتعة التي يحملها الراكب وتظل في حوزته وحراسته وهي حقائب اليد بالإضافة إلى الأمتعة المسجلة وهي التي يسلمها الراكب إلى الناقل ليتولى نقلها على ذات الطائرة أو على أقرب طائرة تقلع ويطلق على هذه الأمتعة اسم الأمتعة المسجلة وهي الحقائب الكبيرة والصناديق التي يسلمها المسافر للناقل عند بدء الرحلة الجوية وذلك مقابل إيصال يستلمه المسافر من الناقل.

وإلتزام الناقل بنقل الأمتعة يكون مجانا أي دن مقابل طالما لم يتعدى وزنها الوزن المسموح - الإتحاد الدولي للنقل الجوي - وحيث A.T.A. به وهو (20 كغ) كما حددته شروط الآيات إن الأمتعة المسجلة تكون في حوزة الناقل وحراسته فإنه يتوجب عليه المحافظة عليها وإلا كان مسؤولا عن كل هلاك أو تلف يلحق بها.

### سادسا: توفير الراحة والطمأنينة للمسافر

يستغرق الناقل الجوي في رحلته الجوية لإيصال المسافرين إلى مقصده زمتا من الوقت يطول أو يقصر بحسب المسافة التي تفصل بلد القيام عن بلد الوصول، ومن هنا يتولد إلتزام من جانب الناقل بأن يعمل على تأمين راحة هذا المسافرين من توفير مقعد له للجلوس عليه وتقديم ما يحتاجه من طعام وشراب، وإذا ما تعطلت الطائرة أو كان عليها المكوث طويلا لسبب أو لآخر في أحد المطارات فإن على الناقل تقديم الطعام والشراب للمسافرين وكذلك تأمين

(1) هاني دويدار: النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، طبعة 2002، ص: 68 - 69.

ولمزيد من التفاصيل حول الموضوع أنظر للمؤلف نفسه، ص: 48 وما بعدها.

(2) إبراهيم عبد الرحمن: مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، مداخلة مقدمة في المؤتمر الدولي السنوي العشرون تحت عنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق بجامعة الإمارات العربية (23-25) أبريل 2012، ص: 319 أنظر: تاريخ التصفح: 12 جويلية 2012، أنظر: [www.uaeu.ac.ae](http://www.uaeu.ac.ae)

المبيت لهم في الفنادق ريثما تتمكن الطائرة من إستئناف رحلتها أو تأمين وسيلة نقل أخرى بغية إيصال كل مسافر إلى بلد المقصد المتفق عليه.

نشير أخيرا أنه ماجرى به العمل في عقد النقل الجوي للأشخاص وفي حالة عدم توفير الراحة المتطلبية لسبب أو لآخر وشريطة ألا يكون ذلك راجعا إلى خطأ الراكب يلتزم الناقل بأن يرد للراكب كل أو بعض أجره النقل المدفوعة بحسب الأحوال.

### **الفرع الثاني: إلتزامات المسافرين**

يعتبر المسافر الطرف الأول والأساسي في عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص فبدونه لا يتم إبرام هذا العقد أو إنجاز عملية النقل، وتحديد شخص المسافر لا يثير أية صعوبة سواء كان وطنيا أو أجنبيا لأن جنسية المسافر ليس لها أي أثر، وعادة يتم تحديد المسافر بدقة بالغة وذلك بذكر اسمه بوضوح في تذكرة السفر والتحقق من ذلك عند صعود الطائرة والتأكد من مطابقة الاسم الوارد في التذكرة على الاسم الوارد في جواز السفر أو البطاقة الشخصية، وذلك بسبب ما يتخذ من إجراءات أمنية مشددة عند ركوب الطائرات وذلك على إثر إنتشار الأعمال الإرهابية ضد الطائرات في السنوات الأخيرة<sup>(1)</sup>.

وفي الواقع لم تنظم إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 حقوق والتزامات المسافرين ولكن هذه الإلتزامات نظمتها الشروط العامة للآياتا حيث يقابل الإلتزامات التي تترتب على الناقل إلتزامات يتعين على المسافرين الوفاء بها، وهي كالاتي:

### **أولاً: دفع أجره النقل**

يعتبر الوفاء بأجره النقل أي دفع ثمن تذكرة السفر الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافرين تجاه الناقل ويقابله إلتزام الناقل بتنفيذ عقد النقل.

وقد جرت العادة على حصول الناقل الجوي على أجره النقل مقدما أي قبل تنفيذ عملية النقل الجوي وهي تكون محددة سلفا وليس هناك تفاوض بشأنها وبشروط العقد لأن عقد النقل الجوي - كما رأينا - من عقود الإذعان حيث أن شركات الطيران هي التي تتولى تحديد - الإتحاد الدولي A.T.A. مقدار الأجره<sup>(2)</sup>، وتشير المادة الثالثة من الشروط العامة للآياتا للنقل الدولي - الخاصة بنقل المسافرين في هذا الخصوص إلى عدم إمكان إصدار تذكرة

(1) محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الموجز في القانون الجوي - النقل الجوي الوطني والدولي، دار النهضة العربية القاهرة، الطبعة الثانية 2006 - 2007، ص: 102 - 103.  
(2) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 377.

سفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة كما يحتفظ الناقل بحق منع أي مسافر من الصعود إلى الطائرة ما لم يكن حائزا لتذكرة سفر قانونية.

وقد تقوم شركات الطيران بالتعامل مع عملائها الذين يسافرون على متن خطوطها بصفة دائمة عن طريق فتح حسابات جارية لهؤلاء العملاء وتسمح لهم بالسفر دون اشتراط الدفع المسبق لثمن تذكرة السفر حيث يخصم ثمنها مباشرة عن طريق هذا الحساب<sup>(1)</sup>.

والغالب في تحديد أسعار تذاكر السفر هو التزام شركات الطيران بالأسعار التي تحددها الشروط العامة للآياتا، وهناك بعض العناصر التي تؤخذ في الاعتبار عند تحديد أجرة النقل تتمثل في تكلفة الاستغلال الجوي والمسافة المقصودة وطبيعة وحجم الجمهور المستخدم لخطوط الطيران وظروف المنافسة... وهي المعايير المتبعة في تقدير أجرة النقل في عقد النقل عموما وذلك تبعا لطبيعة ومقادير الأشياء المنقولة ومقدار ما تتطلبه من عناية خاصة لضمان نقلها سالمة فضلا عن طول المسافة وطريقة النقل، حيث يكون للأطراف المتعاقدة تحديد أجرة النقل بناء على هذه الاعتبارات وإلا كان تحديدها بواسطة القضاء الذي يضع في الاعتبار المعايير السابقة وما يجري عليه العرف في هذا الخصوص، ذلك كله ما لم يكن تحديد أجرة النقل يخضع لقواعد تنظيمية تصدرها جهة الإدارة<sup>(2)</sup>، على أنه في النقل الجوي تحدد هذه العناصر من قبل الشروط العامة للآياتا كما وضحنا ذلك.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يجوز للناقل أن يحصل من المسافر على مبالغ إضافية إذا طالت مدة النقل أو مسافته بقوة قاهرة كما يحق للمسافر إصطحاب أمتعة في حدود وزن معين يختلف بحسب درجة السفر<sup>(3)</sup>، ودون مقابل وإذا جاوز المسافر هذا الوزن فيلتزم المسافر بدفع أجر إضافي مما يحمله من أمتعة تجاوز الوزن المحدد في تذكرة السفر.

كما نشير إلى أنه لم تزود إتفاقية وارسو 1929 أو إتفاقية مونتريال لعام 1999 الناقل بأي دعوى قبل الراكب في حالة عدم قيام هذا الأخير بدفع أجرة النقل ومن ثم يرجع في تنظيم هذا الأمر إلى القانون الوطني الواجب التطبيق<sup>(4)</sup>.

---

(1) Barthélémy Mercadal: Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz – précis, 1996, pp; 382-383.

(2) محمد فهمي الجوهري: مرجع سبق ذكره، ص: 399.

(3) حسب الشروط العامة للآياتا I.A.T.A يحق للمسافر اصطحاب (20) كيلو غرام من الأمتعة المسجلة في الدرجة السياحية (درجة الضيافة) و (30) كيلو غرام في الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال، هذا بالإضافة إلى حق المسافر في إصطحاب حقيبة يد صغيرة تحدد لوائح الطيران حجمها وذلك كأمتعة شخصية.

(4) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 173.

## ثانياً: تأكيد الحجز

يجب على المسافر أو الراكب الحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة حيث إن حصول الراكب على تذكرة السفر لا تخوله الحق بإلزام شركة الطيران بنقله ولو حضر في التاريخ المحدد فيها، بل جرى العرف على وجوب طلب الراكب بتأكيد حجزه على يوم سفره وقبل ذلك يعد حجزه مؤقتاً وغير مؤكد.

وهناك من الدول تشترط على الراكب أن يؤكد حجزه قبل 72 ساعة من الموعد المحدد على تذكرة السفر، وفي حالة عدم رغبته في السفر فإنه يجب عليه إخطار شركة الطيران المعفية لإلغاء الحجز أو تثبيت الموعد الجديد للسفر على التذكرة<sup>(1)</sup>.

الخاصة A.T.A. وفي ذلك تنص المادة السابعة في فقرتها الثانية من الشروط العامة للآياتا بنقل الركاب بقولها "لا يضمن الناقل أن يخضع تحت تصرف المسافر مقعداً محدداً في الطائرة ما لم يكن هناك إتفاق خاص على ذلك".

ويبرر وجوب تأكيد الحجز بسبب الطاقة المحدودة لإستيعاب الطائرة لأن مقاعدها محدودة ولها حمولة محددة لا يمكن أن تتجاوزها لسلامة الرحلة الجوية، وإذا ما أصر الراكب في هذه الحالة على الصعود للطائرة بالرغم من عدم قيامه بالحجز ووجود أولوية لغيره من الركاب فلا جناح على الناقل إذا ما قام بإجباره على مغادرة الطائرة دون أن يلتزم تجاهه بأي تعويض<sup>(2)</sup>.

وبعد التأكيد على الحجز يجب على الراكب الحضور في المكان والتاريخ المحددين في تذكرة النقل بل قبل الوقت المحدد، وإلا قد يؤدي تأخره إلى حرمانه من طلب أي تعويض عن فوات فرصة السفر عليه في التاريخ المحدد في التذكرة وتعتبر التذكرة باطلة، ولكن جرى العرف على خلاف ذلك فتعتبر صحيحة لسفرة أخرى.

( وهي التي لا تتضمن Billet ouvert وأما إذا كانت التذكرة مفتوحة وتسمى بالفرنسية ) تاريخاً محدداً للسفر ولكن لا تعني أنه يحق له الحضور في أي وقت لتنتقله مع شركة الطيران كما لا تعني أن له الأفضلية على غيره من الركاب، بل يخضع كما قلنا لواجب إجراء الحجز والتأكيد على سفره قبل التاريخ المحدد لركوب الطائرة<sup>(3)</sup>.

(1) وهو ما جرى عليه العرف في سوق النقل الجوي، ومثاله ما نصت عليه المادة (7) من القانون رقم (31) سنة 1987 في شأن تنظيم سوق النقل الجوي بدولة الكويت. في ذلك أنظر: محمود أحمد الكندري، المرجع السابق ذكره، ص: 84.

(2) علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 576.

(3) طالب حسن موسى: المرجع السابق، ص: 132.

## ثالثاً: إحترام تعليمات الناقل

يلتزم المسافر بإحترام تعليمات الناقل التي تحتم عليه التواجد في المطار الذي ستقلع منه الطائرة في الزمن المحدد حتى يمكن إنهاء الإجراءات الإدارية الأمنية والجمركية، فإذا تأخر المسافر عن الحضور في هذا الموعد المحدد كان للناقل الرحيل بالطائرة دون أن يكون ملزماً بانتظار المسافر ودون أن تترتب أي مسؤولية في جانبه حتى ولو أدى رحيل الطائرة إلى الإضرار بالمسافر، ذلك أن المصلحة الجماعية للمسافرين في بدء الرحلة الجوية أولى بالرعاية من مصلحة مسافر مهمل<sup>(1)</sup>.

وتطبيقاً لأحكام المادة (13) من معاهدة شيكاغو 1944 المتعلقة بسيادة الدولة على فضاءها الجوي فعلى الراكب إحترام كافة لوائح الضبط وإجراءات التفتيش الجمركي والصحي، وأن يكون حاملاً لكافة المستندات المثبتة لشخصيته واللازمة للإتمام الرحلة الجوية من جواز سفر وتأشيرة<sup>(2)</sup>...

كما يتعين على المسافر إحترام النظام المقرر على متن الطائرة كإحترام التعليمات الصادرة من قائد الطائرة أو أفراد طاقمها بوجوب الجلوس عند إقلاع الطائرة أو هبوط الطائرة أو ربط أحزمة الأمان والإمتناع عن التدخين، وعلى كل يمتنع المسافر إتيان أي عمل من شأنه تعريض أمن وسلامة الطائرة أو الأشخاص المتواجدين على متنها للخطر.

وعليه يجب أن تكون تصرفات الراكب لائقة فإن كانت ليست كذلك كأن يكون في حالة سكر جاز للناقل أن يطلب منه مغادرة الطائرة، ولا يحق له حينئذ إسترداد جواز سفره ولا الأجور التي دفعها عن نقل أمتعته، وهذا الحكم نجده أيضاً في مجال النقل بالسكك الحديدية لنقل الركاب بالسكك الحديدية والمسماة ب BERN حيث تنص عليه صراحة إتفاقية (برن) حيث تناولت في مادتها (12) الأشخاص غير المسموح لهم بركوب القطار أو CIV (سيف) المسموح لهم ولكن بصورة مشروطة<sup>(3)</sup>.

وتجدر الإشارة أخيراً أنه بعد إنتشار حوادث الإرهاب وخطف الطائرات أصبح المسافر ملتزماً بالخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي التي تقوم بها سلطات المطار قبل السماح له بالتوجه للطائرة من حيث تفتيش الركاب والأمتعة والبضاعة والطرود البريدية، ويكون ذلك من قبل رجال الجمارك في الرحلات الدولية ومباشرة هذا الإجراء بالنسبة للأمتعة والأشخاص الذين يتأهبون للصعود إلى الطائرة.

(1) Cassation de paris le 09-01-2001 – Revue français de droit Aérien, Année 2001, pp; 375.

(2) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 317.

(3) طالب حسن موسى: المرجع السابق، ص: 133.

وإن كانت عمليات التفتيش في بعض الدول منها فرنسا من إختصاص البوليس فإنها في الولايات المتحدة الأمريكية من إختصاص شركات الطيران التي يتعين عليها أن تقوم وبانتظام بتفتيش حقائب اليد التي يحملها المسافرون ويحتفظون بحراستها على متن الطائرة بإخضاعهم لأجهزة الكشف الإلكترونية<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني: الإلتزامات المترتبة عن عقد نقل البضائع

لا يختلف جوهر عقد النقل بين نقل الأشخاص ونقل البضائع مما يؤدي إلى إتحاد الإلتزامين الرئيسيين على كاهل الطرفين: الناقل الجوي ومتلقي الخدمة، ففي الفرضين يلتزم الناقل الجوي بإنجاز النقل جوا وبواسطة طائرة بينما يلتزم متلقي خدمة النقل المسافر أو مرسل البضائع بدفع أجرة النقل.

ومع ذلك ينعكس إختلاف موضوع العقد على أداءات الطرفين في سبيل تنفيذ عقد النقل، وهو ما يظهر من خلال عرض إلتزامات طرفي عقد نقل البضائع جوا بعد أن فرغنا من عرض إلتزامات طرفي عقد النقل الجوي للأشخاص.

وننوه في هذا الصدد أن إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وكذلك إتفاقية مونتريال 1999 لم تتضمن أحكاما خاصة بهذه الإلتزامات لذلك يتم الرجوع عند سكوت العقد إلى الأحكام (A.T.A. العامة التي وضعها الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا

وثار تساؤل في الفقه بصدد الحديث عن نقل البضائع حول جنث الموتى، هل تعتبر من البضائع؟ نقول وكما رأينا عند الحديث عن المسافر كطرف في عقد النقل الجوي أن أحكام إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها لم تتطرق إلى هذه المسألة وفيما إذ تعتبرها من البضائع أم تسري على نقلها قواعد نقل الأشخاص، وبما أن المقصود من البضاعة كل مال منقول بالطائرة فلا تعد جنث الموتى تأسيسا على هذا وبخلاف ما يدعيه البعض من قبيل البضاعة بل تخضع في نقلها على حد تعبير محكمة الصلح في مدينة باريس بحكمها الصادر سنة 1952 للقواعد المطبقة على نقل الأشخاص<sup>(2)</sup>.

وإذا كان عقد النقل الجوي للبضائع يبرم بين شخصين الناقل من جانب والمرسل من جانب آخر، فإنه وبمجرد وصول البضاعة إلى محطة الوصول يظهر شخص ثالث هو المرسل إليه، ويتمتع بحقوق من عقد لم يكن طرفا فيه، وعليه يمكن القول أن حقوق وإلتزامات

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 174.

(2) طالب حسن موسى: المرجع السابق، ص: 118، كذلك محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 17 أنظر كذلك:

René Rodiere, op. cit, pp; 334-337.

حيث يرى العلامة (روديار) أن نقل الجنث الهامدة يعتبر من قبيل نقل الأشياء.

طرفي عقد النقل الجوي للبضائع تدور حول إلتزامين أساسيين هما: إلتزام الناقل بإتمام عملية نقل البضاعة من مطار الإقلاع إلى المكان الذي يريده المرسل والمحدد في العقد مقابل إلتزام مرسل البضاعة بالوفاء بالأجر عن أداء هذه الخدمة.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول إلتزامات ناقل البضاعة في الفرع الأول، وإلتزامات المرسل والمرسل إليه في الفرع الثاني.

### **الفرع الأول: إلتزامات ناقل البضائع**

إن المهمة الأساسية للناقل الجوي للبضائع هي تغيير مكان البضائع من مطار القيام إلى مطار الوصول عبر الجو وبواسطة طائرة ويتطلب ذلك من الناقل أن يبذل العناية اللازمة للحفاظ على البضائع وحراستها، ويبدأ هذا الإلتزام طبقاً للمادة (10) فقرة (03) من شروط المتعلقة بنقل البضائع من وقت تسلّم الناقل للبضاعة حتى تسليمها للمرسل I.A.T.A. الآياتا إليه.

ويتم تنفيذ عملية النقل من خلال مجموعة من العمليات المادية والقانونية يقوم بها كل من الناقل والمرسل وأحيانا المرسل إليه سواء في مطار القيام أو أثناء عملية النقل ذاتها أو في مطار الوصول<sup>(1)</sup>، فصلها كالاتي:

### **أولاً: إلتزامات ناقل البضاعة في مطار القيام:**

يلتزم ناقل البضاعة في مطار القيام بمجموعة كبيرة من الإلتزامات، وتوضيحها فيما يلي:

**1 - الإلتزام بتسلم البضائع:** يلتزم الناقل بهذا الإلتزام بمجرد إبرام العقد وحسب شروطه، فإن إمتنع عن التسلم أو تأخر فيه يكون مسؤولاً تجاه المرسل إلا إذا أثبت أن مرد ذلك يعود إلى سبب لا دخل له فيه كما لو أثبت وجود عيب ظاهر في تغليف البضاعة المراد نقلها.

وهنا يجب على المرسل أو نائبه تمكين الناقل من الحيازة المادية للبضائع محل النقل، ويخضع تسليم وتسلم البضائع للإتفاق المبرم بين الناقل والمرسل، والإستلام إما أن يكون في مكاتب النقل في المكان المتواجد فيه الناقل أو في مطار القيام، وإذا كان إلتزام الناقل يبدأ منذ تسلّمه البضاعة فإنه على الناقل بذل عناية الرجل العادي، فقد يتفق على إستلام البضائع في مطار القيام وقد يتم الإتفاق على تسليم الناقل للبضاعة في مقره وفي هذه الحالة الأخيرة يلتزم الناقل بنقل البضائع من مكاتبه إلى مطار القيام، وكما يجب على الناقل عند تسلّم البضائع التحقق من مطابقة البضاعة المنقولة فعلاً للبيانات المقدمة من المرسل في

خطاب النقل سواء من حيث الحجم أو الكمية أو الحالة الظاهرة، فإذا تبين له عدم المطابقة عندئذ يحق له أن يرفض النقل ويمتنع عن تنفيذ التزامه، مثال ذلك لو كانت البضاعة من المواد المحظور نقلها جواً أو كانت تمثل خطورة على أمن الطائرة(1).

ولدى تسلم الناقل للبضاعة ينشأ في ذمته التزام آخر يقضي بوجوب الحفاظ عليها وحراستها حتى يتم شحنها.

**2 - الالتزام بشحن البضائع ورسوها:** في عقد النقل عموماً فإن المقصود بعملية الشحن قيام الناقل بوضع الشيء المراد نقله في واسطة النقل المعدة لنقله، والمقصود بعملية الرص وضع الشيء المراد نقله بطريقة تقيه التلف أو الهلاك أثناء الطريق(2).

وفي عقد النقل الجوي للبضائع يقصد بالشحن وضع البضائع في الأماكن المخصصة لها على متن الطائرة، أما الرص فيقصد به ترتيب البضاعة على متن الطائرة بطريقة فنية لا تؤثر على الطائرة، لذلك يتعين على الناقل بعد أن يتسلم البضاعة أن يتحقق من صحة البيانات المتعلقة بها ويتبين أنها مطابقة لما ورد بخطاب النقل أن يقوم بشحنها على الطائرة ورسوها بطريقة لا تؤثر على سلامة البضاعة أو الإخلال بتوازن الطائرة وسلامتها وهذا الأمر يتصل إتصالاً وثيقاً بسلامة الرحلة الجوية.

والناقل بحسبانه المسؤول عن سلامة الطائرة وبما لديه من خبرة ووسائل فنية أقدر من المرسل على النهوض بهذه المهمة، فقد يستلزم الرص مثلاً الفصل بين البضائع بحواجز خشبية أو إسفنجية لوقايتها من الإهتزاز أو الإصطدام ببعضها أو إنكسارها أو أن يتم توزيع البضاعة داخل الطائرة بشكل يحفظ توازنها.

وقد أوجبت مختلف قوانين الطيران المدنية(3) على المستثمر ألا يسمح بتحميل الطائرة إلا تحت إشراف شخص مدرب قام المستثمر بتزويده بمعلومات كتابية كافية بخصوص توزيع الحمولة وتثبيتها وتأمينها بحيث يضمن أن يتم نقل الحمولة بأمان طوال الرحلة.

وبما أن الناقل الجوي بما لديه من وسائل وإمكانات فنية أدري من المرسل بما تقتضيه سلامة الرحلة الجوية من متطلبات فقد يحدث أحياناً أن ينص العقد على أن يتولى المرسل عملية الشحن لا سيما في النقل الجوي غير المنتظم أو بحسب الطلب، ومع ذلك فإن هذا الشرط لا يعني حرمان الناقل من التأكد من عدم إخلال عملية الشحن بأمن وسلامة الطائرة

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 381.

(2) عزيز العكيلي: المرجع السابق، ص: 123.

(3) ومنها قانون الطيران المدني المصري في المادة (89) منه، وتقابلها المادة (43) من قانون الطيران المدني الإماراتي، أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 فإنه لم يتطرق إلى هذه المسألة.

فلا يمكن تفويض هذا الإلتزام كلياً لغير الناقل الجوي، فالشحن الذي يتولاه غيره في بعض الحالات قد يؤدي إلى إعتبره مخلاً بتنفيذ التزام آخر يرتبه عقد النقل عليه وهو إعداد طائرة صالحة للملاحة وبأمان قبل بدأ الرحلة وأثناءها(1).

**3 - الإلتزام بنقل البضائع:** إن الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل هو نقل البضاعة من مطار القيام إلى مطار الوصول عبر الجو وأثناء نقل البضاعة يجب على الناقل الجوي أن يقوم بتنفيذ عملية النقل، وقد جرى العرف بين شركات الطيران على التعاون فيما بينها - الإتحاد الدولي للنقل الجوي - للناقل الحق في أن ينيب A.T.A. بحيث تعطى شروط الأليات عنه ناقلاً آخر أو يستعمل طائرة أخرى في تنفيذ عملية النقل(2).

**4 - الإلتزام بالمحافظة على البضائع:** لقد عالجت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 وإتفاقية\_ مونتريال لعام 1999 هذا الإلتزام في مادتيهما الثامنة عشر والتاسعة عشر وذلك من خلال تحديدها النطاق الزمني لسريان النظام الخاص بمسؤولية الناقل الجوي. فهي تقضي أن قواعد هذا النظام لا تنطبق على النقل البري أو النهري أو البحري الذي يسبق عملية النقل الجوي فيخضع الناقل الجوي في تلك العمليات إلى قواعد المسؤولية العامة في العقود، وإن الإلتزامه بالمحافظة على البضاعة أثناء فترة النقل الجوي يخضع لهذه القواعد العامة والتي تقضي بأن الإلتزام الذي يقع عاتقه هو إلتزام تعاقدى يتمثل في بذل عناية الرجل المعتاد.

وبما أن البضاعة تعتبر في حيازة الناقل الجوي وحراسته، فإنه إذا كانت قابلة للتلف أو كانت ذا طبيعة خاصة تتطلب قدراً من العناية كاللحوم والزهور والخضروات الطازجة وجب على الناقل إتخاذ الإجراءات الكفيلة بالمحافظة عليها كوضعها في أجهزة للتبريد، وإذا كانت البضاعة من المجوهرات أو الأحجار الكريمة وجب على الناقل تعيين حارس عليها نظراً لقيمتها الثمينة(3).

وهناك نوعية خاصة من البضائع التي تستلزم النقل بالمبردات يكون فيها الناقل الذي يعامل معاملة الناقل متعهد النقل إذا كان النقل متعدد الوسائط أي بطريق الجو والبر أو الجو والبحر كرحلة نقل واحدة، حيث يلتزم متعهد الناقل باتخاذ مجموعة من التدابير الخاصة التي يتطلبها النقل بالمبردات(4).

(1) طالب حسن موسى: المرجع السابق، ص: 119.

(2) مصطفى البنداري المرجع السابق، ص: 382.

(3) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 285.

(4) المزيد من التفاصيل حول النقل بالمبردات أنظر: سوزان علي حسني، المرجع السابق، ص: 73 وما بعدها.

**5 - الإلتزام باحترام مواعيد النقل:** متى تم شحن البضاعة على متن الطائرة فإن الناقل الجوي يلتزم بنقلها وتوصيلها إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد في العقد، حيث إن المرسل غالباً ما يلجأ إلى نقل البضاعة بالطائرة لإعتبارات أهمها إعتبار عامل السرعة وما يقدم ذلك من فوائد لذلك يجب احترام هذا الإعتبار وتوصيل البضاعة في الميعاد المتفق I.A.T.A عليه، وبالرغم من ذلك نجد أن المادة (6) فقرة (2) من الشروط العامة للآياتا تعطي للناقل الجوي الحق في تحديد ميعاد إقلاع ووصول الطائرة بما يضيفه هذا النص من تحلل الناقل من الإلتزام بالمواعيد المحددة في العقد، ولذلك يجب تفسير هذا النص على أنه يعطي فرصة معقولة للناقل الجوي في تنفيذ عقد النقل الجوي وتوصيل البضاعة فقط دون التحلل من المواعيد المحددة في عقد النقل الجوي<sup>(1)</sup>.

إن عدم إلتزام الناقل الجوي باحترام المواعيد المتفق عليها يجعل من إلتزامه عرضة للبطلان، ذلك إستناداً إلى نص المادة (23) من إتفاقية وارسو 1929 المادة (62) من إتفاقية مونتريال 1999 التي تبطل كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، لذلك يجب على الناقل احترام المواعيد المتفق عليها وإلا وجبت مسؤوليته عن الإضرار الناشئة عن التأخير في تنفيذ العقد - المادة (19) من إتفاقية وارسو 1929 والمادة (19) من إتفاقية مونتريال 1999 - وسوف نفصل في ذلك حين التعرض لحالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي.

في I.A.T.A. اوجب أن نوضح في هذا الصدد أن ما أشارت إليه الشروط العامة للآياتا الفقرة (6) أعلاه لا تتعارض وأحكام إتفاقية وارسو 1929، فالأخيرة تكتفي بالنص على وجوب تضمن مستند النقل الجوي تاريخ الرحلة الجوية دون أن تشترط أن يكون هذا التاريخ محدد وتركت تحديده للتعامل الجاري بين الطرفين، ولكن لا يعني هذا بأن الناقل الجوي معفي من الإلتزام بمدة تنفيذ النقل وترك الأمر لإرادته المنفردة بما يخالف القواعد العامة في القانون، فالأعراف تلعب دورها في تحديد هذا التاريخ إضافة إلى ما يحيط الرحلة من ظروف خاصة بصرف النظر عما يتضمنه مستند النقل من شرط عدم تقيد الناقل بأي موعد محدد.

### **ثانياً: إلتزامات ناقل البضاعة في مطار الوصول**

يلتزم ناقل البضاعة في مطار الوصول بما يلي:

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ المرجع السابق، ص: 228 - 229.

**1 - تفريغ البضائع:** متى وصلت الطائرة الناقلة للبضاعة إلى مكان الوصول يتوجب على الناقل أو تابعيه العمل على إنزال البضاعة من الأماكن المخصصة لها بالطائرة تمهيدا لتسليمها إلى صاحب الحق فيها. والتفريغ عملية مكتملة لعملية النقل ومن ثم فالناقل هو الذي يلتزم القيام بها ما لم يتفق على خلاف ذلك، فالعادة مثلا أن تكاليف عملية التفريغ يلتزم بها الناقل ما لم يتفق على خلاف ذلك أيضا.

وتقضي القواعد العامة في عقد النقل عموما أنه لا يوجد ما يمنع من الإتفاق على تحمل المرسل إليه عملية التفريغ وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولا عما قد يقع من أضرار، كما أن مصاريف التفريغ يتحملها أصلا الناقل مع جواز الإتفاق على تحميلها للمرسل إليه<sup>(1)</sup>.

**2 - تسليم البضائع إلى المرسل إليه:** هو العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل الجوي ويتمثل ذلك بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه المعين في خطاب النقل وتمكينه من الحراسة المادية عليها وذلك متى وصلت البضائع إلى الجهة المقصودة، ويقوم بذلك الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ثم يقوم بتسليمه المستندات اللازمة لإخراجها من الجمارك.

والأصل أن يكون التسليم في مطار الوصول ما لم ينص خطاب النقل على مكان آخر للتسليم كأن يكون في مكتب الناقل بوسط المدينة أو في موطن المرسل إليه، وفي هذه الحالة تعد عملية النقل البري من المطار إلى المدينة تابعة لعقد النقل الجوي ويكون الناقل الجوي مسؤولا عن أي ضرر يلحق بالبضاعة خلال عملية النقل البري، وهذا ما قضت به محكمة إستئناف باريس بتاريخ 1976/05/06<sup>(2)</sup>.

والحقيقة أن المبدأ في إتفاقية وارسو 1929 عدم تطبيق نصوصها على أي مرحلة من مراحل النقل التي تمت في خارج المطار (المادة (31) فقرتها الأولى)، ومع ذلك تخرج المادة (18) فقرة (3) عن هذا المبدأ في حالة ما إذا كانت البضائع قد تم تسليمها خارج مطار الإقلاع أو تسليمها خارج مطار الوصول فوضعت هذه المادة قرينة قانونية على أن كل ضرر يصيب البضائع أثناء وجودها في حراسة الناقل يفترض فيه أنه قد نشأ عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي فيخضع بذلك لأحكام إتفاقية وارسو 1929<sup>(3)</sup>.

وعلى الناقل قبل أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه أن يتحقق من الشخص الأخير وصفته وأحقيته في تسلم البضاعة وإلا قامت مسؤولية الناقل على التسليم الخاطيء حسب ما نصت

(1) محمود مختار بربري (قانون المعاملات التجارية): المرجع السابق، ص: 361.

(2) أشار إلى هذا الحكم إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 163.

(3) سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص: 104 - 105.

. المتعلقة بنقل البضائع، وبالمقابل إن للمرسل I.A.T.A عليه المادة (8) من شروط الآياتا إليه قبل أن يستلم البضاعة الحق بفحصها ومعاينتها للتحقيق من عددها ووزنها وحالتها ومعرفة ما إذا كان هناك نقص أو تلف فيرفض تسلمها أو يستلمها مع إيراد تحفظاته تمهيدا للرجوع على الناقل بالمسؤولية بخصوص ذلك.

وقد يحدث أن لا يحضر أحد لتسلم البضاعة بأن لم يستدل الناقل على عنوان المرسل إليه أو لم يهتدي إليه أو إهتدى إليه لكنه رفض إستلام البضاعة لسبب أو لآخر كما لو تلفت البضاعة (مثلا لحوم وفسدت أو حيوانات وصلت ميتة ...) أو تأخر وصولها بحيث لم يعد له مصلحة في إستلامها، ففي هذه الحالة يلتزم الناقل الجوي بالقواعد والأحكام المقررة في قانون دولة التسليم<sup>(1)</sup>.

والغالب في العمل أن واجبات الناقل في حالة عدم تسلم المرسل إليه البضاعة منه فقد جرت الشروط العامة للآياتا الخاصة بنقل البضائع والتي يتضمنها عقد النقل طالما أنها لا تتعارض مع أحكام قانون دولة التسليم وطبقا لنص المادة (8) فقرة (4) من هذه الشروط، فإنه يجب على الناقل إتباع تعليمات المرسل المذكورة بخطاب النقل، فإذا لم يتضمن الخطاب أية تعليمات حول عدم تسلم المرسل إليه البضاعة أو تضمنها وكان تنفيذها مستحيلا أو غير ملائم لظروف النقل، وجب على الناقل القيام بما يلي:

أ - إخطار المرسل بواقعة عدم التسليم.

ب - إعادة نقل البضاعة على طائرته أو طائرات أخرى إلى مطار القيام انتظارا لتعليمات جديدة من قبل المرسل.

ج - التصرف في البضاعة كليا أو جزئيا سواء بالبيع بالمزاد العلني أو بالممارسة، وذلك إذا لم تصل هذه التعليمات خلال فترة زمنية لا تقل عن (30) يوما<sup>(2)</sup>.

وقد يثار التساؤل في هذا الصدد حول عبء الإثبات عند وقوع الضرر نتيجة إعطاء أوامر النقل؟

نستطيع القول أنه إذا كان الشاحن (المرسل) قد رفع دعوى على الناقل بسبب رفض الناقل إتباع تغيير الأمر الذي صدر له من قبل الشاحن، فإن الشاحن عليه عبء إثبات أن الناقل كان يمكنه الإنصياح للأوامر.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 230، كذلك محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 177.

(2) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 177.

وإذا كان رفع الشاحن دعوى على الناقل لتسببه في أضرار بسبب عدم إطاعته لتعليماته فإن عليه عبء إثبات أن الناقل قد تصرف تصرفاً خاطئاً أو غير معقول.

وهناك قضية وردت تتعلق بصناديق تحتوي على كاميرات تم شحنها إلى الأرجنتين عن طريق البرازيل<sup>(1)</sup>، وأثناء تحليق الطائرة في خط الرحلة المقررة أعطى الشاحن تعليماته للناقل بإعادة الشحن لكن الطائرة هبطت في البرازيل وقام الناقل بإفراغ الشحن من الطائرة لتجهيز الطائرة لرحلة أخرى، وهنا قام موظفو الجمارك في البرازيل بحجز الشحن بدعوى أن مستندات الشحن التي تم إصدارها كانت تتلاءم مع متطلبات الجمارك الأرجنتينية لكنها لم تكن متوافقة مع قوانين الجمارك البرازيلية، وتم تحويل النزاع إلى المحكمة التي أكدت على أن تصرف الناقل كان معقولاً وأن الناقل غير مسؤول عما حصل للشحن بعد أن نفذ تعليمات الشاحن.

ويمكن التعقيب حول هذه القضية بالقول أن محكمة النزاع وإن أيدت تصرف الناقل، ولم تتحاز مع الشاحن فإن هذا الناقل كان بمقدوره أن يقدم النصح فوراً للشاحن، وأن يبين له استحالة تنفيذ الأوامر الجديدة حتى يتجنب أي ضرر قد يقع نتيجة ذلك.

هذا وقد أوضحت المادة (12) فقرة (2) من إتفاقية وارسو 1929، والمادة (12) من إتفاقية مونتريال 1999 طريقة إثبات أن التغيير في الأوامر لم يلحق ضرراً بالآخرين وذلك بصدد نص هذه المواد على موقف الناقل عند عدم إمكانية تسليم البضائع للمرسل.

### الفرع الثاني: التزامات المرسل والمرسل إليه

رأينا أن طرفاً عقد النقل الجوي للبضائع الناقل والمرسل بصفة أصلية وكذلك المرسل إليه في بعض الأحوال، وبعد أن أوضحنا التزامات ناقل البضاعة يجب أيضاً توضيح التزامات المرسل التي تتمثل أساساً في تمكين الناقل من تنفيذ عملية النقل والوفاء بأجرة نقل البضاعة ليتوضح بعدها التزامات المرسل إليه باعتباره طرفاً مهماً في العقد.

ونشير أنه قد يحدث تغيير في وجهة البضاعة سواء فيما يتعلق بمكان الوصول أو بشخص المرسل إليه هذه البضاعة، حيث أنه من المسلم به قانوناً أنه لا يجوز تعديل العقد إلا باتفاق الطرفين طبقاً للقواعد العامة إلا أنه في عقد النقل الجوي للبضائع يجوز التصرف في البضاعة وتغيير وجهتها، وهو ما جرى به العمل بالرغم من أن ذلك تعديلاً للعقد بالإدارة المنفردة - كما سيتوضح -

(1) لقد تم عرض هذه القضية بالتفصيل في مؤلف:

Laurence. Goldhirsch; the warsaw convention annotated", kluwer law internatoinal, the hague, the Netherlands (Holand) 2000, p: 60.

ومن هنا يثار التساؤل حول من له الحق في توجيه مسار البضاعة؟

ننوه بداية أن هذا الحق لا يثبت للناقل حيث إن دوره يقتصر على عملية النقل نظرا لأنه لا يملك البضاعة ومن ثم لا يحوز مستندات النقل لحسابه الخاص إضافة أنه لا دخل للناقل بالعلاقات الخاصة بين المرسل والمرسل إليه، وعليه يعود هذا الحق إلى المرسل وفق ما سيتم عرضه.

وعلى ذلك نتناول تفصيلا المركز القانوني لكل من المرسل والمرسل إليه.

## أولا: التزامات المرسل

تتمثل فيما يلي:

**1 - دفع أجره النقل:** وهو الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرسل ويعني تسديد أجره نقل البضاعة من مكان إلى آخر بطريق الجو، وغالبا ما يتضمن العقد قواعد تحديد الأجرة وأحكام الوفاء بها، ويلحق بالأجرة هذه مصاريف الإيداع والشحن والتفريغ وغيرها من المصاريف التي يتحملها الناقل وتكون لازمة لإتمام عملية نقل البضاعة وهذا ما نصت الخاصة بنقل البضاعة I.A.T.A عليه المادة (4) فقرة (2) من شروط الآياتا

نشير أنه دائما تقوم هذه الأخيرة I.A.T.A على أنه بالنسبة للشروط التي تضعها الآياتا بمراجعة التسعيرات الخاصة بدفع أجره النقل سواء بالنسبة للمسافرين أو البضائع<sup>(1)</sup>.

وغالبا ما تكون الأجرة مستحقة مقدما عند القيام ما لم يتفق على غير ذلك، كأن يتم الإتفاق على دفع الأجرة في مطار الوصول، وإذا لم يقم المرسل بأدائها في مطار القيام جاز للناقل أن يمتنع عن تسلم البضاعة لأجل نقلها.

وإذا تم إتفاق على أن تسدد أجره النقل عند الوصول من قبل المرسل إليه فإنه يصبح على عاتق الأخير الوفاء بذلك لكن دون الإخلال ببقاء المرسل ملتزما بهذا الوفاء إلى جانبه، فلو أن المرسل إليه رفض تسلم البضاعة أو أنه أصبح معسرا فإن المرسل يبقى مدينا بدفع الأجرة<sup>(2)</sup>، وفي هذه الحالة إن لم يسدد المرسل الأجر للناقل كان له حق حبس البضاعة للناقل حق I.A.T.A تمهيدا لبيعها واستيفاء حقوقه من ثمنها. هذا وقد أعطت شروط الآياتا إمتياز على البضائع المنقولة لا يسقط لمجرد التنازل عن حيازتها، لكن هذه الشروط لا تلزم

(1) Jacques naveau: op. cit; p: 209.

(2) وهو ما قضت به محكمة إستئناف باريس بتاريخ 1989/12/11، كذلك إستئناف باريس بتاريخ 2001/01/28، أشار إلى القرارين إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 165.

إلا أطراف عقد النقل ولا تسري على الغير<sup>(1)</sup>، على أنه يتفق غالبا على أجرة النقل في مطار القيام مع الأخذ في الاعتبار وزن البضاعة وحجمها<sup>(2)</sup>.

**2 - إعداد خطاب النقل الجوي للبضاعة:** سبق وأن عرفنا أنه على المرسل إعداد خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ حسب المادة (6) من إتفاقية وارسو 1929، وأن المادة العاشرة من نفس الإتفاقية حملت المرسل مسؤولية عدم صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة والمدونة في خطاب النقل الجوي، وألزمت المادة (6) منها المرسل أيضا قبل أن يسلم البضاعة إلى الناقل أن يرفق بخطاب النقل الجوي المستندات اللازم توافرها لإستفاء الإجراءات من قوانين ولوائح دولة القيام والوصول المتعلقة بالإجراءات الجمركية والصحية والإدارية اللازمة لتصدير البضاعة واستيرادها<sup>(3)</sup>، ويكون بذلك المرسل مسؤولا قبل الناقل عن كل ما يحدث من أضرار ناشئة عن عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها.

ويفرض هذا الإلتزام الطبيعة الدولية للنقل الجوي الذي يتخطى حدود الدول، فلا يسمح بمرور أو تفريغ البضاعة ما لم يبرز الناقل بعض المستندات اللازمة حيث إن إعداد هذه المستندات يقع على عاتق المرسل وليس الناقل، فليس عليه الإحاطة علما بقوانين كل الدول لمعرفة ما هي المستندات التي تشترطها قوانينها وإن هذا الإلتزام يقع على المرسل صاحب العلاقة، فكل ما يؤدي إلى تأخير شركة الطيران بسبب يعود إلى عدم دقة هذه المستندات يعود أثره على المرسل من دون أن يتحمل الناقل أي مسؤولية إلا إذا أثبت المرسل خطأ الناقل، ومن أجل ذلك لا بد من ضرورة تبسيط الإجراءات وذلك عن طريق توحيد المستندات في مستند واحد جامع لكافة البيانات والضمانات على غرار ما هو معمول به في أوروبا<sup>(4)</sup>.

**3 - تغليف البضاعة وتعبئتها:** قبل أن يسلم المرسل البضاعة للناقل عليه تغليفها وتعبئتها وحزمها بطريقة تقيها من الهلاك والتلف وتبعد تعرض البضائع الأخرى المحمولة لذلك التلف، كما على المرسل أن ينبه الناقل إلى طبيعة البضاعة والمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها وذلك كي يتسنى للناقل إتخاذ الإحتياطات اللازمة كإعداد مكان خاص لوضعها فيه.

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 387.

(2) Jean Belotti: op. cit; p: 201.

(3) وهي المواد (6)، (16)، (18 / 2) من إتفاقية مونتريال 1999.

(4) عبيد على أحمد الحجازي: مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع - دراسة تحليلية تطبيقية - منشأ المعارف الإسكندرية، طبعة 2000، ص: 152.

في هذا الخصوص على توفير مجموعة من France Air ففي فرنسا مثلا تعمل شركة الوسائل اللازمة للمحافظة على نوعية البضاعة وصيانتها كالأكياس الخاصة من البلاستيك مثلا، والحافظات القطنية والورق السميك والصناديق المحكمة الغلق...الخاصة على حسب نوع البضاعة، حتى المركبات كالسيارات والدراجات تخصص لها نوع معين من الحماية لتفادي الإصطدام<sup>(1)</sup>.

**4 - تسليم البضاعة إلى الناقل:** وذلك في المكان والزمان المتفق عليهما، ولا يعد التسليم شرط لإنعقاد العقد فعقد النقل هو عقد رضائي وما التسليم إلا شرطا لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزاماته.

والغالب في العمل أن يتم التسليم في مطار القيام ويجوز أن يقع في مكاتب الناقل في داخل المدينة أو في أي مكان آخر يتم الإتفاق عليه.

و جدير بالملاحظة أن واقعة التسليم تظهر مجموعة من المسائل نوضحها كما يلي:

#### **أ - ثبوت الحق إلى المرسل بالتصرف في البضاعة:**

في البداية ننوه أن حق التصرف في البضاعة وهي لا تزال في الطريق مستقل تماما عن حق ملكية هذه البضاعة لأن إنتقال ملكية البضاعة خلال النقل أمر تنظمه القواعد العامة ولا يهم الناقل إلا في الحدود التي يستتبع فيها إنتقال الملكية تغيير المرسل إليه، فكلا الحقين مستقل عن الآخر.

والمقصود بحق المرسل في التصرف في البضاعة الحق في تغيير مكان الوصول أو تغيير المرسل إليه أو إسترجاع البضاعة إلى مكان المغادرة مما يعد تعديلا لعقد النقل، والأصل أن حق التصرف في البضاعة يثبت للمرسل لأنه هو الذي أبرم عقد النقل<sup>(2)</sup>.

وقد رأى واضعو إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 في المادة (12) في كل منهما أنه للمرسل حق التصرف في البضاعة وتوجيهها عندما تطرأ ظروف بعد تسلّم الناقل البضاعة من المرسل تدعو هذا الأخير إلى تغيير وجهتها كما لو أن المرسل إليه قد أفلس مثلا، ولهذا جاءت تلك المواد لتقرر أن للمرسل حق التصرف في البضاعة:

- إما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي.

- إما بوقفها أثناء الطريق عند أي هبوط.

(1) Barthélémy Mercadal: op. cit, p: 256.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 222.

- إما بطلب تسليمها في جهة الوصول أو أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي.

- إما بطلب إعادتها إلى مطار القيام.

وهو نفس الحكم الذي جاء به المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06-98 - سابق الإشارة إليه - وذلك في المادة (142) في فقرتها الأولى منه.

وتجدر الملاحظة أن الإتفاقيتين قد إستعملت عبارة "التصرف" علما أن الأمر لا يتعلق بتاتا بملكية البضاعة، فانتقال هذه الملكية خلال عملية النقل يعد شأنًا خاضعا للقواعد العامة، ولذلك يفضل بعضهم تسمية هذا الحق بالحق في توجيه البضاعة<sup>(1)</sup>.

ووفقا للقواعد القانونية العامة يظل المرسل مالكا للبضائع المنقولة جوا على الرغم من تسليمها للناقل الجوي وانتقال حيازتها المادية إليه.

**ب - شروط الحق في التصرف بالبضاعة:** إذا كان الحق في توجيه البضاعة قد قرره إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 للمرسل، إلا أن ذلك يتقيد بالشروط التالية:

**1 -** تنفيذ المرسل كافة الإلتزامات التي تقع على عاتقه والناشئة عن عقد النقل الجوي، وإذا ترتب على أوامر الناقل حسب المادة (12) من إتفاقية وارسو 1929 أية مصاريف إضافية إلتزم بها المرسل.

**2 -** ألا يكون من شأن إستعمال الحق في توجيه أو التصرف في البضاعة إلحاق الضرر بالناقل أو المرسلين الآخرين، وتتمثل هذه الأضرار التي قد تلحق بالناقل انتقاص قيمة الضمانة المقررة له على البضاعة أو الضرر الذي يترتب على تأخير الطائرة بالإقلاع نتيجة تفريغ البضاعة، أما الضرر الذي قد يلحق بالمرسلين الآخرين قد يكون جراء تحريك بضاعة المرسل مرات عديدة الأمر الذي يؤدي إلى تلف بضائعهم بسبب ذلك.

**3 -** أن تكون التعليمات بشأن توجيه البضاعة مكتوبة<sup>(2)</sup>.

**4 -** أن يكون تنفيذ تعليمات المرسل الصادرة إلى الناقل ممكنا<sup>(1)</sup>، بمعنى قابلية تعليمات المرسل للتنفيذ، فإذا كان تنفيذ أوامر المرسل مستحيلا وجب على الناقل إشعاره بذلك فورا،

---

(1) علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 581.

(2) Barthélémy Mercadal: op. cit, p:209

فالتعليمات قد يصعب تنفيذها مثلا فيما لو كانت البضاعة قد وصلت مطار الوصول وأخطر الناقل المرسل إليه بذلك ويكون بالتالي الحق في توجيه البضاعة أو التصرف فيها أو تسلمها قد أصبح للمرسل إليه ولم يعد للمرسل.

**5 -** إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف في البضائع دون المطالبة بتقديم نسخة من وثيقة الشحن الجوي (لكي تدون بها التعليمات الجديدة موقعة من المرسل) فإن الناقل يكون مسؤولا عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل، وهو ما نصت عليه المادة ( 12 ) فقرة (3) من إتفاقية مونتريال 1999.

وتجدر الإشارة أخيرا أنه طبقا للمادة الرابعة من إتفاقية جوادا لآخرا لعام 1961 المكملة لإتفاقية وارسو 1929، لا يكون الأمر بتوجيه البضاعة نافذا في مواجهة الناقل الفعلي ما لم يتم توجيهه أو لا إلى الناقل المتعاقد بحسبان أن الناقل الفعلي لم يرتبط عقديا بالمرسل<sup>(2)</sup>.

**6 -** بالإضافة إلى الإلتزامات السابق ذكرها، فقد أجازت إتفاقية مونتريال 1999 للشاحن الحق في نقل ملكية البضاعة إلى أي شخص آخر غير المرسل إليه المعين في خطاب النقل، أو تقرير حقوق عينية عليها كرهنها مثلا في أثناء عملية النقل الجوي.

وهي بذلك قد إستجابت لحاجة ضرورية تتطلبها التجارة، ذلك أن المرسل إليه قد يتعرض للإفلاس أو أن يكون المرسل في حاجة ماسة إلى الأموال فيمكن تقديم البضاعة ويكون ذلك ضمانا لقرض من أحد البنوك، غير أن الإعتراف للمرسل بمثل هذه الحقوق يتعين أن تكون وثيقة الشحن الجوي قابلة للتداول<sup>(3)</sup>.

ولعل إتفاقية وارسو 1929 كانت حجرة عثرة أمام ذلك، حيث إشتطت المادة (8) منها على وجوب ذكر إسم المرسل إليه في وثيقة الشحن الجوي مما يعني أن هذه الوثيقة لا تكون إلا إسمية، إلا أن بروتوكول لاهاي في المادة (10) منه قد عدل هذا النص ليصبح في الإمكان إعداد وثيقة الشحن الجوي تكون قابلة للتداول. وتطبيقا لهذه الفكرة فإن إتفاقية مونتريال لعام 1999 لم تتطلب في المادة (5) منها ضرورة ذكر اسم المرسل إليه في وثيقة الشحن الجوي، ونصت في المادة (15) فقرة (2) أن كل إتفاق يتعارض مع أحكام المواد

(1) قضت بذلك محكمة إستئناف ليون بتاريخ 1987/03/27 عن مجلة النقل الفرنسية لسنة 1987، ص: 591 في قضية تتعلق بتعليمات جديدة من المرسل بعد أن وصلت البضاعة إلى مطار أبو ظبي بأربعة أشهر وتم بيعها من قبل الجمارك، أشار إلى هذا الحكم إلياس حداد، المرجع السابق، ص: 167.

(2) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 183، إلياس حداد، المرجع السابق، ص: 168.

(3) Jean Belotti: op. cit; pp; 196 – 197.

(12،13،14) من الإتفاقية والمتعلقة بحق المرسل بالتصرف في البضاعة ومطالبة المرسل والمرسل إليه بحقوقهما في مواجهة الناقل يجب النص عليه صراحة في وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع، وهو أمر يستفاد منه أنه ليس هناك ما يمنع أن تكون وثيقة الشحن الجوي قابلة للتداول بشرط أن ينص على ذلك في تلك الوثيقة<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: التزامات المرسل إليه

طبقاً للقواعد العامة في الإلتزامات فإن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين<sup>(2)</sup>، ويعرف ذلك بمبدأ الأثر النسبي للعقد أي أن العقد لا ينفذ ولا يضر غير عاقديه. فإنه لا يضر أو لا يربط على غير عاقديه إلتزامات فهي قاعدة ليس لها إستثناء، أما أنه لا ينفذ غير عاقديه فهي قاعدة لها إستثناء فإن العقد يمكن أن يكسب الغير حقا ولا يلزم هذا الغير بأي إلتزام ناتج عن العقد، ومثال ذلك مركز المرسل إليه في عقد النقل الجوي للبضائع.

ومن الناحية العملية لا يتصور أن يتمتع كل من المرسل والمرسل إليه معا وفي وقت واحد بالحق في توجيه البضاعة والتصرف فيها، ذلك أن الناقل في هذه الحالة قد يجد نفسه أمام تعليمات متناقضة من كل من المرسل والمرسل إليه تؤدي إلى إستحالة تنفيذها من قبل هذا الناقل، لذا كان من الضروري أن يحدد الوقت الذي ينتقل فيه هذا الحق من المرسل إلى المرسل إليه.

والأصل أن إنتقال الحق بتوجيه البضاعة يكون مرتبطاً بانتقال حيازة خطاب النقل الجوي إلى المرسل إليه، إلا أن إتفاقية مونتريال 1999 خرجت على هذا الأصل حيث ربطت الإتفاقية مسألة إنتقال الحق في توجيه البضاعة باللحظة التي تصل فيها البضائع إلى نقطة المقصد وأن يطلب المرسل إليه من الناقل تسليمه البضاعة ما لم يكن المرسل إليه قد رفض تسلم البضاعة أو تعذر الإتصال به من قبل الناقل<sup>(3)</sup>، ففي هذه الأحوال يسترد المرسل الحق في توجيه البضاعة لذلك يكون الناقل ملزماً بإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتفق على خلاف ذلك<sup>(4)</sup>.

إذن فالحظة التي ينتقل فيها الحق بتوجيه البضاعة إلى المرسل إليه تبدأ من تاريخ وصول البضاعة إلى نقطة المقصد النهائي ويطلب فيها المرسل إليه من الناقل تسليمه هذه البضاعة، شريطة أن يقوم المرسل إليه بدفع التكاليف المستحقة وتنفيذ شروط عقد النقل إلا

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 94.

(2) المادة (108) من القانون المدني الجزائري وتقابلها المادة (145) من القانون المدني المصري.

(3) لمزيداً من التفاصيل حول إمتناع الناقل عن تسليم الشيء إلى المرسل إليه وإمتناع هذا الأخير عن إستيلاء الشيء في عقد النقل بصفة عامة، أنظر: محمد فهمي الجوهري، المرجع السابق، ص: 316 وما بعدها.

(4) المادتين (12)، (13) من إتفاقية مونتريال 1999.

إذا مارس المرسل إليه حقه في عدم تسلم البضاعة ورفض تسلمها لعدم مطابقتها المواصفات أو لتعييبها مثلا وتعذر الإتصال به عندها يسترد المرسل حقه في توجيه البضاعة.

وتجدر الملاحظة أنه إذا كان الأصل بأن المرسل هو الذي يحق له توجيه البضاعة خلال عملية نقلها جوا فإنه ليس ما يمنع من أن يتنازل المرسل عن هذا الحق إلى المرسل إليه منذ إعداد خطاب نقل البضاعة وإيراد هذا الشرط في متنه.

وقد ثار خلاف في الفقه حول الأساس القانوني لحق المرسل إليه في توجيه البضاعة والتصرف فيها؟

فإذا كان من المسلم به أن المرسل إليه يطالب بحقوقه ويتحمل بالتزاماته لا بصفته وكيلًا عن المرسل وإنما كصاحب حق مباشر تجاه الناقل، إلى أن الخلاف يدور حول الأساس القانوني لمباشرة هذه الحقوق والإلتزامات في العلاقة بينه وبين كل من الناقل والمرسل.

المسألة محل خلاف حيث اختلف فيها الفقه والقضاء، فيفسر البعض هذا الوضع بالإستناد إلى نظرية الإشتراط لمصلحة الغير، والبعض الآخر يستند إلى نظرية النيابة الناقصة، واستند آخرون إلى فكرة الإيجاب الموجه من الناقل والمرسل إلى المرسل إليه بحيث يصبح الأخير طرفًا فيه بمجرد قبول خطاب نقل البضاعة<sup>(1)</sup>.

وإنتهى فريق آخر إلى إعتبار عقد النقل الجوي للبضائع عقدا ثلاثي الأطراف يضم الناقل والمرسل والمرسل إليه وأن الأخير يعتبر طرفًا في العقد منذ إبرامه إستثناء من القاعدة العامة في نسبية أثر العقد وهو إستثناء تسوغه الوظيفة الإقتصادية لعقد النقل، ولذلك فإن إتفاقية مونتريال 1999 وحسما للجدل وتقديرًا منها للوظيفة الإقتصادية لعقد النقل قد نصت صراحة على حق المرسل إليه في التصرف في البضاعة شريطة قيامه بتنفيذ الإلتزامات التي يعرضها عقد النقل أي أن الأساس القانوني لحق المرسل إليه في توجيه البضاعة وإلزامه بآثار عقد النقل هو التشريع (الاتفاقية)<sup>(2)</sup>.

وفي ذلك نصت المادة (14) من إتفاقية مونتريال 1999 على أنه "للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما باسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 389.

(2) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 97.

المادتين<sup>(1)</sup> 12، 13، سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أم لمصلحة الغير وذلك بشرط تنفيذ الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل".

---

(1) المادة (12) متعلقة بالحق في التصرف بالبضاعة والمادة (13) متعلقة بتسليم البضاعة (من اتفاقية مونتريال 1999).

## خلاصة الفصل الأول من الباب الأول:

بعد أن أنهينا من دراسة الفصل الأول بعنوان عقد النقل الجوي الدولي حيث قسمناه إلى مبحثين تناولنا في الأول مسألة إبرام العقد و بينا أطرافه و كيفية إثباته، نخلص إلى أن أطراف عقد النقل الجوي هما الناقل من جهة و متلقي الخدمة من جهة أخرى، فالناقل قد يكون متعاقدًا أو فعليًا بصوره المختلفة و هي حالة تأجير الطائرة و حالة الوكالة بالعمولة و الوكالات السياحية، و متلقي الخدمة قد يكون مسافرا حيث رأينا من هو الشخص المسافر في حكم إتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 و تبعا لذلك مدى خضوع جثة الموتى لأحكام الإتفاقيتين، إضافة إلى ذلك تناولنا و ثائق النقل الجوي و ميزنا بين عقد نقل الأشخاص جوا و عقد نقل البضائع، فخلصنا أنه في الحالة الأولى أن الوثائق تتمثل في تذكرة السفر و إستمارة نقل الأمتعة و أن هناك بيانات و أحكام تنظمها إتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999، و في الحالة الثانية تتمثل مستندات النقل في خطاب النقل الجوي أو وثيقة الشحن الجوي كما نصت عليه إتفاقية مونتريال 1999 و وضحنا أنه يتم الإثبات بوجود عقد النقل الجوي بواسطة هذه الوثائق و المستندات.

كما خالصنا أن عقد النقل الجوي يرتب إلتزامات على كل من طرفيه، فتكون الإلتزامات في عقد نقل الأشخاص بالنسبة للناقل هي تسليم تذكرة السفر للمسافر و نقله إلى مكان الوصول و في الميعاد المتفق عليه و نقل أمتعته و المحافظة عليها و ضمان سلامته، و بالنسبة للمسافر فإنه يلتزم بدفع أجرة النقل و إحترام تعليمات الناقل، و تكون الإلتزامات في نقل البضائع بالنسبة للناقل هي الإلتزام بتسليم البضائع و شحنها و المحافظة عليها و نقلها في الميعاد المتفق عليه ثم تسليمها للمرسل إليه، و بالنسبة للمرسل فإنه يلتزم بدفع أجرة النقل و إعداد خطاب النقل الجوي للبضاعة و تسليم الأخيرة للناقل.

## الفصل الثاني: التنظيم الدولي للنقل الجوي

لقد تطلبت كلمن إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 شروطا معينة في النقل ليخضع لأحكامها وبتخلف هذه الشروط يخرج النقل من نطاق تطبيقها، ويطبق قواعد القانون الداخلي وإما قواعد القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع، وقد تتوفر في النقل الشروط المقررة في الاتفاقيتين ومع ذلك لا يخضع لأحكامها لاعتبارات فنية قدرتها الاتفاقية، ويفهم من ذلك أن للاتفاقية نطاق مرسوم لتطبيق أحكامها، فهناك النقل الجوي الخاضع لنطاق تطبيق إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وهناك النقل الجوي الخارج عن نطاق تطبيقهما.

وكما عرفنا أن الرحلة الجوية التي يقوم عليها النقل الجوي قد تتعرض لمخاطر جسمية لها آثارها الوخيمة على الأرواح والأموال تقضي كثيرا إلى الهلاك، لذلك أخذت مسؤولية الناقل الجوي المرتبة الأولى في الأهمية من بين المسائل المرتبطة بعقد النقل الجوي، بل أن إتفاقية وارسو 1929 أنت بصفة جوهرية لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي وهو الأساس الذي استحدثت بموجبه هذه الإتفاقية وذلك بمقتضى إتفاقية مونتريال 1999، حيث قامت كل من الاتفاقيتين بالنص على الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار وحددت نطاقها، وهي ثلاث حالات فيكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته، كما يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة، ويكون أخيرا مسؤولا عن التأخير سواء في نقل الركاب أو البضائع.

وعلى كل فإننا سوف نقوم بالتوضيح والتفصيل من خلال هذا الفصل بإستعراض التنظيم الدولي للنقل الجوي والمقصود بذلك نطاق تطبيق كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 أي تحديد نوع النقل الجوي الخاضع وغير الخاضع للاتفاقيتين، بالإضافة إلى الحالات التي يمكن أن ترد عليها المسؤولية المترتبة عن النقل الجوي والتي أوردتها الإتفاقيتين في نطاقهما، فيتم عرضها في المبحث الثاني.

## المبحث الأول: النقل الجوي الخاضع وغير الخاضع لنطاق تطبيق إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999

إن هدف إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وبالتالي تحديد القانون الواجب التطبيق.

ولما كان الهدف هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي فإنه كان من المنطقي ألا تطبق أحكامها إلا على النقل الذي يتعدى حدود إقليم الدولة، نظرا لتباين الأحكام الوطنية واختلافها من تشريع إلى آخر (1).

وقد عنيت إتفاقية مونتريال 1999 بتحديد النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكامها ومن ثم لأحكام المسؤولية المقررة فيها على نحو بدأت فيه من حيث انتهت إتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة حيث نصت الفقرة الأولى من مادتها الأولى على أن: "تسري هذه الإتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل، وتسري أيضا على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي".

وهو ما أكدته الفقرة الأولى من المادة الأولى من إتفاقية وارسو 1929 حيث رسمت الإطار العام لنطاق التطبيق، وتتصدى الفقرتان الثانية والثالثة من نفس المادة لضبط مصطلح "النقل الدولي" في مفهوم الإتفاقية.

أما المادتان الثانية، والرابعة والثلاثون من الإتفاقية الأصلية(2)، فإنهما تضيقان من هذا الإطار العام وذلك باستبعاد أنواع معينة من النقل الجوي الدولي من الخضوع لأحكام هذه الإتفاقية. وفي تعديلات الإتفاقية اللاحقة، تقلصت هذه الحالات إلى أدنى حد بحيث لم يعد لها وجود في التحديث الأخير للإتفاقية (إتفاقية مونتريال 1999) باستثناء النقل الذي يتم في ظروف إستثنائية والنقل الذي يتم وفقا لإتفاقيات البريد، والنقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية وبالضوابط التي سنشير إليها لاحقا.

وبناء على ما تقدم نبحت في هذا المطلب مسألتين:

- الأولى تتعلق بالنقل الجوي الخاضع لإتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وإتفاقية مونتريال 1999، نتناولها في المطلب الأول.

(1) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 169.

(2) يقصد بالإتفاقية الأصلية نظام وارسو الموقعة في 28 أكتوبر 1929 وما طرأ عليها من تعديلات بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955 وإتفاقية جوادا لآخارا 1961، وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربعة 1975، وأخيرا إتفاقية مونتريال 1999 التي دخلت حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003.

- الثانية تتعلق بالنقل الجوي الخارج عن نطاق تطبيق إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وإتفاقية مونتريال 1999، نتناولها في المطلب الثاني.

### **المطلب الأول: النقل الجوي الخاضع لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999**

تنص المادة الأولى من إتفاقية وارسو 1929 وكذلك المادة الأولى من إتفاقية مونتريال 1999 على أن تسري الإتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع على متن طائرة بمقابل، وتسري على النقل المجاني على متن طائرة متى قامت به منشأة نقل جوي.

ويفهم من ذلك ضرورة توافر الشروط التالية في النقل الجوي حتى يخضع لأحكام الإتفاقية وهي: وجود عقد النقل، أن يكون النقل دولياً، أن يكون النقل بطائرة، أن يكون النقل بمقابل. نتناول شرح وتفصيل هذه الشروط وفق فرعين، نعرض في الأول شرطين وهما وجود عقد نقل وأن يكون بمقابل، ونعرض في الثاني الشرطين الآخرين وهما دولية النقل وأن يكون بطائرة.

### **الفرع الأول: وجود عقد نقل بمقابل**

نوضح المقصود بوجود عقد نقل ومحل هذا العقد كما نوضح المقصود بمقابل النقل أو ما يعرف بالشرط التجاري في مفهوم الإتفاقية.

### **أولاً: وجود عقد نقل للأشخاص أو البضائع:**

تنطبق الإتفاقية (إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999) على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو للبضائع وفي هذا الصدد نقوم بتوضيح مجموعة من المسائل القانونية:

### **1 - المقصود بوجود النقل في مفهوم الإتفاقيتين:** لقد حددت الإتفاقية (إتفاقية وارسو

1929 وتعديلاتها وتحديثها بموجب إتفاقية مونتريال 1999) نوعية النقل الجوي الذي تسري عليه أحكامها بكونه النقل الذي يتم بموجب عقد نقل جوي يكون محله الأساسي التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع عبر الجو.

وهذا الشرط المتعلق بضرورة وجود عقد النقل غير منصوص عليه صراحة في الإتفاقية، بيد أنه يستفاد ضمناً من مصطلح "بمقابل" ومن عبارة "وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف" الوارديتين في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الأولى من إتفاقية مونتريال 1999، هذا فضلاً عن أن الإشارة إلى "العقد" في العديد من مواد الإتفاقية لا تدع هي مجالاً للشك في

أن الاتفاقية تشترط لانطباق أحكامها وجود عقد نقل، وهو ما كان مشروطاً أيضاً في إتفاقية وارسو 1929 وما تأكد في الفقه واستقر عليه القضاء<sup>(1)</sup>.

لذلك ينبغي أن يتعلق الأمر بنقل جوي للأشخاص أو البضائع، أي أن يعني ذلك بداهة وجود عقد نقل بين الشخص الذي يرغب في الانتقال بالطائرة أو مرسل البضاعة وبين الناقل، وذلك بقصد التغيير المكاني للشخص أو البضاعة من المكان الحالي إلى مكان الوصول، فالتغيير المكاني يجب إذن أن يكون هو الغرض من النقل<sup>(2)</sup>.

ومن ثم لا تنطبق أحكام الاتفاقية لغياب وصف العقد على النقل الذي يتم في غفلة من الناقل، كما لو تسلسل أحد الأشخاص دون تذكرة إلى داخل الطائرة وأقلعت وهو على متنها، فالمتسلل هنا لا يكتسب أبداً صفة الراكب لأنه لا توجد بينه وبين الناقل أية علاقة تعاقدية، وبالتالي عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأذى الجسماني الذي قد يحدث للمتسلل ولا تطبق أحكام الاتفاقية، وإنما تخضع دعوى المسؤولية التي قد يرفعها هذا الأخير ضد الناقل للقواعد القانونية الواجبة التطبيق طبقاً لقاعدة الإسناد المقررة في قانون القاضي الذي ينظر النزاع<sup>(3)</sup>.

بيد أن هذا الوضع قد يؤدي إلى نتيجة قد تكون غير مرضية وذلك إذا كان القانون المطبق هو قانون القاضي الذي ينظر النزاع يأخذ بمبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل، إذ في هذه الحالة يتمكن المتسلل - رغم عدم شرعية تواجده على متن الطائرة - من الحصول على تعويض كامل عن الضرر الذي لحقه في حين لا يحصل الراكب الذي يربطه بالناقل عقد نقل إلا على تعويض محدود إذا قامت بتحديدته أحد إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

وعلاجاً لهذه المشكلة كان قد اقترح في مشروع باريس 1952 الذي أعدته اللجنة القانونية للايكو (منظمة الطيران المدني) تعديل بعض أحكام الاتفاقية، ويتمثل هذا التعديل في ألا يكون للمتسلل أي حقوق أكثر مما للراكب، ولكن في مشروع "ريودي جانيرو" 1953 الذي تم في مؤتمر لاهاي 1955 لم يؤخذ بهذا الاقتراح، ويرى الفقه الألماني أن مطالبة المتسلل شركة الطيران بتعويض الضرر يخالف مبدأ الثقة في المعاملات الذي يحكم القانون الألماني كله، أما القانون الأنجلو أمريكي فيعتبر المتسلل متعدياً وبالتالي يعفى الناقل من أية مسؤولية، وهناك رأي آخر في هذه المشكلة يتمثل في أن المنطق القانوني السليم

(1) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 49.

(2) فاروق أحمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي)، المرجع السابق، ص: 191.

(3) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 50.

ومقتضيات العدالة توجب ألا يحصل المتسلل في أية حالة على تعويض أكبر مما يحصل عليه الراكب المتعاقد ذلك إذا كان القانون الواجب التطبيق يجيز له مثل هذا التعويض<sup>(1)</sup>.

**2 - العقود التي لا تخضع لأحكام الاتفاقية:** إذا كان الغرض الأساسي من عقد النقل هو الانتقال من مكان إلى آخر، ينبني على ذلك أنه إذا كان تواجد الشخص على متن الطائرة لغرض آخر غير النقل فلا يكون عندئذ عقده عقد نقل ولا يخضع بالتالي إلى الاتفاقية (اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وتحديثها بموجب إتفاقية مونتريال 1999)، والأمثلة على ذلك متعددة نذكر منها:

أ - عقود إيجار الطائرات: ذلك أن المؤجر يقوم بتأجير الطائرة للمستأجر أو لمدة زمنية معينة وإما لرحلة أو مجموعة رحلات بمقابل فالعلاقة بينهما هنا تخضع لعقد الإيجار، ومع ذلك إذا قام المستأجر بإبرام عقود نقل أخرى بواسطة الطائرة المستأجرة فإن هذه العقود، تخضع لأحكام الاتفاقية وذلك إذا توافرت الشروط المطلوبة<sup>(2)</sup>.

ب - عقود العمل التي تربط بين مالك الطائرة أو مستثمرها وبين قائد الطائرة وأفراد الطاقم ومثال ذلك العطب الفني الذي يتولى صيانة الطائرة، حيث تخضع مسؤولية الناقل الناتجة عن الإخلال بهذه العقود لأحكام عقد العمل وقواعد قانون العمل الوطني الواجب التطبيق، لأن هؤلاء يوجدون على متن الطائرة أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها تنفيذًا لعقد العمل وليس لعقد النقل الجوي، ومع ذلك يخضع لمفهوم الاتفاقية إذا سافر أحد أفراد الطاقم - طيار مثلاً - على متن الطائرة بقصد العلاج أو السياحة حتى ولو كانت تذكرة السفر مجانية أو بمقابل رمزي، ذلك ما دام وجود هذا الطيار على متن الطائرة لم يكن لدواعي العمل وكان تواجهه كتواجد أي راكب آخر يحمل تذكرة سفر صادرة من الناقل.

ج - عقود التدريب على قيادة الطائرات أو تجربتها<sup>(3)</sup>، أو القيام ببعض العمليات الجوية كالتصوير الجوي إذ لا يقصد من هذه العقود عمليات النقل.

### **ثانياً: أن يكون النقل بمقابل**

تشرط إتفاقية وارسو 1929 المستحدثة باتفاقية مونتريال 1999 لاعتبار النقل الجوي دولياً خاضعاً لأحكامها أن يكون النقل بمقابل ذلك طبقاً لنص المادة الأولى في فقرتها الأولى، وتنص نفس المادة على سريان أحكامها على النقل المجاني الذي تقوم به منشأة نقل جوي،

(1) فاروق أحمد محمد (زاهر تحديد مسؤولية الناقل الجوي)، المرجع السابق، ص: 194.

(2) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 287.

(3) Georgette Miller, op. cit, p:8.

أي أن الاتفاقية تسري على النقل الذي يكون بمقابل ويطلق على هذا الشرط الذي تشترطه الاتفاقية بالشرط التجاري.

والمتعاقدين هنا مع الناقل سواء أكان راكبا أم صاحب بضائع لا يشترط فيه أداء المقابل نقدا فقد يكون هذا المقابل عينيا أو التزاما بأداء عمل<sup>(1)</sup>، ويستوي أن يقوم الراكب بدفعه شخصيا أو يدفعه شخص آخر نيابة عنه، فإذا انتفى عنصر المقابل أو الأجر اعتبر النقل بالمجان ولا يخضع لأحكام الاتفاقية إلا إذا قامت به إحدى مؤسسات النقل الجوي.

ومؤسسات النقل الجوي في هذا المفهوم والتي يكون النقل فيها بالمجان هي المنشآت أو شركات الطيران التي عادة ما تقوم بالنقل الجوي لغرض الدعاية (وهو غرض تجاري) كنقل شخصيات كبيرة سياسية كانت أو إقتصادية<sup>(2)</sup>، فهو نقل تجاري وتسري عليه أحكام إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بالرغم من أنه بالمجان.

ونوضح تفصيلا المقصود بالمقابل والنقل المجاني الخاضع لأحكام الإتفاقيتين.

لإجتهادات **1 - المقصود بالمقابل:** لم تحدد الاتفاقية المقصود بالمقابل تاركة هذه المهمة للفقهاء والقضاء، والرأي مستقر على أن المقابل ينبغي تفسيره على نحو موسع بحيث يشمل كل ميزة مباشرة أو غير مباشرة يحصل عليها الناقل لقاء خدمة النقل سواء اتخذت شكلا نقديا أو عينيا أو صورة الإلتزام بأداء عمل<sup>(3)</sup>.

لذلك إذا كان ينبغي تفسير المقابل على ذلك النحو من التوسع ليستوعب كل ميزة مباشرة أو غير مباشرة يحصل عليها الناقل سواء اتخذت شكلا نقديا أو عينيا أو حتى التزم بعمل، فإنه يتعين مع ذلك أن يكون المقابل حقيقيا وليس مجرد إسهام رمزي من جانب الراكب في تكاليف الرحلة وتلك مسألة متروكة للمحكمة التي تنظر النزاع<sup>(4)</sup>.

وهذا التفسير الموسع لمفهوم المقابل يعمل على التوفيق بين المفاهيم اللاتينية والانجلو سكسونية التي تختلف في تصويرها لفكرة العقد<sup>(5)</sup>. وعملت الاتفاقية هنا بالمفهوم الموسع وهو المفهوم الفرنسي (اللاتيني)، فكان المفهوم موسعا في عنصر المقابل كما تم توضيحه في الفقرة السابقة.

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 294.

(2) Lawrence Goldhirsh; "the wasaw convention annotated" op op. cit, p: 12.

(3) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 100.

(4) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 155.

(5) أنظر في مفهوم الاختلاف بين فكرة العقد في دول القانون العام والمفهوم الفرنسي الذي تم تبنيه في الاتفاقية:

Georgette Miller, op. Cit, p. 14.

وتطبيقاً لذلك تخضع للاتفاقية تذاكر السفر المجانية التي تعطيها شركات الطيران لموظفيها وفقاً لما يجري العرف في عقود استخدامهم طالما تصبح جزءاً من مرتباتهم، كما حكم بسريان الاتفاقية على النقل الذي يقوم به الموكل على طائرته الخاصة لأحد محاميه للدفاع عنه في مكان الوصول، لكونه نقلاً في مصلحة الطرفين مما يجعله بمقابل، وكذلك قال قضاء آخر بانطباق أحكام الاتفاقية على الرحلات المجانية التي ينظمها نادي طيران لأعضائه لتوفر هذا المقابل عن طريق بدل اشتراك العضوية الذي يؤديه العضو للنادي ابتداءً (1).

بالإضافة إلى أن شروط انطباق الاتفاقية تتوافر في حالة اتفاق مجموعة من الأشخاص على استئجار طائرة والقيام برحلة ترفيهية وانقسام المصاريف دون تحقيق الربح، وذلك نظراً لقيام كل منهم بتحمل تكاليف نقله، بل إن المقابل يعد متوافراً ولو كانت الطائرة مملوكة لأحدهم طالما اقتسموا جميعاً مصاريف الرحلة، وعلى العكس لا تنطبق أحكام الاتفاقية، في حال النقل الذي يقوم به مالك طائرة مع دعوة بعض أصدقائه للسفر معه مجاناً فهذا النقل يخضع للقانون الداخلي.

ويستوي أن يدفع الأجر للراكب بنفسه أو يتولى دفعه نيابة عنه شخص آخر، كما يعد توافر المقابل أو الأجر مسألة واقع يخضع تقديرها لقاضي الموضوع (2).

وخلاصة ما يمكن قوله أنه يخضع لأحكام إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 النقل الجوي التجاري، أي المأجور أو بمقابل أياً كانت صورة المقابل أو قيمته، فإذا تم النقل بدون مقابل أياً كانت طبيعته فإنه لا يعد نقلاً دولياً تجارياً، ومن ثم يخرج عن نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية ويخضع للقانون الداخلي، إلا في حالة الاستثناء الوحيدة الواردة في المادة الأولى في فقرتها الأولى من الاتفاقية (تسري أحكام الاتفاقية على النقل المجاني متى قامت به مؤسسة للنقل الجوي).

**2 - النقل المجاني الخاضع لأحكام الاتفاقية:** الأصل أن النقل الدولي الخاضع لأحكام إتفاقية وارسو 1929 المستحدثة باتفاقية مونتريال 1999 يجب أن يكون بمقابل، لكن الاتفاقية أوردت استثناء على ذلك الأصل في نص المادة الأولى الفقرة الأولى التي قضت بأن تسري أحكام الاتفاقية على النقل المجاني متى قامت به مؤسسة للنقل الجوي.

(1) الحكم الأول: إستئناف غرونوبل بتاريخ 1969/11/26. عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1970، ص: 204، والحكم الثاني: نقض فرنسي بتاريخ 1980/2/5. عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1980، ص: 192. مشار إلى الحكمين في مؤلف إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 125.  
(2) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 125.

غير أن الاتفاقية لم تحدد المقصود بالنقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي، تاركة المسألة لاجتهاد القضاء.

بوجه عام فإن النقل المجاني يتمثل في عمليات النقل التي يقوم بها الناقل دون أن يحصل على أجر نقدي، ولكن قد يحصل الناقل على مقابل غير نقدي كما لو كان للناقل مصلحة في تنفيذ عملية النقل، وهذا ما يطلق عليه "النقل المصلحي" وقد لا يحصل الناقل على أي مقابل على الإطلاق من أي نوع أي مجاملة للغير، وهذا ما يطلق عليه النقل مجاملة<sup>(1)</sup>.

هذا والمقصود بالنقل المجاني الذي يخضع لأحكام إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، هو ذلك النقل الذي تحترف القيام به مؤسسة أو منشأة نقل جوي، ومثال ذلك عمليات النقل التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي إما بغرض الدعاية والإعلان للمنشأة ذاتها، كما هو الحال في نقل فريق رياضي بعد فوزه في مباراة هامة أو نقل شخصية مشهورة في مجال العلم أو الأدب أو الطب، وإما بناء على شرط أدرجته الجهة الإدارية لصالح أحد الأفراد عند منح المؤسسة امتياز النقل<sup>(2)</sup>.

والحكمة من سريان الإتفاقيتين على النقل المجاني الذي تقوم به منشأة النقل تتمثل في:

- توحيد القواعد القانونية التي تحكم مسؤولية مؤسسات النقل، ومن ثم الحيلولة بين هذه المؤسسات والإفلات من الخضوع لأحكام الإتفاقيتين - لا سيما المتعلقة بالمسؤولية - وذلك بالادعاء بأن النقل بالمجان.

- تسهيل مهمة القاضي، حيث يطبق أحكام الإتفاقيتين على النقل الذي تتولاه مؤسسة نقل جوي - بافتراض توافر باقي الشروط - دون بحث ما إذا كانت هذه المؤسسة قد حصلت على المقابل من عدمه.

ونشير أنه ما دمت الإتفاقيتين لم تحدد المقصود بالمنشأة أو مؤسسة النقل الجوية، فإن الرأي الغالب فقها<sup>(3)</sup>، يتجه إلى القول بأن المقصود بمنشأة النقل كل شركة أو مؤسسة في مجال الطيران تحترف عمليات النقل المفتوحة للجمهور أو بالطلب بهدف تحقيق الربح.

ويترتب على ذلك أنه لا تسري أحكام الإتفاقيتين على النقل المجاني الذي يقوم به أحد الأفراد، كما لو اصطحب أحد الأشخاص بعض الأصدقاء على متن طائرته الخاصة في رحلة جوية، وكذلك النقل المجاني الذي تتولاه بعض المؤسسات أو الهيئات التي لا تتخذ

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 298.

(2) صفوت ناجي بنهساوي: المرجع السابق، ص: 41.

(3) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 235.

من عمليات النقل حرفة معتادة لها، كما هو الحال بالنسبة للنقل بطائرات الإنقاذ والإغاثة، أو النقل بطائرات بعض الشركات لموظفيها من مكان العمل إلى محل الإقامة.

ونعلق أخيرا من جهتنا أن فكرة المجانية التي ذكرتها الاتفاقية لا تقوم على اعتبارات الجود والكرم، ذلك أن مؤسسات النقل لا تقوم بعمليات النقل تبرعا أصلا وإنما تحترف القيام بها، وإن قامت بالنقل تبرعا من حيث الظاهر فإنما تقوم به بقصد أغراض تجارية أو مصلحة ومستقبلية وهذا في ذاته من قبيل تحقيق الربح، وعليه فإن قيامها بنقل مجاني لا يكون إلا تحت ستار يخفي في طياته منفعة غير ظاهرة.

### الفرع الثاني: أن يكون النقل دوليا وبالطائرة

إن طبيعة النقل الذي تأخذ به اتفاقية مونتريال 1999 وهو ذات ما تأخذ به إتفاقية وارسو 1929 وهو النقل الدولي أي النقل الذي يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة يطلق عليه بالمعيار أو الشرط الجغرافي، أضف إلى إشتراطها في هذا النقل أن يكون بوسيلة النقل وهي الطائرة. نوضح بالتفصيل المقصود بكل شرط فيما يلي:

### أولا: أن يكون النقل دوليا

لما كان معيار دولية العقد يختلف من عقد إلى آخر فقد إختلف الفقه حول المعيار الواجب إتباعه لتحديد دولية العقد إلى عدة إتجاهات، حيث إستقر الفقه التقليدي على إعتناق المعيار القانوني الذي يعتد بعناصر الرابطة العقدية ومدى تطرق الصفة الأجنبية إلى هذه العناصر كلها أو بعضها، وعلى يذهب جانب من الفقه الحديث إلى إعتناق المعيار الاقتصادي الذي يعبر عن مدى إتصال الرابطة العقدية بمصالح التجارة الدولية، ويفضل إتجاه ثالث الجمع بين كل من المعيار القانوني والمعيار الإقتصادي لدولية العقد، فإذا ثبت الصفة الدولية للعقد فإنه يخضع لقاعدة الاسناد التي تحدد القانون الواجب التطبيق والإختصاص القضائي للعقد<sup>(1)</sup>.

ولما كان الهدف الأساسي من إبرام إتفاقية وارسو وتحديثها بموجب اتفاقية مونتريال 1999 هو توحيد قواعد النقل الجوي تفاديا لصعوبات تحديد القانون الواجب التطبيق، فإنه يكون من المنطقي ألا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية سوى على النقل الجوي الذي يتعدى حدود الدولة الواحدة، وإن تباين الأحكام واختلافها من تشريع إلى آخر كان السبب الجوهرى وراء هذه الاتفاقية.

(1) ماهر محمد حامد: عقود التجارة الدولية وسبل حسم المنازعات الناشئة عنها، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2009، ص: 47.

وإذا كان الوصف الدولي في المفهوم المتعارف عليه. يثبت للنقل إذا تم من دولة إلى دولة أخرى فإن إتفاقية مونتريال 1999 وكذا إتفاقية وارسو 1929، لم تكن لتستطيع أن تأخذ بهذا المعنى عند تحديدها للوصف الدولي للنقل الخاضع لأحكامها مادامت الإتفاقية لا تنطبق إلا على أطرافها، ومن هنا كان للوصف الدولي للنقل هنا معنى خاص<sup>(1)</sup>.

وترتبيا على ذلك فإنه وفقا للفقرة الثانية من المادة الأولى من إتفاقية وارسو 1929 وهو نفس ما يقابلها في إتفاقية مونتريال 1999، أنه لا تنطبق الإتفاقية إلا متى كان النقل الجوي دوليا وفقا للمعنى الخاص الذي تحدده المعاهدة، ويكون النقل الجوي بهذا المعنى دوليا إذا كانت نقطتا القيام والوصول طبقا لاتفاق الطرفين واقعتين إما في إقليم دولتين متعاقدتين وإما في إقليم دولة واحدة طرف في الإتفاقية، مادامت هناك محطة في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى حتى ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة، حيث تتحقق الصورة الأولى في حالة ثنائية الإقليم، وتتحقق الصورة الثانية في حالة وحدة الإقليم، وهو ما يعرف بالشرط الجغرافي وفقا لمفهوم الإتفاقية.

ويقصد بالدولة المتعاقدة في هذا المفهوم كل دولة منضمة إلى الإتفاقية وأعلنت تصديقها عليه وذلك حتى تعلن انسحابها، حيث يترتب على هذا الانسحاب أثره<sup>(2)</sup>.

والمجمع عليه في فقه وقضاء القانون الدولي العام أن التصديق أو الانضمام إجراء لازم لكي تصير الدولة طرفا تعاقديا في إتفاقية دولية ولا يكفي مجرد التوقيع عليها<sup>(3)</sup>.

ومن المستقر عليه أيضا أنه يشترط إلتزام الدولة بالمعاهدة قبولها نهائيا الإلتزام بأحكام المعاهدات، وللقبول وسائل متعددة لعل أهمها عملا إنضمام الدولة إلى المعاهدة أو تصديقها عليها، ويعتبر التصديق إجراء جوهري بمقتضاه تعبر الدولة عن قبولها الرسمي لأحكام المعاهدة التي وقع عليها ممثلها، والحكمة من إشتراط التصديق على هذا النحو هو إعطاء الفرصة لحكومة كل دولة في إعادة النظر في المعاهدة قبل التقيد بها نهائيا<sup>(4)</sup>.

وعليه نلاحظ أن الإتفاقية قد حرصت على بيان المقصود بالصفة الدولية على نحو دقيق حتى لا يكون تحديد هذه الصفة محلا لتفسيرات قضائية متضاربة أو اجتهادات فقهية

---

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 187.  
(2) محمود مختار بريري: قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة 1985، ص: 95، سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 170، كذلك أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 236.  
(3) صفوت ناجي بنهساوي: المرجع السابق، ص: 32.  
(4) لمزيد من التفاصيل أنظر: مصطفى فؤاد: القانون الدولي العام - القاعدة الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر 1997، ص: 272 وما بعدها، كذلك علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة 1993، ص: 539 وما بعدها.

مختلفة كما حدث في شأن تفسير نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن لعام 1924 في مجال نقل البضائع بحراً<sup>(1)</sup>.

وطبق للاتفاقية فإن النقل الجوي تلحقه الصفة الدولية، ويخضع بالتالي لأحكامها في الحالتين التاليتين:

#### أ - الحالة الأولى: النقل بين دولتين كل منها طرف في الاتفاقية.

لكي يعد النقل دولياً في مفهوم الاتفاقية (اتفاقية وارسو 1929 إتفاقية مونتريال 1999) يجب أن يتم بين دولتين كل منها طرف في الاتفاقية بحيث تكون نقطة القيام في إقليم إحدى هاتين الدولتين ونقطة الوصول في إقليم الدولة الأخرى، ولا يهم في ذلك أن تكون الرحلة قد تمت مباشرة على متن طائرة واحدة أو أن يكون الركاب قد استبدلوا طائرة بأخرى لإتمامها، ويستوي الأمر أيضاً ولا تتغير صفة النقل الدولية فيما لو كان هناك من محطات توقف في الطريق أو لم تكن، أو أن تحلق الطائرة في طريقها نحو غايتها فوق إقليم دولة طرف في الاتفاقية أو إقليم دولة غير طرف فيها.

أما النقل الجوي الذي تكون فيه نقطة الوصول في دولة غير طرف في الاتفاقية فإنه لا يكتسب صفة الدولية في مفهوم الاتفاقية حتى ولو وجدت محطات توقف في إقليم دول متعاقدة.

وإن ظل هذا النقل الأخير دولياً بالمعنى الجغرافي، ولكن يختص به القانون الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع، والحكمة من انتزاع الصفة الدولية على النقل في هذه الحالة تبدو واضحة، إذا لا فائدة ترجى من مد نطاق الاتفاقية إلى دول غير ملتزمة بها، فمحاكم هذه الدول قد تمتنع عن تطبيقها<sup>(2)</sup>.

أما إذا كانت إحدى الدولتين مثلاً طرفاً في إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها بروتوكول لاهاي 1955 وكانت الدولة الأخرى طرفاً فقط في الاتفاقية الأصلية دون التعديل بروتوكول لاهاي 1955 فإن النقل يعتبر دولياً في حدود بنود الاتفاقية الأصلية<sup>(3)</sup>.

ويمكن القول أن الاتفاقية قد حددت الصفة الدولية للنقل بنقطة القيام والوصول المتفق عليهما بين الأطراف، فإذا حدث أي عارض مثل سوء الأحوال الجوية أو عطل فني أو تم اختطاف الطائرة أو تم إجبارها على الهبوط بالقوة مما أدى ذلك إلى تغيير مسار الرحلة

(1) رفعت فخري: الوجيز في القانون الجوي - الكتاب الثاني - دار أبو المجد للطباعة بالهرم القاهرة 2010، ص: 45.

(2) علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 94.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 131.

الجوية إلى دولة ليست طرفا في الإتفاقية، أو قد تضطر الطائرة إلى تعديل مسار رحلتها الجوية لسبب أو لآخر كأن تهبط في إقليم الدولة التي أفلعت منها رغم أنه كان من المقرر أن تصل إلى محطة بإقليم دولة أخرى، ففي جميع هذه الأحوال يظل النقل الجوي خاضعا لأحكام الإتفاقية.

ولقد أثير موضوع دولية النقل الجوي ومدى تطبيق إتفاقية وارسو وتعديلاتها بشأن النقل الجوي إلى تايوان (جمهورية الصين الوطنية)، حيث أن تايوان لم تكن جزءا من أرض جمهورية الصين الشعبية التي انضمت إلى الإتفاقية عام 1958 وبروتوكول لاهاي في عام 1978، وكانت تايوان دولة مستقلة ولم توقع على الإتفاقية، وقد تضاربت محاكم الدول في ذلك، بتطبيق إتفاقية وارسو (1).

### ب - الحالة الثانية: النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في الإتفاقية

طالما أن النقل يقع بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة متعاقدة كالنقل بين حلب ودمشق فالأصل أن هذا النقل لا يخضع لأحكام الإتفاقية بل للقانون الداخلي، لكن الإتفاقية خرجت على هذا الأصل واعتبرت النقل المذكور الجاري بين حلب ودمشق نقلا دوليا ويخضع لأحكامها فيما إذا تضمن محطة أخرى أي رسوا في دولة أخرى كأن تكون هذه المحطة بيروت.

والواقع أن ما أقرته إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 لهذه القاعدة قد جاء متلائما مع ما تنشده أو تهدف إليه هذه الإتفاقية، فالإتفاقيتين قد أبرمتا بشأن توحيد قواعد النقل الجوي الدولي حتى تتفادى الجماعة الدولية ما قد يثيره تنفيذ النقل الجوي عندما تتخطى الطائرة الحدود الإقليمية للدولة من تنازع بين القوانين التي قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية، ومما لاشك فيه أن النقل بين نقطتين تقعان داخل إقليم دولة واحدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى فيه ذلك التجاوز للحدود الإقليمية للدولة الواحدة مما يستدعي خضوعه لأحكام الإتفاقية (2).

ويستوي أن تكون المحطة التي ترسو فيها الطائرة في هذا النوع من النقل الخاضع للإتفاقية واقعة في إقليم دولة متعاقدة أو غير متعاقدة، وبالمقابل إن النقل الجاري بين نقطتين في

(1) هذه الأحكام، في إيطاليا: قضية الأخوين مارتينز ضد الخطوط التايلاندية حيث طبقت إتفاقية وارسو 1929 على النقل الجوي للبضائع من عاصمة تايوان إلى روما، وفي ألمانيا عرضت قضية نقل جوي من مدينة دوسلدورف الألمانية إلى تايوان حيث رفضت المحكمة في ألمانيا تطبيق الإتفاقية، على غرار ما إتجهت إليه المحاكم الأمريكية. لمزيد من التفاصيل حول الموضوع أنظر: أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 134 وما بعدها.

(2) علي البارودي، محمد فريد العرنى: المرجع السابق، ص: 494. هاني دويدار(قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 181.

دولة واحدة يظل نقلا داخليا ولا تنطبق عليه أحكام الإتفاقية ولو حلقت الطائرة فوق دولة ثانية متعاقدة دون أن تهبط فيها(1).

وجدير بالذكر أن المقصود بالرسو المنصوص عليه هو المحطة التي يكون من حق الناقل ما إذا كان الرسو لأسباب الهبوط فيها في المرحلة ما بين نقطتي القيام والوصول، ولا يهم فنية كالتزود بالوقود مثلا أو لأسباب تجارية كأخذ أو إنزال ركاب أو شحن أو توزيع بضائع أو بريد.

ويواجه هذا الفرض أي النقل بين نقطتين داخل نفس الإقليم، النقل الجوي الذي يتم على إقليم دولة طرف في الإتفاقية مترامية الأطراف أو تخضع لسيادتها بعض الأراضي خارج الإقليم الأم. ولعل الحكمة من إخضاع هذا النقل لأحكام الإتفاقية إلى ما قد يثيره تنفيذ هذا العقد والذي يشترط فيه تجاوز الطائرة للحدود الإقليمية للدولة من تنازع للقوانين التي قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية، ذلك التنازع الذي ما وضعت الإتفاقية إلا القضاء عليه تحقيقا لإستقرار المراكز القانونية(2).

وقد إنتزعت إنفاقية وارسو 1929 الصفة الدولية للنقل الجوي بغير وجود مثل هذا الرسو الجوي بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لإمارة أو لإنتداب أو لسلطة نفس الطرف السامي المتعاقد، لأنها تشكل إقليما واصلا (وذلك في ذيل الفقرة الثانية من مادتها الأولى)(3).

ويلاحظ أن إتفاقية مونتريال 1999 الجديدة لم تستخدم تعبير إقليم خاضع لسيادة دولة أو لإمارتها أو لإنتدابها أو لسلطانها، وذلك بخلاف إتفاقية وارسو 1929 الأصلية والسبب في ذلك أن الأخيرة هي إتفاقية تم وضعها في وضع كان فيه كثير من الدول لها مستعمرات بعيدة عن الإقليم الأم، أما في الوضع الراهن فإن هذه المستعمرات أصبحت دولا مستقلة فكان لا بد من عدم إستخدام التعبير المشار أعلاه.

---

(1) مثال ذلك النقل بين واشنطن وجينو (Juneau) في ولاية الاسكا الأمريكية، أو النقل بين لندن وبورت ستانلي (port stanly) بجزيرة فولكلاند بالطرف الجنوبي الشرقي لقارة أمريكا الجنوبية - وفي ذلك أنظر:

- Philippe Delebecque: la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien – journal du droit international – avril – mai – juin 2005 – juris classeur paris, p: 266.

(2) أحمد محمود الكندري: المرجع السابق، ص: 42.

(3) لقد حذفت إتفاقية مونتريال 1999 ما نصت عليه هذه الفقرة من إتفاقية وارسو 1929 - لأنها تحديث لأحكامها. بأن لم تعد المستعمرات تطرح إشكالا في وقتنا الحاضر خاصة وإنها تشكل مع الدولة المستعرة إقليما واحدا. ومثال ذلك إقليم النقل من الجزائر إلى تونس سنة 1938، حيث كانت الجزائر مستعمرة في ذلك الوقت وتونس دولة محمية، حيث طبقت المحكمة القانون الفرنسي (cour d'appel d'Alger, 24 dec 1943) أنظر الإجتهاادات القضائية في هذا الإتجاه لدى الدكتور ثروت أنيس الأسبوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه من جامعة القاهرة سنة 1959، ص: 77 وما بعدها.

وتتوقف الصفة الدولية للنقل على إتفاق طرفي العقد، وكذلك على ما إذا كان الأطراف ينظرون إلى النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما على أن عملية النقل واحدة أم عمليات متعددة، نتعرض لذلك تفصيلا فيما يلي:

### **1 - توقف الصفة الدولية للنقل على إتفاق طرفي العقد:**

لا يكفي أن يتم النقل بين دولتين كل منهما طرف في الإتفاقية أو بين نقطتين تقعان في دولة طرف فيها مع وجود محطة توقف على إقليم دولة أخرى لكي يكون هذا النقل دوليا في عرف الإتفاقية، بل يجب أن تكون إرادة الطرفين (الناقل والعميل) قد اتجهت إلى إعتبره كذلك بصرف النظر عما تم تنفيذه في الواقع<sup>(1)</sup>.

وعلى هذا فإنه إذ إنعقدت إرادة الطرفين على أنه تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليمي دولتين متعاقدتين، فإن هذا النقل يبقى دوليا ويخضع بالتالي لأحكام الإتفاقية حتى ولو سقطت الطائرة فوق إقليم دولة القيام، أو لم تتم الرحلة بسبب سوء الأحوال الجوية فتهبط الطائرة في مطار يتواجد في إقليم دولة ثالثة سواء أكانت متعاقدة أم غير متعاقدة. ويبقى الحكم كذلك إذا كان متفقا على أن النقل سيتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة متعاقدة واحدة مع وجود محطة توقف على إقليم دولة أخرى، واضطر الناقل أثناء الرحلة إلى إلغاء محطة التوقف لسبب يتعلق بأمن الرحلة وسلامتها والهبوط مباشرة في مطار الوصول، فهذا النقل سيظل نقلا دوليا خاضعا لأحكام الإتفاقية لأن إرادة الطرفين إتجهت إلى حسبانه كذلك منذ بداية الأمر أما ما تم في الواقع فلا أثر له.

والحكمة من ذلك واضحة تماما، وهي إتاحة الفرصة للراكب أو مرسل البضاعة لمعرفة الأحكام التي تطبق على النقل قبل أن يبدأ مراعاة لمقتضيات الأمن القانوني، وذلك حتى يستطيع أن يقوم بالتأمين على الأضرار التي قد تصيبه أو تصيب البضاعة، وحتى لا يكون هذا النظام الذي سيحكم علاقتهما عرضة للتغيير وفقا لمشيئة القدر<sup>(2)</sup>.

وبخلاف ذلك يبقى النقل داخليا، إذا كان قد أبرم عقد نقل وكانت نقطتا القيام والوصول فيه واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة ولم يتفق المتعاقدان على حصول رسو جوي في إقليم دولة أخرى، حتى ولو طرأت ظروف جوية اضطرت الطائرة على إثرها إلى الهبوط في إقليم دولة أخرى طرف في الاتفاقية فيظل هذا النقل داخليا ولا يخضع لأحكام الاتفاقية.

(1) فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 216.

(2) ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 84.

ولا تأثير لجنسية الطرفين المتعاقدين في تحديد الصفة الدولية لعقد النقل الجوي، فسواء كان الناقل الجوي والمسافر أو الشاحن ينتميان إلى جنسية دولة واحدة أو كانت جنسيتهما مختلفة فالعبرة دائما بما إتفق عليه الطرفان في تحديد لنقطتي القيام والوصول<sup>(1)</sup>.

## 2 - توقف الصفة الدولية على وحدة عملية النقل:

ما دامت إرادة الأطراف هي التي تحدد الصفة الدولية للنقل بمفهوم الاتفاقية، فإن هذه الصفة الدولية تتوقف كذلك على ما إذا كان الأطراف ينظرون إلى النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما على أنه عملية واحدة أم عمليات متعددة.

ومن هنا يثار الإشكال حول مدى خضوع النقل ذهابا وإيابا وكذلك النقل المتتابع والنقل المشترك لأحكام الاتفاقية؟.

أ - **النقل ذهابا وإيابا:** درج العمل على تسمية هذا النقل بالرحلة الدائرية، والمقصود به عندما يتفق أطراف عقد النقل الجوي على الرحلة ذهابا وإيابا من دولة طرف في الإتفاقية إلى دولة ليست طرفا فيها.

فالرأي على أنه يتوجب التحري عن إرادة أطراف العقد فيما إذا كانت قد أنصرفت على تمت الرحلة بموجب عقد إفتراض هذا النقل بمثابة عملية واحدة أو عمليتين منفصلتين فإن واحد أي تذكرة سفر واحدة لرحلتي الذهاب والعودة فالنقل يعد دوليا ويخضع لأحكام الإتفاقية، أما إذا نظم لهذا النقل تذكرتان للسفر منفصلتان إحداهما للذهاب والأخرى للعودة فالنقل لا يخضع لأحكام الإتفاقية، لأن كل رحلة لاتعد نقلا دوليا يقع بين دولتين إحداهما فقط دولة متعاقدة<sup>(2)</sup>، بل يخضع للقانون الوطني الذي تشير بتطبيقه قاعدة الإسناد في قانون المحكمة المعروض عليها النزاع<sup>(3)</sup>.

والقضاء الإنجليزي كان أول من تصدى لهذه المسألة في حكم مشهور لمحكمة الاستئناف " ضد شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية<sup>(4)</sup>، Grein لدى هذا القضاء في قضية "جرين وتتلخص الوقائع في أن السيد "جرين" قامت برحلة على متن إحدى طائرات الشركة المدعى عليها ذهابا وإيابا من لندن إلى بروكسل، وفي رحلة الإياب لقي حتفه بسبب كارثة حدثت للطائرة المقلة له، ورغم أن المملكة البلجيكية لم تكن - وقت رفع دعوى المسؤولية

(1) هاني دويدار(قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 178.

(2) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 130.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 138.

(4) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، الطبعة الأولى 2011، ص: 137 وما بعدها، أنظر في ذلك ما فصلت فيه المحكمة في القضية المشار إليها أعلاه:

على الشركة الناقلة - طرفا ساميا في الإتفاقية، فقد قضت محكمة الإستئناف الإنجليزية بتطبيق إتفاقية وارسو على موضوع النزاع لكون النقل يتمتع بالصفة الدولية في مفهومها، إذا أن طرفي النزاع قد نظرا إلى هذا النقل على أنه عملية واحدة كانت نقطتا القيام والوصول فيه واقعتين في دولة طرف في الإتفاقية ونقطة الرسو في دولة أخرى.

ويستعين القضاء في الإستدلال على نية المتعاقدين ببعض القرائن كانخفاض ثمن تذكرة الذهاب والإياب عن الثمن المفروض أن يدفعه المسافر فيما لو كان النقل رحلتين منفصلتين لكل منهما تذكرته الخاصة أو كالذهاب والإياب على نفس الطائرة. وعلى العكس قضى بأنه إذا كان العقد الأصلي يشمل رحلتي الذهاب والإياب ولكن المسافر استخرج لاحقا تذكرة للعودة يختلف مسارها عن التذكرة الأصلية فإن رحلة الإياب تعتبر منفصلة عن رحلة الذهاب<sup>(1)</sup>.

ويمكن لنا القول أخيرا أنه يبدو غامضا موقف إتفاقية مونتريال 1999 الجديدة بشأن إكساب النقل ذهابا وإيابا بالصفة الدولية لأنها لم تنص للمقصود بنقطة المغادرة ونقطة المقصد النهائي بما لهذا التحديد من أهمية في تفسير صفة النقل هل هو دولي أم داخلي؟ وهو ما يؤسف له على الرغم من تحديث إتفاقية وارسو 1929 بموجب إتفاقية مونتريال 1999 بعد سبعين عاما.

**ب - النقل المتتابع:** هو النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين على التتابع وعلى خطوط جوية مختلفة وعلى متن طائرات عديدة، فالرأي أن شكل الإتفاق على هذا النقل أو طريقة تنفيذه لا يؤثر أي منهما في الموضوع.

فهو النقل الذي ينفذ بواسطة أكثر من ناقل ويعتبر المتعاقدان تلك العملية عبارة عن عملية نقل واحدة.

وقد قررت إتفاقية مونتريال 1999 في مادتها الأولى الفقرة الثالثة والمطابقة لما ورد في إتفاقية وارسو (المادة (1) فقرة (3)) سريان أحكامها على النقل الجوي المتتابع أي الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه عدة ناقلين على طائراتهم بالتتابع وذلك بتوفر عنصرين، **الأول:** كون النقل دوليا بمفهوم الإتفاقية سواء تم في صورة عقد واحد أو عقود متعددة، **الثاني:** يتمثل في اتجاه إرادة المتعاقدين إلى اعتبار عمليات النقل المتتابعة التي تولها عدة ناقلين عملية نقل واحدة.

(1) محمد السيد الفقي، محمد فريد العربي: المرجع السابق، ص: 139.

والمهم هو معرفة طبيعة النقل الجوي هل هو نقلا دوليا أو داخليا حالة وقوع حادث، فإذا قام مسافر برحلة من إنجلترا إلى بوسطن في الولايات المتحدة مثلا وبعد ذلك أخذ رحلة داخلية من بوسطن إلى كاليفورنيا، فإن هذا الجزء من الرحلة الذي يعد نقلا جويا داخليا في الولايات المتحدة يكون خاضعا لأحكام إتفاقية مونتريال 1999 إذا كان هناك إتفاق بين الراكب والناقل على أن الرحلة من إنجلترا إلى كاليفورنيا عن طريق بوسطن عبارة عن رحلة واحدة لكن يقوم بتنفيذها أكثر من ناقل، أي هنا يعتبر ذلك النقل الداخلي نقلا جويا دوليا وأنه يخضع للإتفاقيات الدولية بشأن مسؤولية الناقل الجوي حتى لو كان داخل الدولة.

وبالرجوع إلى أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة، نجد أن هناك بعض ركاب تلك الطائرات الذين لقوا حتفهم في ذلك الحادث الإرهابي كانوا قادمين إلى الولايات المتحدة من الخارج (ونظرا لوجود إتفاق بين أولئك الركاب والناقلين على أن الرحلات التي أقلتهم من بلدانهم إلى وجهتهم النهائية عبارة عن رحلة واحدة لكن يقوم بتنفيذها أكثر من ناقل)، لذلك كان النقل الداخلي بالنسبة لهم يعتبر إمتدادا للنقل الدولي أي أنه نقل متتابع وبذلك تم إعتبارهم ركاب دوليين تنطبق بشأنهم أحكام مسؤولية الناقل وفقا لإتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، رغم وقوع الحادث أثناء رحلة داخلية<sup>(1)</sup>.

لذلك قبل أن نضرب مثلا يمكن القول أنه يقصد بالنقل المتتابع هو النقل الذي يتولاه عدة ناقلين جويين أو يتم على خطوط جوية مختلفة، كأن يتوجه شخص إلى الخطوط الجوية الجزائرية من أجل سفره من الجزائر إلى برلين، وتم الإتفاق معها على أن تتولى هذه الخطوط نقله من الجزائر إلى باريس وتتولى الخطوط الجوية الفرنسية نقله من باريس إلى فرانكفورت، ثم تقوم أخيرا طائرة تابعة لخطوط (لوفتها نزا الألمانية) نقله من فرانكفورت إلى برلين، ووقع حادث أثناء عملية النقل الأخيرة نتج عنها ضرر بدني لذلك المسافر، فإن النقل يعد عملية واحدة ما دامت إرادة الأطراف قد اتجهت إلى حسبانه كذلك، ويخضع بالتالي لأحكام الإتفاقية على الرغم من كون رحلة فرانكفورت - برلين التي وقع خلالها الحادث تمت كلها داخل الأرض الألمانية.

بيد أن الصعوبة في هذا النوع من النقل تثار فيما يتعلق بالكشف عن الإرادة المشتركة للمتعاقدين وما إذا كانت قد اتجهت إلى اعتبار عملية النقل المتتابعة عملية واحدة من عدمه؟.

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 241.

فلا شك أنه إذا ما عبر أطراف العقد صراحة في اعتبار النقل المتتابع عملية نقل واحدة أو أبرم الإتفاق لتنفيذ الرحلة كاملة بمقتضى عقد واحد فإنه لا محل لهذه الصعوبة، غير أنها تكمن في حالة ما إذا نفذت عملية النقل بسلسلة عقود مختلفة ومستقلة.

اتجه البعض إلى ضرورة الإتفاق مقدما عند إبرام العقد على أن يتولى النقل أكثر من ناقل حتى يمكن القول بانصراف الإرادة إلى اعتبار النقل عملية نقل واحدة، بينما اقترح البعض الآخر من الفقهاء بعض الضوابط للكشف على النية المشتركة للمتعاقدين كإعطاء السلطة للقاضي في الرجوع إلى القواعد العامة في القانون الوطني للكشف عن هذه النية أو الرجوع إلى المعاملات السابقة بين المتعاقدين وطبيعته العلاقة بين الناقل الأول وغيره من الناقلين اللاحقين<sup>(1)</sup>.

غير أن الرأي الراجع فقها<sup>(2)</sup>، وحسبما ذهب إليه القضاء أنه يجب البحث في كل حالة على حدة من خلال الوقائع التي تثيرها والظروف المحيطة بها لإستخلاص ما اتجهت إليه إرادة المتعاقدين في اعتبار النقل المتتابع بمثابة عملية نقل واحدة من عدمه.

**ج - النقل المشترك:** إن النقل المشترك مثل النقل متعدد الوسائط يتم بواسطة عدة ناقلين يخضع إثنين منهم على الأقل لنظم قانونية مختلفة<sup>(3)</sup>.

فهو النقل الذي يتم تنفيذه بواسطة أكثر من أداة للنقل، وفي تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي نعني بالنقل المشترك النقل الذي ينفذ جزء منه بطريق الجو وجزء منه بأية وسيلة نقل أخرى<sup>(4)</sup>.

تنص المادة (31) فقرة (1) من إتفاقية وارسو 1929 "في حالة النقل المشترك الذي ينفذ جزئيا بطريق الجو وجزئيا بأية وسيلة نقل أخرى، لا تنطبق نصوص هذه الإتفاقية إلا على النقل الجوي إذا توافرت فيه شروط المادة الأولى".

وفي نفس السياق تنص المادة (38) فقرة (1) من إتفاقية مونتريال 1999 "في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأي وسيلة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الإتفاقية ... على أن النقل الجوي فقط أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة الأولى".

(1) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 322.

(2) رفعت فخري: المرجع السابق، ص: 69، كذلك هاني دويدار(قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 183.

(3) سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص: 10.

(4) ومثاله النقل بالطائرة والسفينة أو بواسطة القطار والطائرة أو بواسطة الطائرة والسفينة والقطار والسيارة.

ينتج عن هذا النصين أن النقل الجوي الذي يخضع للإتفاقيتين لا تنطبق عليه نصوص أي إتفاقية أخرى، وبذلك نرى أن وحدة النقل المتعدد الوسائط لا يمكن أن تتحقق طالما إحتوى هذا النقل على مرحلة جوية<sup>(1)</sup>.

لذلك يجب عند النظر في الصفة الدولية للنقل المشترك إلى فصل كل جزء من الرحلة على إفراد، ومن ثم إخضاعه للنظام القانوني الذي يسري عليه تبعا لأداة النقل المستخدمة، فالرحلة البرية تطبق عليها أحكام النقل البري، وكذلك النقل البحري يطبق عليه أحكام القانون البحري، أما بالنسبة للجزء من النقل الذي نفذ بالطائرة فيطبق عليه أحكام الإتفاقيتين إلا على النقل الجوي الذي تتوافر فيه الشروط الواردة بالمادة الأولى في كل من الإتفاقيتين.

ويستوي الحال في ذلك أن يتخذ النقل المشترك أو المختلط صورة عقد واحد أو عقود متعددة منفصلة ولو كان المتعاقدان ينظران إلى أجزاء الرحلة على أنها عملية واحدة، والواسطة بين مرحلة النقل الجوي ومراحل النقل الأخرى التي تسبقه أو تليه والتي تم تنفيذها بوسائط نقل أخرى يتم تعريفها في المادة 4/18 من إتفاقية وارسو وهي المادة 4/18 من إتفاقية مونتريال 1999<sup>(2)</sup>.

ويلاحظ أنه لو كان النقل المختلط داخليا، بأن كان في جزء منه يتم بطريق الجو وفي جزء آخر يتم بطريق البر كالسكك الحديدية فإن النقل كله يخضع لقواعد واحدة وهي قواعد القانون الداخلي ما لم يكن المشرع الداخلي يفرد لكلا النوعين من النقل قواعد مختلفة، عندئذ يخضع كل نوع لقواعد القانون الوطني التي تنظمه<sup>(3)</sup>.

ونستطيع أن نضرب مثالا بناء على ما تقدم، إذا ما إتفق مسافر مع شركة الخطوط الجوية الجزائرية على السفر من الجزائر إلى قبرص، على أن تتولى الشركة نقله من دبي إلى بيروت على إحدى طائراتها، وعلى أن يتم النقل من بيروت إلى قبرص بطريق البحر، ووقع حادث للطائرة أثناء الرحلة.

فيتعين هنا على القاضي عند تحديد مدى سريان إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها أو إتفاقية مونتريال 1999 على النزاع، أن ينظر إلى جزء الرحلة الذي اتفق على تنفيذه بالطائرة فقط أي الرحلة من الجزائر إلى بيروت، فإذا كانت دولة الجزائر وجمهورية لبنان عضوين في

(1) سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص: 103.

(2) تنص المادة 4/18 من إتفاقية مونتريال 1999: لا يشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار، غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى فيفترض أن الضرر قد نجم عن حادث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

(3) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 195.

اتفاقية مونتريال 1999 قضى بسريان الاتفاقية باعتبار أن النقل قد تم بين دوليتين متعاقدتين وفقا للمادة (1) فقرة (3) من الإتفاقية<sup>(1)</sup>.

وخلاصة ماسبق أن الإتفاقيتين قد وضعت مبدأ عدم تطبيق نصوصها على أي مرحلة من مراحل النقل التي تمت خارج المطار أي إكتفت بسريان أحكامها على مرحلة النقل الجوي ولو إقترن بوسائط نقل أخرى، وقد قضت بذلك محكمة النقض الفرنسية<sup>(2)</sup>.

### ثانياً: أن يكون النقل بطائرة

إنه من الأمر المنطقي بأن تشترط إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 أن يتم النقل بواسطة طائرة، وما دامت الإتفاقيتين وضعت من أجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي فهي موضوع أساسا للنقل الجوي ولا تمتد أحكامها لتغطية أنواع النقل الأخرى برية كانت أم بحرية أو نهريّة.

ونستطيع أن نفهم ذلك من خلال ما نصت عليه الإتفاقيتين مثلا ما جاء في المادة (18) فقرة (3) والمادة (31) فقرة (1) من اتفاقية وارسو<sup>(3)</sup>.

وعلى الرغم من اشتراط تنفيذ النقل الجوي بطائرة لكن الاتفاقية لم توضح المقصود بالطائرة<sup>(4)</sup>، ومن ثم يجب الرجوع إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع، فلو عرض النزاع على القاضي الجزائري مثلا تعني الرجوع إلى تعريف الطائرة المذكور في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 في المادة الثانية منه حيث نصت على أنها "كل آلة تستطيع الإرتفاع في الجو والتماسك والإنتقال بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض".

ويقابل هذا التعريف ما نص عليه قانون الطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة حيث عرف الطائرة على أنها "أي آلة باستطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكس على سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد ذات الأجنحة الذاتية والمتحركة وما إلى ذلك متى كانت مخصصة لأغراض المدينة<sup>(5)</sup>".

(1) أنظر جدول الدول المنظمة إلى إتفاقية مونتريال 1999 في الملحق الأول من هذا البحث.

(2) في قضية تتلخص في قبول الناقل الجوي بعد تنفيذه للنقل الجوي أن ينقل البضائع بطريق البر إلى محل إقامة المرسل إليه، وثبت فيما بعد أن التلف الموجودة في البضائع قد حدث أثناء الرحلة البرية فاعتبرت محكمة النقض أن هذه المرحلة لا تخضع للإتفاقية وارسو ولكن لنصوص قانون التجارة المتعلقة بالوكالة بالعمولة للنقل لأن الناقل بقبوله تنفيذ النقل البري قد تحول إلى وكيل بالعمولة للنقل. أنظر في ذلك سوزان على حسن: المرجع السابق، ص: 104.

(3) لقد تم استعراض النصين في العنصر السابق عند الحديث عن النقل المشترك أو المختلط.

(4) Georgette Miller: op. cit; p. 15.

(5) قانون رقم (20) لسنة 1991 يتعلق بالطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة.

وهذا التعريف يطابق تماما تعريف الطائرة كما أورده المادة (1) فقرة (7) من القانون المصري رقم (28) لسنة 1981 بشأن الطيران المدني<sup>(1)</sup>.

غير أن التعريف الرائد فقها أن "الطائرات هي الأجهزة التي ترتفع وتسير في الهواء بقوة آلية محركا اعتمادا على رد فعل الهواء والتي تستخدم في نقل الأشخاص والأموال عبر الجو"<sup>(2)</sup>.

وقد وضعت إتفاقية شيكاغو 1944 المتعلقة بسيادة الدولة على فضاءها الجوي تعريف للطائرة بأنها: "أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء باستثناء رد فعل الهواء الناتج من إحتكاكه بسطح الأرض وذلك طبقا للملحق السابع والخاص بجنسية الطائرة وعلامات التسجيل"<sup>3</sup>

ومن خلال التعاريف السابقة يتبين أن هناك شرطين ينبغي توافرها لاعتبار المركبة طائرة، الأول: أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الرئيسي لبقاء الآلة في الجو، لذلك لا يمكن وصف المركبة بالطائرة إذا كان رد فعل الهواء عاملا ثانويا لبقاء تلك المركبة في الجو مثال ذلك مركبات الفضاء، أما الشرط الثاني فهو ألا يكون رد فعل الهواء منعكسا من السطح سطح اليابسة أو سطح الماء.

وانطلاقا من ذلك تخرج المركبات ذات الوسائد الهوائية وتسمى "الهوفر كرافت" أو المركبة الزاحفة من عداد الطائرات لأن ارتفاعها أثناء سيرها بسببه رد فعل الهواء الذي تدفعه من محركاتها رأسيا على سطح الأرض<sup>(4)</sup>.

ونشير أن تعريف منظمة الطيران المدني - الإيكاو - للطائرة تجعل من الطائرات العمودية (الهليكوبتر) ضمن الطائرات التي تغطيها الإتفاقية<sup>(5)</sup>.

ونخلص إلى أنه لا توجد مشكلة في فهم عبارة (طائرة) ذلك أن أي آلة معدة قادرة على التحليق في الجو تعتبر طائرة.

وفي إنجلترا نجد أن نقل الركاب والأمتعة على متن "الهوفر كرافت" تشمله الإتفاقية لأنها تخضع لقانون النقل الجوي لسنة 1961 الذي يأخذ باتفاقية وارسو وتعديلاتها، وعليه يمكن القول أن المملكة المتحدة تعتبر الدولة الوحيدة التي تبنت تشريعا خاصا "للهور كرافت"،

(1) أنظر: مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 292.

(2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 151.

(3) محمد نصر القطري: المرجع السابق، ص: 14.

(4) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 123.

(5) Lawrence: goldhires op: cit; p. 11.

وبذلك فإنه يمكن النظر في القانون الإنجليزي في إطار تنازع القوانين في حالة النقل الدولي بواسطة الهوفر كرافت للركاب والأمتعة<sup>(1)</sup>.

ولتحديد المقصود بالطائرة جانب كبير من الأهمية بالنسبة لأطراف عقد النقل فيما يتعلق بتحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق من جهة، ومن جهة أخرى فقد يكون لأطراف عقد النقل مصلحة أكيدة في التمسك بإخفاء وصف الطائرة على أداة النقل أو في نفيه عنها، فيزعم الناقل مثلا أن أداة النقل طائرة حتى يستفيد من قواعد درء المسؤولية وتحديد التعويض المنصوص عليه في الإتفاقية، بينما يدعي المسافر انتفاء هذا الوصف عن تلك الأداة ليخرج النقل عن نطاق تطبيق الإتفاقية بهدف تطبيق قانون وطني يمنع شروط تحديد التعويض<sup>(2)</sup>.

ومن جهتنا نستطيع القول بناء على ما تقدم أنه لا يخضع لاتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها واتفاقية مونتريال 1999 النزاع الذي يعرض على القاضي الجزائري مثلا والمتعلق بالنقل الذي يتم بواسطة المركبات الزاحفة أو ذات الوسادة الهوائية لأنه ليس نقلا جويا لانتهاء وصف الطائرة عن الوسيلة المستعملة في تنفيذه.

### **المطلب الثاني: النقل الجوي غير الخاضع لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999**

تقدم معنا أن من شروط إنطباق أحكام إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وإتفاقية مونتريال 1999 على النقل الجوي هو أن يكون هذا النقل دوليا وتجاريا، وبذلك يخرج عن نطاق تطبيق الإتفاقيتين النقل الداخلي والنقل المجاني الذي لا يباشره شخص على سبيل الإحتراف وكذلك النقل الدولي بغير مفهوم الإتفاقية.

وهذه الحالات من النقل تخضع إما للقانون الداخلي أو القانون الوطني الواجب التطبيق وفقا لقاعدة الإسناد الوطنية<sup>(3)</sup>، فهناك بعض التشريعات الداخلية في بعض الدول قد أخضعت بقواعد إسناد النقل الداخلي للأحكام الموضوعية لإتفاقية وارسو 1929 وخاصة تلك التي تتعلق بقواعد مسؤولية الناقل الجوي كالتشريع البلجيكي الصادر سنة 1936 والتشريع الفرنسي رقم 259/57 الصادر عام 1957، والسبب في ذلك محاولة توحيد القواعد القانونية وعدم اختلافها بين المعاهدة والقانون الداخلي تجنباً للازدواج<sup>(4)</sup>.

(1) Georgette Miller: op. Cit; p. 17.

(2) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 121.

(3) المرجع نفسه، ص: 150.

(4) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 54.

لذلك استثنت الاتفاقيتين لاعتبارات معينة رغم توفر شروط انطباقها سالفه البيان بعض أنواع النقل الجوي من نطاق تطبيقها، هذه الأنواع هي:

- النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها.

- النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية.

- النقل الجوي الدولي على سبيل التجربة.

- النقل في ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي.

ونشير أن المادة (16) من بروتوكول لاهاي لعام 1955 قد أسقطت صراحة الإستثنائين الأخيرين، وبالتالي صار النقل على سبيل التجارب الأولى والنقل في ظروف غير عادية خاضعين لأحكام إتفاقية وارسو، وهناك من الدول من إنضمت إلى إتفاقية وارسو وهناك من الدول من انضمت إلى إتفاقية وارسو ولم تنضم إلى بروتوكول لاهاي المعدل لها ولذلك تظل هاتان الحالتان خارجتين عن نطاق تطبيق أحكام الإتفاقية بالنسبة لها.

هذا وقد تبنت إتفاقية مونتريال 1999 نهج نظام وارسو فقامت هي الأخرى باستبعاد أنواع النقل الجوي - المشار إليها أعلاه - من نطاق تطبيقها.

وبناء على ذلك سوف نتناول النقل الجوي غير الخاضع لنطاق تطبيق إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 في فرعين، نتناول في الأول النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها ونقل الرسائل والطرود البريدية، ونتناول في الفرع الثاني النقل الجوي الدولي على سبيل التجربة والنقل في ظروف غير عادية.

### **الفرع الأول: النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها ونقل البريد**

يستثنى من نطاق تطبيق إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها ومونتريال 1999 النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة بنفسها متى ورد تحفظ بذلك، وكذلك النقل الجوي الدولي للمواد البريدية بإعتبار أن البريد مرفق تسيره الدولة، نقوم بتوضيح هذه المسائل كما سيأتي.

### **أولاً: النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها**

لا يقتصر القيام بعمليات النقل الجوية على الأفراد أو الشركات الخاصة وإنما قد تقوم به أيضا الدولة، ولما كان المقصود من إبرام إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي فإن هذه الغاية قد لا تتحقق إذا ما طبقت القواعد الموحدة على الأفراد والشركات الخاصة دون الدولة.

ومن جهة أخرى، قد ترى إحدى الدول - لا سيما التي تتولى بنفسها عمليات النقل - أن مصلحتها تقتضي تنظيم عمليات النقل وإخضاعها لنظام قانوني خاص، ومن ثم فالقول بخضوع عمليات النقل التي تقوم بها الدولة لأحكام الاتفاقية قد يؤدي إلى عرقلة انضمام الدول إلى الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

ولهذا فمن أجل المحافظة على توحيد النظام القانوني الذي يسري على النقل أيا كانت صفة القائم به ومنعاً لازدواج النظام القانوني من جانب، ومحاولة انضمام أكبر عدد ممكن من الدول إلى الاتفاقية من جانب آخر، فقد وضعت اتفاقية وارسو 1929 (المادة (2) فقرة (1)) وكذلك اتفاقية مونتريال 1999 (في المادة (2) فقرة (1)) القاعدة العامة وهي خضوع النقل الجوي الدولي لأحكام الاتفاقية، بصرف النظر عن صفة القائم به سواء كان فرداً أو شركة أو أحد أشخاص القانون العام.

وفي ذلك نصت المادة (2) فقرة (1) من اتفاقية وارسو: "تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتولاها الدولة أو الأشخاص القانونية الأخرى في عرف القانون العام في الأحوال المنصوص عليها في المادة الأولى" ويقابلها نص مشابه في المادة (2) فقرة (1) من اتفاقية مونتريال 1999 حيث تنص على أنه: "تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة (1)", أي أن يكون النقل دولياً وبمقابل.

إن القاعدة العامة المنصوص عليها في الاتفاقيتين وهي خضوع النقل الجوي الدولي لأحكام الاتفاقية بصرف النظر عن صفة القائم به ليست مطلقة ويرد عليها إستثناء في الحالتين التاليتين:

أ - **الحالة الأولى:** إذا احتفظت الدولة عند التصديق أو الانضمام إلى الاتفاقية بحقها في عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة، أو مستعمراتها أو محمياتها أو الأقاليم تحت انتدابها أو أي إقليم خاضع لسيادتها أو إمارتها أو سلطتها.

فالأصل أن تطبق اتفاقية وارسو على النقل الذي تقوم به الدولة والاستثناء هو ما يرد من تحفظ حيث نص البروتوكول الإضافي للاتفاقية على أنه "للأطراف السامية المتعاقدة أن تحتفظ بالحق في الإعلان عند التصديق على أو الانضمام إلى الاتفاقية، عن أن المادة الثانية فقرة أولى منها لا تنطبق على النقل الجوي الذي تتولاه الدولة مباشرة أو مستعمراتها أو

(1) ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 86.

محمياتها أو الأقاليم الواقعة تحت إندابها أو أي إقليم آخر تحت سيادتها أو إمارتها أو سلطتها".

والملاحظ أن هذا النص يخرج عن نطاق الاتفاقية بالرغم من توافر شروط إنطباقها عليه النقل الذي يتولاه شخص واحد فقط من أشخاص القانون العام (الدولة) شريطة أن تباشره بنفسها، لذلك فهو لا يستثني من مجال تطبيق أحكام الاتفاقية النقل الذي يقوم به أشخاص القانون العام لحساب الدولة أو الذي تباشره شركات النقل الجوي الوطنية لحساب الدولة، ذلك أن الاستثناء مرصود للنقل الجوي الدولي الذي تقوم به الدولة بنفسها فقط لذلك يجب ألا يتوسع تفسيره.

ولقد استخدمت بعض الدول هذا التحفظ مثل كندا وأستراليا وفرنسا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية<sup>(1)</sup>. استنادا إلى اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها.

ومع ذلك لا توجد أحكام أصدرتها محاكم تلك الدول يمكن الاستناد إليها بحيث تستبعد تطبيق الاتفاقية تنفيذا لهذا الإعلان، بل على العكس من ذلك تماما حيث قضت المحاكم الأمريكية بتطبيق الاتفاقية على قضية تذكرة إتبعها الجيش الأمريكي لمطربة للقيام بزيارة " حيث V. Ross- pan American Airways القوات الأمريكية في أوروبا وهي قضية " تم لإقرار أن ذلك النقل لم تتولاه الدولة (الولايات المتحدة) عندما تم إرسال مطربة على نفقة الحكومة على متن إحدى طائرات المدعى عليه لإقامة حفلة غنائية وعروض ترفيهية للقوات الأمريكية في أوروبا (جبهة القتال)، ذلك أنه حتى ولو أن الجيش الأمريكي قد إشتري تذكرة المستأنف إلا أن نقلها كان بواسطة طائرة مملوكة ويتم تشغيلها والتحكم فيها من قبل المدعي عليه<sup>(2)</sup>.

وفي قضيتين تاليتين لتلك القضية تم التوصل إلى نتيجة مشابهة، حيث أن حكومة الولايات المتحدة قد استأجرت طائرات يتم تشغيلها بواسطة المدعي عليه (الحكومة) لنقل عسكريين وعتاد صربي إلى الفيتنام، لذلك فإن المحاكم الأمريكية قضت بأن ذلك النقل لم تتولاه الدولة (الولايات المتحدة) حتى ولو تم لصالحها، لأن الطائرات كانت مملوكة ويتم تشغيلها (3) flying tigre والتحكم فيها من قبل المدعي عليه )

(1) Georgette Miller: op. cit; p. 23.

(2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 164.

(3) المرجع نفسه، ص: 164

والملاحظ على الحكيمين السابقين الذين أصدرتهما المحاكم الأمريكية أنها طبقت أحكام الاتفاقية في حين كان لزاما عليها إستبعاد تطبيقها تنفيذا للإعلان الذي أورده البروتوكول الإضافي للاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الذي تباشره الدولة حسب ما تقدم بنا من توضيح.

**ب - الحالة الثانية:** إذا أعلنت الدولة - في أي وقت - بموجب إخطار إلى جهة الإيداع عن رغبتها في عدم تطبيق الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 على نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة، الذي يتم لحساب سلطاتها العسكرية على متن طائرة مسجلة في هذه الدولة وهو ما قضت به المادة (26) من بروتوكول لاهاي.

وقد أكدت على ذلك إتفاقية مونتريال 1999 صراحة في المادة (57) منها<sup>(1)</sup> حيث أجازت للدول الأطراف أن تبدي رغبتها في أي وقت بعدم خضوع النقل الجوي الذي تقوم به بوصفها دولة ذات سيادة لأحكام الاتفاقية وذلك بموجب إخطار موجه إلى جهة الإيداع<sup>(2)</sup> وبموجب هذا الإخطار تعلن فيه الدولة أن النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها من حيث كونها دولة ذات سيادة لا يخضع لأحكام الإتفاقية<sup>(3)</sup>.

وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة (57) من إتفاقية مونتريال 1999، نرى أنه يجوز للدول الأطراف أن تعلن جهة الإيداع بعدم خضوع نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدول أو مستأجرة بواسطتها لأحكام الاتفاقية بشرط أن تكون هذه الدول قد حجزت الحمولة الكلية للطائرة محل النقل بواسطة سلطاتها أو بالنيابة عنها، وهذا يعني أنه لكي تستطيع تلك الدول ألا تخضع مثل هذا النقل لأحكام الاتفاقية فيتعين عليها أن تحجز حمولة الطائرة بالكامل وليس جزءا من الحمولة ذلك حتى يكون جميع الشاحنين والركاب على متن رحلة واحدة في نفس المركز القانوني.

ومما تجدر الإشارة إليه أنه قد ترتب على إستخدام الدول للطائرات المدنية في مهام عسكرية تزايد أعمال العنف والعمليات الإرهابية ضد أمن وسلامة الطيران المدني، فقد أورد التقرير المقدم من لجنة مكافحة الإرهاب إلى منظمة الأمم المتحدة العديد من الحالات،

(1) إتفاقية مونتريال 1999 في المادة (57) - التحفظات - تنص: "لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية، إلا أنه يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب إخطار موجه إلى جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على: أ - النقل الجوي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

ب - نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها.

(2) المقصود بجهة الإيداع منظمة الطيران المدني الدولي ومقرها بمدينة مونتريال - كندا -

(3) أنظر تقرير منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص التحفظ الذي أبدته كندا: [www.icao.com](http://www.icao.com)

وذلك بتاريخ 10 مارس 2005.

ومن هذه الحالات على سبيل المثال إسقاط الطائرة المدنية الجزائرية في 3ماي 1982 التي استخدمت في نقل لجنة عسكرية للوساطة في الحرب العراقية الإيرانية نتيجة قصفها من قبل طائرتين عسكريتين مجهولتي الجنسية<sup>(1)</sup>.

ومن ذلك أيضا تعرض الطائرة المدنية التابعة لشركة مصر للطيران المتجهة من القاهرة إلى تونس للإختطاف من قبل الطائرات الأمريكية ومن ثم إجبارها على الهبوط في قاعدة عسكرية أمريكية بجزيرة صقيلية بحجة قيام هذه الطائرة بنقل مختطفي السفينة الإيطالية (أكيلولور) في 10 أكتوبر سنة 1985 باعتبار أن هؤلاء من العسكريين<sup>(2)</sup>.

### ثانيا: نقل البريد

المقصود بنقل البريد النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية حيث استتنت اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 هذا النقل من نطاق تطبيقها.

وفي ذلك قضت المادة (2) فقرة (2) من اتفاقية وارسو على أنه "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تحكمها المعاهدات الدولية للبريد".

وقد عدل هذا النص بروتوكول لاهاي لعام 1955 ليكون كالتالي: "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل الرسائل والطرود البريدية".

ويلاحظ أن هذا التعديل قد توسع في هذا الاستثناء حيث أخرج كل عمليات النقل الخاصة بالرسائل والطرود البريدية من نطاق تطبيق الاتفاقية سواء كانت خاضعة لإتفاقيات الدولة للبريد أم لا، والحكمة من وراء هذا التوسع تكمن في إستبعاد أي رجوع للمرسل أو المرسل إليه على الناقل لانتقاء الصلة بينهما وبينه واعتبارهما من الغير بالنسبة لعقد النقل المبرم بين هيئة البريد والناقل، فلا يكون بذلك للمرسل أو المرسل إليه رجوع إلا على هيئة البريد وحدها.

على أن هناك ما يعرف بتأمين إرساليات البريد، حيث لا توجد شروط نمطية لتأمين إرساليات البريد لكن في الواقع توجد مجموعة شروط سوقية تستخدم في تأمين إرساليات البريد من خلال إبرام عقود مع هيئات البريد أو شركات نقل البريد الدولية، والسبب هو أنه

(1) يحي أحمد البنا: أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1993، ص: 57.

(2) مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 328.

في حالة نقل إرساليات البريد تكون هناك بعض المشكلات المتعلقة بعملية النقل تختلف عن حالة البضائع الأخرى<sup>(1)</sup>.

وكذلك تأكد إستبعاد هذا النقل من نطاق الاتفاقية بموجب بروتوكول مونتريال الرابع 1975 على أن مسؤولية الناقل تكون فقط في مواجهة سلطات البريد وليس في مواجهة أطراف أخرى كالمرسل.

وقد قامت اتفاقية مونتريال 1999 الجديدة بتبني النهج نفسه في نظام وارسو بالنسبة لنقل المواد البريدية، فنصت المادة (2) فقرة (2) من الاتفاقية على أنه: "عند نقل المواد البريدية يكون الناقل مسؤولاً فقط اتجاه إدارة البريد المختصة طبقاً للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد".

مما تقدم نلاحظ أن استثناء نقل الرسائل والطرود البريدية من أحكام إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 - بعد استثناء منطقياً - وذلك لسبب وجود الاتفاقية الدولية للبريد<sup>(2)</sup>، والتي نظمت أحكام نقل البريد تنظيمياً كافياً وموحداً يتناسب وطبيعة انتظام وأهمية هذا النوع من النقل الجوي.

والحكمة من الاستثناء واضحة تتمثل في تفادي ما قد يحدث من تنازع بين قواعد الإتفاقيتين والاتفاقية الدولية التي تنظم نقل البريد.

ومن ذلك يطرح السؤال: هل أن مرسل البريد أو الطرود البريدية الذي تعرض لأضرار أصابت الشحنة المرسله يستطيع دائماً أن يقيم دعوى على الناقل الجوي استناداً إلى القانون فقرة (2) في كل من (2) العام للنقل؟ والجواب يكون بالنفي<sup>(3)</sup>، وذلك طبقاً للمادة الإتفاقيتين.

### الفرع الثاني: النقل الجوي الدولي التجريبي والنقل الاستثنائي

يقصد بالنقل الجوي الدولي التجريبي النقل الجوي الذي يتم على سبيل التجربة من أجل إكتشاف خطوط جوية منتظمة، ويقصد بالنقل الاستثنائي النقل الجوي الذي يتم في ظروف

(1) طارق جمعة سيف: تأمين النقل الدولي البحري - الجوي - البري - النهري -، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، طبعة 2007، ص: 352.

(2) يقصد بها الإتفاقيات الدولية للبريد الموقعة في القاهرة سنة 1924، والقواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد حيث يعتبر هذا الاتحاد منذ عام 1947، إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة ومقره حالياً مدينة "برن" عاصمة الاتحاد السويسري، ويقوم بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي "I.A.T.A" بتنظيم نقل الرسائل والطرود البريدية.

(3) Lawrence Godhirsh: op. cit, p: 23.

غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي. نفصل في كل نوع من هذا النقل على النحو الآتي:

### أولاً: النقل الجوي الدولي التجريبي

إن النقل الجوي التجريبي هو النقل الذي يتم على سبيل التجارب الأولى، ويقصد به الرحلات الأولى التي تقوم بها مؤسسات وشركات الطيران بهدف إكتشاف خطوط جوية منتظمة، وفي ذلك تنص المادة (43) من اتفاقية وارسو 1929 على أنه: "لا تسري هذه الاتفاقية على النقل الجوي الدولي الذي تتولاه مؤسسات الملاحة على سبيل التجارب الأولى بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة".

واستناداً إلى النص المتقدم فإن مضمونه هو استثناء يتمثل في عدم خضوع الرحلات التجريبية التي تقوم بها مؤسسات وشركات الملاحة الجوية للاتفاقية بهدف إكتشاف خط جوي منتظم جديد في مجال الملاحة الجوية.

والحكمة من إخراج هذا النوع من النقل بالرغم من توافر شروط المادة الأولى من نطاق تطبيق الاتفاقية ترجع إلى المخاطر الجمة التي تلازم عملية النقل الجوي وما يتطلبه ذلك من القيام بتجارب خطيرة والدخول في أماكن مجهولة، فضلاً عن المخاطر المعتادة للملاحة الجوية، فالهدف من ذلك هو تشجيع أصحاب مؤسسات الطيران على افتتاح خطوط ملاحية جوية وذلك بإخراج عمليات النقل الأولى من نطاق تطبيق الاتفاقية حتى يترك لهم الحرية في تنظيم هذه العقود بما يتلاءم مع الأخطار التي قد تتعرض لها الطائرة<sup>(1)</sup>.

وجدير بالإشارة أن افتتاح مثل هذه الخطوط كان في زمن توقيع الاتفاقية بالغ الصعوبة ومحفوفاً بالكثير من المخاطر، ويعود السبب في ذلك وجود التضاريس الوعرة التي ستحلّق من فوقها الطائرة بالإضافة إلى ندرة المنشآت الأرضية من مطارات ومحطات للأرصاد الجوية، الأمر الذي كان يستلزم القيام بالعديد من الرحلات التجريبية التي تكتنفها المخاطر المتعددة.

لذلك أراد واضعوا الاتفاقية استبعاد تطبيقها وترك الباب مفتوحاً أمام الناقل ليعقد ما يشاء من اتفاقات يتحقق فيها من مسؤوليته حتى يحمي نفسه في هذه المرحلة المبكرة من عمر الطيران التجاري<sup>(2)</sup>.

(1) أنظر في ذلك: ثروت أنيس الأسيوطي المرجع السابق، ص: 88 وما بعدها، مصطفى البنداري المرجع السابق، ص: 328

كذلك: Georgette Miller: op. cit, p: 24

(2) محمود مختار بريري (قانون الطيران وقت السلم): المرجع السابق، ص: 98.

ولقد تساءل الفقه<sup>(1)</sup>، عن تعريف التجارب الأولى لأن الاتفاقية لم تتضمن تعريفا لها، وقد استقر على أنها المحاولات التجريبية التي تقوم بها شركات أو مؤسسات الطيران التجاري لإنشاء خط جوي جديد بما يكتنف ذلك بالضرورة من صعاب خفية في إكتشاف المجهول سواء من حيث المناطق والتضاريس الجغرافية التي يمر الخط الجوي فيها وزوايا الارتفاع والتخليق أو ظروف الأحوال الجوية عليها.

ويراعى في هذا الخصوص أن المقصود بالتجربة الأولى هو كون التجربة أولية بالنسبة للملاحة الجوية على إطلاقها دون الاعتداء بما إذا كانت الرحلة أولى بالنسبة لبعض شركات الطيران دون البعض الآخر<sup>(2)</sup>، وفي ذلك قضت محكمة بروكسل الابتدائية بأنه لا يكفي مجرد قيام شركة النقل بإنشاء أولا خط جوي لها في طريق ممهد من قبل (كخط شمال الأطلسي) بل يجب أن يتعلق الأمر فعلا بتجارب أولية تتعرض فيها الطائرة لصعوبات ومخاطر من جراء إكتشاف الخط الجوي الجديد<sup>(3)</sup>.

وترتبيا على ذلك إذا وجد خط جوي من قبل وترك بدون إستعمال فترة من الزمن، فلا يعد خطا جويا جديدا في حالة قيام إحدى الشركات بإعادة إفتتاحه ثانية لعدم وجود المخاطر المجهولة التي تصاحب التجربة الأولى، وأن تحديد عدد الرحلات التجريبية الكافية لاكتشاف الخط الجوي الجديد من المسائل التي يستقل بتقديرها قاضي الموضوع حسبما يبين من وقائع كل دعوى<sup>(4)</sup>.

والواقع أن إستثناء النقل على سبيل التجارب الأولى من نطاق تطبيق اتفاقية وارسو 1929 كان وليد ظروف تاريخية لم تعد قائمة وله ما يبرره فقد كانت صناعة الطيران في مهدها، وقد شبه بعض الفقهاء من بينهم "زغبي هنري" صناعة النقل الجوي وهي في مهدها بطفل يحبو بأولى خطواته حتى يتمكن من السير على قدميه ومن ثم وجب تقديم كل العون والمساعدة له وإزالة كافة العقبات التي تعترض سبيله حتى لا ينحرف عن الطريق المستقيم<sup>(5)</sup>.

(1) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 259، ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 88.

(2) جلال وفاء محمدين: دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية بيروت، دون سنة النشر، 1989، ص: 118.

(3) Revue français de droit aérien, 6 mais 1950, p. 416.

(4) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 259.

(5) Henri Zoghbi: la responsabilité aggravé du transporteur aérien, Thèse doctorat, Bayreuth 1962, P. 67.

لذلك يجب تفسير هذا الاستثناء تفسيراً ضيقاً بمعنى أن لا يمتد إلى التجارب الهادفة إلى إختبار نواح فنية في الطائرة بل يجب أن يقتصر على صورة التجارب الممهدة لإنشاء خط ملاحى جديد<sup>(1)</sup>.

والآن بعد أن تقدمت الملاحة الجوية من مختلف نواحيها سواء فيما يتعلق بأداة الملاحة وهي الطائرة أو فيما يتعلق بالمنشآت الأرضية والأجهزة المساعدة للملاحة والأرصاد الجوية والرادارات لم يعد ثمة خطوط جوية لم يتم إكتشافها بعد أن غطت الخطوط القائمة كافة أنحاء المعمورة، فليس ثمة للناقل الادعاء بوجود أماكن مجهولة يكتنفها مخاطر وتحتاج إلى رحلات تجريبية لإكتشافها، لذلك فلا بد من تفسير النقل على سبيل التجارب الأولى تفسيراً ضيقاً لندرته ولقلة المخاطر في التجارب الأولية.

ومن هذا المنطلق فقد زالت الاعتبارات التاريخية التي من أجلها منح الناقل امتياز إستثناء الرحلات التجريبية من أحكام الاتفاقية، ومن ثم فقد أحسن بروتوكول لاهاي 1955 صنعا عندما قرر إلغاء هذا الاستثناء.

إستثناء الرحلات التجريبية من أحكامها. أما اتفاقية مونتريال 1999 فكذا لم يرد بشأنها ونقول أخيراً أن ذلك الإستثناء بديهي في الوقت الحاضر حيث أصبحت كل الطرق الجوية والخطوط الواردة عليها معروفة أكثر من ذي قبل أو على الأقل يسهل التوصل إليها دون التعرض للمخاطر التي كانت تلازم مثل هذه الرحلات الأولية مقارنة بوقت توقيع إتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، وذلك كله بفضل التقدم العلمي والتقني في هذا المجال.

### ثانياً: النقل الجوي الدولي الاستثنائي

وهو النقل الجوي الذي يتم في ظروف غير عادية أي خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي ويتم لمواجهة حالات إستثنائية لذلك وصف بأنه نقل استثنائي كأن يكون لإجراء تجارب وأهداف علمية وجغرافية أو عمليات إنقاذ الطائرات أو السفن التي تحرق بها الأخطار.

وقد أخرجت المادة (34) من إتفاقية وارسو 1929 النقل الذي يتم في ظروف غير عادية خارج العمليات المألوفة للاستغلال الجوي من نطاق تطبيق الاتفاقية حيث نصت على أنه: "لا تسري هذه الاتفاقية على ...، وكذلك لا تسري على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي".

(1) محمود مختار بريري (قانون الطيران وقت السلم) المرجع السابق، ص: 98.

فعلى الرغم من توافر الصفة الدولية للنقل الذي نحن بصددده ومن ثم خضوعه لأحكام الاتفاقية في الظروف المعتادة، إلا أنه نظرا للظروف المحيطة بالرحلة وما يصاحبها من مخاطر خارجة عن النطاق المألوف تؤدي إلى خروج هذا النقل عن دائرة الاستغلال المألوف للنقل الجوي، فقد روئي استبعاد النقل الاستثنائي من نطاق الاتفاقية.

والحكمة من ذلك أيضا إعطاء الناقل مكنة الاتفاق على عدم تحمل تبعة مخاطر هذا النقل ومن ثم اشتراط الإعفاء منها وحيث يستطيع الناقل أن ينظم العلاقة بينه وبين الراكب أو صاحب البضاعة خارج نطاق الاتفاقية لما يكتنف هذا النوع من عمليات النقل الجوي من ، كما أنه ليس من المقبول في الظروف الاستثنائية التي يتم فيها هذا النقل<sup>1</sup> لصعاب وأخطار إلزام الناقل باستبقاء الإجراءات والأوراق المتعلقة بعملية النقل، والمنصوص عليها في الاتفاقية.

وعليه يفهم أنه ما تتوخاه إتفاقية وارسو 1929 التخفيف عن عاتق الناقل الذي يباشر عمليات نقل تخرج من المألوف وتصطبغ بصبغة استثنائية ويواجه فيها مخاطر لا يمكن ، ومثال هذه العمليات<sup>2</sup> معها إخضاعه لأحكام المسؤولية المشددة التي تتضمنها الاتفاقية قيام الطائرات بإجراء أبحاث علمية في مناطق جبلية وعرة أو قيامها بالاشتراك في عمليات إنقاذ طائرة أخرى أو سفينة تتعرض للغرق في البحار العالية.

وبذلك قد وضعت الاتفاقية شرطين بموجبهما يتم إبعاد هذا النقل لأحكامها الأول: أن يتم النقل في ظروف غير عادية، الثاني: أن يكون خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي، والشرطين يكونا بالقياس على ما توقعه المتعاقدان وقت التعاقد عند إبرام العقد وليس أثناء تنفيذه.

على أنه لا يعد من قبيل الظروف غير العادية النقل بحسب الطلب أو ما يسمى بطائرات كأن يستقل شخص مريض طائرة إلى مدينة بها مستشفى Avions – taxis الأجرة مشهورة لإجراء عملية جراحية مستعجلة فقد قضى تطبيق إتفاقية وارسو 1929 على هذه الحالة وبذلك فقد حرص القضاء على تفسير الاستثناء الوارد في الاتفاقية تفسيراً ضيقاً، كما لا ينطبق هذا الاستثناء على حالات إختطاف الطائرات أثناء النقل الجوي<sup>(3)</sup>.

---

(1) فايز نعيم رضوان: قانون الطيران التجاري، كلية شرطة دبي، دون دار نشر 1990، ص: 144  
كذلك مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص: 332، أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 169  
ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 89.  
(2) محمود مختار بريري: دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، دار النهضة العربية القاهرة 1999، ص: 62.  
(3) يحي أحمد البنا: المرجع السابق، ص: 55 .

أثناء رحلتها من karfunkef v. compagnie Air France في قضية الطائرة الفرنسية  
تل أبيب إلى باريس عام 1976 وإجبارها على الهبوط في مطار عنثيبي بأوغندا، إدعى  
أحد ركاب الطائرة أمام القضاء مطالبا بالتعويض الكامل دون الأخذ بتحديد المسؤولية  
المنصوص عليه في أحكام الإتفاقية متمسكا بأحكام المادة (34)، إلا أن المحكمة رفضت  
الدعوى وقررت أن هذا النص يواجه فقط عمليات النقل التي يعدها الطرفان في الأصل  
بمقتضى إتفاق خاص عن رحلات تكون من بدايتها في ظروف غير عادية خارجة عن  
العمليات المألوفة للاستغلال الجوي، أما أن تتعرض الطائرة أثناء الرحلة الجوية لحادثة  
اختطاف فهذه الحالة ليست بالتأكيد من رحلات النقل خارج النطاق المألوف للاستغلال  
الجوي<sup>(1)</sup>.

والعبرة في تقدير كون النقل إستثنائيا يكون بالمخاطر التي تتعرض لها الرحلة الجوية التي  
يتم فيها النقل دون إعتداد بنوع أو طبيعة الشيء المنقول، كالنقل الجوي لمواد خطرة أو نقل  
آثار هامة كتمثال أثري أو نقل أحد الأشخاص للعلاج بصورة طارئة لكن الرحلة الجوية تتم  
في ظروف طبيعية... فهنا يعد النقل دوليا خاضعا لاتفاقية وارسو 1929 طالما تم النقل في  
ظروف غير استثنائية<sup>(2)</sup>.

وقد اسقط أيضا بروتوكول لاهاي لعام 1955 هذا الاستثناء<sup>(3)</sup> وأخضع لأحكام الاتفاقية  
النقل الجوي الذي كان مستثنى من الخضوع لها، وكل ما هنالك أن البروتوكول قد أعفى  
الناقل في مثل هذه الأحوال من تقديم وثائق النقل المتمثلة في تذكرة السفر واستمارة تسجيل  
الأمثلة وخطاب النقل بالنسبة للبصائع ومن الجزاء المترتب على تخلفها.

أما إتفاقية مونتريال 1999 فقد جاءت بالحكم نفسه الذي جاء بروتوكول لاهاي، فقد نصت  
المادة (51) منها تحت عنوان النقل الذي يتم في ظروف غير عادية على انه "لا تسري  
أحكام المواد من 3 إلى 5، 7، 8 المتعلقة بوثائق النقل على النقل الذي يتم في ظروف غير  
عادية تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل".

ما نلاحظه أن إتفاقية مونتريال قد أخضعت النقل الاستثنائي لأحكام الاتفاقية شريطة عدم  
انطباق أحكام المادة (3) المتعلقة بالمستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب

(1) في خصوص هذه القضية أنظر: فاروق أحمد زاهر (تشديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 232، إلياس

حداد: المرجع السابق، ص: 134 كذلك: Georgette miller : op. cit ; p : 28

(2) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 177.

(3) المادة (16) من بروتوكول لاهاي 1955 تلغى المادة (43) من إتفاقية وارسو 1929 وتستبدل بالنص الآتي: « لا تنطبق  
أحكام المواد السبع من 3 إلى 9 المتعلقة بمستندات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية لا تدخل في  
النطاق المألوف للاستغلال الجوي »

والأمتعة، والمادة (4) المتعلقة بالبضائع، والمادة (5) المتعلقة بمحتويات وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع والمادة (7) المتعلقة بوصف وثيقة الشحن الجوي، والمادة (8) المتعلقة بالمستندات المتعلقة بالطرود المتعددة.

أي أن إتفاقية مونتريال 1999 قد وسعت من مجال تطبيقها بحيث أصبح هذا النقل يخضع لأحكامها وذلك دون إلزام الناقل بالالتزامات المفروضة عليه والمتعلقة بمستندات نقل الأمتعة والركاب والبضائع.

ويقال أن هذا الأمر طبيعي فلا يعقل أن يحمل الناقل بمثل هذه الالتزامات في مثل هذه الظروف وهو يقوم مثلا بإنقاذ طائرة أو سفينة فيلتزم بإيراد بيان بمحتويات ما يقوم بإنقاذه في مثل هذه الظروف<sup>(1)</sup>.

وما يمكننا قوله أن إتفاقية مونتريال 1999 على غرار بروتوكول لاهاي 1955 قد تبنت سياسة التضييق من حالات النقل الخارج عن نطاق الاتفاقية وذلك حتى لا تفسح الفرصة للناقل لتجنب أحكامها وذلك بعرض عملية النقل على أنها تدخل ضمن أحد الاستثناءات الواردة باتفاقية وارسو 1929، لذلك تم إلغاء المادة (34) من الاتفاقية الأخيرة.

وفي الأخير بعد إستعراض حالات النقل الخاضع وغير الخاضع لاتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 نشير أن الفقه والقضاء الفرنسيين يؤكدان على أن النقل الذي يخضع لأحكام وارسو هو النقل الذي يكون غرضه الأساسي نقل شخص أو بضاعة من مكان إلى آخر. أما إذا كان الانتقال بطريق الجو ليس إلا عملا تابعا لغرض أصلي وأساسي كالتحقق من صلاحية الطائرة فنيا أو تجربتها بعد إصلاحها أو القيام بعمليات إطفاء حريق أو أخذ صور من الجو، فإن هذا الانتقال لا يشكل محلا لعقد نقل جوي خاضع لاتفاقية وارسو وتحكمه بالتالي القواعد العامة دون غيرها. وقد ذهب القضاء الفرنسي في هذا الاتجاه في العديد من قراراته وأحكامه حيث أخضعها لأحكام القواعد العامة دون أحكام وارسو نذكر منها ما قضى فيه في قضية نقل موظفي شركة الطيران (نقض فرنسي في 1992/11/25)، كذلك قضية تصوير فيلم سينمائي (إستئناف ديجون في 1994/10/13)<sup>(2)</sup>.

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 58.

(2) أنظر في ذلك إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 135.

ومن أمثلة القضايا المشابهة لذلك والتي أخضعها القضاء الفرنسي لأحكام القواعد العامة دون إتفاقية وارسو 1929 قضية إسعاف متسلق في الجبال. باريس 1993، في ذلك انظر:

وكما تجدر الإشارة نهاية العرض أن إتفاقية مونتريال 1999 وكذا وارسو 1929 لا تنطبق على تابعي الناقل بسبب وظائفهم كقائد الطائرة وملاحوها، وفي ذلك نصت المادة الأولى من إتفاقية مونتريال 1999 على أن أحكامها تنطبق على كل نقل دولي للأشخاص أو البضائع أو الأمتعة أي على كل عقد نقل مبرم مع الناقل، وعلى ذلك فالأشخاص الذين لا يرتبطون بعقد نقل مع الناقل لا تنطبق عليهم أحكام الاتفاقية كقائد الطائرة والملاحين الذين يرتبطون مع الناقل بعقد عمل لخدمة المسافرين فبسبب وجود هؤلاء هو وظيفتهم.

غير أنه لو أن أحدا من هؤلاء قام برحلة تابعة للناقل لقضاء إجازة مثلا فإن عملية نقله تخضع لأحكام الاتفاقية حتى لو لم يتقاضى الناقل أجرا على نقله، حيث أن شركات الطيران عادة تقوم بإعطاء موظفيها تذاكر مجانية أو مخفضة وذلك تطبيقا للفقرة (1) من المادة (1) من إتفاقية مونتريال 1999 "... وتسري أيضا على النقل المجاني بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي". وهو الحكم ذاته نصت عليه المادة (1) فقرة (1) من إتفاقية وارسو 1929<sup>(1)</sup>.

وخلاصة ما تم التوصل إليه من خلال هذا المبحث أن النقل الجوي الخاضع لكل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 هو كل نقل جوي له صفة دولية للأشخاص أو للأمتعة أو البضائع على متن طائرة وبمقابل، ويخرج من نطاق تطبيق الإتفاقيتين لإعتبارات معينة رغم توافر شروط إنطباقها الإستثناءات المتعلقة بالنقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها ونقل البريد، بالإضافة إلى النقل الجوي على سبيل التجربة والنقل في الظروف غير العادية.

وعليه فإن الإتفاقيتين تنظيما دوليا يتعلق بنطاق تطبيقهما بالإضافة إلى تحديد الحالات التي تنطبق فيها وهو ما نعالجه من خلال المبحث الموالي.

### **المبحث الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي**

المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام سواء أكان عقديا أم غير عقدي، ومسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقيات الدولية تنشأ نتيجة إخلال الناقل بالالتزامات التي يرتبها على عاتقه عقد النقل، لذلك فإننا أمام مسؤولية عقدية يلزم لتوافرها وجود الخطأ والضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

ويمكن القول أن اتفاقيات النقل الجوي الدولي اقتصرت معالجتها على ركن الخطأ تاركة ركني الضرر وعلاقة السببية للقوانين الوطنية في الدول الموقعة على الاتفاقية، ويتم تحديد

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 59.

، فإذا تحدد القانون<sup>11</sup> القانون واجب التطبيق في كل حالة طبقا لقواعد تنازع القوانين الجزائري مثلا طبقا لهذه القواعد فإن القانون التجاري أو المدني هو الذي يبقى ساريا.

وبالنظر إلى نصوص إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 فإن أهم الالتزامات المفروضة على عاتق الناقل في عقد النقل الجوي هي الالتزام بضمان سلامة الركاب وسلامة الأمتعة المسجلة التي تكون بحوزته أو البضاعة التي تم شحنها والعناية بها، والالتزام بإيصال الركاب أو البضائع في الميعاد والمكان المتفق عليه في عقد النقل.

وعليه فإن الناقل الجوي يكون مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته، كما يكون مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن هلاك البضائع أو ضياعها، وأخيرا فإنه يكون مسؤولا عن التأخير سواء في نقل الركاب أو البضائع.

وعلى ذلك سوف نقوم في هذا المبحث بدراسة الإخلال بالالتزام السلامة الذي قد يأخذ أشكالا تتحقق بها مسؤولية الناقل الجوي، وذلك عندما يتوفى الراكب أو يصاب بأذى جسماني أو أن تتلف الأمتعة التي تكون بحوزته وهي المسؤولية عن نقل الركاب وأمتعتهم بالإضافة إلى الأضرار التي تلحق بالبضائع سواء بتلفها أو هلاكها أو فقدانها أثناء عملية النقل نتناولها في المطلب الأول، وهناك حالات أخرى تتحقق بها مسؤولية الناقل الجوي وذلك عندما يتم تأخير وصول الركاب أو البضاعة وهي المسؤولية المترتبة عن أضرار التأخير ونتناولها في المطلب الثاني.

### **المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الركاب والبضائع**

تقوم في الفرع الأول بعرض مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للركاب أو المسافرين موضحين بذلك شروط إنعقادها من وقوع الحادث وحصول ضرر للراكب وتوضيح مدى التعويض عن الضرر النفسي، ونعرض في الفرع الثاني المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والأمتعة ومدى التعويض عنها.

### **الفرع الأول: المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته**

يلتزم الناقل بسلامة الركاب، بمعنى أنه يكون ملتزما بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سليما معافى، ويجد هذا الالتزام مصدره في عقد النقل وذلك في كل من القانون

الفرنسي والمصري، بينما ينشأ عن القانون مباشرة في كل من القانون الانجليزي<sup>1</sup> والامريكي.

في تحديد طبيعته وفي النظام ولقد أدت عدم وحدة مصدر هذا الالتزام إلى الاختلاف القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوي.

ففي فرنسا وحتى صدور قانون 2 مارس 1957 كان التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب هو التزام عقدي بتحقيق غاية أو نتيجة، وبالتالي تنشغل ذمة الناقل بالمسؤولية العقدية بمجرد عدم حصول النتيجة ودون ما حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هذا الأخير أن الضرر الحاصل للراكب قد نشأ عن قوة ظاهرة أو عن خطأ من المضرور أو عن فعل الغير. أما في إنجلترا والولايات المتحدة فيعتبر هذا الالتزام التزاماً تقصيرياً بوسيلة أو ببذل عناية ولا يتأكد الإخلال به وبالتالي لا تنعقد مسؤولية الناقل التقصيرية إلا إذا أثبت المضرور تقاعس الناقل وعدم بذله الهمة<sup>2</sup>. الكافية وتوخي الحيلة والحذر في تنفيذ ما التزم به

يسأل « منها على أن: (17) ولقد نصت إتفاقية وارسو 1929 على هذا الالتزام في المادة الناقل عن الضرر الذي وقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول .

ولقد نصت على هذا المبدأ مختلف القوانين التجارية، حيث أن المشرع التجاري الجزائري<sup>3</sup> قد نص على ذلك في إطار عقد نقل الأشخاص

الناقل مسؤولاً عن يكون» (17) ولقد نصت كذلك إتفاقية مونتريال 1999 في المادة الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه إصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة، أو أثناء عملية من عمليات «صعود الركاب أو نزولهم

إنطلاقاً من النصوص السابقة نجد أنه حتى تنعقد مسؤولية الناقل الجوي فإنه يجب أن يكون قد أخل بالالتزام ضمان سلامة الراكب، وأن يكون الإخلال قد نشأ عن حادث وأن يكون

(1) عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان: إلتزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس 1983، ص: 56.

(2) المرجع نفسه، ص: 52.

(3) المادة (62) من القانون التجاري الجزائري، ويقابلها نص المادة 355 من قانون المعاملات التجارية الإماراتي.

الحادث قد وقع أثناء فترة زمنية محددة، وأن يكون الحادث قد ترتب عليه ضرر لحق بالراكب.

وعليه سنقوم بتوضيح شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب وهي وقوع الحادث للراكب، ووقوعه خلال فترة زمنية محددة إضافة إلى وقوع الضرر وتفصيل ذلك كما سيأتي:

## 1 - الشرط الأول: وقوع حادث للراكب

لم تقم الاتفاقيتين بوضع تعريف للحادث، والراجح فقها أن الحادث هو كل طارئ فجائي<sup>1</sup> لعامل خارجي يؤثر في سلامة المسافر ويكون مرتبطا بعملية النقل

وعلى كل فالحادث معناه كل واقعة فجائية ناجمة عن عمليات النقل ومرتبطة باستغلال . ومثال ذلك إذا كان الراكب مخمور أثناء الرحلة وسقط من مقعده على السطح<sup>2</sup> الطائرة هنا لا يعتبر ذلك حادثا في مفهوم الاتفاقيتين يسأل عنه الناقل، ولكن إذا سقط ذلك الراكب على ركب آخر وسبب له ضررا جسدي هنا يمكن القول أن الراكب الثاني قد وقع له حادث يسأل عنه الناقل.

وتطبيق لذلك فإن الناقل يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحصل للراكب بسبب اعتداء وقع عليه من ركب آخر، وفي ذلك قررت المحكمة العليا لولاية نيويورك في حكمها الصادر ضد شركة الخطوط الجوية العالمية اعتبار الناقل مسؤولا «ماريان هيرمان» في قضية عن تعويض المدعية نتيجة الأضرار التي لحقتها وفقا لاتفاق مونتريال 1966 من جراء قيام أحد الفدائيين الفلسطينيين بإجبار قائد الطائرة التابعة للأسطول الجوي للشركة المدعية عليها على تغيير مسارها والهبوط بها في صحراء الأردن بدلا من النزول في ميناء<sup>3</sup> الوصول المحدد لها سلفا وهو مطار اللد الإسرائيلي

وفي رأينا فإن الحكم سيتغير لو أن المحكمة أخضعت دعوى المسؤولية لأحكام اتفاقية وارسو الأصلية، لأن الحادث لم يكن بسبب عملية النقل ولم يكن متصلا بحسب أصله بالاستغلال الجوي.

(1) أنظر للمزيد حول هذه التعريفات، أنظر: ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 251، أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 318، علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 599، هاني دويدار (قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 376، فاروق أبو زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 330. وفي ذلك أيضا تعرف معاهدة شيكاغو لعام 1944 المتعلقة بسيادة الدول على فضاءها الجوي، الحادث بأنه «حدث يقع أثناء عمل الطائرة».

(2) فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 320.

(3) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 101.

وعلى هذا لا يكفي أن يتعرض المسافر لحادث أثناء عملية النقل، بل يتعين أن ينجم هذا الحادث عن سبب يتعلق باستغلال الطائرة في عملية النقل ذاتها، كانهيار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو اصطدامها بطائرة أخرى في الجو وسواء أكان ذلك عن عطل في الطائرة أم خطأ في قيادتها، وكذلك حدوث خلل في توازن الطائرة نتيجة مطلب هوائي، أما لو إعتدى أحد المسافرين على آخر داخل الطائرة فأصابه بجروح مثلا فإن مسؤولية الناقل لا تتعد بالنسبة لهذه الإصابة، وكذلك الأمر لو أن المسافر قد توفي خلال عملية النقل بسبب مرض قلبي مثلا فإنه لا تترتب مسؤولية الناقل.

وقد ينتج عن خطأ الناقل وفاة الراكب فتتعد بالتالي مسؤولية الناقل الجوي عن خطئه لأن وفاة الراكب كانت بسبب خطأ الناقل وبمناسبة النقل، وقد أكد القضاء المصري هذا الأمر حيث حكم بحق المصاب في التعويض عن الحادث الذي يؤدي إلى وفاته مباشرة<sup>(1)</sup>.

، في هذا الخصوص قرارات حديثة تؤكد المبادئ المذكورة، حيث<sup>(2)</sup> وللقضاء الفرنسي يمكن الإشارة إلى:

بتاريخ Aix. enprovence<sup>(3)</sup> - المثال الأول: قرار محكمة استئناف أكس أن بروفانس ضد الخطوط الجوية الفرنسية، وتتخلص Martinier 2002/11/06 في قضية مارتينييه وقائع القضية كالتالي: السيد مارتينييه مورث الجهة المدعية، كان قادما من مدينة بوردو إلى مرسيليا على متن طائرة تابعة للخطوط الجوية الفرنسية بتاريخ Bourdeau 1994/01/03، وقبل وصول الطائرة إلى مطار مرسيليا أصيب المذكور بعارض صحي فأسغفه طبيب كان مسافرا على الطائرة نفسها، أخبر قائد الطائرة السلطات المسؤولة في مطار مرسيليا بالحادث، وعند هبوط الطائرة كان فريق الإسعاف جاهزا لاستقبال المريض بحيث نقل مع الرعاية إلى المستشفى، لكنه فارق الحياة بعد نصف ساعة من وصوله المستشفى تقدم ورثة المتوفى ضد شركة الطيران الفرنسية مطالبين بالتعويض، ردت أكس أن (المحكمة بداية الدعوى، وبعدها تم استئناف قرارها أمام محكمة استئناف ، وبدورها ردت محكمة الاستئناف للأسباب التالية: لم يكن هناك تقصير في (بروفانس الرعاية واتخاذ الإجراءات المناسبة من طاقم الطائرة عند وقوع الإصابة، وأنه اتخذ قائد الطائرة الاجراءات العامة لجهة إخبار سلطات المطار تهيئة فريق الإسعاف الطبي عند الوصول، ولم يثبت وقوع أي حادث أو طارئ خلال الرحلة سواء أكان بسبب عوامل جوية أم عطل في الطائرة أم خطأ في قيادتها، وأهم سبب هو أنه لا يوجد أي دليل أن موت

(1) مجلة إدارة قضايا الحكومة المصرية، دون ناشر، السنة الأولى، العدد الرابع ديسمبر 1957، ص: 196

Barthélémy Mercadal : op. cit; p: 397 SS

(2) راجع في ذلك:

(3) Revue Française de droit Aérien, Année 2002; p. 411

المسافر كان بسبب خارج عن شخصه وجسمه، بل إن التقرير الطبي الصادر عن المستشفى بمرسيليا يؤكد أن الموت كان بسبب نوبة قلبية.

نشير أنه حتى ولو كانت الرحلة التي وقع فيها الحادث هي رحلة داخلية بين نقطتين واقعتين في إقليم دولية واحدة هي فرنسا، فإن القانون الفرنسي قد أخضع مسؤولية الناقل الجوي الداخلي للمسؤولية المنصوص عنها في إتفاقية وارسو.

، في قضية ورثة<sup>1</sup> الب - المثال الثاني: قرار محكمة استئناف باريس بتاريخ 1999/03/05 ، وتتلخص وقائع القضية كالتالي: Aviance "ماريا دوك" ضد الخطوط الجوية الفرنسية لدى هبوط طائرة الخطوط الجوية المذكورة في مطار "شارل ديغول" كانت السيدة ماريا على متنها، وبعد أن حطت الطائرة على مدرج المطار وخرج الركاب منها وهم في طريقهم إلى مبنى المطار أصيبت السيدة ماريا بانزعاج صحي وفقدان معرفة، أسعفها تابعو مستشفى حيث بقت فيه إلى أن الناقل والسلطات المختصة بالمطار ونقلوها مباشرة إلى توفيت بعد سنة. أقام ورثتها الدعوى على الناقل أمام محكمة باريس فرفضتها بسبب أن الهبوط كان عاديا وأن الحالة الصحية للسيدة ماريا كانت عادية طول الرحلة ولم تستوجب إتخاذ أي إجراءات أو احتياطات خاصة بالنسبة لها، وإفادات الشهود أكدت أن ماريا خرجت من الطائرة بنفسها دون مساعدة أحد وأن حالتها الصحية لم تسوء إلا بعد هبوط الطائرة، ولدى استئناف القرار صادقت المحكمة على القرار الابتدائي وقالت أن الورثة المدعين لم يثبتوا أن وفاة السيدة ماريا قد حدثت بسبب فجائي خارجي عن شخصها، وأن الرحلة الجوية تمت في ظروف عادية وأنه لم يثبت أي تقصير بمد يد المساعدة والإسعاف السيدة ماريا من قبل تابعي الناقل.

أما المحاكم الأمريكية فإنها ترى مسبقا أن الحادث يجب أن يكون غير متوقع وحدثا طارئا، وأنه لا يكفي أن يتعرض المدعي للإصابة بجرح بسبب رد فعل داخلي صادر من قبله على عمل عادي ومتوقع للطائرة، وتعتبر في نظر المحاكم الأمريكية أحداث اختطاف الطائرات والعمليات الإرهابية والتهديد بالتفجير مثلها مثل سقوط الطائرة، ويمكن لحادث أن يشمل أحداثا بسيطة مثل أضرار في الإطارات خلال عملية الإقلاع أو الهبوط، أو تناول الركاب<sup>2</sup> أطعمة ملوثة بالجراثيم تسبب لهم تسمما غذائيا

(1) Revue Française de droit Aérien, Année 1999; p. 225.

(2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 247.

لذلك فإن الفقه والقضاء مستقران على أن الحادث هو أول شرط يجب توافره لعقد مسؤولية سألقة الذكر تجعل (17) الناقل الجوي عما يصيب الراكب من أضرار بدنية حيث أن المادة<sup>1</sup> الناقل مسؤولاً فقط عن الحادث، لذلك فإنه ليست كل واقعة تجعل التعويض ممكناً

وفي ذلك صدر حكم المحكمة الاتحادية الأمريكية في مقاطعة كولومبيا بخصوص قضية بتاريخ 08 مارس American Airlines أحد الراكب ضد شركة الطيران الأمريكية 2002، حيث رفع هذا الراكب دعوى ضد الشركة بتهمة الاضطهاد العنصري وذلك بعد<sup>2</sup> أن أرغم على مغادرة الطائرة بسبب مشاجرة مع إحدى المضيفات

، تصدى لإشكالية تعريف الحادث ولم يقصره على الأعطال<sup>3</sup> وعلى كل فالقضاء الأمريكي الفنية للطائرة أثناء الرحلة الجوية ويرى أنه يشمل كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية، مما يعني أنه توسع في مفهوم الحادث.

وقد يثار التساؤل حول علاج الراكب أثناء الرحلة الجوية بسبب متاعب صحية أهو جزء من الاستغلال العادي للطائرة أم أن اعتلال صحة الراكب في الجو ليست من المخاطر الأكيدة في النقل بواسطة الطائرة وبالتالي لا يتحمل الناقل تلك المسؤولية، في هذا ، أن المتاعب الصحية للراكب واعتلال صحته شأن<sup>4</sup>الخصوص اتفقت معظم المحاكم داخلي للراكب ومثال ذلك الأزمة القلبية التي تصيبه وبذلك لا تدخل ضمن مفهوم الحادث في كل منهما.(17)الذي تغطيه اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 في المادة كما يثار التساؤل حول ما إذا كانت عمليات إختطاف الطائرات والعمليات الإرهابية ضد الراكب فهل يمكن إعتبارها حادثاً جويًا؟.

لقد تصدى القضاء الأمريكي والفرنسي لدعوى المسؤولية الناشئة عن الاعتداءات الإرهابية وفسر مصطلح (الحادث) تفسيراً واسعاً بحيث لم يعد مقتصرًا على مجرد المخاطر المرتبطة باستغلال الطائرة ليشمل كل واقعة تخل بالسير العادي للأمر وللمس بشخص الراكب فيعطي بالتالي للاتفاقية مجالاً أوسع في التطبيق يغطي الاعتداءات الإرهابية<sup>(5)</sup>.

(1) Lawrence Goldhirsch: op. cit; p. 80.

(2) للاطلاع على تفاصيل وحيثيات القضية أنظر، أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، هامش رقم (1)، ص: 250 وما بعدها.

(3) المرجع نفسه، ص: 260.

(4) وهي المحاكم الفرنسية والأمريكية والانجليزية، لتفاصيل ذلك أنظر:

Lawrence Goldhirsch: op. cit; pp. 80\_82 .

(5) يحي أحمد البنا: المرجع السابق، ص: 122.

وفي الأخير نقول من جهتنا أن لفظ (الحادث) في ظل اتفاقية وارسو 1929 قد أثار خلافا في الفقه والقضاء، واستقر الأمر في النهاية إلى تفسير لفظ الحادث تفسيرا واسعا حيث يتسع ليشمل كل ظروف فجائية وغير متوقعة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوي، ويمكن القول كذلك أن إتفاقية مونتريال 1999 فيما يخص (accident) تعريفها للحادث حافظت بدورها على الغموض وعدم التحديد لعبارة الحادث )

وعليه فالإتفاقيتين لم تحدد المقصود بالحادث، على الرغم من أن بعض القوانين المتعلقة بالطيران المدني على المستوى الداخلي قد عنت بتعريف المقصود به<sup>(1)</sup>، وبالتالي فإن غياب تعريف الحادث في الإتفاقيتين أو وضع مفهوم له جاء معيبا.

## 2 - الشرط الثاني: أن يقع الحادث خلال فترة زمنية محددة

لقد أوضحت المادة (17) من إتفاقية وارسو 1929 وهو نفس النص في إتفاقية مونتريال 1999 كما سبق عرض ذلك الفترة الزمنية التي تتعدق بها مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الذي يتعرض له المسافر، وبشكل عام قالت أن هذه المسؤولية تقوم إذا كان الحادث الذي تولد عنه الضرر قد وقع على متن الطائرة أو خلال عملية من عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها.

الواردة في نص الإتفاقيتين لم تثر *à bord de làèronef* إن عبارة "على متن الطائرة" جدلا كبيرا، حيث استقر الرأي على أن الراكب يعتبر على متن الطائرة منذ اللحظة التي يذلف فيها إلى داخلها ويستقر في مقعده حتى اللحظة التي يخرج فيها من بابها ويضع قدميه على السلم الذي يهبط عليه للوصول إلى أرض المطار، وعلى هذا الأساس فإن مسؤولية الناقل الجوي تتعدق على سلامة الراكب وهو في جوف الطائرة سواء وقع الحادث الذي تعرض له والطائرة جاثمة على أرض المطار أم في طريقها للإقلاع أم محلقة في الجو أم وهي تسقط لترتطم بسطح الأرض أم تغوص في أعماق البحر<sup>(2)</sup>.

وفسر القضاء الأمريكي بوضوح المقصود بعبارة "على متن الطائرة" حيث رأت محكمة استئناف نيويورك أن العبارة تشمل الفترة التي يكون فيها الراكب موجودا داخل الطائرة سواء أكانت رابضة على الأرض أم محلقة في الجو، واعتبرت المحكمة أن عملية اختطاف

(1) ومثال ذلك قانون الطيران المدني الإماراتي 20 لسنة 1991 قد عرف الحادث في المادة (1) منه أنه: « كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة ويقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي يتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة ويحدث خلالها أحد الأمرين التاليين أو كلاهما: - وفاة شخص أو إصابته بإصابات بالغة نتيجة وجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها. إصابة الطائرة بعطب جسيم »

(2) فاروق أحمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 275.

- مجلة العلوم القانونية والاقتصادية: العدد الأول لسنة 2002، كلية الحقوق عين شمس - مصر - ص: 32.

الطائرة وتحويل مسارها والهبوط بها في صحراء الأردن واحتجاز الركاب بداخلها لمدة أسبوع كل ذلك يعد بمثابة حادث واحد مستمر ويسأل الناقل عن الأضرار الناجمة عنه(1).

فهناك من يرى أنه عندما يتم اختطاف الطائرة ويجبر الركاب على البقاء على متنها أثناء توقفها على الأرض فهنا الركاب يستحقون التعويض حتى ولو كانت الطائرة قد استخدمت كمكان للرهائن وبدون موافقة الناقل(2).

أما بالنسبة لعمليات الصعود والنزول من الطائرة فقد سكتت الاتفاقيتين عن تحديد معنى أو مدلول هذه العبارات ولذلك ساد الاعتقاد في الفقه والقضاء على أنه يتوجب لتحديد المجال الزمني والمكاني لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين اعتماد معيارين: مخاطر الطيران من جهة والرقابة أو الرعاية التي يتولاها الناقل الجوي أو تابعوه على المسافرين من جهة ثانية(3).

وذلك يعني أن التزام الناقل بسلامة المسافر يبدأ في المكان والزمان الذي يتواجد فيه هذا المسافر في مجال مخاطر الطيران وينتهي بتلاشي تلك المخاطر واختفائها، كما أنه من جهة ثانية يتعين ربط بداية ونهاية الالتزام بالسلامة بالمكان والزمان الذي يتولى في الناقل الجوي أو تابعوه رعاية المسافرين تمهيدا لعملية النقل، وهو الأمر الذي أكده من جانبه الفقه الفرنسي(4).

وتفريعا على ذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي الدولي لا تقوم عن الحادث الذي يقع خلال المرحلة التي يتولى فيها نقل المسافرين من مكاتبه وسط المدينة إلى مطار القيام أو من مطار الوصول إلى وسط المدينة لأن هذا النقل وإذ كان يتم تحت رقابته ووصايته فهو يقع بعيدا عن مخاطر الطيران.

وكذلك الأمر لا تغطي مسؤولية الناقل المخاطر التي تلحق بالمسافر وهو متواجد في صالة الانتظار أو مقصف المطار أثناء جلوسه مع مودعيه أو مستقبلية أو أثناء تجواله في ردهات

---

(1) لقد رفضت محكمة استئناف نيويورك الدفع الذي قدمته شركة الطيران ضد المدعية السيدة Herman، لتفاصيل أكثر انظر: عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 80.  
والأمر ينطبق كذلك عندما اختطفت الطائرة الكويتية (الجابرية) وظلت في مطار الجزائر لمدة (16) يوما كاملة إلا أن المحاكم الكويتية رفضت التعويض.

(2) Lawrence Goldhirsh : op. cit; p. 82.

(3) وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا المعيار المزدوج Mache c Air France الشهيرة، راجع وقائع هذه القضية بالتفصيل نقلا عن فاروق أحمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 286 وما بعدها: كذلك قضية Maroutta ضد شركة American Airlings بتاريخ 2001/08/29، راجع وقائع هذه القضية بالتفصيل: أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 287 وما بعدها.

René Rodier: op. cit; p. 765.

Barthélémy Mercadal: op.cit; p. 399.

المطار لإتمام بعض الاجراءات اللازمة لمغادرة المطار أو تصريف العملة من فرع أحد البنوك الموجودة في المطار طالما لم يكن هذا المسافر في جميع الحالات المذكورة تحت وصاية الناقل أو أحد تابعيه أو حراستهم.

وفي ذلك قد حكم بأن الناقل الجوي ليس مسؤولاً عن إصابة المسافرين بجروح أثناء صعوده الدرج الكهربائي المتحرك لأن هذا الدرج معد للاستعمال من مسافري جميع شركات الطيران<sup>(1)</sup>.

كما تظل المسؤولية منعقدة وقائمة أثناء عملية نزول المسافرين من الطائرة وتوجههم إلى مبنى المطار سيراً على الأقدام أو بالسيارات وحتى تسلمهم لحقائبهم وخروجهم إلى الأماكن التي يتواجد فيها جميع المستقبليين.

وفي ذلك قد حكم بأن الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت بمسافر أصيب بجروح لسقوطه على الأرض بسبب قوة دفع الهواء المنبعثة من محركات الطائرة التي نزل منها<sup>(2)</sup>.

أما عن الحوادث التي تقع في مبنى الركاب خارج الجمارك والجوازات فإنها تكون خارج المنطقة المشمولة بواسطة المادة (17) من الاتفاقية كحادث، ومثاله وقوع الحادث في منطقة مكتب التبليغ عن الحوادث المفقودة في صالة الوصول (القادمون) كذلك فإن الحوادث التي تقع عند تخليص إجراءات السفر لا تكون مشمولة بالمادة (17) كحوادث<sup>(3)</sup>.

وفي الأخير يمكنني القول أن واضعي مسودة إتفاقية (وارسو 1929 ومونتريال 1999) كانوا يعتقدون أن الفترة الزمنية "داخل الطائرة" تشمل كل الفترة الواقعة بين عملية صعود الطائرة وهي في مكان الإقلاع وبين عملية مغادرتها وهي مكان الوصول، وأن تركيبة من هذا القبيل تستجيب وبشكل مناسب للغرض المقصود من المعاهدة في تحديدها لنطاق الضمان.

---

(1) حكم إستئناف باريس بتاريخ 07/14 1993، أنظر: Revué française de transport, année 1993, p.393 ولتوضيح أكثر نقول أن استخدام السلالم بين terminet and tarmac وبين tarmac and Aircraft يتم حالياً باستخدام أساليب أحدث والتي عبارة عن الخراطيم والجسور المتحركة بين بوابات المطار والطائرة، وعندما تكون الطائرة على مسافة من مبنى الركاب فإن المبدأ يكون مشابهاً، كالحافلة التي تأخذ الركاب من الطائرة إلى مبنى القادمين، ويمكن القول أن عملية النزول أو الخروج من الطائرة عادة ما تمتد إلى بوابة المبنى.

(2) حكم إستئناف محكمة فور دو فرانس fort \_de \_ France بتاريخ 1993/09/13، أنظر:

Revue Française de droit Aérien, année 1994, p. 348.

(3) أثناء الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو كانت مسودة الاتفاقية تجعل مسؤولية الناقل الجوي تبدأ من وقت دخول الركاب مبنى المغادرة في المطار إلى وقت مغادرتهم مبنى القادمين في مطار الوصول، إلى أنه بعد مناقشات حامية قبل توقيع الاتفاقية لم تتم الموافقة على تلك المسودة.

ومن جانبي أتبع جمهور الفقه في الأخذ بمعيار مخاطر الطيران الخاصة لتحديد بداية ونهاية عمليات الصعود والنزول لكن شريطة وجود معيار الرقابة أو الوصاية التي يمارسها الناقل أو تابعوه على الراكب، فتبدأ حينئذ عملية الصعود من اللحظة التي يسلم فيها الراكب نفسه لأيدي الناقل أو تابعيه فيخضع لهم لحمايته من مخاطر الطيران وذلك انطلاقاً من صالة الانتظار حتى تمام صعوده إلى الطائرة، وتنتهي عمليات النزول من اللحظة والمكان الذين تزول فيها مخاطر الطيران ويتحرر الراكب من وصاية الناقل عند الدخول إلى صالة الوصول في مطار الوصول.

### 3 - الشرط الثالث: أن يصاب الراكب بضرر

أن الضرر الذي يمكن أن يقع للراكب يتمثل في وفاته أو إلحاق أضرار جسدية له، وفي ذلك تتضمن المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999 وهي مطابقة للمادة (17) من اتفاقية وارسو 1929 ضمان التعويض عن الأضرار التي تلحق بالراكب عن طريق الجرح أو الوفاة أو أي ضرر جسدي آخر يصاب به، وعليه فالاتفاقية قد اقتصررت فقط تبيان مصادر دون تحديد الضرر نفسه.

والإتجاه لدى الفقه هو التوسع بتفسير عبارة "أي أذى بدني آخر" الوارد في النص ليشمل بالإضافة إلى الوفاة أو الجرح أو الإصابة الجسدية الاضطرابات النفسية والعصبية التي غالباً ما تحدث في حالات اختطاف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن<sup>(1)</sup>.

وعليه يبقى الخلاف قائماً حول مدى التعويض عن الضرر النفسي، فمسألة إلحاق الجروح طبقاً لأحكام المادة (17) من اتفاقية مونتريال وحول ما إذا كان الجرح الجسدي يشمل أيضاً التعرض لأضرار نفسية، وهل تتسع عبارة "الأذى البدني" لتشمل كذلك الأضرار النفسية جسمانية؟ حتى ولو لم تكن مصاحبة لأضرار

لقد تصدى القضاء الأمريكي للإجابة على هذا التساؤل فتأرجحت أحكامه بين اتجاهين على النحو التالي<sup>(2)</sup>.

أ. **الاتجاه الأول:** رفض التوسع في عبارة "الأذى البدني" بحجة أن المعنى العادي أو المؤلف لهذا المصطلح يقتضى صرفه على الأضرار الجسمانية دون النفسية، إضافة إلى أن واضعي الاتفاقيات الدولية لا يجهلون فكرة التعويض عن الأضرار النفسية استقلالاً.

(1) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 195 كذلك فاروق أحمد محمد زاهر، المرجع السابق، ص: 337، هاني دويدار (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 387.  
(2) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 213 وما بعدها.

" للسكك الحديدية عندما قضت بمسؤولية الناقل Bern وما يؤكد هذه الفكرة اتفاقية برن " عن أي مساس بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب<sup>(1)</sup>.

**ب - الاتجاه الثاني:** ذهب إلى التوسع في مفهوم الأذى البدني ليشمل الأذى النفسي، ولو حدث عن أي ضرر جسدي ذلك أن المصطلح الذي ينبغي التركيز عليه عند التفسير هو Bodily Injury وليس المصطلح الانجليزي lésion corporelle المصطلح الفرنسي النص الفرنسي للاتفاقية هو النص الرسمي الوحيد الذي يجب الاعتماد عليه، والمصطلح الفرنسي أوسع في معناه من المصطلح الانجليزي.

أما موقف المحاكم بالنسبة للأضرار الجسدية والنفسية التي تصيب الراكب فإن عبارة "إلحاق الجرح بالراكب" الوارد ذكرها في المادة (17) في البداية كانت المحاكم الفرنسية ومحاكم الولايات المتحدة الأمريكية ترى أن ذلك يجب أن يقتصر فقط على الجروح الجسدية ويستثنى الأضرار النفسية، لكن هناك أحكاما لاحقة وجد أنه لا بد من توسيع نطاق مفهوم الجروح لكي يشمل أنواعا عديدة أخرى بما في ذلك الجروح المعنوية والنفسية وقد تم الاستثناء إلى هذا الحكم في العديد من الحالات<sup>(2)</sup>.

وكما نجد من جهة أخرى فإنه للقضاء المصري أحكاما قديمة إعترف بموجبها بالتعويض عن الضرر النفسي، حيث قضت المحاكم المصرية بثبوت الحق في التعويض عن الضرر الأدبي وإنتقاله إلى الورثة في ظل التقنين القديم والجديد<sup>(3)</sup>.

وأرى أن التفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" هو الأولى بالإتباع ليشمل مبدأ التعويض عن الضرر الجسماني والنفسي أو المعنوي وأن الأخير لا يقل خطورة عن الضرر البدني، ولأنه بالنظر إلى قانون الشريعة العامة (القانون المدني) فإن هناك الأذى الذي يصيب الإنسان في شخصه والأذى الذي يصيبه في ذمته المالية، وعليه فالضرر النفسي والمعنوي يدخل في الصنف الأول أي يعد ضرا يصيب الإنسان في شخصه وبالتالي يمكن التعويض عنه، بالإضافة إلى ذلك فإنه بالنظر إلى عدم صراحة النص بالتعويض عن الضرر النفسي يعود إلى وقت وضع اتفاقية وارسو 1929 في وقت لم يكن فيه الاهتمام بالمسائل النفسية

(1) فخري رفعت: "مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقيات الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس العدد الثاني السنة الخامسة والأربعون يوليو 2003، ص: 8.

(2) لمزيد من التفاصيل حول القضايا التي عرضت على المحاكم الفرنسية والأمريكية والانجليزية والأحكام التي وردت بشأنها حول إمكانية التعويض عن الضرر النفسي والمعنوي، أنظر في ذلك: أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، 315 وما بعدها.

(3) سليمان مرقس: "مسؤولية الناقل الجوي للراكب"، مجلة إدارة الحكومة المصرية، دون جهة نشر السنة الثانية أبريل - يونيو 1959، ص: 11.

على درجة من الأهمية كما في وقتنا الحاضر، وربما هذا الأمر يقودنا أيضا إلى اللوم على واضعي اتفاقية مونتريال 1999 باعتبارها الأحدث لأنها لم تحدد هي الأخرى نوعية الضرر فكان الأجدر بها أن توضح أن الضرر المقصود التعويض عنه جسمانيا كان أو نفسيا.

### الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضائع والأمتعة

تنص المادة (18) من اتفاقية وارسو 1929 وكذا المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999 على أن: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي الحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال فترة النقل الجوي".

كما تنص المادة (17) فقرة (2) من اتفاقية مونتريال 1999 على أن: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل"

ويتضح من هذين النصين أن الناقل الجوي يقع على عاتقه التزام بضمان المحافظة على البضائع والأمتعة وإلا انعقدت مسؤوليته عن الإخلال بهذا الالتزام، غير أن هذا الإخلال ينبغي حتى تحكمه قواعد المسؤولية المقررة في الاتفاقيتين أن يكون ناشئا عن حدث أو واقعة وأن تحدث هذه الواقعة أثناء فترة النقل الجوي، وأن ينجم عنها ضرر ونبحث في هذه الشروط بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة والبضائع كل على حدى.

### أولا: مسؤولية الناقل عن هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة

تنصرف عبارة الأمتعة المسجلة في الاتفاقية إلى الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة ما لم ينص على خلاف ذلك.

أما الأمتعة المسجلة فيقصد بها الأمتعة التي تصاحب الراكب في رحلته وتسلم إلى الناقل لتكون في حراسته حتى يتسلمها الراكب في مطار الوصول.

أما الأمتعة غير المسجلة فهي تلك التي تظل في حراسة الراكب طول الرحلة كالحقائب السرية ولا يتغير الحال لو عهد الراكب بهذه الأمتعة إلى أحد أعضاء الطاقم أثناء الرحلة، إذ لا يترتب على ذلك إعتبار هذه الحاجيات من قبيل الأمتعة المسجلة.

هذا وتختلف مسؤولية الناقل عن هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة عن مسؤوليته عن ضياع أو هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة، فيكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة لمجرد أن "الحدث" الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة في حراسة الناقل<sup>(1)</sup>.

وما يمكن قوله أنه قد تمت الاستعاضة عن نظام التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الذي كان معمولاً به في اتفاقية وارسو 1929 وتم استحداث نظام جديد في اتفاقية مونتريال 1999، والذي يقضي بإلزام الناقل الجوي بضمان المخاطر بشكل عام فيما يتعلق بالحقائب المسلمة له<sup>(2)</sup>، غير أن اتفاقية وارسو تستثني حقائب الركاب من مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بها.

أما الآن حسب ما نصت عليه اتفاقية مونتريال 1999 فقد أصبح الناقل مسؤولاً أيضاً عن ضمان التعويض عن الحقائب الشخصية إذا كان الناقل هو المسؤول عن الأضرار التي أصابت تلك الأمتعة.

ويفهم من ذلك أن اتفاقية وارسو 1929 عندما جاءت خالية من ذكر الأمتعة الشخصية قد وضعت في وقت كان النقل الجوي في مراحله الأولى ولم يتصور واضعوها في ذلك الوقت مدى المشاكل التي قد تنجم عن الأمتعة غير المسجلة (الشخصية).

وخلاصة القول أنه لكي تنعقد مسؤولية الناقل لتطبيق نص المادة (17) فقرة (2) - الوارد أعلاه - يجب توافر ثلاثة شروط، فيجب أن يكون هناك حدث قد وقع خلال فترة زمنية وأن يترتب عن هذا الحدث ضرراً بالأمتعة.

**أ - حدوث واقعة:** ما يلاحظ أن الاتفاقية قد استخدمت مصطلح "حدث" لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة بخلاف مسؤولية الناقل عن وفاة الركاب أو إصابته حيث استخدمت مصطلح "الحادثة".

فالاتفاقية استخدمت التعبيرين عن قصد وعمد، ذلك أن "الحادثة" تعني كل أمر فجائي أو غير متوقع متعلق بعملية النقل ذاتها يصيب الركاب في بدنه، بينما "الحدث" هو كل أمر فجائي غير متوقع يصيب الأمتعة حتى لو لم يتعلق بعملية النقل ذاتها بتقدير أن الأمتعة ما

(1) رفعت فخري: المرجع السابق، ص: 28.

(2) المادة (17) فقرة (2)، والمادة (22) فقرة (2) من اتفاقية مونتريال 1999.

دامت موجودة في حراسة الناقل وحوزته فيكون مسؤولا عنها، وعليه فإن الاصطلاحين مترادفين<sup>(1)</sup>.

**ب - أن يقع الحدث خلال فترة النقل الجوي:** إن الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل عن الأمتعة تختلف عن الفترة الزمنية لمسؤوليته عن وفاة الراكب أو إصابته، ففي حالة وفاة الراكب أو إصابته فإن الفترة التي يسأل عنها الناقل هي الفترة التي يكون فيها الراكب على متن الطائرة أو في أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم (وذلك على النحو الذي تم تفصيله)، بينما المدى الزمني لمسؤولية الناقل عن الأمتعة تكون أوسع لتشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة على متن الطائرة، أو أي فترة أخرى تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل.

**ج - أن يرتب الحدث ضررا بالأمتعة:** إن الضرر اللاحق بالأمتعة قد يأخذ أحد الأشكال:

**1 - إتلاف الأمتعة المسجلة، وهو الضرر الذي يكون من شأنه عدم إمكانية الانتفاع بهذه الأمتعة أو استخدامها وقد يكون التلف كلياً أو جزئياً.**

**2 - ضياع الأمتعة، وهو الضرر الذي يكون عبارة عن فقدان الراكب لأمتعته بشرط أن يتم الإتلاف أو الضياع أو إلحاق الأضرار أثناء تواجد الأمتعة تحت إشراف ومراقبة الناقل الجوي.**

- وفي ذلك قضت الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بالجزائر العاصمة في حكم لها بتاريخ 18-12-2007 في قضية بين شركة سوريا للطيران ضد شخص مسافر جزائري وذلك وفقاً للمادة (18) من اتفاقية وارسو 1929 بأن يكون ناقل المسافرين جوا مسؤولاً عن ضياع أمتعتهم طبقاً لشروط عقد النقل، فحكمت على الشركة الناقلة بالتعويض نظراً لتواجد الأمتعة تحت إشرافها وقت ضياع الأمتعة<sup>(2)</sup>.

**3 - تعيب الأمتعة أي فقدان الأمتعة لقيمتها لعيب لحق بها بحيث يحول هذا العيب من الانتفاع بهذه الأمتعة.**

---

(1) أحمد عبد الرحمن الملحم: المرجع السابق، ص: 227.  
(2) مجلة المحكمة العليا - العدد الثاني لسنة 2008، صادرة عن وزارة العدل بالجزائر - رقم الملف 2346 39 قرار بتاريخ 2007/12/18، ص: 171 وما بعدها.

ويجوز للناقل الامتناع عن ضمان التعويض استنادا إلى المادة (17) فقرة (2) من اتفاقية مونتريال 1999 "إذا كانت الأضرار نتيجة عطب أو نقص في نوعية الحقيبة فإن التعويض يكون في إطار هذا العطب فقط"<sup>(1)</sup>

غير أن سوء تغليف الأمتعة لا يكون له مبرر، والظاهر أنه لا يجوز للناقل اتخاذ ذلك ذريعة للامتناع عن ضمان التعويض عن الأمتعة المسجلة.

أقول في هذا الصدد فيما يتعلق بالأمتعة بشكل عام - عند السفر جوا - فإن الراكب هو المسؤول عن عملية التغليف وليس الناقل الجوي، وأقترح أن يقوم الناقل الجوي باختبار سريع لحالة الأمتعة ولطريقة تغليفها أثناء عملية التخليص.

### ثانياً: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق البضاعة

لعل أهم ما يفرزه عقد نقل البضاعة هو رغبة الشاحن في أن تصل البضاعة سليمة وفي الوقت المحدد لها إلى نقطة المقصد النهائي، وعليه فالناقل ملتزم بضمان سلامة البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه المعين في خطاب نقل البضاعة، فإذا هلكت البضاعة أو تلفت سواء أكان التلف كلياً أم جزئياً أم ضاعت فإن مسؤولية الناقل تنعقد في مثل هذه الأحوال.

كذلك يسأل الناقل عن كل تلف يلحق بالبضاعة أثناء نقلها، والمقصود بالتلف أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها، ولكن معيبة كلياً أو جزئياً ويسأل الناقل عن هذا التلف ما لم يكن التلف سابقاً للنقل ومثبتاً في خطاب النقل<sup>(2)</sup>.

أما تعيب البضاعة فالمقصود به الضرر الذي يصيب البضاعة، يؤدي هذا الضرر إلى فقدان الشيء لقيمتة ومؤدى ذلك أن البضاعة يمكن الانتفاع بها ولكن قيمتها تتعرض للنقصان، كما لو وصلت أجهزة كهربائية وبها ضربات أو صدمات.

وفي ذلك نصت المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999 فقرة (1) على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون

---

(1) وبالنسبة لحقائب اليد فإنه يمكن القول أن المادة (18) فقرة (1) من اتفاقية وارسو لا تشير بشكل خاص إليها، غير أن المادة (22) فقرة (3) من نفس الاتفاقية تحدد حجم التعويض عن الأشياء التي يتحمل الراكب مسؤوليتها، وعليه يمكن اعتبار حقيبة اليد مؤمنة ويستنتج أن حجم التعويض الذي تحدده الاتفاقية لا يمكن تطبيقه إلا إذا كان القانون الوطني يلزم الناقل بضمان التعويض عن هذه الحقائب، في حين اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (17) فقرة (3) منها تعتبر التعويض في الحالتين بقولها: "يتعلق بأمتعة مسجلة ومن ضمن الأشياء التي يحملها الراكب معه" ويلاحظ أن صراحة اتفاقية مونتريال 1999 باعتبارها الأحدث كان نتيجة المشاكل التي يشهدها الركاب من قبل شركات الطيران عن ضياع وتلف لحقائب اليد وما ينتج عن ذلك من آثار سلبية تعود على الراكب.

(2) عبد الفضيل محمد احمد: المرجع السابق، ص: 288.

الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع خلال النقل الجوي"، ويقابله النص نفسه من اتفاقية وارسو 1929.

وتطبيقاً لهذا النص يجب توافر شروط لإمكان اعتبار الناقل مخلاً بالتزامه بالمحافظة على البضاعة ومن ثم مساءلته، وسيتم توضيح ذلك على النحو الآتي:

### الشرط الأول: الحدث (الواقعة) وترتب الضرر عنها

لقد جاءت اتفاقية مونتريال 1999 كاتفاقية وارسو 1929 خالية من بيان المقصود بلفظ الحدث أو الواقعة كما فعلت بالنسبة للفظ الحادث في حالة نقل الأشخاص، بيد أن الرأي قد استقر<sup>(1)</sup> على أن المغايرة بين اللفظين تمتد لتشمل المغايرة بين المعنيين، وذلك لأن اصطلاح "الحدث" أو "الواقعة" يعتبر أكثر شمولاً واتساعاً من لفظ "الحادث"، ذلك لأن الناقل يتمتع بهيمنة وسيطرة مطلقة على البضائع والأمتعة المنقولة لا تتوفر على الأشخاص المسافرين، ومن هنا لم يختلف الرأي على أن المقصود بالحدث أو الواقعة هو كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها.

وعلى هذا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن ذبول الزهور المنقولة بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى موجودة إلى جانبها، أو عن تلف أقمشة بسبب انسكاب زيوت أو سوائل حمضية عليها، أو عن فقدان بضاعة بسبب سرقتها من مخازن الناقل بالمطار، أو عن مرض حيوان نتيجة عدوى تسربت إليه من حيوان آخر منقول على الطائرة نفسها<sup>(2)</sup>.

- عام 1990 - تم إرسال سجاد من دلهي وأمثلة هذه الحالات كثيرة، ففي إحدى القضايا<sup>(3)</sup> إلى ألمانيا عبر الكويت التي وصلت قبل غزوها من قبل العراق بيوم واحد (أي بتاريخ 1990/08/01)، ولم يشحن عندها السجاد إلى ألمانيا بل فقد السجاد بعد الغزو مباشرة، وحسب قول المدعي فإن ذلك يعتبر تأخيراً يخضع للمادة (19) من الاتفاقية لكن المحكمة قررت أن القضية تعتبر قضية فقد البضاعة تخضع للمادة (18) ذلك أنه لم يمكن اعتبار الناقل في هذه القضية والموقع على العقد متأخراً، ومن جهة أخرى لم تكن الأضرار التي

(1) فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 349، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 210، أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 294، كذلك هاني دويدار (قانون الطيران التجاري)، المرجع السابق، ص: 389، إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 186.

(2) علي البارودي ومحمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 605، كذلك ثروت أنيس السيوطي (المرجع السابق)، ص: 347.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 347.

لحقت بالبضاعة نتيجة التأخير بل بسبب حالة الحرب التي كانت تعيشها الكويت نتيجة الغزو العراقي، وعليه اعتبرت البضاعة طبقاً للمادة (18) من الاتفاقية مفقودة.

وما يمكن أن ألاحظه في هذا الشأن أن افتراض خطأ الناقل أمر يتفق ومقتضيات العدالة لأن تكليف المرسل والمرسل إليه في عقد نقل البضاعة بإقامة الدليل على وقوع خطأ من جانب الناقل من شأنه أن يؤدي إلى الاجحاف والظلم، فكيف لهما إثبات ذلك وهما بعيدين كل البعد عن البضاعة وقد تجردا من حيازتها المادية منذ أن قاما بتسليمها للناقل الجوي، بينما هذا الأخير إذا تمثل في مؤسسة أو شركة للطيران فهو الأدرى بسير أمورهِ وبمقدوره متابعة خط سير البضاعة والكشف عن سبب هلاكها أو تلفها أو ضياعها.

### الشرط الثاني: أن يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي

إن تحديد مدة النقل الجوي أو فترته مسألة في غاية الأهمية، ذلك أنه أي ضرر يلحق بالبضاعة خلال هذه الفترة يكون الناقل مسؤولاً عنه، وقلنا أن المشرع الدولي قد وسع في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضاعة ولم يقصرها فقط على مرحلة الرحلة الجوية وإنما مدها لتشمل أي مرحلة تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل<sup>(1)</sup>، وعلى العكس من ذلك فقد ضيق من النطاق الزمني الذي تنعقد فيه مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بنقل المسافرين حيث اقتصر على فترة الصعود للطائرة والتواجد على متنها ومن ثم النزول منها.

لقد وضعت الفقرة الأولى من المادة (18) من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، المبدأ العام للفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن البضاعة، هذه الفترة هي فترة النقل الجوي أي الفترة التي تكون فيها البضاعة في المجال الجوي (سواء أكانت البضاعة في المطار أو على متن الطائرة أم في مكان آخر في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار).

كما تنص الفقرة (2) و (3) من المادة (18) من اتفاقية وارسو 1929 على المقصود بالنقل الجوي في مفهومها فقالت صراحة على أن يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل، ومن هنا يتضح أن الاتفاقية تميز بين المسؤولية والحراسة، هذه الأخيرة يكون الناقل مسيطراً سيطرة مادية على البضاعة التي تكون في حوزته، وهذه الفترة تبدأ من الوقت الذي تسلم فيه البضاعة إلى الناقل في مطار القيام وحتى تسليمها إلى

(1) أنظر في ذات السياق، انظر حكم المحكمة الكويتية في القضية رقم 1992/19 (الدائرة الاستثنائية رقم (2) المحكمة الكلية) بتاريخ 1992/05/24، حيث ذهبت المحكمة إلى أن البضاعة طالما كانت بحوزة الناقل فيعتبر مسؤولاً عنها. أشار إلى هذا الحكم، محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 117.

المرسل إليه في مطار الوصول والمقصود بذلك المدى الزمني الذي تتواجد فيه البضاعة تحت إشراف الناقل في المطار أو على متن الطائرة.

وتعتبر البضاعة في حراسة الناقل إذا كانت في حراسة تابعيه، ولا يعتبر تابعا للناقل فقط من يعمل لديه، وإنما كل من يستعين به الناقل لتنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل<sup>(1)</sup>.

وعليه فإن الاتفاقية قد أخذت بفكرة حراسة الناقل الجوي للبضاعة، والاجتهاد القضائي مستقر على ذلك في العديد من أحكامه، ومثال ذلك قرار الغرفة التجارية الفرنسية بتاريخ 1992/05/28 حيث اعتبرت أن إعداد خطاب نقل البضاعة لا يجعل الناقل مسؤولا عنها بشكل تلقائي ولكي تقوم هذه المسؤولية بتعيين أن يقبل الناقل ويحوز البضاعة ماديا<sup>(2)</sup>.

وهناك العديد من قضايا فقدان البضائع عن طريق الجمارك بعد قيام الناقل الجوي بتسليمها لتلك الجهات، وقد رأت المحكمة الفرنسية أن الناقل يكون مسؤولا عندما تكون البضاعة لدى الجمارك، وأيضا في الولايات المتحدة الأمريكية الناقل الجوي يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضاعة أو فقدانها أثناء تواجدها لدى الجمارك<sup>(3)</sup>.

وخلاصة القول أن اتفاقتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 انتهت إلى أن فكرة حراسة الناقل هي منذ اللحظة التي يتم فيها قبول الناقل وتسلمه للبضاعة فإنه يصبح مسؤولا عما قد يلحقها من أضرار ولا تنتهي مسؤوليته إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه.

وإذا كانت الاتفاقية قد عنيت بتحديد ما يشمل النقل الجوي فقد عنيت من ناحية أخرى على تعيين ما يخرج عنه، فنصت على أن لا تشمل فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو في مجرى مائي خارج المطار - على أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى، فيفترض في الضرر - ما لم يثبت العكس أنه قد نجم عن حدث وقع خلال النقل الجوي (المادة (18) فقرة (3) من اتفاقية وارسو 1929 والمادة (18) فقرة (4) من اتفاقية مونتريال 1999).

---

(1) رفعت فخري: المرجع السابق، ص: 30.  
(2) وهناك حكم فرنسي آخر عن الغرفة التجارية بتاريخ 08 - 10 - 1985، حيث كانت البضاعة في هذه القضية قد فقدت في مخازن الشركة الجوية الناقل الموجودة في الحرم الجمركي وحكم بمسؤولية الناقل عنها. إلياس حداد المرجع السابق، ص: 188.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 354.

وتطبيقا ل ذلك فإن الناقل يكون مسؤولا بموجب أحكام الاتفاقية عن كل ضرر يصيب البضاعة في أثناء فترة المجال الجوي ولو بموجب نقل بري، أو بحري أو نهري تنفيذًا لنقل جوي، أي أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسته.

إلا أن الناقل يستطيع أن يتهرب من أحكام الاتفاقية في الفترات التي يتخلل فيها النقل الجوي نقل بري أو بحري أو نقل في مجار مائية، ومثال ذلك حالة الناقل الجوي الذي احتفظ عندما وقع عقد نقل البضاعة بحقه في نقلها بطريق البر من مكان وجودها إلى مطار القيام، ولتضررها خلال هذه المرحلة فقد حكم بانعقاد مسؤوليته تجاه شاحنها<sup>(1)</sup>.

لكن حكم في إحدى الدعاوى أن الناقل الذي وافق على إرسال البضاعة عبر الجو لا يمكنه رفض تحمل مسؤولية إرسالها عبر البر أيضا<sup>(2)</sup>.

وحماية لمصلحة الشاحن إذا قام الناقل باستبدال وسيلة نقل بوسيلة نقل أخرى تنفيذًا لعقد نقل جوي كأن يكون هناك اتفاق على أن يستخدم الناقل وسيلة نقل برية إلا أنه خالف ذلك واستخدم وسيلة نقل بحرية أو نهريّة دون موافقة الشاحن، فإن هذا النقل الذي تم بتلك الوسيلة المغايرة لاتفاق الشاحن والناقل يعتبر أنه قد تم ضمن مدة النقل الجوي (الفقرة الأخيرة من المادة (18) سابقة الذكر).

ومن ثم إذا كان هناك شرط الإعفاء من المسؤولية في هذه الفترة فإن الناقل لن يستطيع الاستفادة من هذا الشرط وعليه تنطبق أحكام الاتفاقية على فترة النقل هذه<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

لعل اختيار المسافر أو الشاحن الطائرة لنقله أو لنقل بضاعته ودفعه ثمنًا أعلى من ثمن نقله بوسيلة أخرى كالسفينة أو السيارة هو رغبة هؤلاء في استغلال عامل الوقت، فعامل الوقت وكسبه يشكل عصب عقد النقل الجوي، لذلك فإنه من الالتزامات المفروضة على عاتق الناقل في هذا العقد هو التزامه باحترام المواعيد المتفق عليها في عقد النقل الجوي.

وعلى الرغم من أهمية تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير فإن تشريعات الطيران التي ظهرت في بعض الدول قبل إتفاقية وارسو 1929 لم تنص عليها وتركت هذه المسألة لحكم القواعد العامة، بل وقد عارضت بعض الوفود في مؤتمر فارسوفيا 1929 تضمين

(1) حكم فرنسي بتاريخ 2000/10/17، أنظر:

Revue française de droit du transport, année 2000; p 349

(2) Lawrence Goldhirsh: op. cit; p. 98.

(3) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 119.

الاتفاقية أية نصوص تقر هذه المسؤولية لكن لم تقو هذه المعارضة على فرض وجهة نظرها(1).

ولذا فإن اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وتقديرا منها لهذا العنصر الفعال في عقد النقل الجوي قد أفردت مادة مستقلة للتأخير عن النقل، فالمادة (19) من اتفاقية وارسو 1929 نصت: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، وهو الأمر الذي أكدته اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (19) أيضاً حيث جاءت كما يلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاءه جميع التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

فالناقل إذن إذا أخل بالالتزام في الميعاد المحدد وترتب عن التأخير ضرر انعقدت مسؤوليته ولا يستطيع أن يفيها إلا بإقامة الدليل على أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة والمعيار هو معيار الناقل الحريص وأن ينفي مسؤوليته بإقامة الدليل على وقوع الضرر بسبب أجنبي لا يد له فيه(2).

ويستفاد من النصين أعلاه أنه يلزم توافر شروط معينة لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وهي أن يكون هناك إخلال من جانب الناقل بالالتزام في الميعاد المتفق عليه وأن ينشأ عن ذلك ضرر للراكب أو مرسل البضاعة، نتناول هذا الشرط في الفرع الأول، وهناك الشرط المتعلق بالمدى الزمني الذي يحدث خلاله التأخير أي أن يحدث التأخير في فترة زمنية معينة نوضح ذلك في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: طبيعة الضرر الحاصل عن التأخير

إذا كان التأخير بشكل عام معناه مجاوزة الميعاد المحدد، فإن الملاحظ أن نصوص الاتفاقية لم توضح المقصود بالتأخير، وإن كان هذا الأخير في ذاته ليس ضرراً وإن كان مصدراً للضرر الحاصل للراكب أو البضائع وتتوجب عليه مسؤولية الناقل الجوي، ولتوضيح ذلك أكثر نتناول فيما يلي ماهية التأخير ثم تحديد الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

---

(1) فاروق أحمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 356.  
(2) عبد الرزاق السنهوري (الوسيط في شرح القانون المدني) - مصادر الالتزام - الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، الطبعة 1952، ص: 375.  
حيث يعرف السبب الأجنبي بأنه "كل فعل أو حادث لا ينسب إلى المسؤول، ويكون سبباً في جعل منع وقوع العمل الضار مستحيلاً" وحالات السبب الأجنبي ثلاث هي: القوة القاهرة - خطأ المضرور - وخطأ الغير.

## أولاً: ماهية التأخير

بما أنه حتى اتفاقية مونتريال 1999 - باعتبارها الأحدث لاتفاقية وارسو 1929 - لم تحدد معنى التأخير، فإنه يمكن القول أنه التأخير يعني وصول الراكب أو البضاعة إلى الجهة المقصودة في غير موعدها، ويمكن أيضا أن يعني عدم وصول الراكب والأمتعة أو البضاعة في الوقت المتفق عليه.

والوقت المتفق عليه يمكن أن يكون الوقت المسجل في تذكرة السفر أو في لائحة مواعيد الرحلات أو أوقات أخرى تم الاتفاق عليها، وأحيانا لا تحديد موعد معين للوصول وخاصة عند نقل البضاعة، وغالبا ما تحتوي أوراق النقل على بند ينص على أن الموعد المبين فيها مجرد موعد محتمل.

وما نلاحظ نحن في الوقت الحاضر في تذاكر السفر أن هناك بنود تموجية مدرجة فيها تؤكد أن الناقل يتعهد ببذل أقصى ما لديه من أجل ضمان نقل الركاب والأمتعة دون تأخير، وطبعاً هذا شيء يعود بالفائدة عليه بالدرجة الأولى.

ولم يرق خلاف قانوني كبير حول مسألة التأخير، وذلك أن معظم شركات النقل على ما يبدو قد استمدت مفهومه الأساسي من المادة (19) من الاتفاقية مما يجد انعكاساته في القيود التي تدرجها شركات النقل في تذكرة السفر، ومن المميز أن هذه القيود تنص على عدم ضمان مواعيد السفر، وأن الرحلات قابلة للتعديل دون إشعار سابق، فهناك محاكم خارج الولايات المتحدة الأمريكية حملت شركات النقل الجوي مسؤولية التأخير غير المعقول وذلك رغم الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية طبقاً لإجراءات النقل، فمثلاً رأت محكمة في كيبك (كندا) أن تأخيراً لمدة 24 ساعة رحلة إلى كوبا يعتبر بالنسبة للركاب الذين يريدون الخلاص من الشتاء البارد في كندا تأخيراً "لا يطاق" ويخالف أحكام الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

ويجب للإعتداد بأسباب التأخير أن تكون لها بشكل من الأشكال صلة مع موضوع النقل ومرتبطة بالنقل الجوي، مثل سوء الطقس أو حدوث عطب فني أثناء عملية النقل حتى ولو كان العطب الفني يعود إلى تقصير في الصيانة قبل بداية النقل، وتدخل في هذا النطاق أيضاً إجراءات سلطات الهجرة لمنع الركاب من دخول البلاد وما يترتب على ذلك تأخير، وكذا وجود عيب غير ظاهر في الحمولة والذي يتطلب اتخاذ إجراءات عاجلة مما يؤدي إلى التأخير<sup>(2)</sup>.

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 372.

(2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 375.

" أي دون موعد في العقد بموجبه لا يحدد أي وقت للوصول ho Tim وقد يضع الناقل بند " وبالتالي لا يمكن تحميله المسؤولية، فإن ذلك الأمر مرتبط بأن التأخير يجب أن يكون وقته معقول، لكن إذا كان التأخير نتيجة إهمال خطير فهذا يحمل الناقل المسؤولية، وعليه وحب البحث أولاً عن الأضرار الناتجة عن التأخير بغض النظر عما إذا كان التأخير طويلاً أو معقولاً، فالراكب الذي تكون رحلته قد تأخرت إلى أستراليا لعدة ساعات في مطار نيويورك لا يمكن مقارنة حالته بحالة راكب تعرض لنفس التأخير في رحلة بطائرة "الكونكورد" من نيويورك إلى لندن<sup>(1)</sup>.

وقد قررت لائحة "قواعد تعويض الركاب في حال تأخير الرحلات أو إلغائها لدول الاتحاد الأوروبي" ثبوت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير إلا في الظروف القاهرة التي لا يمكن تفاديها، وأما التأخير في الظروف المعتادة فيثبت التعويض للمسافر بمجرد انقضاء ساعتين بعد موعد الإقلاع إذا كانت مسافة الرحلة 1500 كيلو متر فأقل<sup>(2)</sup>.

وعلى العكس من ذلك نجد أن بعض الشركات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا)<sup>(3)</sup>، تدرج نصاً في تذاكر السفر يقضي بأن "الأوقات المبينة في جداول I.A.T.A المواعيد ليست مؤكدة - تقريبية - ولا تشكل جزءاً من العقد وأن جداول السفر خاضعة للتغيير دون إشعار، كما إن من حق الناقل - إذا اقتضت الظروف إلغاء الرحلة أو إنهاؤها أو تحويل مسارها أو إرجاؤها أو تأخرها بدون إخطار"<sup>(4)</sup>.

واختصار ما سبق فإن الناقل يلتزم بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول عند تخلف الاتفاق على إتمام هذا النقل في ميعاد محدد، وإن حصلت مجاوزة غير عادية لذلك الميعاد يعد الناقل مخلاً بالتزامه وانعقدت مسؤوليته عن التأخير وفقاً لأحكام المادة (19) من الاتفاقيتين.

- (1) كانت طائرة "الكونكورد" قبل خروجها من الخدمة في شهر أكتوبر 2003 تعتبر أسرع طائرة نقل تجاري في العالم حيث إن سرعتها كانت تبلغ ضعف سرعة الصوت - ولمزيد من التفاصيل حول تأثير التكنولوجيا المتطورة على إنتاجه الطائرات، أنظر: عاذلة محمد عبد السلام رجب، إقتصاديات النقل الجوي الخارجي - مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، كلية الحقوق والإقتصاد، جامعة القاهرة 1977، ص: 6 وما بعدها.
- (2) عارف بن صالح العلي (مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين - دراسة مقارنة -) مجلة المعهد العالي للقضاء، بالمملكة العربية السعودية، العدد 45، محرم 1431 هجري، ص: 52.
- (3) I.A.T.A - الآياتا - اختصار الاتحاد الدولي للنقل الجوي - وللتوضيح أكثر فإنه قد انضمت إليه كافة شركات الطيران التجاري، ويهدف إتحاد شركات النقل الجوي إلى تطوير صناعة النقل الجوي وتشجيعه والتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني في هذا المجال، ولا تتعارض أحكامه مع الاتفاقية والقوانين الداخلية.
- (4) وهذا ما جاء في شروط التذاكر الدولية للخطوط الجوية السعودية، وجاء كذلك في شروط شركة (سما) للطيران أنه: "يجوز لنا في أي وقت بعد القيام بالحجز تغيير جداولنا الزمنية ورأو إلغاء أو إنهاء أو تحويل أو تأجيل أو تأخير أي رحلة نرى وفقاً لتقديرنا المعقول، وأن ذلك له ما يبرره من ظروف خارجة عن إرادتنا وسيطرتنا...".

وأخيرا أقول أنه في غياب تحديد مضمون التأخير في إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 فإنه يجب مساءلة الناقل الجوي عن أضرار التأخير عن النقل في الميعاد المتفق عليه أو عن النقل في الميعاد المعقول - إلا في الظروف القاهرة التي لا يمكن تفاديها - وهكذا فالشروط العامة للمنظمة الدولية للنقل الجوي - الآيات - المذكورة أعلاه والمتعلقة بمواعيد النقل لن يكون لها إلا قيمة محدودة ولا يمكن لها في جميع الأحوال تحموا مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير.

### **ثانياً: الضرر الناشئ عن التأخير**

قبل الحديث عن الضرر الذي يلحق المسافرين أو الشاحن نتيجة التأخير في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه لا بد من توضيح طبيعة التزام الناقل عن التأخير.

أ - إنه وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 هناك نظام موحد فيها يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافرين والمحافظة على البضاعة والأمتعة المسجلة وكذلك عن تنفيذ عملية النقل في الميعاد، فجعلت الاتفاقيتين المسؤولية شخصية ومن طبيعة تعاقدية والخطأ من جانب الناقل مفترض حيث لا يكلف المضرور إثباته، وليس أمام الناقل كي يتحلل من مسؤوليته عن هذا الخطأ إلا أن يثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة والإجراءات الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها(1).

وفي هذا الاتجاه سار القضاء في فرنسا وغيرها من البلدان، ففي فرنسا(2)، أصدرت محكمة بتاريخ 1999/10/11 قراراً معبراً في هذا الأمر حيث ردت الدعوى Rennes "رن" لوقوع التأخير بسبب قوة القاهرة، وفي الكويت(3)، أصدرت محكمة الاستئناف بتاريخ 1984/11/05 قراراً قضت بموجبه مساءلة الناقل على التأخير لعدم قيامه باتخاذ التدابير المناسبة لانتفاء الضرر وذلك على الرغم من الشرط رقم 9 والمدون في تذكرة السفر والمتضمن أن المواعيد المبينة على جدول مواعيد السفر أو غيرها ليست مضمونة.

### **ب - تحقق الضرر الناشئ عن التأخير:**

يلزم لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أن ينتج عنه ضرر يصيب المسافرين، ولم توضح إتفاقية مونتريال 1999 وكذا إتفاقية وارسو 1929 نوع الضرر الذي يتعين جبره

(1) ضياء نعمان "أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع"، مجلة الأملك المغربية، مجلة فصلية تعنى بالدراسات القانونية و الفقهية، العدد الثاني لسنة 2007، ص: 178.

(2) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 195.

(3) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 199.

وهل يشمل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، والأصل في ذلك هو الرجوع إلى الأنظمة المحلية والقوانين الوطنية لتطبيق الحلول التي تقضى بها في هذا الصدد<sup>(1)</sup>.

ومن أحكام القضاء الفرنسي بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن التأخير نذكر ما يلي<sup>(2)</sup>:

**1 - الحكم بالتعويض لمسافر تأخرت رحلته حتى فوتت عليه فرصة الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمحفل علمي دعي إليه مع عدد من الشخصيات المرموقة من أجل استلام جائزة مالية كبرى تقديرا لخبرته.**

**2 - تعويض مسافر تأخرت رحلته حتى أدى ذلك إلى عدم قدرته على توصيل أحد المشروعات الهندسية المتضمنة للرسومات المتعلقة بإعادة تصميم إحدى المدن في الميعاد المتفق عليه، فأدى ذلك استبعاد صاحبها من الاشتراك في المسابقة الدولية المقامة لهذا الغرض والتي رصد للفائزين فيها جوائز مالية.**

**3 - التأخير في وصول مريض لإجراء جراحة عاجلة مما أدى إلى إلغائها.**

**4 - تعرض راكب للتأخر ولم يتمكن من أداء دوره في سهرة فنية كان قد تقاضى مقابلا عنها وقد قررت المحكمة الفرنسية تعويض المدعى عن جميع التكاليف التي ترتبت طوال انتظاره لوسيلة نقل بديلة وعن المكافأة التي سيتقاضاها مقابل العرض الفني.**

**5 - تأخر وصول البضاعة في الميعاد مما أدى إلى تلفها وانخفاض أسعارها أو فوات موسم بيعها، هذا ما لم يكن هناك عيب ذاتي بالبضاعة كأن تكون قابلة للفساد نتيجة انتهاء طبيعي للصلاحية.**

### ج - التعويض عن الضرر الأدبي الناتج عن التأخير

سكنت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 عن التعويض عن الضرر الأدبي اللاحق بالمشافر جراء تأخير الرحلة وتأجيلها أو إلغائها وما ينتج عن ذلك من ضيق وحرَج بسبب البقاء في المطار مدة طويلة خاصة إذا كان المسافر مريضا أو شخصا كبيرا أو امرأة أو طفلا.

والضرر الأدبي هو الضرر الذي يصيب الإنسان في عاطفته أو في شرفه أو في كرامته بغض النظر عن أية خسارة مالية، وقد كان حق تعويضه تعويضا ماليا محل خلاف، إذ رفضت المحاكم التسليم به أول الأمر وإستندت في ذلك إلى أن الضرر الأدبي بطبيعته

(1) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 255، أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 317،

عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 136.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 298، إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 194.

ضرر لا يعتبر خسارة مالية، غير أنه ما لبثت المحاكم أن عدلت عن ذلك حيث رأت أن التعويض المالي إذا كان لا يحو الضرر الأدبي فإنه يعطي المضرور ترضية تخفف عنه الضرر، وقد تغلب هذا الرأي الأخير وأجمع عليه الفقه في كل من مصر وفرنسا<sup>(1)</sup>.

وقد جرى العمل لدى كثير من شركات الطيران العربية على عدم التعويض عن ذلك، وفي المقابل نجد أن دول الاتحاد الأوروبي قررت صراحة في لائحة "قواعد تعويض الركاب في حال تأخير الرحلات أو إلغائها" تعويض المسافرين عن الضرر الأدبي الذي يلحقهم جراء تأخير أو إلغاء الرحلات، وذلك بمبالغ محددة تبدأ من 250 يورو<sup>(2)</sup>، وسنبين ذلك عند حديثنا عن تقدير التعويض وتحديده.

وقد عمل القضاء في بعض الأحيان على التعويض عن الضرر الأدبي أو المعنوي الناتج عن التأخير ومن أمثلة ذلك:

1 - وصول جثة جزائري توفي في فرنسا متأخرة بعد عدة أيام مما فوت على أهله إتباع المراسيم الدينية في دفنه، فوافقت المحكمة على التعويض نتيجة الأضرار النفسية والآلام المعنوية التي عانت منها أسرة الفقيد الجزائري<sup>(3)</sup>.

2 - رفضت المحكمة في ألمانيا الدعوى بسبب الإصابة بضرر نفسي نتيجة ضياع الإجازة السنوية بعد فقدان الأمتعة أو إلحاق أضرار بها<sup>(4)</sup>.

وفي كلمة لرئيس اللجنة التي تضم عائلات ضحايا حوادث الطائرات وذلك في المؤتمر القانوني الذي عقده المنظمة الدولية للطيران المدني في دبي سنة 2001 أشار إلى أن اتفاقية مونتريال 1999 ستكون عوناً كبيراً لضحايا التجلط الدموي من المسافرين أو ما "أعراض الدرجة السياحية" إلا أنها لا تعترف بالمطالبات نتيجة المعاناة من يعرف بـ "أعراض نفسية أو عقلية"<sup>(5)</sup>.

د - توفر علاقة السببية بين التأخير والضرر

(1) سليمان مرقس: المرجع السابق، ص: 127.

(2) عارف بن صالح العلي: المرجع السابق، ص: 54.

(3) قضت بذلك محكمة صلح باريس بتاريخ: 1952/02/31، أشار إلى هذا الحكم إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 195.

(4) Malcolm Clarke: contractes of carriage by air, british Library, London 2002; p. 120.

(5) أنظر: <http://www.aawsat.com>، تاريخ النصف: 13 مارس 2010

لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الدولي بمجرد تأخره وتحقق الضرر، بل لا بد أن يكون التأخير هو السبب في الضرر<sup>(1)</sup>، وهذا طبقاً للقواعد العامة والشرعية<sup>(2)</sup>.

لذلك إذا كان مثلاً المؤتمر العلمي قد ألغي فلا يستطيع المسافر أن يطلب التعويض عن وصوله بعد الميعاد الذي كان مقرراً لعقد هذا المؤتمر.

### الفرع الثاني: الفترة الزمنية للتأخير

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معين حتى وإن تم تفويته أو تجاوزه، وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل أو يكون محددًا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها، وقد جرت العادة لدى الناقلين الجويين ألا يلتزموا بمواعيد نقل محددة بدقة.

ويسوغ ذلك بأن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل أو تابعوه من السيطرة عليها فهي مرهونة بشكل خاص بظروف جوية قد تسمح بالملاحة الجوية أو قد لا تسمح، كما أنها مرهونة بالإمكانيات المادية للطائرة لسعتها ومقدار حمولتها، فلظروف معينة قد تضطر الطائرة أن تنزود بالوقود أكثر مما تحمل عادة الأمر الذي يحد من قدرتها على استيعاب الركاب أو البضائع وتأمين سلامتهم وبالتالي يتأخر نقلهم<sup>(3)</sup>.

وعلى الرغم مما قرره المادة (19) من الاتفاقية مونتريال 1999 بشأن الناقل الجوي عن أضرار التأخير، إلا أن الخلاف مازال قائماً حول تطبيق ما قرره الاتفاقية في الواقع العملي.

(الآيات) وفي شروطه العامة بالمادة A.T.A. أو على ذلك فإن الاتحاد الدولي للنقل الجوي العاشرة (10) من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم والمادة السادسة (6) من شروط نقل البضاعة يؤكد على أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل الجوي وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل.

(1) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري: المرجع السابق، ص: 154.

(2) الراجح من أقوال الفقهاء المعاصرين هو جواز التعويض عن الضرر الأدبي لقوة أدلتهم، ولأن القول بالجواز يتفق مع مقاصد الشريعة الهادفة إلى جبر الضرر أياً كان، ويترتب على ذلك اتفاق الفقه الإسلامي مع ما قرره صراحة القوانين التي تأخذ بتعويض المسافرين عن الضرر الأدبي كدول الاتحاد الأوروبي وبعض القوانين العربية.

(3) علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 611.

وبناء على ذلك لا يوجد في مواجهة الناقل أي ميعاد محدد للنقل، وغالبا ما تتضمن تذاكر السفر هذه الشروط<sup>(1)</sup>.

لقد ذهب رأي<sup>(2)</sup>، إلى أن إيراد مثل هذه الشروط في عقد النقل من جانب الناقل يعني عدم مسؤوليته عن النتائج الضارة للتأخير الذي يحدث إلا إذا ثبت خطأ جسيم يجب نسبته إلى الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه أو كان التأخير غير عادي.

إلا أن الأخذ بهذا الرأي فيه إهدار للنص الأمر في المادة (19) من اتفاقيتي وارسو 1929، ونفس النص من اتفاقية مونتريال 1999 الذي يقرر مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير. كما يتناقض مع نص المادة (26) من اتفاقية مونتريال 1999 والذي ينص على أنه "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية" وهو الحكم ذاته في المادة (23) من اتفاقية وارسو 1929، علاوة على ذلك فإن أعمال هذا الرأي يعني إثبات خطأ الناقل من جانب المضرور (الراكب والشاحن) لإمكان انعقاد مسؤولية الأول، الأمر الذي يتعارض مع أساس مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير القائم على الخطأ المفترض<sup>(3)</sup>، أي عندما يكون الناقل مسؤولا بقوة القانون عن أضرار التأخير إلا إذا أثبت هو وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات الضرورية لتفادي وقوع الضرر.

وتفاديا للمسؤولية عن التأخير، فلقد درج الناقلون الجويون على إدراج شروط في عقد النقل لإعفائهم من الالتزام بميعاد محدد للنقل أو لإعفائهم من المسؤولية في تنفيذ المواعيد المعلن عنها في جدول الرحلات، ولقد ذهب أغلب الفقه إلى صحة هذه الشروط لكن ليس معنى ذلك إعفاء الناقل كلية من المسؤولية فهو يظل مسؤولا عن الأضرار التي تنشأ للمسافر عن التأخير غير المعقول في عملية النقل<sup>(4)</sup>.

وإزاء عدم قيام الاتفاقيتين بوضع معيار موضوعي دقيق ليتسنى على ضوئه تحديد المدى الزمني للتأخير أي الفترة الزمنية التي يقع خلالها التأخير الذي يسأل عنه الناقل بموجب حكم المادة (19) والأخذا بالحسبان لشروط (الآيات) التي تعمل على عدم تحميل الناقل

(1) مثال ذلك ما ورد في تذكرة صادرة عن طيران الإمارات في الصفة الثالثة تحت عنوان تشبيه حيث وردت الفقرة التالية: أن الأوقات المذكورة في جدول المواعيد أو خلافها ليست مضمونة ولا تشكل جزءا من هذا العقد، وأن مواعيد الرحلات قابلة للتغيير دون سابق إنذار...).

(2) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 340.

(3) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 123.

(4) جلال وفاء محمد (دروس في القانون الجوي): المرجع السابق، ص: 141، عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص:

مسؤولية التأخير فقد ثار خلاف كبير في الفقه والقضاء عند تنفيذ حكم المادة (19) من الاتفاقيتين التي تقضي بمسؤولية الناقل عن التأخير، وشروط (الآيات) التي تحلل الناقل من هذه المسؤولية.

نستعرض فيما يلي رأي كل الفقه والقضاء في هذه المسألة:

### أولاً: رأي الفقه

لا يكفي حدوث التأخير لاعتبار الناقل مسؤولاً بل يجب أن يقع هذا التأخير في فترة زمنية معينة، والتساؤل الذي يثار حول تحديد هذه الفترة التي يجب أن يحدث التأخير خلالها، وهل هي فترة النقل فقط أم يجب أن يشمل الأمر على كل تأخير في عملية النقل أيا كان موضعه قبل أو بعد عملية الناقل ذاتها.

اختلف الفقهاء في تحديد هذه الفترة في ظل المادة (19) من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة لنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999.

**1- الرأي الأول:** ذهب جانب من الفقه<sup>(1)</sup>، إلى القول بأن التأخير الذي يجب أن يسأل عنه الناقل الجوي هو ذلك التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل الجوي فقط أي في الفترة ما بين إقلاع الطائرة من مطار القيام حتى هبوطها في مطار الوصول، ومن ثم لا تسري أحكام الاتفاقية على التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل كالتأخير الذي يحدث عند نقل الركاب أو البضائع من مطار الوصول إلى وسط المدينة.

وعليه فهناك تفسيراً ضيقاً لفترة النقل الجوي - حسب هذا الرأي - يقتصر على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان من اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام والتي تنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول.

بينما ينتقد الرأي الغالب في الفقه<sup>(2)</sup> هذا التفسير الضيق للنطاق الزمني للتأخير ويرى أن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد ليس فقط عن التأخير الذي يقع في فترة النقل ذاتها بل وأيضاً عن كل تأخير يحدث أثناء وبمناسبة عملية النقل في مجموعها ولو وقع هذا التأخير خارج النطاق الضيق لفترة النقل، ذلك أن قصر فترة النقل الجوي على تلك التي تتواجد فيها الطائرة في الجو تجعل من العسير على المسافرين أو الشاحن إقامة الدليل على وقوع التأخير

(1) جاء بهذا الرأي الفقيه الهولندي "جوديس"، نقلاً عن فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 368، أنظر كذلك: محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 252.

(2) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 314 - 315، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 221  
فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 371.

أثناء تلك الفترة، إضافة على أن معظم حالات التأخير يتحقق وجودها قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول.

أضف إلى أن فترة تحليق الطائرة في الجو عادة ما تكون ثابتة لا تتغير، ذلك أن مدة الطيران غالبا ما تكون مبرمجة بواسطة الحاسب الآلي، فعلى سبيل المثال رحلة الطيران من الكويت إلى لندن ثابتة بست ساعات، فالتأخير عادة وفي الغالب ما يقع قبل إقلاع الطائرة أو بعد هبوطها في مطار الوصول<sup>(1)</sup>.

ومن جهتي أرى أن هذا التفسير الضيق لنطاق التأخير لا يمكن الإعمال به لأن فيه إجحاف للمتضرر من عملية التأخير نتيجة صعوبة التحديد وبدقة لفترة التأخير وما يتعلق بها من ظروف وملابسات، إضافة إلى صعوبة إثبات ذلك.

**2 - الرأي الثاني<sup>(2)</sup>:** فقد ذهب إلى أن الفترة التي يعينها نص المادة (19) من الاتفاقيتين هي كل حالة يتم فيها نقل الركاب أو البضائع متأخرا عما كان يجب وفقا للعقد المبرم مع الناقل، وعليه لا يهم اللحظة التي وقع فيها الحدث الذي سبب التأخير وإنما العبرة فيما إذا كان الراكب أو البضاعة قد وصلا إلى نقطة المقصد النهائي في الميعاد المتفق عليه.

وعليه لا يكون هناك تأخير، ومن ثم لا يسأل عنه الناقل إذا كان نزول الراكب أو تفرغ البضاعة قد تم في الميعاد حتى ولو حدث تأخيرا للراكب أو البضاعة بعد لحظة الوصول وحتى الخروج من مطار الوصول كالتأخير الذي يحدث بسبب إجراءات الجمارك والتفتيش.

إلا أن الأخذ بهذا الرأي لا يتفق تماما مع العبرة من تقرير مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير، وذلك أنه في كثير من الأحوال يظل أو تظل البضاعة في مطار الوصول دون التمكن من التخلص من وصاية الناقل أو أحد تابعيه، والوصول إلى منطقة آمنة في مطار الوصول<sup>(3)</sup>.

ومن جهتي أتفق مع هذا الانتقاد القاضي بتقرير مبدأ المسؤولية عن أضرار التأخير لأنه حتى ولو تم النقل في الميعاد المتفق عليه فإنه مجرد الإنتظار قبل التحرر من وصاية الناقل يعتبر تأخرا في حد ذاته.

(1) احمد محمود الكندري: المرجع السابق، ص: 125.

(2) جاء بهذا الرأي الفقيه دريون، نقلا عن فاروق احمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي) ك المرجع السابق، ص:

369 - 370.

(3) المرجع السابق، ص: 370.

**3 - الرأي الثالث<sup>(1)</sup>:** فيذهب إلى القول بان فترة النقل الجوي التي يجب وقوع التأخير خلالها هي الفترة ذاتها المنصوص عليها في المادة (18) من الاتفاقيتين المتعلقة بتلف البضاعة أو ضياعها أو تعييبها، وما دام التأخير يترتب عليه نفس نوع الأضرار التي نصت عليها المادة (18) كالتلف أو الضياع أو العيوب فإن المنطق يقتضي أن يعطي لفترة النقل الخاصة بالأخير المعنى نفسه الذي أعطيت المادة (18) المتعلقة بالالتزام بالمحافظة على البضاعة.

أما في حالة نقل الأشخاص، فإن المادة (19) أيضا قد أحالت ضمنا فيما يتعلق بفترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثناءها على المادتين (17) و(18)، وعليه فإن الناقل الجوي يكون مسؤولا إذا حدث التأخير في نقل الركاب خلال الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والهبوط إلى أن يتخلص من سيطرة الناقل أو أحد تابعيه بدخوله صالة المسافرين، كما يكون الناقل مسؤولا عن التأخير في نقل الأمتعة والبضائع متى وقع التأخير خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل. والرأي الأخير، هو الرأي الذي استقر معه الفقه، ولقد اطمئن المؤتمر المنعقد في مونتريال 1999 إليه<sup>(2)</sup>.

ومن جهتي أقول انه نتيجة هذا الاطمئنان في المؤتمر للموقف الفقهي الأخير لم يكن ثمة داع لأن يتم تغيير النص في الاتفاقية الجديدة بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير عما كان عليه النص في اتفاقية وارسو لعام 1929 ومن ثمة لم يتم مبدئيا تغيير الحد الأقصى للتعويض عن التأخير وهو ما سنبينه لاحقا.

### **ثانيا: رأي القضاء**

لقد ذهبت معظم الأحكام القضائية مع الرأي الراجح في الفقه إلى إقرار صحة شروط الناقل بعدم ضمان المواعيد لأن هذا الشرط لا يعفيه من المسؤولية عن التأخير بل يدل على عدم إتفاق الطرفين على ميعاد معين لتنفيذ النقل ويسري من ثم الميعاد المعقول، وبتعبير آخر فإن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تنعقد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.

وفي ضوء ما تقدم غدت المحاكم من قبيل التأخير الذي تنعقد بسببه مسؤولية الناقل الجوي الحالات التالية<sup>(1)</sup>:

(1) جاء بهذا الرأي الفقيه "موريس ليموان"، نقلا عن: محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 253.

(2) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 127.

- 1 - عدم وضع البضاعة بأمكنة ذات درجة حرارة مناسبة وتأخير وصولها ثلاثة أشهر.
  - 2 - وصول البضاعة متأخرة (17) يوما عن اليوم المحدد للطيران، وعدم تناسب ذلك مع ميزة السرعة التي يتمتع بها النقل الجوي<sup>(2)</sup>.
  - 3 - إلغاء الرحلة الجوية حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الناقل الجوي الذي ألغى الرحلة الجوية وهو لا يستفيد من الشرط الموجود في عقد النقل المتضمن عدم ضمانة للمواعيد.
  - 4 - وصول البضاعة بعد ثمانية أيام في رحلة من باريس إلى كاب علما أنه مكتوب على الطرود "عاجل جدا"<sup>(3)</sup>.
  - 5 - تأخير يومين لوصول 2000 كرتونه أفوكا وعدم تأمين حراري مناسب.
  - 6 - عدم نقل البضاعة على رحلة الطائرة التي تم تحديدها في سند النقل.
  - 7 - تم تعويض المدعي عن تكاليف رحلة بدلا من رحلته الأصلية وعن ثمن التذكرة الأولى وذلك بسبب التأخر نتيجة عطب بالطائرة حيث رأت المحكمة أن جهود شركة الطيران من أجل إيجاد رحلة بديلة لم تكن كافية<sup>(4)</sup>.
- وبالمقابل هناك أحكاما أخرى لم يقضى بها بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير نذكر منها<sup>(5)</sup>:

- 1 - تم إعفاء شركة النقل الجوي من تحمل مسؤولية التأخير نتيجة عطب فني لأنها استطاعت أن تثبت أنها قامت بجميع إجراءات الصيانة المنصوص عليها وأنها إقتدت في ذلك بممارسات الشركات الأخرى، وحاول دفاع الشركة أن يثبت جميع الجهود اللازمة قد بذلت من أجل إيجاد وسيلة نقل بديلة.
- 2 - لم يتحمل الناقل المسؤولية عندما وصل الراكب متأخرا إلى المطار، كما تم إعفاء الناقل من المسؤولية بحكم إهمال الراكب تأكيد حجز تذكرة العودة حسب ما هو مقرر، لأنه إذا لم يتقيد الراكب بتعليمات الراكب الجوي بالوصول مبكرا لإنهاء إجراءات السفر ولم يستطيع الناقل أن يوفر للراكب مكانا في رحلة بديلة فإن الناقل هنا لا يتحمل المسؤولية.

(1) أنظري في ذلك: إلياس حداد، المرجع السابق، ص: 193.

(2) Revue Française de droit Aérien 1975; p. 60.

(3) Revue Française du transport, année 1996; p. 399

(4) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 388.

(5) الرجوع نفسه، الصفحات: 389 - 391.

وأخيراً أقول، أنه على الرغم من وضوح مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب الراكب أو الشاحن من أضرار التأخير المقرر في نص المادة (19) من اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، فإن هناك عدة صعوبات تواجه تطبيق هذا المبدأ تتمثل في أن النص لم يضع معياراً موضوعياً لتحديد فكرة التأخير ومداهما وحالاتها، ومن تحليلنا وجدنا أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعدى إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.

كما أعتقد أنه إذا كان على المشرع الدولي وهو يقوم بتحديد الاتفاقية - أي عند وضعه لاتفاقية مونتريال 1999 - أن يضع الحلول اللازمة لمواجهة مثل هذه الصعوبات التي انتقدت بما اتفاقية وارسو 1929 القديمة - فالاتفاقية الجديدة لم تأتينا بجديد حول هذه المسألة رغم أنها قررت رفع قيمة الحد الأقصى للتعويض عن التأخير كما استنصل ذلك في حينه.

## خلاصة الفصل الثاني من الباب الأول:

بعد الإنتهاء من دراسة هذا الفصل والمتعلق بالتنظيم الدولي للنقل الجوي، حيث نظمت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 نطاق تطبيقهما على النقل الجوي وهو ما تم تناوله في المبحث الأول، فخلصنا إلى أنه هناك النقل الجوي الخاضع لكل من الإتفاقيتين و يشترط فيه أن يكون له صفة دولية، للأشخاص أو للأمتعة أو للبضائع و أن يكون على متن طائرة و بمقابل، وهناك النقل الجوي غير الخاضع لنطاق تطبيق الإتفاقيتين رغم توافر شروط تطبيق الإتفاقيتين و يتعلق الأمر بالنقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها و نقل البريد، بالإضافة إلى النقل الجوي على سبيل التجربة و النقل في ظروف غير عادية.

كما نظمت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 الحالات التي تدخل في إطار تطبيقهما وهو ما تناولناه بالدراسة في المبحث الثاني، حيث خالصنا أن حالات المسؤولية التي نصت عليه الإتفاقيتين ثلاثة وهي: حالة المسؤولية عن الركاب و البضائع حيث تتعقد المسؤولية عن وفاة الركاب أو إصابته بشرط وقوع حادث للراكب في فترة زمنية معينة وأن يصاب الركاب بضرر، إضافة إلى حالة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع و الأمتعة و تتمثل في الضياع أو الهلاك و التلف، و الحالة الأخيرة هي حالة المسؤولية عن التأخير و ما يترتب عنه من ضرر سواء للركاب أو للأمتعة أو للبضائع.

## الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

عرفنا أن موضوع مسؤولية الناقل الجوي يعد من أهم موضوعات النقل الجوي على الإطلاق، والناقل يحاول قدر الإمكان أن يخفف أساس المسؤولية وتتاح لديه الدفوع التي يمتلكها أي مدع عليه في أية دعوى، أما بالنسبة للراكب أو الشاحن فيعد الطرف الضعيف الذي لا يقوى على مناقشة شروط العقد الذي يضعها الناقل فهو يقبل العقد مدعنا لشروطه، وقد راعى المشرع الدولي هذه الحقيقة عند وضعه اتفاقية وارسو أول مرة عام 1929، إلا أنه راعى اعتبار آخر وهو استمرارية صناعة النقل الجوي وتطورها.

وانطلاقاً من ذلك إذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ التزام ملقى على عاتقه بمقتضى عقد النقل انعقدت مسؤوليته والتزم بالتعويض ما لم يقدّم الدليل على انتفاء مسؤوليته، فلو فرض وكان التعويض غير محدود لأدى ذلك إلى إفلاس الناقل وخروجه من ميدان النقل الجوي خاصة وأن هذه التعويضات سوف تصل إلى أرقام ضخمة لا تستطيع أي شركة تحملها، وحتى مبالغ التأمين تكون خيالية مما يجعل شركات التأمين تأخذ أقساط تأمين عالية وذلك ينعكس على تكلفه تذاكر الركاب ونقل البضائع، وصناعة النقل الجوي عموماً.

ومما تقدم فإن مسؤولية الناقل الجوي متعددة الجوانب من حيث إمكانية دفعها والتحلل منها وضمانات تغطيتها بالتأمين على هذه المسؤولية، إضافة إلى حدود التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه إذا ما انعقدت مسؤوليته.

ولتوضيح هذه المسائل نقوم في هذا الباب من الدراسة بوضع إطار عام وقانوني للأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي وفق ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي ونعني بذلك دائماً اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، فتكون الدراسة وفق فصلين، نستعرض في الفصل الأول دفع مسؤولية الناقل الجوي وذلك بتوضيح وسائل وطرق دفعها إضافة إلى كيفية الإعفاء منها وضمانات تغطيتها أي التأمين من المسؤولية كوسائل لدفعها، ونستعرض في الفصل الثاني أحكام التعويض والحدود القصوى له إضافة إلى دعوى مسؤولية الناقل الجوي وما يترتب عليها من إجراءات.

## الفصل الأول: دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي والإعفاء منها

ينبغي دفع المسؤولية عن الناقل الجوي على طبيعة الالتزام الذي يتحمله هذا الناقل، فإذا كان التزامه بوسيلة أو ببذل عناية أمكنه الإفلات من المسؤولية بإقامة الدليل على أنه بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ الالتزام الملقى على عاتقه أو بإثبات السبب الأجنبي. أما إذا كان التزام الناقل بتحقيق نتيجة أي أن مسؤوليته موضوعية مادية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة فإنه لا يستطيع التحلل من المسؤولية إلا بإثبات أن عدم تنفيذ التزامه يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه.

وإنطلاقاً من ذلك فإنه للناقل وسائل يدفع بها مسؤوليته تجاه المضرورين من ركاب وأصحاب البضائع، ويبقى أن نتساءل عن حكم الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل الجوي فهل يجوز الإتفاق على الإعفاء منها أو التخفيف منها وكيف يمكن للناقل أن يدفع ويغطي مسؤوليته بالتأمين.

وعلى ذلك سنعرض في مبحثين متتاليين لأسباب ووسائل دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، ثم نتعرض للإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها وضمانات تغطيتها (التأمين من المسؤولية) كوسائل إضافية لدفع مسؤولية الناقل الجوي.

## المبحث الأول: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999

لقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعاً لتطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وطبيعة هذه المسؤولية منذ اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة حتى اتفاقية مونتريال 1999 نتيجة الظروف القانونية والاقتصادية والتقنية للملاحة الجوية.

وقبل أن نتعرض للأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي ووسائل دفعها والتخلص منها تطبيقاً لأحكام اتفاقية مونتريال الجديدة، نتعرض أولاً إلى الأساس القانوني لهذه المسؤولية ووسائل دفعها في ظل نظام وارسو القديم، وذلك في مطلبين متتاليين كما سيأتي.

## المطلب الأول: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929

إن عقد النقل كما سبق البيان يفرض عدة التزامات على عاتق الناقل، فمتى أخل الناقل بهذه الالتزامات انعقدت مسؤوليته إلا إذا أقام الدليل على انتفاء هذه المسؤولية في مواجهة كل من الراكب والشاحن.

ولعل دفع المسؤولية بشكل عام يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأساس القانوني لهذه المسؤولية، فإذا كانت المسؤولية شخصية قائمة على فكرة الخطأ فيمكن التنصل منها بإثبات انتفاء ركن الخطأ<sup>(1)</sup>، أما إذا كانت هذه المسؤولية موضوعية أي مادية قائمة على فكرة الخطر أو الضرر وتحمل التبعة فإنه يمكن توقيفها بإثبات أن الضرر قد حدث نتيجة واحد من الأسباب التي حددها القانون<sup>(2)</sup>.

إن مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 مبنية على فكرة الخطأ، حيث قامت على فكرة الخطر أو الضرر وتحمل التبعة إدراكاً من المشرع الدولي آنذاك لعدم اشتداد صناعة النقل الجوي، إلا أن واضعي الاتفاقية قد راعوا كذلك مصلحة مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين وذلك بتقرير إفتراض الخطأ من جانب الناقل، إلا أن إفتراض هذا الخطأ في مواجهة الناقل لم يؤد بواضعي الاتفاقية إلى تصوير إلتزام الناقل على أنه التزم بتحقيق نتيجة، بل على العكس اعتبر هذا الإلتزام إلتزاماً بوسيلة أو ببذل عناية<sup>(3)</sup>.

ومن ذلك افتترضت الاتفاقية وجود هذا الخطأ بمجرد تحقق الضرر للركاب أو البضائع أو الأمتعة المسجلة من حادث أو حدث وقع أثناء النقل الجوي، وأن إفتراض الخطأ إعتبره واضعو الاتفاقية طبقاً لما يقرره الرأي الراجح فقها وقضاء إلتزاماً بوسيلة أو ببذل عناية.

(1) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص: 765.

(2) المرجع نفسه، ص: 768.

(3) إبراهيم أبو الليل: مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة

1980، ص: 61.

وقد إنعكس هذا الأمر على الوسائل التي يستطيع بموجبها الناقل أن يدفع عنه المسؤولية بإثبات أنه بذل في تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه عناية الرجل المعتاد، فنصت المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 على أنه:

"1 - لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذها.

2 - ولا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحية وأنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر".

كما نصت المادة (21) من نفس الاتفاقية على أنه: "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفيفها".

من إستقراء النصوص يمكن القول أنها مكنت الناقل من إقامة الدليل على إنتفاء خطأه المفترض وبالتالي التخلص من مسؤوليته عن طريق واحدة من الوسائل التالية: أن يدفع مسؤوليته إذا ما أثبت إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو حدوث الضرر بسبب خطأ ملاحى، وهو ما نتناوله في الفرع الأول، ويكون هذا السبب بفعل الغير أو القوة القاهرة أو خطأ المضرور أو العيب الذاتي بالبضاعة وهو ما نتناوله في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: إتخاذ التدابير الضرورية والخطأ الملاحى

لقد إفتترضت اتفاقية وارسو وجود الخطأ في مواجهة الناقل بمجرد وقوع الضرر، إلا أن الناقل يستطيع أن يتخلص من المسؤولية بإقامة الدليل على إنتفاء خطئه المفترض وذلك بإحدى الوسيلتين:

1 - إتخاذ جميع التدابير اللازمة (الضرورية) لتلافي وقوع الضرر.

2 - حدوث الضرر بسبب خطأ ملاحي.

نستعرض فيما يلي هاتين الوسيلتين بالشرح والتفصيل.

### أولاً: إتخاذ جميع التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر

إذا أخل الناقل بالتزامه إنعقدت مسؤوليته ولا يتحمل منها إلا إذا أقام الدليل على أنه قد إتخذ التدابير الضرورية لمنع حدوث الضرر أو كان من المستحيل عليه إتخاذها، ومن هنا يمكن التساؤل عن المقصود بالتدابير الضرورية<sup>(1)</sup>، وهل يقصد بها أن الضرر يرجع إلى سبب خارجي لا دخل لإرادة الناقل فيه أم يكفي إقامة الدليل على انتفاء الخطأ بوجه عام، أم يكفي تحديد سببه وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل.

وبما أن الاتفاقية لم تبين المقصود بعبارة "التدابير الضرورية" فقد ثار جدل كبير في الفقه والقضاء حول تفسير هذه العبارة وظهرت بذلك آراء ونظريات نوضحها كما يلي:

### 1 - النظرية الأولى: التفسير الضيق<sup>(2)</sup>

---

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 132 - 133. لمعرفة المقصود بالتدابير الضرورية (اللازمة) يتعين الرجوع إلى الأعمال التحضيرية لنص المادة (20) من اتفاقية وارسو حيث كانت كلمة التدابير المعقولة هي المدرجة بدلا من التدابير الضرورية وذلك بناء على اقتراح المندوب البريطاني. وتعني عبارة التدابير المعقولة في فقه القانون الانجلو أمريكي بأنها بذل المهمة الواجبة في إعداد طائرة صالحة للملاحة وفي تحضيرها بالمون والطاقم الملاحي الكفي، وفي المحافظة على الركاب وأمتعتهم والبضائع طوال فترة النقل، وفي الاستعلام عن حالة الطقس وملانمة الظروف الجوية.

(2) Malcolm Clarke: op. cit; p. 127.

ذهب بعض الفقهاء إلى تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً حرفياً مؤكداً على أنه يتعين على الناقل إن أراد التحلل من المسؤولية بهذه الوسيلة أن يثبت أنه اتخذ كافة التدابير الممكنة لتوخي الضرر، بحيث لا يعفى من المسؤولية متى ثبت أن ثمة إجراء أو تدابير كان من الممكن أن يمنع حدوث الضرر ولم يتخذ الناقل وتابعوه.

أي أن هذا الاتجاه يشترط قيام الناقل بتقديم الدليل السلبي على إنتفاء الخطأ وهو ما يعني أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو تابعيه فإذا عجز عن إثبات سبب الحادث قامت مسؤوليته، فلا يكفي لكي يتخلص الناقل من المسؤولية أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر بوجه عام بل يلزم إثبات أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر الذي وقع بالذات<sup>(1)</sup>.

وتطبيقاً لهذا الرأي فلو أن الطائرة كانت قد هوت محترقة بسبب تعرضها لضباب كثيف استحال معه على الطيار رؤية قمة أحد الجبال الشاهقة تعين على الناقل طبقاً لهذا التفسير الضيق أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع هذا النوع من الضرر أي أن يثبت على وجه الخصوص أنه زود الطائرة قبل الرحلة وأثناءها بالبيانات والنشرات الجوية الضرورية، وإذا كانت الطائرة قد احترقت نتيجة تعرضها لصاعقة في الجو فيجب على الناقل أن يثبت أن الطائرة كانت مزودة بأجهزة مكافحة الحريق لمواجهة مثل هذه الحالة.

غير أن هذا الرأي رغم أنه يميل إلى حماية مصالح المضرورين إلا أنه يتجاوز أحكام اتفاقية وارسو 1929 التي لم تشترط على الناقل إثبات سبب الضرر بل مجرد إتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، ولا يمكن إفتراض أن الناقل لم يتخذ هذه التدابير في كل

(1) محمد محبوب، روشام الطاكي: "الإعفاءات القانونية والإتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي"، مجلة كتابة الضبط المغربية، تصدر عن ودادية المنتدبين القضائيين بالمغرب، العدد العاشر، أكتوبر 2002، ص: 76 - 77.

حالة يبقى فيها سبب الضرر مجهولا، إذ معنى ذلك أن مجرد وقوع الضرر دليل على عدم إتخاذ التدابير الضرورية متى بقي سبب الضرر مجهولا<sup>(1)</sup>.

ويكاد يجمع الفقه على رفض الرأي السابق لأنه يؤدي في النهاية إلى إفراغ المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 من مضمونها لتصبح مسؤولية الناقل الجوي في مفهوم اتفاقية وارسو أشد أنواع المسؤولية المدنية عموما<sup>(2)</sup>، وبذلك فهو يؤدي إلى حرمان الناقل من أحد الوسائل المقررة قانونا لدفع مسؤوليته ويناقض غرض الاتفاقية المتمثل في إقامة التوازن بين مستخدمي الطائرة والناقل الجوي.

ومن جهتي أقول أن في هذا الرأي تشديد بالنسبة للناقل الجوي ذلك أن إعماله يؤدي إلى ضرورة معرفة الناقل لأسباب الحادث على وجه التحديد وإثباته للتدابير الضرورية التي اتخذها لتلافيه هو بالذات، وهو الأمر الذي يبدو مستحيلا في كثير من الأحيان.

## 2 - النظرية الثانية: التفسير الموسع

وفق هذا الاتجاه تم تفسير عبارة "إتخاذ التدابير الضرورية" تفسيرا واسعا<sup>(3)</sup>، حيث إكتفى بقيام الناقل بإثبات أنه وتابعيه قد بذلوا العناية المعتادة و المعقولة في تنفيذ عقد النقل لتوقي وقوع الضرر بصفة عامة.

وهو الرأي الراجح في الفقه والقضاء حيث إتجه إلى تفسير واسع لتلك العبارة وتطلب من الناقل لإعفاءه من المسؤولية أن يثبت فقط أنه وتابعيه قد إتخذوا التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الجوي الحريص لتفادي الضرر، لا سيما وأن التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين والبضائع - كما رأينا - هو التزام بعناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة.

وعلى ضوء ذلك يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته إذا أثبت الأمور الآتية<sup>(1)</sup>:

(1) حسن كيره: "مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فانسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، دون مكان إصدار، السنة الثانية 1958-1959، بند: 10، ص: 32.  
(2) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 231.  
(3) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري: المرجع السابق، ص: 156 - 158.

1 - أن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية وروعي في شأنها أحكام التحميل والقواعد الخاصة بأمنها(2).

2 - أن الطائرة تخضع لصيانة دورية ودقيقة وأنها كانت مزودة بالوقود الكافي لإتمام الرحلة الجوية وقت الإقلاع.

3 - أن الإقلاع قد تم في وقت كانت الأحوال الجوية تسمح بذلك.

4 - أن أفراد طاقم الطائرة عنوا قبل الإقلاع بالحصول على كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة الرحلة الجوية، وأنهم حائزون على الإجازات التي يستلزمها القانون.

ويرى أنصار هذا الرأي أنه إذا بقي سبب الحادث مجهولاً فلا يتحمل الناقل أدنى مسؤولية لأنه لا يكلف بإثبات سبب وقوع الحادث ويكفيه أن يثبت أنه إتخذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر، ومعيار التدابير الضرورية معيار موضوعي ينظر فيه إلى ما يفعله الناقل العادي تبعاً للظروف، وتتحدد هذه الظروف وفقاً لعناصر عديدة منها نوع الطائرة وطبيعة الرحلة وطبيعة محل النقل والظروف الجوية(3).

وفي رأيي أساند هذا الاتجاه لأن فيه شيء كثير من المنطق على غرار الكثيرين الذين اتبعوه، وعلى الرغم من ذلك فهناك من يأخذ عليه ومنهم أستاذنا الدكتور رفعت فخري(4)، على أن هذا الاتجاه يجعل تقدير ما إذا كان الناقل قد اتخذ التدابير الضرورية أو لم يتخذها رهناً بالضرر الذي تحقق فعلاً.

---

(1) Michel pourcelet: op. cit; p. 51.

(2) وقد تكون عدم صلاحية الطائرة للملاحة نتيجة عيب في التصنيع، وعلى كل فإن ضحايا أي حادث جوي يسعون إلى الحصول على أعلى التعويضات من أي طرف يرون أن له صلة بالحادث سواء أكان شركة الطيران أو المصنع أو أي هيئة المراقبة جوية أو أي شخص آخر.

لمزيد من التفاصيل حول مسؤولية مصنع الطائرة راجع: نادية محمد معوض: مسؤولية مصنع الطائرة - مع الوقوف على مسؤولية المصنع بصفة عامة، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية سنة 2000.

(3) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 316.

(4) رفعت فخري: المرجع السابق، ص: 104.

ويمكن القول أن الخلاف بين النظريتين (الرأي المضيق والرأي الموسع) يكمن في أن الأول يشترط ضرورة إثبات اتخاذ الناقل وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر الذي وقع بالذات، في حين يكتفي الثاني لإمكان التحلل من المسؤولية أن يثبت الناقل أنه قد إتخذ هو وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر بوجه عام.

وتقدير التدابير المتخذة يكون من شأن قاضي الموضوع، ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها<sup>(1)</sup>.

وخلاصة القول أن الناقل الجوي حتى يدفع مسؤوليته يتعين عليه إثبات أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر بوجه عام، ويكفي إثبات هذه العناية للتحلل من كل مسؤولية ولو كان السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث أو الحادثة المنتجة للضرر مجهولا.

وبعد استعراضنا للأراء الفقهية السابقة لا بأس أن نوضح بعض الإجراءات الواجب إتخاذها لتوقى الحوادث ووجهة نظر المحاكم بالنسبة لاتخاذ جميع الإجراءات الضرورية.

أ - يجب أن يتم صعود الركاب للطائرة ومغادرتها طبقا لشروط تضمن بشكل كاف أمن الركاب حيث تعتبر الخرطوم والجسور التي تصل بوابة الطائرة بمبنى المطار إنجازا جديدا نوعا ما ويساعد في حفظ أمن وسلامة الركاب، وفي هذا السياق نذكر قضية

حيث توفيت الراكبة متأثرة بجروح بليغة في America Airlines ضد شركة verdesca الرأس بعد سقوطها من سلم متحرك أثناء مغادرة الطائرة، أوضح المدعي عليه الناقل أنه إتخذ جميع الإجراءات الضرورية لتفادي الحادث، بينما أوضح الطرف المدعي أنه لم يكن ( موجودا عند السلم لمساعدة النازلين منه، غير أن agent هناك أي معاون أو موظف )

---

(1) عاطف محمد الفقي: الرجع السابق، ص: 146.

المحكمة لم تحكم بالتعويض المطلوب لأن الناقل قام بالإجراءات المعقولة وأن الراكبة لم تأخذ الحذر الواجب والمطلوب<sup>(1)</sup>.

ب - يجب على الناقل أن يراعي بشكل من الأشكال تصرفات الركاب التي تدل على الإهمال داخل الطائرة، كذلك يكفي أن تكون حفظ الأمتعة مجهزة بشكل جيد والتأكد من قوة تحملها ولا يكون الناقل مسؤولاً عن عدم تجهيز مخازن الأمتعة بالشباك.

ج - تعتبر ظروف الطقس السيئة من الظروف المحتملة التي يجب على الناقل أن يحسب حسابها، وتقع المسؤولية الأساسية على قائد الطائرة الذي من واجبه تجاهل تعليمات أو نصائح المراقبة الجوية إذا كان إتباعها سيؤدي إلى تعريض الطائرة إلى المخاطر، وفي كل الأحوال يجب تحذير الركاب بشكل كاف من الاضطرابات الجوية، كما أن تعرض الطائرة لاضطرابات الطقس أثناء جو صاف لا يعتبر سبباً لتحمل المسؤولية ما عدا إذا كان هناك ما يثبت أن الطاقم لم يعر اهتماماً للتنبؤات حول الطقس، إذا كانت موجودة أو أن التقارير حول الطقس الخاصة بالناقل أهملت التنبؤ بشكل سليم باضطرابات الطقس.

د - أصبح التأخير نتيجة الازدحام شيئاً مألوفاً في أماكن معينة من العالم حيث نلاحظ ازدحاماً في النقل الجوي أثناء العطل والإجازات، وهنا على الناقل أن يتوقع ذلك ويجب عليه أخذ الحيطة والاحتياطات الواجبة في تلك الأحوال<sup>(2)</sup>.

هـ - هناك مشكلة أخرى يواجهها الناقل في الحالات المتعلقة بالعمليات الإرهابية، وكل المحاكم التي عالجت هذه القضية استنتجت أن الاعتداءات الإرهابية ضد الطائرات تعتبر حوادث، وتتوافر لدى كل شركات النقل الجوي برامج أمنية لا تشتمل فقط على التفتيش الجسدي للركاب وللامتعة بل أيضاً على إرشادات التعرف على الركاب المشتبهين، ولا تطلع شركات النقل الرأي العام إلا للضرورة على الإجراءات التي تتخذها من أجل توقي

(1) لتفاصيل أكثر حول الحادثة، أنظر: أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 433.

(2) Malcolm Clarke: op. cit ; p: 126.

الهجمات الإرهابية، ورغم ذلك فالمحاكم تميل إلى إعفاء الناقل من المسؤولية في هذه الحالات<sup>(1)</sup>.

ونخلص من كل ذلك أن كل خطوة عملية كان بإمكان الناقل اتخاذها بهدف تفادي الواقعة التي سببت ضرراً تعتبر إجراءً كان من الضروري اتخاذه.

ففي المحاكم اليونانية مثلاً جرت العادة على اعتبار "الإجراءات المعقولة" هي التي ينتظر إتخاذها من قبل كل ناقل يقض حريص<sup>(2)</sup>.

### ثانياً: الخطأ الملاحي

كانت الفقرة الثانية من المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 تقضي بأن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو في تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد إتخذوا من كافة الجوانب الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.

وكان هذا النص مأخوذاً من نص مماثل في معاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل عام 1924 وهو نص المادة (4) فقرة (2) الخاص بدفع مسؤولية الناقل البحري<sup>(3)</sup>.

وهذا الحكم يبرر بفكرة تقسيم المخاطر، حيث يتحمل المرسل أو المرسل إليه المخاطر الناجمة عن أخطاء تقع في عمليات الملاحة الجوية كقيادة الطائرة أو إرشادها بينما يتحمل الناقل مخاطر الأخطاء التي تقع بمناسبة المحافظة على البضاعة أثناء شحنها ورسها ونقلها وتفريغها وتسليمها أي الأخطاء التجارية.

---

(1) Ibid:p: 127.

(2) Lawrence Goldhirschs: op. cit; p: 114

(3) مصطفى كمال طه: القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، طبعة 1993، ص: 254. حيث كان النص يقضي بعدم مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الناشئ عن أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة وقد ألغى هذا الطريق من طرق دفع مسؤولية الناقل البحري بموجب المادة (5) من معاهدة هامبورج 1978 التي حلت محل معاهدة بروكسل 1924 نظراً للتقدم الفني في مجال صناعة السفن، لمزيد من التفاصيل راجع مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص: 254 وما يليها.

ويقصد بالخطأ الملاحي الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة إقلاعا وهبوطا أو طيرانا، ويعتبر خطأ ملاحيا الارتفاع بالطائرة اعتمادا على حاسة النظر دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة بالأجهزة الفنية مما ترتب عليه إصطدام الطائرة بجبل تعذرت رؤيته على قائد الطائرة نظرا لكثافة الضباب، ويعتبر خطأ ملاحيا أيضا الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرة، وكذلك القراءة أو الترجمة الخاطئة لإرشادات بواسطة الملاح المختص بمراقبة أجهزة إرسال واستقبال هذه الإرشادات، وتقصير المهندس الفني الذي يهمل إصلاح أجهزة الاتصال أو الأجهزة المعدة لتحديد وتلقي المعلومات عن ظروف الأحوال الجوية<sup>(1)</sup>.

وما نلاحظ حول حكم اتفاقية وارسو 1929 المتعلق بالخطأ الملاحي أنه جاء مقتصر على نقل البضائع والأمتعة دون الركاب والمسافرين.

وقد انتقد الفقه<sup>(2)</sup>، حكم اتفاقية وارسو بجعل الخطأ الملاحي مبررا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية خاصة وأنه يفرق بين نقل المسافرين من جهة ونقل البضائع والأمتعة من جهة أخرى، زيادة على ذلك أن فيه مراعاة كبيرة لجانب الناقلين على حساب الشاحنين، ذلك أن الناقل إذا كان بعيدا عن قائد الطائرة وأفراد طاقمها وإن الشاحن أيضا بعيد عنهم وإذا كان لا بد من تحمل أحدهما نتائج أخطاء الملاحة الجوية فإن الناقل هو الذي يجب أن يتحملها باعتباره متبوعا كما هو الشأن في نقل الركاب.

وقد كان لهذه الانتقادات أثرها حيث أخذ بها بروتوكول لاهاي 1955 وألغى هذا النص مما ترتب عليه إلغاء هذا الدفع.

---

(1) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 149.

(2) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 266

محمود مختار بريري (قانون الطيران وقت السلم): المرجع السابق، ص: 151.

هاني دويدار (قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 414.

## الفرع الثاني: السبب الأجنبي

يتحقق السبب الأجنبي طبقاً للقواعد العامة بفعل القوة القاهرة أو فعل الغير، وبالرجوع إلى وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية وارسو فإنه يتمثل السبب الأجنبي في القوة القاهرة أو خطأ المضرور أو العيب الذاتي أو فعل الغير.

### أولاً: القوة القاهرة

تعرف القوة القاهرة عموماً بأنها حوادث فجائية لا يمكن توقعها أو تلافيها كالحروب والزلازل والفيضانات والكوارث الطبيعية، وفي مجال النقل الجوي تتجسد هذه الحوادث الفجائية عادة في عوامل الطبيعة أو ما يسمى بمخاطر الجو وفي العيب الذي يظهر فجأة، فقد تقلع الطائرة في ظروف مواتية تماماً للطيران ثم تهب عاصفة مفاجئة تخل بتوازن الطائرة فتسقطها، أو صاعقة مفاجئة تحرقها أو تتوقف أحد أجهزتها فجأة ودون سابق إنذار.

ولم يفرق البعض بين القوة القاهرة والحادثة الفجائية الذي يتعلق بالنشاط الداخلي للمشروع الذي يديره الشخص المسؤول وهنا يكون الناقل مسؤولاً عن الحادث، مثال ذلك إنفجار محرك الطائرة أو عجلات الهبوط أو التلف المفاجئ لأحد أجهزتها نتيجة للإستعمال، باعتبار أن مثل هذه الحوادث متوقعة في وسيلة النقل وهي الطائرة وتنبأ بذاتها على قرينة إهمال الناقل الجوي في الكشف الدؤوب على الطائرة وفي إصلاحها<sup>(1)</sup>.

غير أنه لم يرد ذكر القوة القاهرة صراحة في اتفاقية وارسو 1929 لكن يمكن القول أن الفقه يستند إلى العبارة الأخيرة من نص المادة (20) التي تضمنت النص على أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أنه كان يستحيل عليه وعلى تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الضرر، ولما كانت هذه الاستحالة لا تتحقق إلا في حالات الحادث غير المتوقع وغير الممكن فإن الأمر يكون متعلقاً في النهاية بإثبات القوة القاهرة.

(1) إبراهيم عبد الرحمن: المرجع السابق، ص: 331.

وحتى نكون بصدد قوة قاهرة يلزم أن يتوافر عدم التوقع وعدم القدرة على الدفع، أي عدم قدرة الناقل أو تابعيه على تفادي الحادث أو الضرر كما لو كان سقوط الطائرة بسبب تغير مفاجئ في الجو غير متوقع بشرط أن يخرج ذلك عن حدود مخاطر الطيران المتوقعة والعادية، وبالتالي لا تعد قوة قاهرة مخاطر الطيران إلا إذا تجاوزت حدود التوقع وإمكانية تفاديها، ولذلك فإن الحريق لا يعتبر قوة قاهرة إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا وفجائيا غير متوقع من الناقل ولا دخل لإرادته في وقوعه، وكذلك لا يعتبر قوة قاهرة التغيرات الجوية العادية، وعندئذ يتحمل الناقل المسؤولية في مثل هذه الحالات<sup>(1)</sup>.  
وتعتبر أعمال السلطة العامة كالإضراب مثلا من قبيل القوة القاهرة<sup>(2)</sup>.

وتطبيقا لذلك قضت محكمة السين التجارية بفرنسا بعدم مسؤولية الناقل لما ثبت من أن الطائرة كانت قد تعرضت لعواصف شديدة تعين معها على قائد الطائرة تغير مسارها، إلا أنه نظرا لانقطاع إتصالها بالأرض ونفاذ وقودها اضطرت للهبوط في البحر، كما قضى باعتبار المطبات الهوائية والتيار الهوائي الهابط المفاجئ الذي يخل بتوازن الطائرة ويسقطها من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل المسؤولية، وفي نظر البعض يعتبر اصطدام سرب من الطيور بجسم الطائرة ودخول البعض منها لمحركاتها مما أدى إلى انفجارها أو وفاة قائد الطائرة بسكتة قلبية أو انهيار مفاجئ... الخ بمثابة قوة قاهرة أيضا<sup>(3)</sup>.  
ويميل أغلب الفقه إلى إعطاء العيب الذاتي والخفي بالطائرة ذات الأثر المترتب على القوة القاهرة بحيث إذا أثبت الناقل أنه وتابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية وأن الحادث مرجعه عيب ذاتي ليس له أية دلائل سابقة ألقى الناقل من المسؤولية، وتطبيقا لذلك إنتهت محكمة بلجيكية في مدينة بروكسل إلى اعتبار عدم تثبيت المقاعد بطريقة كافية بمثابة عيب خفي لا يسأل عنه الناقل<sup>(4)</sup>.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 279.

(2) Malcolm Clarke: op. cit; p: 132.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 447.

(4) المرجع نفسه، ص: 448.

ومن ذلك يمكن القول أنه لمصنع الطائرة مسؤولية تقوم وفقاً لقواعد المسؤولية الموضوعية وذلك عن الأضرار الناتجة عن التصميم مثلها في ذلك مثل عيوب التصنيع<sup>(1)</sup>.

## ثانياً: فعل الغير

لكي يدخل فعل الغير في مفهوم القوة القاهرة يلزم أن يجمع بين شرطي عدم التوقع وعدم إمكانية الدفع.

ويتحقق فعل الغير مثلاً كما لو أطلق شخص على سطح بناية النار على الطائرة مما تسبب في سقوطها وإصابة المسافرين أو احتراق البضاعة أو إذا اختطف شخص الطائرة وقتل قائدها مما أسفر عن سقوطها ومقتل ركبها، أو فعل المرسل الذي أبرم عقد نقل بضاعة معيبة ولا يعرف الناقل عيبها فأدت إلى إفساد البضاعة المنقولة بجوارها.

ويقصد بالغير هنا كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله، فيجب أن يكون الغير لا يعتبر غيراً أفراداً أجنبياً تماماً عن الناقل ولا يرتبط بأية رابطة عقدية مع الناقل، ولذلك الطاقم ومن في حكمهم من مستخدمي وعمال الناقل الذين يعملون على متن الطائرة أو على الأرض، ويعتبر من الغير ضباط برج المراقبة والعمال التابعون لإدارة المطار أو الحكومة مثل موظفي الجمارك.

وتطبيقاً لذلك حكم بعدم مسؤولية الناقل إستناداً إلى فعل الغير المتمثل في خطأ موظفي المطار في عدم التنبيه على الطيار بتغيير الأحوال الجوية حول مطار الهبوط وضرورة<sup>(2)</sup> اتجاهه إلى مطار آخر.

ويميل بعض الفقه إلى اعتبار عمليات إختطاف الطائرات وتحويل مسارها بالقوة من قبيل<sup>(3)</sup> فعل الغير الذي يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.

(1) نادية محمد معوض: المرجع السابق، ص: 133.

(2) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري: المرجع السابق، ص: 161.

(3) يحي أحمد ألبنا: المرجع السابق، ص: 240.

## ثالثاً: خطأ المضرور

من اتفاقية وارسو على أنه:"إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور تسبب (21)تنص المادة عنه الضرر أو أسهم في إحداثه، فللمحكمة طبقاً لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها".

إن النص يأتي بحكم عام ليشمل حالات المسؤولية في نقل الركاب وفي نقل البضائع والأمتعة والمسؤولية عن التأخير، ونظراً للاختلاف الشديد بين موقف القوانين الوطنية، فإنه لم يتوصل المؤتمرون في<sup>(1)</sup>المختلفة حول أثر خطأ المضرور على المسؤولية وارسو إلى حلول موحدة وأحكام موضوعية لنتضمنها الاتفاقية، فاكتفت بوضع المبدأ العام المتمثل في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها في حالة ارتكاب المضرور خطأ وأحالت إلى أحكام قانون القاضي المعروض عليه النزاع لتحديد حقوق الأطراف المتنازعين<sup>(2)</sup>.

وينتقد الفقه بحق موقف إتفاقية وارسو 1929 بهذا الشأن حيث سيختلف تكييف فعل المضرور من دولة إلى أخرى وكان الأجدر بالاتفاقية أن تختار قانوناً واحداً وربما كان من المناسب اختيار قانون الدولة التي وقع الحادث على إقليمها<sup>(3)</sup>.

وأياً كان الأمر، وبما أن الاتفاقية لم تحدد نوع الخطأ الذي يمكن أن يؤدي إلى إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية فإن القوانين المدنية والتجارية هي الواجبة التطبيق<sup>(4)</sup>،

---

(1) حول الإخلاف الكبير بين القوانين الانجلوسكسونية عن القوانين اللاتينية في هذا الشأن، واختلاف القانون البريطاني عن القانون الأمريكي راجع:

Pourcelet \_ Michel: transport aérien international et responsabilité; les presses de L'université de Montréal 1964; pp. 59 \_64.

(2) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 202.

(3) عبد الستار التليبي: الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة لنيل شهادة الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة، سنة 1974، ص: 84 وما بعدها.

(4) ومثال هذه القوانين، القانون المدني المصري في المادة (165) منه قطع العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر، غير أنه لم يرد حكم في بعض قوانين الطيران المدنية يبين دور خطأ المضرور في دفع مسؤولية الناقل الجوي كقانون الطيران المدني الجزائري وحتى الإماراتي، ومع ذلك تنص المادة (287) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي وتقابلها المادة (177) من القانون المدني الجزائري على اعتبار أنه من أسباب دفع المسؤولية بصفة عامة خطأ المضرور.

ومقتضى ذلك إن الاتفاقية قد تركت لقاضي الموضوع أن يقدر وفقا لقانون بلده ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل، فإذا كان قانون القاضي يعد خطأ المضرور سببا في الإغفاء من المسؤولية فإن الناقل يفلت من المسؤولية إذا كان خطأ المضرور هو السبب في وقوع الضرر، وإذا كان خطأ المضرور ساهم فقط في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية.

ويقصد بالمضرور في عقد النقل الركاب المسافرين نفسه وقد يكون المرسل أو المرسل إليه إذا تعلق الأمر بنقل بضائع، ما دام يحق لأيهما رفع دعوى المسؤولية التعاقدية، ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعي المرسل أو المرسل إليه إذا يمكن لخطئهم أن يستعرق خطأ الناقل الجوي أو يساهم معه في إحداث الضرر.

ومن الأمثلة على خطأ الراكب أن يفتح باب الطائرة عنوة ويلقى بنفسه منها بقصد الانتحار، أو أن يقترب من مراوح الطائرة أو منطقة جذب الهواء مما يسبب له أضرار بدنية، أو أن يهمل الراكب إطفاء سيجارته فينشب حريق بالطائرة، ومثال خطأ المضرور في نقل البضائع أن يثبت الناقل إهمال المرسل الشاحن تغليف البضاعة تغليفا يتناسب وطبيعتها فتصاب بتلف من جراء ذلك، أو أن يرسل الشاحن بضاعة قابلة للاشتعال دون أن يعدها الإعداد الكافي لوقايتها من الاحتراق.

أما خطأ المرسل إليه فيتمثل بتأخره عن تسلم البضاعة القابلة للتلف السريع مثل الفواكه واللحوم وتعنفها بالتالي أو تقاعس المرسل إليه عن تسلم الطرود المرسلة إليه فترة طويلة الأمر الذي أدى إلى نقلها إلى مخزن المهملات وبالتالي إلى ضياعها<sup>(1)</sup>

---

(1) ومن أمثلة ما حكم به القضاء في هذا الخصوص، قرار نقص مصري بتاريخ 1982/12/20 وآخر بتاريخ 1983/04/18، القراران يتعلقان بقضيتين رفعتهما شركة الجمهورية لتجارة الأدوية ضد شركة الخطوط الجوية الباكستانية وشركة مصر للطيران، وفي هاتين القضيتين وصلت الشحنات إلى مطار القاهرة سالمين على طائرة الخطوط الجوية الباكستانية و أودعنا مخازن شركة مصر للطيران بمطار القاهرة، وعلى الرغم من أخطار شركة الجمهورية لتجارة الأدوية بوصول البضاعة إلا أنها تراخت لعدة أشهر في تسلمها فأحيلت البضاعة إلى مخزن المهملات وضاعت بعد ذلك. القرارات مشار إليهما لدى: فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق: ص: 424، كذلك سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 203.

وكذلك تنسحب عبارة "خطأ المضرور" لتشمل كذلك خطأ مرسل البضاعة بحيث يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان ما أصاب البضاعة من ضرر مرجعه خطأ مرسلها، ومثال ذلك أن يثبت الناقل أن المرسل لم يحم بتغليف البضاعة أو تعبئتها على نحو سليم أو لم يكشف عن طبيعة البضائع مما ترتب عليه نقلها بطريقة لا تتناسب مع طبيعتها كما لو كانت من البضائع مثلا التي تتطلب أن تحفظ في مكان بارد.

ونشير في الأخير أن المادة (21) من اتفاقية وارسو لم تذكر سوى الشخص المضرور فإنه من حق الناقل أن يثبت إهمال الراكب أو نائبه، وكذا إهمال المرسل بالنسبة للبضاعة والمرسل إليه وكذا إهمال موكليهما ومعاونيهما.

وقد قررت إحدى المحاكم في ألمانيا عدم مسؤولية الناقل عن وثائق الراكب الثمينة التي أودعها مع الأمتعة المسجلة بدل أخذها معه إلى الطائرة، وهو حكم المحكمة الثانية في كولونيا بتاريخ مارس 1988<sup>(1)</sup>.

#### **رابعاً: العيب الذاتي**

العيب الذاتي قد يكون في الطائرة وقد يكون في البضاعة المنقولة على الطائرة، وإذا كان على الناقل - كما مر معنا - أن يبذل العناية المعتادة بإعداد طائرته إعداداً أصولياً فإنه لا يكون بالمقابل مسؤولاً عن العيب الخفي بالطائرة الذي يجهله تماماً ويتعذر عليه كشفه ولم تكن له أي علامات سابقة، ويمكن للناقل في سبيل التحلل من المسؤولية الاعتماد على شهادة الصلاحية للطيران وشهادة المعاينة التي يقوم بها المتخصصون لإثبات قيامه بواجبه، فلو حدث عارض مثل أثناء الرحلة كانفجار محرك الطائرة أو تلف إطاراتها أو تهرب الزيت أو عطب أجهزة الاتصال المفاجئ أو غير ذلك فإن الناقل لا يتحمل المسؤولية.

---

(1) Michel littger: Warsaw convention to Montreal 99 system, German journal of air space law Germany 2003; p. 568.

وقد يرجع العيب إلى الطبيعة الذاتية للبضاعة كالزهور التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة فتذبل وكذلك الفواكه التي قد تتعفن واللحوم والسوائل التي تحدث فيها تفاعلات كيميائية فتتلف.

ويلحق بعض الفقه العيب الذاتي بخطأ المضرور إذ هو الذي قرر نقل بضاعة لا تحتمل عملية النقل ولهذا يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتي للبضاعة ولو كان خطاب النقل الجوي خاليا من أي تحفظ يتعلق بالعيب الذاتي (1).

وقد أجاز بروتوكول لاهاي 1955 للناقل أن يضمن عقد النقل شرطا بمقتضاه يتحمل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تلف البضاعة أو هلاكها أو ضياعها متى كانت طبيعتها هي السبب في ذلك (2).

وأخيرا يشترط في العيب الذاتي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوفر فيه شروط القوة القاهرة أي أن لا يكون بمقدور الناقل أو تابعيه توقعه أو دفعه، فإذا أمكن توقع العيب ولم يتخذ الناقل حياله التدابير اللازمة لتفادي ما قد ينشأ عنه من ضرر فإنه يكون مقصرا في تنفيذ التزامه بالمحافظة على الشيء ويسأل بالتالي عن الضرر الحاصل له، مثال ذلك نقل حيوان عدة أيام دون إطعامه مما يؤدي إلى هلاكه (3).

### **المطلب الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999**

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 - كم ذكرنا سابقا - بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة وبالتالي تنحصر طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي أي التخلص منها في نطاق ضيق.

---

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 278.  
(2) راجع إلتزامات وحقوق كل من الناقل والمرسل والمرسل إليه في عقد النقل الجوي للبضاعة في الفصل الأول من الباب الأول من هذا البحث.  
(3) عبد الستار التليلي: المرجع السابق، ص: 100، ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 306، أيضا فاروق أحمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي): المرجع السابق، ص: 426.

حيث أن اتفاقية مونتريال 1999 قد أبقت على طرق دفع المسؤولية والتخلص منها بالنسبة للأضرار التي تلحق البضاعة وتبنت الدفع ذاتها التي يستطيع الناقل أن يتمسك بها تطبيقاً لبروتوكول مونتريال رقم (4) الموقع عام 1975 وهي إحدى الوثائق القانونية في نظام وارسو<sup>(1)</sup>، أما بالنسبة لطرق دفع المسؤولية في نقل الركاب فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد أوجدت نظاماً جديداً لم يكن موجوداً أصلاً في نظام وارسو، حيث أخذت بمجموعة من الأسس القانونية أقامت عليها مسؤولية الناقل الجوي مما أدى ذلك إلى تعدد الطرق لدفع هذه المسؤولية ودرئها.

وعليه فإن تفصيل طرق ووسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 في هذا المطلب يكون وفق فرعين، في الأول نستعرض دفع المسؤولية في حالة نقل الركاب أي عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته، وفي الفرع الثاني نوضح دفع المسؤولية في حالة نقل البضائع والأمتعة وعن الأضرار الناشئة عن التأخير في النقل.

### الفرع الأول: حالة وفاة الراكب أو إصابته

لم يكن موضوع تحديد حجم التعويض المسألة الرئيسية الوحيدة في كل مراحل نقاش اتفاقية CAO مونتريال 1999<sup>(2)</sup>، وبعد تحضير مسودة اللجنة القانونية أبلغت اللجنة مجلس منظمة (منظمة الطيران المدني) في تقريرها ما يلي:

"أبدت اللجنة القانونية عن دعمها لنظام ضمان التعويض على درجتين فيما يتعلق بالتعويض في حالات الوفاة أو إصابة الركاب بالجروح طبق ما جاء في النص، ففي<sup>(3)</sup> فإن SDR الدرجة الأولى وبالنسبة للتعويض لغاية 100 ألف وحدة حقوق سحب خاص

---

(1) المادة (4) من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.  
(2) إنه في إطار الجهود الرامية إلى تحديث نظام وارسو أعد مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إستبياناً حول حدود مسؤولية الناقلين الجويين وعهد به إلى سكرتارية المنظمة لاستيفانه بالتعاون مع الآيات (I.A.T.A) - في ذلك راجع:  
- فخري رفعت: (مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي - مونتريال 1999)، المرجع السابق، ص: 13 وما بعدها.  
(3) المقصود بحقوق السحب الخاصة SDR - spécial Drawing Rights - هي حقوق السحب كما يعرفها صندوق النقد الدولي وعلى أن تحول هذه المبالغ إلى ما يقابلها من العملات الوطنية. وسنفضل ذلك في حينه.

التزام التعويض من قبل شركة النقل الجوي يتم طبق مبدأ المسؤولية المشددة أو الموضوعية وبالنسبة للتعويضات التي تفوق هذا الحد رأى تفوق 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة) وهي الدرجة الثانية فإن التزام التعويض من قبل شركة النقل الجوي يتم على أساس المسؤولية غير المشددة ودون تحديد رقم معين لحجم التعويض<sup>(1)</sup>.

ولقد نصت المادة (17) فقرة (01) من الاتفاقية على ما يلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو في أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"<sup>(2)</sup>.

كما قضت المادة (21) من الاتفاقية بالتالي: "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عنها في الفقرة (01) من المادة (17) والتي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها".

فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (01) من المادة (17) أعلاه والتي تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا 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 نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير".

وما يستفاد من هذه النصوص أن وسائل الناقل لدفع مسؤوليته عن سلامة الركاب في حال وفاتهم أو إصابتهم بأذى جسدي تختلف وفقاً لمعيارين، حيث قسمت إتفاقية مونتريال 1999

---

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 477.  
(2) لقد إستعرضنا شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة أو إصابة الركاب في المبحث الثاني من الفصل الثاني من الباب الأول من هذه الدراسة.

في المادة (21) أعلاه الأضرار إلى قسمين (فئتين)<sup>(1)</sup> يقوم كل منهما على أساس مختلف للمسؤولية وبالتالي تختلف طرق دفع المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها تبعاً لذلك، وذلك كما يلي:

### **أولاً- الفئة الأولى: الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب<sup>(2)</sup>**

وتكون مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار هذه الفئة مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر وتحمل التبعة بحيث يسأل الناقل الجوي عن هذه الأضرار مسؤولية مطلقة (المادة (21) فقرة (01)) إلا إذا أثبت أن الضرر قد نجم أو أسهم في حدوثه خطأ المضرور أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، فوفقاً لهذا السبب فقط يعفي الناقل الجوي من المسؤولية كلياً أو جزئياً بقدر ما يكون هذا الخطأ قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه أي أن الناقل في هذه الحالة لا يمتلك أي وسيلة دفع ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى فعل الراكب نفسه كما سنرى لاحقاً في شرحنا للأسباب العامة لدفع المسؤولية الواردة في المادة (20) من الاتفاقية.

وعليه فإذا كان خطأ المضرور هو وحده السبب للضرر يعفي الناقل كلياً من المسؤولية بقدر هذه المساهمة، والعبرة في ذلك ليست بدرجة جسامة كل خطأ بالنسبة إلى الآخر بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر<sup>(3)</sup>.

---

(1) إن التوجه الذي كان سائداً وخاصة من الدول النامية قد لقي معارضة شديدة بحجة أن فيه محاباة كبيرة لمصلحة الركاب وإرهاقاً لكاهل الناقلين الجويين، ذلك من شأنه الزيادة الكبيرة في أقساط التأمين وهو أمر لن تقوى عليه سوى شركات النقل الجوية العملاقة بينما يصعب على شركات النقل الجوي التابعة للدول الصغيرة لأن تتحمل مثل هذه الأقساط المرتفعة، وعليه فقد تم اقتراح جعل مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته تتوزع على ثلاث درجات وأمام جميع المقترحات كان يتحتم على المؤتمر أن يوفق بينها وأن يقوم كل فريق بنتازلات في سبيل الوصول إلى حل يكون مقبولاً للدول المتعاقدة إلا أنه ربما لا يكون مرضياً للجميع، وعليه قدم الرئيس في المشروع صفقة توافق الآراء الحل الوسط الذي تم الاتفاق عليه في المؤتمر، فكان نص المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999 -المعرضة أعلاه -

(2) 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل 145000 يورو أو 145.000 أو 130.000 دولار أمريكي تقريباً. - راجع في ذلك:

ممدوح علي الهذيلي: المرجع السابق، المنشور على الموقع الإلكتروني بتاريخ: 14 أبريل 2010.

<http://mylawyer1.com/hew/? p: 55>.

(3) هشام فضلي: المرجع السابق، ص: 45.

ولا شك أن اتفاقية مونتريال 1999 قد فاقت بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 في هذا الشأن حيث حرمت الناقل الجوي من التمسك بدفع المسؤولية في حالة نشوء الضرر عن الحالة الصحية للراكب، بحيث لم يعد أمامه سوى طريق واحد لدفع مسؤوليته وهو خطأ المضرور الأمر الذي يأتي من مصلحة الراكب ويتمشى مع فكرة المسؤولية الموضوعية التي تقتضي حصر طريق دفع المسؤولية في أضيق نطاق<sup>(1)</sup>.

**ثانياً. الفئة الثانية: الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب**

وتكون المسؤولية عن أضرار هذه الفئة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل، إلا أن الاتفاقية لا تشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يقيم الناقل الدليل على أنه قد اتخذ هو وتابعيه كافة التدابير المعقولة لتلافي وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها وإنما أجازت له دفع مسؤوليته بإثبات أحد أسباب ثلاثة حددتها المادة (21) فقرة (02) من اتفاقية مونتريال 1999 وهي:

1 - إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الإمتناع الصادر من جانبه هو أو من جانب تابعيه أو وكلائه<sup>(2)</sup>، ويكون إثبات الناقل بنفي هذا الإهمال أو الخطأ أو الإمتناع وفق معيار موضوعي شخصي هو معيار الناقل العادي الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الناقل.

2 - أن الضرر نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير بشرط أن يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الإمتناع الصادر عن الغير هو السبب الوحيد الذي أحدث الضرر، أما

---

(1) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 161، أنظر أيضاً:  
الرشيد الفصايلي: "مسؤولية الناقل الجوي وفق أحكام و بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971"، مجلة المحامي المغربية،  
المرجع السابق، ص: 328 - 329.  
(2) المادة (21) فقرة (02) جزء (أ) من اتفاقية مونتريال 1999.

إذا ثبت أن خطأ الناقل قد ساهم مع خطأ الغير في إحداث الضرر فلا يعفى الناقل من المسؤولية أيا كانت درجة هذه المساهمة ومن ثم يلزم بتعويض الضرر<sup>(1)</sup>.

**3 -** بالإضافة إلى هاتين الحالتين فإن المادة (20) من اتفاقية مونتريال تعفى الناقل من المسؤولية وذلك في حالة إثبات أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، حيث يعفى الناقل الجوي كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

والملاحظ هنا أن الاتفاقية قد خففت من حدة الإثبات المفروضة على الناقل ليتخلص من المسؤولية عندما يتعلق الأمر بأضرار تزيد قيمتها على 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، فهي لم تتطلب منه كما هو الأمر في ظل اتفاقية وارسو أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، بل أجازت له في سبيل دفع المسؤولية أن يثبت أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من تابعيه، وهو أمر أيسر بالنسبة للناقل ويستطيع إثباته.

وكما نلاحظ أن الاتفاقية لم تقصد الفصل التام بين فئتي الأضرار في حالة نقل الركاب على أساس قيمة هذه الأضرار، فالمسؤولية عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة تمثل حالتين متداخلتين الأولى تكون للأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة فتكون المسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة، والثانية للأضرار التي زادت عن قيمة 100 ألف وحدة حقوق سحب فتكون المسؤولية بالنسبة للقدر الزائد مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض.

والقول بغير ذلك أي بالانفصال التام بين الفئتين فإنه يؤدي إلى نتائج غير مقبولة تضر بمصالح الركاب، فلو فرضنا أن راكبين على متن طائرة واحدة أصيبا في حادث ورفع كل

منهما دعوى تعويض على الناقل فقام الأخير بدفع مسؤوليته في الدعويين بنفي إهماله أو خطئه أو امتناعه عنه وعن تابعيه أو وكلائه، فإن الراكب الذي طالب بتعويض لا يتجاوز 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة سيحصل على التعويض الذي طلبه كاملاً طالما أن مسؤولية الناقل هنا موضوعية لن يدفعها سوى خطأ المضرور، في حين أن الراكب الآخر الذي طالب بتعويض تجاوز 100 ألف وحدة لن يحصل على أية تعويضات على أساس أن مسؤولية الناقل هنا شخصية قوامها الخطأ المفترض الذي نفاه الناقل، وهذه نتيجة لا تستقيم عقلاً ولا منطقاً وتضعنا أمام مفارقات يصعب قبولها<sup>(1)</sup>.

الذي بنت عليه اتفاقية مونتريال مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الفئة الثانية إن الأساس بشكل خطوة إلى الخلف أي خط رجعة نحو اتفاقية وارسو 1929<sup>(2)</sup>.

وفي الحقيقة هناك من يرى<sup>(3)</sup>، فضلا عن ذلك أن هناك تعارضا داخل طرق دفع المسؤولية المقررة عن أضرار هذه الفئة الثانية والمنصوص عليها في المادة (21) فقرة (2) من حيث السبب والنتيجة.

وأن هذا التعارض بين طريقي دفع المسؤولية سيؤدي إلى مشاكل عملية كبيرة عند التطبيق أمام المحاكم القضائية لتقرير ما إذا كانت الأضرار ناجمة عن إهمال الناقل أو خطأ الغير، ولتصور حقيقة ذلك يمكننا أن نضرب المثالين المتتاليين لما يمكن أن تواجهه اتفاقية مونتريال 1999 من كوارث جوية تتنازع فيها مصالح الركاب مع مصالح شركات الطيران.

أ - المثال الأول: الكارثة الجوية التي وقعت فوق "لوكربي" باسكتلندا<sup>(1)</sup>، حيث تم نسف طائرة أمريكية متوجهة من لندن إلى نيويورك وطالب المدعون بمسؤولية الناقل الجوي

---

(1) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 306.  
(2) أماني أحمد عبد الله موسى: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، مداخلة مقدمة في المؤتمر الدولي السنوي العشرون تحت عنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق بجامعة الإمارات العربية المتحدة (23-25) أبريل 2012، ص: 22، أنظر: تاريخ التصفح 12 جويلية 2012، [WWW.UAEU.AC.AE](http://WWW.UAEU.AC.AE)  
(3) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 164.

غير المحدودة نظرا لخطئه الإرادي حيث سمحت شركة الطيران بتسلل الإرهابيين بقنابلهم إلى الطائرة، وهو الأمر الذي استجابت له المحكمة مقررة وجود هذا النوع من الخطأ ومن ثم قضت بمسؤولية شركة الطيران عن الأضرار المترتبة على الحادث مسؤولية مطلقة.

وفي المؤتمر القانوني الذي عقدته المنظمة الدولية للطيران المدني في دبي سنة 2001 قال مترأس اللجنة التي تضم 150 عائلة من ضحايا انفجار الطائرة فوق "لوكربي" للمطالبة بالتعويضات أنه على الرغم من تأييده للاتفاقية الجديدة (مونتريال 1999) فإن تقييد القضايا بشأن المسؤولية عن الخطأ تعني الحد من التحقيقات حول قضايا حوادث الطائرات، وأوضح أنه بموجب النظام الحالي لاتفاقية وارسو 1929 يتعين على المسافرين إثبات تعمد الخطأ من شركة الطيران قبل إقرار التعويض كما أن سقف المطالبات محدد بمبلغ 75 ألف دولار - وأضاف أن إثبات التعمد أمر بالغ الصعوبة ويعني أن شركات الخطوط الجوية تنجو حاليا من مطالبات ضخمة للحصول على تعويضات إلا أن هذه الشركات ستكون مسؤولة مباشرة عن الأضرار والإصابات بموجب اتفاقية مونتريال 1999<sup>(2)</sup>.

**ب - المثال الثاني:** خاص بتفجيرات الحادي عشر من سبتمبر 2001<sup>(3)</sup>، ففي قضية مثل هذه ستؤدي إلى استخدام كل من المدعى والمدعى عليه لنفس المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999، فالمدعي سيطلب بالتعويض المطلق على أساس أن الناقل مسؤول وفقا للفقرة (2) جزء (أ) من هذه المادة لأنه بإهماله قد تسبب في صعود الإرهابيين بأسلحتهم على متن الطائرة، وللمدعي الحق في ذلك خاصة بعد معيار الإهمال المعدل الذي ورد في هذه المادة، أما المدعي عليه فسيُدفع بعدم إهماله لأن الحادث قد نجم عن فعل الغير الذي

---

(1) قضية "لوكربي" باسكتلندا IN Re Air Disaster in lockrbie، لتفاصيل أكثر حول هذه القضية أنظر عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص: 166.

(2) الموقع الإلكتروني: <http://www.aawsat.com>

- تاريخ التصفح: 13 مارس 2010.

(3) في 11 سبتمبر 2001 اصطدمت طائرتين تجاريتين من طراز بوينج 767 بمركز التجارة العالمي مما أدى إلى انهيار ناطحتي السحاب التوأم اللتين كانتا من عجائب المعمار ورموز التجارة في العالم الحديث، وقد تحطم هذا البرجان على مرأى وسمع من العالم المندهب كما تحطم معهما جزء كبير من مبنى "منهاتن" الأكثر إنخفاضا عنهما، وكذا جزء من مبنى وزارة الدفاع الأمريكية "البنيتاجون" الذي يعد رمزا لأكبر قوة عسكرية في العالم.

خطط له مسبقا وجيدا لارتكاب الحادث خاصة وأن ملابسات إرتكاب الحادث والأدوات المستخدمة لا تنبئ بوجود إهمال بل وجود نية مبيتة من جانب طرف ثالث وفقا للفقرة (2) جزء (ب) من نفس المادة(1).

ويمكنني القول في هذا الصدد أننا نتوقع في المستقبل مشاكل عملية نتيجة التعارض بين طريقي دفع المسؤولية المنصوص عليهما في الفقرتين (2) جزء (أ) وجزء (ب) من المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999 للفصل فيما إذا كان الضرر قد وقع نتيجة إهمال الناقل أو خطأ الغير، وعليه نفضل تبني تأسيس المسؤولية على أساس المخاطر أو تحمل التبعة في حالة نقل الأشخاص.

ونشير في الأخير أن المادة (21) من الاتفاقية أخذت بنظام ذو درجتان متشابهتان للنظام وكذلك من قبل المجلس الأوروبي(2). IATA الذي تم تبنيه من قبل الآياتا

### الفرع الثاني: حالة نقل البضائع والأمتعة والتأخير في النقل

نميز بين وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للأضرار الحاصلة للبضائع والأمتعة الخاصة بالمسافرين أو الركاب وبين وسائل دفعها بالنسبة للأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو.

(1) لتفاصيل أكثر حول حيثيات ومدى تطبيق أحكام المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999 حالة رفع أحد الركاب ضحايا أحداث 11 سبتمبر أو ورثتهم دعوى أمام القضاء، راجع في ذلك عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 167 وما بعدها.  
(2) وذلك في تعليمات الاتحاد الأوروبي (Ec) رقم 97/2027 the council Regulation لتفاصيل أكثر حول موقف (IATA) بهذا الشأن: - Iman Nabouch: op. cit; pp. 38 – 44.

## أولاً: دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالأمته والبضائع

### 1 - دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالأمته:

لقد فرقت اتفاقية مونتريال 1999 بالنسبة لنقل الأمته بين الأمته المسجلة والأمته غير المسجلة، وأقامت المسؤولية في كل نوع منها على أساس مختلف، ومن ثم خولت الناقل طرقاً مختلفة لدفع مسؤوليته.

أ - بالنسبة للأمته المسجلة: فقد جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل في حالة نقل الأمته المسجلة مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها بمجرد حدوث الضرر على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها هذه الأمته المسجلة في حراسة الناقل. وعلى هذا فإن الناقل الجوي لا يمكنه دفع هذه المسؤولية إلا بإرجاع الضرر إلى واحد من سببين هما:

- الأول وهو وجود خلل كامن في هذه الأمته أو نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها (المادة (17) فقرة (2))

- الثاني وهو نشوء الضرر عن إهمال أو خطأ أو إمتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه (المادة (20)).

ولا شك أن بناء المسؤولية في حالة نقل الأمته المسجلة على نفس الأساس القانوني للمسؤولية في حالة نقل البضائع وهو الخطر أو تحمل التبعة هو أمر منطقي لأن هذه الأمته لا تكون في حوزة الراكب، وإنما يتسلمها الناقل وتخضع لحراسته كالبضائع سواء بسواء ومن ثم وجبت التسوية بينهما فضلاً عن أن تقليل طرق دفع المسؤولية في حالة نقل الأمته يتماشى مع مبدأ المسؤولية الموضوعية في اتفاقية مونتريال 1999.

ب - بالنسبة للأمتعة غير المسجلة: بما في ذلك الأمتعة الشخصية التي يحملها الراكب معه، فقد جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تسببها مسؤولية شخصية قوامها الخطأ التعاقدية واجب الإثبات، بمعنى أن الناقل الجوي ليس مطالباً بدفع مسؤوليته إذ الأصل أنه غير مسؤول إلا إذا أثبت المضرور أن الضرر الحادث لهذه الأمتعة كان ناتجاً عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه (المادة (17) فقرة (3))

ولا شك أن إختلاف الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالة هو أمر منطقي أيضاً نظراً لأن هذه الأمتعة خلافاً للأمتعة المسجلة تظل في حوزة الراكب ولا يتسلمها الناقل ومن ثم لا تخضع لحراسته، ولذا وجبت مراعاة الناقل وإلقاء عبء إثبات الخطأ على عاتق صاحب هذه الأمتعة.

## 2 - دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالبضائع

وحدت الاتفاقية بين الأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار الحادثة للبضائع من تلف أو ضياع أو تعيب والأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار الحادثة للأمتعة المسجلة بأن جعلت مسؤولية الناقل في الحالتين مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة. وهو نفس الأساس المتبع في ظل بروتوكول مونتريال الرابع 1975، ويعني ذلك إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحادثة للبضائع بمجرد حدوث هذه الأضرار دون حاجة لإثبات خطأ الناقل<sup>(1)</sup>.

وقد انعكس هذا الأساس على طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي الذي لن يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إلا بإرجاع الضرر إلى واحد من خمسة أسباب عددت المادة (18) من الاتفاقية الأربعة الأولى منها في حين جاء السبب الخامس في المادة (20)، وهذه الأسباب الخمسة هي:

---

(1) راجع في ذلك حول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في تعديلات اتفاقية وارسو 1929 بما فيها بروتوكول مونتريال الرابع 1975، محمود مختار بريري (قانون الطيران وقت السلم)، المرجع السابق، ص: 120 وما بعدها.

1. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.
2. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
3. عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
4. إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.
5. إهمال أو خطأ أو إمتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.

وفي هذه الحالة الأخيرة يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر للبضائع أو أسهم في حدوثه<sup>(1)</sup>.

ويلاحظ أن نص المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999 قد جاء متماثلاً مع نص المادة (4) من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1795 باستثناء أن الاتفاقية قد استخدمت بالنسبة للدفع الأول وجود خلل كامن في البضاعة أو بسبب نوعيتها بينما استخدم البروتوكول لفظاً آخر يؤكد نفس المعنى وهو "العيب الذاتي للبضاعة أو طبيعتها".

بيد أن الاتفاقية إذا كانت قد أقامت مسؤولية الناقل على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة فإنها قد أفرغت الأساس من مضمونه بكثرة الأسباب التي يحق للناقل الاستناد إليها لدفع مسؤوليته فأصبح الأساس كما لو كان مسؤولية خطئية مفترضة يمكن للناقل دفعها بإحدى الطرق المشار إليها، الأمر الذي يصب في النهاية لمصلحة الناقل الجوي على حساب الشاحن أو المرسل، في حين كان الأولى أن تقلل الاتفاقية من طرق دفع المسؤولية حتى تتسجم هذه الطرق مع أساس المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة<sup>(2)</sup>.

وما يمكنني التعليق عليه في هذا الصدد أن أسباب دفع المسؤولية الواردة في الاتفاقية الجديدة (مونتريال 1999) هي نفسها الأسباب التي كان الفقه والقضاء قد أخذ بها في ظل

---

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 281.

(2) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 307.

اتفاقية وارسو 1929، وما فعلته الاتفاقية الجديدة هو أنها قننت تلك الأسباب سواء أكانت لعب ذاتي في البضاعة أم لسوء في تغليفها أم لقوة قاهرة تمثلت بأعمال حرب أو إجراءات من السلطة العمومية فيما يتعلق بدخول البضائع وخروجها.

### ثانياً: دفع مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير.

إذا أبرم عقد النقل بين الناقل والراكب أو الشاحن فإن الناقل ملتزم بأن يوصل الراكب وأمتعته الشخصية سواء المسجلة منها وغير المسجلة، وأن يوصل البضاعة في الوقت المتفق عليه في عقد النقل فإذا ما أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته، غير أن الناقل يستطيع أن يتحلل من هذه المسؤولية - كما مر بنا - إذا أثبت أنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير (المادة (19) من إتفاقية مونتريال).

وعليه ظلت مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار تأخر في وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض على غرار إتفاقية وارسو 1929.

وقد أبقى الاتفاقية الجديدة (اتفاقية مونتريال 1999) على النهج الذي سارت عليه اتفاقية وارسو 1929 بحسبانها مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزامه تنفيذ النقل ضمن الميعاد مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض من جانب الناقل أو تابعيه، وأنه بإمكانه أن يتخلص من هذه المسؤولية إذا أقام الدليل على أنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا التدابير المعقولة كافة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك. وما استحدثته الاتفاقية الجديدة هو أنها استخدمت عبارة "التدابير المعقولة" بدلا من العبارة المستعملة في اتفاقية وارسو وهي "التدابير الضرورية".

فتكون بذلك اتفاقية مونتريال قد حسمت الجدل الذي كان قائماً بشأن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية، علماً أن العبارة الجديدة "التدابير المعقولة" هو ما كانت قد أخذت به غالبية الفقه سابقاً عند تفسيرها مصطلح "التدابير الضرورية"<sup>(1)</sup>.

وتوضيحا لما تقدم فإنه لا يلزم الراكب أو الشاحن أن يثبت خطأ الناقل، فعبء الإثبات ملقى على عاتق الناقل، أي أنه حتى يستطيع أن يتحلل من المسؤولية الناجمة عن التأخير يجب عليه أن يثبت أنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة للحيلولة دون وقوع الضرر.

أي أنه على الرغم من اتخاذه أو اتخاذهم مثل هذه التدابير فإن التأخير قد حصل وأنه ما كان بالإمكان تفادي حصول مثل هذا التأخير والذي يرجع لقوة قاهرة مثلا، أو أنه استحال عليهم من ذلك<sup>(2)</sup>.

وعليه فإن الناقل ملزم ابتداءً بأن يثبت السبب في حدوث هذا التأخير (الدليل السلبي المتمثل في ضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع التأخير المتولد عنه الضرر، وأن يقيم الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأه)، ثم بعد ذلك يتعين على الناقل أنه حيال هذا السبب أو اتجاهه اتخذ جميع التدابير المعقولة لمجابهته أو مقاومته إلا أنه لم يستطع أن يواجه هذا السبب في اتخاذه لهذه التدابير أو أنه استحال عليه ذلك (الدليل الإيجابي)<sup>(3)</sup>.

وخلاصة القول أن اتفاقية مونتريال 1999 قد ردت طرق دفع المسؤولية إلى سبب عام يسري على كل أنواع النقل، وأسباب خاصة بكل نوع من هذه الأنواع.

---

(1) لقد كان المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو يقضي بضرورة أن يتخذ الناقل الجوي "التدابير المعقولة" Mesures "Raisonnable" غير أن هذا التعبير قد استبدل بناء على اقتراح الوفد السوفياتي بعبارة التدابير الضرورية التي أشرنا إليها سابقاً، كما تصدى مؤتمر لاهاي 1955 لهذه المسألة واقترحت بعض الوفود استبدال هذه العبارة بعبارة أخرى، فاقترح وفد الأرجنتين استعمال عبارة "التدابير الممكنة والمتوقعة"، بينما اقترح الوفد الإيطالي استعمال عبارة "التدابير الضرورية والممكنة"، كما اقترح وفد "الآياتا" I.A.T.A مؤيدا من الوفد الفرنسي واليوناني عبارة "التدابير المعقولة"، غير أن الأمر قد استقر على إبقاء نص المادة (20) من اتفاقية وارسو - كما رأينا - بما يشمل من عبارة "التدابير الضرورية" الأمر الذي أثار الخلاف الذي أشرنا إليه أعلاه.

راجع في ذلك، أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 330 هامش رقم (3).

(2) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 321.

(3) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 141.

فأما السبب العام<sup>(1)</sup>، لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية فيتمثل في نص المادة (20) التي تسري على جميع أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية، ومفاده إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الحادثة للركاب والأمتعة والبضائع فضلا عن أضرار التأخير في النقل إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، وهذا الإعفاء قد يكون كلياً أو جزئياً بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

ويمكن الخروج بالملاحظات التالية حول نص المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999:

**1 -** يتم إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع الراكب ويسري على جميع أنواع المسؤولية المقررة في الاتفاقية، أي أنه ينطبق على المسؤولية عن نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع وكذلك على المسؤولية عن التأخير، وذلك بغض النظر عما إذا كانت هذه المسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطرة وتحمل التبعة، أو شخصية مبنية على فكرة الخطأ المفترض.

**2 -** النص لا يحيل على قانون القاضي المختص لتحديد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل، وذلك على عكس ما كان مقرراً في اتفاقية وارسو 1929 بل يقرر النص قاعدة موضوعية تنص على إعفاء الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً بحسب ما إذا كان إهمال أو خطأ أو امتناع المضرور قد تسبب وحده في وقوع الضرر أو قد ساهم في حدوثه، فإن كان ذلك الخطأ هو وحده المسبب للضرر أعفي الناقل كلياً من المسؤولية، أما إذا كان قد ساهم مع خطأ الناقل في حدوثه أعفي الناقل جزئياً من المسؤولية بقدر هذه المساهمة.

**3 -** الإعفاء الكلي أو الجزئي يسري حتى ولو كان رافع الدعوى شخصاً آخر يستمد حقوقه من الراكب، والهدف من ذلك هو تمكين الناقل من الاستفادة بهذا الطريق من طرق دفع

---

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 371-372، كذلك إلياس حداد: المرجع السابق ص: 208-209، أيضاً عاطف محمد الفقي المرجع السابق، ص: 175.

المسؤولية في مواجهة كل من يطالبه بالتعويض بغض النظر عن الأساس الذي تبنى عليه هذه المطالبة.

وأما عن الأسباب الخاصة بكل نوع من أنواع النقل الجوي فقد جاءت متعددة ومتنوعة انعكاسا للأسس القانونية للمسؤولية التي أوردتها الاتفاقية والتي جاءت متعددة ومتنوعة تبعا لنوعية النقل وحجم الضرر، وذلك في محاولة من الاتفاقية لتحقيق التوازن المنشود بين مصالح الناقلين الجويين من جهة ومصالح متلقي خدمة النقل الجوي من جهة أخرى، فضلا عن محاولة تحقيق التوازن الأكبر بين مصالح الدول المختلفة ذات الفلسفات القانونية المختلفة.

وخاتمة ما أقوله حول وسائل وطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 أنه بالرغم من أن هذه الاتفاقية قد أقرت مبدأ المسؤولية الموضوعية إلا أنها أقامت مسؤولية الناقل الجوي على مجموعة متنوعة من الأسس القانونية وبالتالي منحت الناقل طرقا متعددة يدفع بها المسؤولية عنه مما أخفى المعالم الأساسية للمسؤولية الموضوعية، وكان يجب التقليل من طرق دفع المسؤولية مع ارتباطها بالأساس القانوني الذي بنت عليه مسؤولية الناقل الجوي.

### **المبحث الثاني: الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي و ضمانات تغطيتها**

لقد سهلت اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها على المضرورين من الركاب وأصحاب البضائع وأعفتهم من عبء إثبات الخطأ حيث أقامت مسؤولية الناقل على فكرة الخطأ المفترض، فإنه في المقابل وإعمالا للتوازن بين مصلحة الركاب ومصلحة الناقلين الجويين يتعين أن يكون لهذا التعويض حدود قصوى وإلا سبب ذلك ضررا للجماعة بأسرها من جراء توقف هذا المرفق الحيوي.

كما رعت الاتفاقية مصلحة الناقل الجوي عندما حددت أقصى ما يلزم بدفعه حين تقرير مسؤوليته فمكنته بذلك من التأمين ضد مخاطر هذه المسؤولية بأقساط مناسبة، وبالمقابل لم

تغفل الاتفاقية عن حماية جمهور المتعاقدين مع الناقل الذين يقبلون بشروطه العقدية دون إمكانية مناقشتها فقررت بطلان كل شرط يرمي إلى إعفائه من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى للتعويض من الحد الوارد في الاتفاقية، فحيث تكون مسؤولية الناقل محدودة يكون من المتعين إبطال شروط الإعفاء، ومبدأ بطلان شروط الإعفاء قد تلازم مع تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو وتعديلاتها.

وعليه نستعرض في هذا المبحث الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي والتخفيف منها وضمانات تغطية هذه المسؤولية أي التأمين الجوي عليها كوسيلة لدفع المسؤولية وذلك وفق مطلبين، نتناول في الأول الإعفاء من المسؤولية وذلك بعرض مبدأ بطلان شروط الإعفاء والاستثناءات الواردة عليه، ونتناول في الثاني ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي.

### **المطلب الأول: الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي**

للسؤال الجوي أن يتحمل من مسؤوليته في ظل إتفاقية وارسو 1929 عن طريق وسائل لدفعها، وقد أكدت الاتفاقية على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها إلا أن هذا المبدأ ترد عليه بعض الاستثناءات، ومن ذلك فإن تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لتعديلات إتفاقية وارسو يتلازم مع مبدأ بطلان شروط الإعفاء مما يستلزم منا عرض هذه الطرق، وعليه نوضح كيفية تطور وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي ومتى يتم الإعفاء منها وذلك في الفرع الأول ثم نعرض مبدأ بطلان شروط الإعفاء والاستثناءات الواردة عليه في الفرع الثاني.

### **الفرع الأول: تطور مبدأ دفع مسؤولية الناقل الجوي إلى الإعفاء منها**

إنه للسؤال الجوي طرق ووسائل يدفع مسؤوليته بها في إتفاقية وارسو 1929 وأن يتحمل منها إذا أثبتت واحدة من الوسائل الثلاث الآتية وهي: اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة إتخاذها وثانيها حدوث الضرر بسبب خطأ ملاحى وثالثها نشوء الضرر عن خطأ المضرور.

وقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور أساس هذه المسؤولية وطبيعتها منذ اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها حتى بروتوكول مونتريال الرابع 1975، وتبعاً لهذا التطور في دفع المسؤولية وإختلاف وسائله فإنه لا يجوز الإعفاء من هذه المسؤولية بأي حال، وتوضح هذا التطور على النحو التالي:

### **أولاً: الوضع حول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في ظل بروتوكول لاهاي 1955**

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 على أساس الخطأ المفترض، والتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين أو بالمحافظة على الأمتعة والبضائع أو بإنجاز النقل في مدة معقولة التزام ببذل عناية، وبذلك فإن البروتوكول لم يعدل من الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الوارد في اتفاقية وارسو.

وترتب على ذلك بالتبعية أن ظلت طرق دفع المسؤولية المشار إليها كما هي باستثناء أن البروتوكول قد ألغى في مادته العاشرة الفقرة الثانية من المادة (20) من اتفاقية وارسو مستبعداً بذلك وسيلة إثبات الخطأ الملاحي من طرق دفع المسؤولية ومسوية كلية بهذا الاستبعاد بين نقل الركاب ونقل البضاعة والأمتعة في شأن طرق دفع المسؤولية التي انحصرت في طريقتين هما: إتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، خطأ المضرور.

وبذلك فإن بروتوكول لاهاي 1955 قد ألغى السبيل الثالث لدفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع أو الأمتعة يتمثل في إثبات الخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة ومن ذلك فإن البروتوكول قد ظل وفيما لمبادئ وارسو<sup>(1)</sup>.

### **ثانياً: الوضع حول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاق مونتريال 1966**

---

(1) Constantinof F: la revision de la convention de varsovie et la responsablité du transporteur Aérien, Revue Français de droit Aérien 1970, pp. 393 ets.

عقد اتفاق مونتريال لعام 1966 بين شركات الطيران وهيئة الطيران المدني الأمريكية<sup>(1)</sup>، وقد عدل الاتفاق اتفاقية وارسو 1929 تعديلا جوهريا وذلك في حالة المسؤولية عن نقل الركاب بأن جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قوامها فكرة الخطر أو تعمل التبعة بدلا من المسؤولية التعاقدية القائمة على فكرة الخطأ المفترض.

وترتب على ذلك أن الناقل أصبح مسؤولا بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تصيب الركاب، وعليه فالناقل لكي يتخلص من المسؤولية لا يستطيع أن يستند إلى نص المادة (20) فقرة (1) من اتفاقية وارسو بمعنى أنه قد أصبح من غير المقبول أن يدفع الناقل مسؤوليته بإقامة الدليل على اتخاذه وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم ذلك.

لذلك فالناقل لكي يتخلص من المسؤولية الموضوعية المتعلقة به بموجب اتفاق مونتريال 1966 أن يثبت أن الضرر راجع إلى خطأ المضرور أو المصاب نفسه<sup>(2)</sup>.

ويلاحظ أن هذا الاتفاق عندما يقرر مثل هذا الحكم فإنه ينصرف فقط إلى الأضرار التي يكون محلها وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى بدني آخر.

أما بالنسبة إلى الأضرار الأخرى مثل أضرار التأخير والأضرار التي تلحق بالبضاعة فقد بقيت مسؤولية الناقل الجوي دون أدنى تعديل، وبقي للناقل الحق في دفعها وفقا للطريقتين

---

(1) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري (المرجع السابق) ، ص: 163.

لقد كان عدم رضا الولايات المتحدة عن اتفاقية وارسو خاصة فيما يتعلق بإعطاء الناقل إمكانية دفع مسؤوليته وضائلة مبالغ التعويض سببا في تهديد الولايات المتحدة من بالانسحاب من الاتفاقية مما دفع الاتحاد الدولي للنقل الجوي "آياتا" ومنظمة الطيران المدني الدولية "الايكاو" إلى السعي لإبرام اتفاقية مؤقتة بين مؤسسات وشركات الطيران التي تحقق بها ترضية لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية حتى تظل عضوا في اتفاقية وارسو مما يسهم في استمرار حركة التوحيد الدولي لقواعد القانون الجوي.

وقد تمخضت هذه الجهود عن بروتوكول مونتريال 1966 والتي تربط بين الشركات والمؤسسات بين الدول وتقديرا للضرورة بقدرها فإن الاتفاقية لم تخرج عن أحكام اتفاقية وارسو إلا بالنسبة للنقل الجوي الدولي الذي يمس أرض الولايات المتحدة الأمريكية.

راجع أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي في الفصل التمهيدي من هذا البحث.

(2) Michel Pourcelt : op. cit, p : 247.

المشار إليهما وهما: (أ) اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها،  
(ب) خطأ المضرور<sup>(1)</sup>.

ولما كان من شأن اتفاق مونتريال 1966 الإخلال بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرافق العامة ومن شأنه كذلك المساس بسيادة الدول المتعاقدة في اتفاقية وارسو، فقد تم تعديل الاتفاقية جذريا بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتي.

## **ثانياً: الوضع حول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في ظل بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971**

الجوي حيث جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971<sup>(2)</sup> ليغير من طبيعة مسؤولية الناقل أصبح أساس مسؤولية الناقل في مجال نقل الركاب والأمتعة قائماً على فكرة المخاطر وتحمل التبعة أي مسؤولية موضوعية أو مادية وليست مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض، فحيث يسأل الناقل الجوي بصفة مطلقة عن الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني وكذلك عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة المسجلة وغيرها من الأشياء التي يحملها الراكب معه ولو لم يقع من الناقل أي خطأ، وعلى ذلك فإن بروتوكول جواتيمالا قد عدل اتفاقية وارسو تعديلاً جذرياً، وقد انعكس هذا التعديل على طرق دفع المسؤولية فقد حدد البروتوكول الوسائل التي يستطيع الناقل بموجبها درء مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالركاب نصت عليها المادة الرابعة منه. ولا شك أن هذا التقليل في طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحادثة للركاب وأمتعتهم وحصرها في ثلاثة طرق هي: الحالة الصحية للراكب وخطئه وطبيعة الأمتعة أو

(1) Michel Dejuglart: traité de droit aérien, L.G.D.J 1989; p. 1203.

(2) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري (المرجع السابق)، ص: 164.  
لم تكن اتفاقية مونتريال 1966 إلا ترضية مؤقتة للولايات المتحدة الأمريكية، وقد واصلت المنظمة الدولية للطيران المدني جهودها حتى انتهت إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي عدل تعديلاً أساسياً في أحكام اتفاقية وارسو الخاصة بنقل الأشخاص وأمتعتهم.  
وجدير بالذكر أن هذا البروتوكول معد لكي يربط بين الدول التي توقع عليه ولي بين الشركات كما هو الحال في اتفاق مونتريال 1966 وعلى أي حال، فإن بروتوكول جواتيمالا سيتي لم يدخل حيز التنفيذ.

عبيها الذاتي يأتي في صالح الراكب ويتمشى مع نظام المسؤولية الموضوعية التي تأتي التعدد في وسائل دفعها(1).

أما بالنسبة لنقل البضائع والتأخير في نقل الركاب أو أمتعتهم أو تلف أو هلاك أو تأخير البضاعة(2)، فقد ظلت المسؤولية أساسها الخطأ المفترض كما هو الحال في اتفاقية وارسو 1929 أي أن بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 لم يمس أساس المسؤولية في نقل البضائع أو عن التأخير في نقل الركاب، وعليه فإن الناقل يستطيع أن يتمسك بأحكام نص المادة (20) من اتفاقية وارسو.

ولم تستمر التفرقة التي جاء بها بروتوكول جواتيمالا بين الأضرار التي تصيب الركاب وتلك الخاصة بتلف البضاعة كثيرا عند مجيء بروتوكول مونتريال الرابع.

### **ثالثا: الوضع حول دفع مسؤولية الناقل الجوي في ظل بروتوكول مونتريال الرابع 1975**

جاء بروتوكول مونتريال الرابع 1975(3)، وجعل أساس المسؤولية عن تلف أو هلاك البضاعة بدورها مسؤولية موضوعية أو مادية، وقد وضع حلقة أخرى في حلقات تطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وذلك عندما أخذ بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر أو تعمل التبعة في حالة المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن نقل البضائع، فقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو

---

(1) فاروق أحمد محمد زاهر (تشديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي)، المرجع السابق، ص: 434، أنظر أيضا:

محمد محبوب، وشام الطائي: المرجع السابق، ص: 81 - 82.

(2) نصت المادة السادسة من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 على إلغاء المادة (20) من المعاهدة حيث جرى نصها على النحو التالي:

تلغى المادة (20) من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

(المادة 20):

1 - لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة إذا أثبت أنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

2 - لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناتج عن تحطيم وضياع وتلف وتأخير البضائع إذا ما أثبت أنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

(3) للتذكير فإنه تم التوقيع على بروتوكول مونتريال الرابع في 25 سبتمبر 1975.

ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 1998/06/14.

ضياعها أو تلفها طالما حدثت الواقعة المسببة للضرر أثناء فترة النقل الجوي (المادة الرابعة من البروتوكول).

وتوضيح ذلك أن إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضائع لم يعد مجرد إلتزام ببذل عناية بحيث يبرأ من كل مسؤولية عن الضرر الذي أصاب البضاعة إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، بل أصبح التزاما بتحقيق نتيجة هي وصول البضاعة إلى مطار الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة وسليمة، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة انعقدت مسؤولية الناقل الجوي الذي لن يجديه نفعاً إقامة الدليل على انتقاء خطئه وتابعيه، كما لا يشفع له رد الضرر إلى القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، فالإلتزام الناقل هو الإلتزام بالضمان مصدره القانون وليس عقد النقل لأننا أصبحنا بصدد مسؤولية موضوعية قوامها الخطر وليس مسؤولية شخصية قوامها الخطأ<sup>(1)</sup>.

وخلاصة ما يمكن قوله أن التعديلات التي أدخلت على اتفاقية وارسو تمثلت في جعل مسؤولية الناقل الجوي موضوعية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة بدلاً من فكرة الخطأ المفترض.

ونتفق مع رأي الدكتور عاطف محمد الفقي في أن التطور الحادث في الأساس القانوني للمسؤولية الذي استتبعته طرق دفع هذه المسؤولية هو تطور فرضه التطور العلمي المذهل في فن وصناعة الطيران والنمو الكبير في حجم حركة النقل الجوي الدولي بحيث لم يعد من المقبول تبرير نظام المسؤولية الخطئية الذي يحابى الناقل على حساب عملائه بتوسيع نطاق طرق دفع المسؤولية. بيد أن هذا التطور كان عديم الفائدة فنظراً لعدم دخول كل من بروتوكول جواتيمالا 1971 وبروتوكول مونتريال الربع 1975 حيز التنفيذ، الأمر الذي أبقى مسؤولية الناقل الجوي في القانون الوضعي قائمة على فكرة الخطأ التعاقدى المفترض في كل الحالات حسبما ورد في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، وهو

---

(1) الرشيد الفصايلي: المرجع السابق، ص: 173 وما بعدها.

الأمر الذي يظهر أهمية اتفاقية مونتريال 1999 في هذا المجال باعتبارها قائمة على المسؤولية الموضوعية.

### الفرع الثاني: مبدأ بطلان شروط الإعفاء

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، وحتى لا تؤدي قيم التعويضات المطلقة التي يحكم بها على الناقلين أثر حوادث الطيران أو عوارض الملاحة الجوية إلى إعاقة الاستثمار في مباشرة نشاط النقل الجوي التجاري أو إعاقة تطوره.

وللاعتبارات المتقدمة انعكاسها على الأحكام الخاصة باستبعاد مسؤولية الناقل الجوي، فمن جهة تبطل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي شروط الإعفاء من المسؤولية وشروط التخفيف منها ومن جهة أخرى تعين طرقاً للناقل الجوي لدفع هذه المسؤولية.

وعليه تبطل كل إتفاقيات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها غير أنه يرد على ذلك استثناءات، وشرح ذلك تفصيلاً كما يلي:

### أولاً: بطلان اتفاقيات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي

الأصل في القواعد العامة وعملاً بمبدأ سلطان الإرادة يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية أو التخفيف منها<sup>(1)</sup>، إلا أنه من جهة ثانية وانطلاقاً من حماية الصالح العام للجماعة وإنفاذاً لقواعد العدل والإنصاف فقد وضعت قيوداً على هذه الحرية العقدية فأبطل الإعفاء إن كان عدم تنفيذ الإلتزام ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم.

(1) وإلى هذا تشير المادة (178) في فقرتها الثانية من القانون المدني الجزائري بقولها: "يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم" ويقابل هذا النص المادة (217) فقرة ( ) من القانون المدني المصري، وهو نص المادة (218) من القانون المدني السوري.

والسؤال الذي يثار في هذا الصدد هو: هل يجوز تطبيق هذا الأصل في نطاق مسؤولية الناقل الجوي؟.

إن المبدأ في إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتربال 1999 هو بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي أي بطلان إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها. والمقصود باتفاقات المسؤولية تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون بتعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع، إما برفع المسؤولية عن المدين فيمتنع أن تترتب آثارها في ذمته رغم توافر جميع عناصرها بحيث لا يلتزم هذا الأخير بدفع تعويض إلى الدائن وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين فيتضاءل أثرها تجاهه و بحيث لا يلتزم بالتالي إلا بدفع تعويض جزئي وإما بإنقاص المدة التي يجوز خلالها للدائن رفع دعواه تجاه المدين<sup>(1)</sup>.

وعلى ذلك تنص المادة (23) من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي قائلة: "1 - كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الإتفاقية يكون باطلا ولا أثر له، على أن بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام الإتفاقية.

2 - لا تسري الفقرة الأولى على الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها".

وكذلك نصت المادة (32) من نفس الإتفاقية على أنه: "يبطل كل شرط في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يخالف بمقتضاه الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الإتفاقية سواء بتعيين القانون واجب تطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص، ومع ذلك تصح في نقل البضائع شروط التحكيم في حدود هذه الإتفاقية على أن يجري التحكيم في جهات إختصاص المحاكم المنصوص عنها في المادة (28) فقرة (1)".

---

(1) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص:191.

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد نصت في المادة (26) منها على أن "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المبين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".

وتنص المادة (47) من نفس الاتفاقية على أن كل نص تعاقدي يهدف إلى إعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية يكون باطلا ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله"، كما تنص المادة (49) على أن: "تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".

ومقتضى النصوص السابقة أن الأصل في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 هو بطلان الشروط التي تقضي بإعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته أو التخفيف منها، وهذا البطلان لا يشمل فقط الشروط التي تقرر الإعفاء أو التخفيف بشكل مباشر بل يمتد ليشمل تلك الشروط التي تؤدي ولو بصورة غير مباشرة إلى النتيجة ذاتها.

ويعد من هذا القبيل شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط دعوى المسؤولية أو مدة تقادمها، والشرط الذي ينقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق المسافر أو الشاحن بدلا من الناقل، والشرط الذي يخفض المسؤولية بصورة نسبية في حالة الأضرار الجزئية<sup>(1)</sup>. وقد تتخذ الشروط الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي صورا متعددة منها<sup>(2)</sup>:

**1 -** شروط الإعفاء من المسؤولية عن أفعال التابعين أي قائد الطائرة وأفراد الطاقم والتابعين البريين، وهذا الشرط يؤدي إلى نتائج وخيمة لأن إعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه يؤدي من الناحية العملية إلى إعفائه شخصا من المسؤولية خاصة إذا أدركنا

(1) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 230.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 320.

أن الناقل غالبا شركة مساهمة يقوم تابعوها بكافة العمليات اللازمة لتنفيذ عقود النقل و من ثم فإن إعفاء الشركة من المسؤولية عن أخطاء تابعيها يعني إعفائها أيضا من المسؤولية عن أخطائها الشخصية، ويضاف إلى ذلك أن الرجوع على التابعين ليس مجديا لعدم يسارهم وجسامة الأضرار التي تفوق قدراتهم ولذا كان الشرط يشبه في نتيجته أثر القوة القاهرة.

**2 -** شروط الإعفاء من المسؤولية في حالات معينة، وهذه الشروط تكون أوضح ما يكون في عقد نقل البضائع كتجهيل قدر البضاعة كأن تكون بيانات المرسل غير معتمدة أو العدد مجهول أو شروط الإعفاء من بعض أنواع الهلاك أو التلف مثل الكسر أو الصدا أو البلل أو نفوق الحيوانات.

**3 -** وقد تتعلق الشروط ببعض أسباب الهلاك أو التلف كاشتراط إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن السرقة أو الحريق أو التصادم أو الإضراب، كما قد يرد الشرط على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطار التي يجوز التأمين عليها.

ويبقى أن نشير أن كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 أكدت على أن بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها - كما تم التوضيح - لا يمتد ليمس صحة عقد النقل بذاته فالعقد يبقى صحيحا ويظل خاضعا لأحكام الاتفاقيتين وتطبق بالتالي أحكام المسؤولية الواردة فيها.

## ثانياً: الاستثناءات من مبدأ بطلان إتفاقات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي

إذا كان الأصل في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 هو بطلان شروط الإعفاء فإن شروطاً أخرى مستثناة من هذا الأصل وسمحت بها الاتفاقيتين، ومن هذه الشروط ما يلي:

**1 - الشرط الأول:** الاتفاق على الإعفاء أو التخفيض بالنزول عن الحد المقدر للمسؤولية قانوناً بعد وقوع الضرر.

فقد قيل<sup>(1)</sup> بأن الشروط الباطلة في مفهوم اتفاقية وارسو 1929 هي الشروط السابقة على وقوع الضرر أما الاتفاقات اللاحقة له والتي من شأنها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها فتكون صحيحة وذلك إستناداً إلى نص المادة (32) من الاتفاقية التي تقضي بإبطال كل شرط في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يخالف بمقتضاه الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية سواء بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص...

ويرى الدكتور هاني دويدار أن هذا النص مقصور على الاتفاقات الخاصة بتعيين قانون واجب التطبيق أو بتعديل أحكام الاختصاص التي يقصد من ورائها الأطراف استبعاد تطبيق أحكام اتفاقية وارسو 1929 سواء كانت أحكاماً موضوعية أم أحكاماً إجرائية. وهذه الاتفاقات تكون باطلة إذا سبقت وقوع الضرر وإنما تصح إذا كانت لاحقة على وقوعه، أما الاتفاقات التي تقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتخفيف تلك المسؤولية فتكون باطلة دائماً سواء كانت سابقة على وقوع الضرر أم لاحقة عليه، وذلك لعمومية نص المادة (23) فقرة من اتفاقية وارسو التي تقضي ببطلان كل شرط تضمنه عقد النقل الجوي أو كان معدلاً له دون أن تفرق بين التعديل السابق على وقوع الضرر والتعديل اللاحق له<sup>(2)</sup>.

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 315.

(2) هاني دويدار(قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 399.

وحكمة تقرير بطلان الشروط السابقة على وقوع الضرر أنه يخشى أن يستغل الناقل حاجة المسافرين أو المرسل إلى النقل فيفرض عليه شروطاً غير عادلة.

**2 - الشرط الثاني:** الإتفاق على النزول بالتعويض عن حده الأقصى المقرر في الاتفاقية بالنسبة لنقل البضائع إذا كان الضرر متأتياً من طبيعة البضاعة كسوائل تبخر جزء منها أو من عيب ذاتي فيها كمرض كامن في حيوان منقول أهلكه في الطريق.

وعلى ضوء الأحكام الكلية والإجمالية لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 فإنه عندما يلحق بالبضاعة هلاك أو تلف وينجم عن ذلك ضرر بالشاحن يفترض خطأ الناقل الجوي، ويتعين على هذا الأخير إثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي مثل أن تكون البضاعة من الأشياء الهشة كالزجاج أو الفخار أو كانت الحيوانات مريضة.

ويستطيع الناقل الجوي فوق ذلك إثبات خطأ الشاحن مثل سوء تغليف البضاعة حينئذ يستطيع الشاحن إثبات أن الضرر نجم عن خطأ الناقل وحده كأن يكون التلف ناشئاً عن شحن البضاعة أو وضعها في خارج المبردات بالنسبة للمواد الغذائية القابلة للتلف، وهذا الإثبات لا يمنع الناقل الجوي من الإثبات بدوره أنه وتابعه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، وإذا ثبت أن الضرر ناجم عن خطأ مشترك بين الناقل الجوي والشاحن يجب توزيع المسؤولية بينهما على ضوء مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضرر.

كذلك بالنسبة لحالة التأخير يستطيع الناقل الجوي إثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي دون أن يكون للتأخير أدنى أثر في إحداث هذا الضرر<sup>(1)</sup>.

وما يراد القول مما تقدم أن الأثر الجوهري المترتب على ورود شرط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها يتمثل في نقل عبء إثبات خطأ الناقل الجوي على عاتق الشاحن بعد أن يكون الناقل قد أثبت دور طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي في إحداث الضرر.

---

(1) Michel pourcelet: op. cit; pp: 71- 72.

**3 - الشرط الثالث:** الإتفاق في نقل البضائع على إحالة النزاع إلى التحكيم متى كان التحكيم سيجري في إحدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة (34) فقرة (1) من اتفاقية مونتريال 1999 والتي تختص أصلا بنظر الدعوى الخاصة بالتعويض وكان المحكم أو هيئة التحكيم يطبقون أحكام اتفاقية مونتريال 1999.

وما يمكن قوله أخيرا حول شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها أن اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (26) منها قد أبقت على بطلان الشروط التي تهدف إلي إعفاء الناقل من المسؤولية وذلك كما فعلت اتفاقية وارسو 1929 في المادة (23) منها.

### **المطلب الثاني: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي**

لم تنظم اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها الضمانات التي تكفل حصول المضرورين من الركاب ومرسلي الأمتعة والبضائع على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي تلحق بهم وهو الأمر الذي تداركته اتفاقية مونتريال 1999 حيث حرصت على تنظيم ضمانتين تكفلان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم ببسر وسهولة، وهاتين الضمانتين هما: التأمين الجوي من المسؤولية والوفاء المعجل بمبلغ نقدي لحين الفصل في دعوى المسؤولية.

ولقد انعكست المعاهدات والاتفاقيات التي نظمت المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي على وسائل ضمان الوفاء بالالتزامات المترتبة على هذه المسؤولية سيما التأمين منها، ولقد أثر هذا التنظيم الدولي للمسؤولية على قواعد التأمين.

وعلى ذلك نبحت في فرعين متتاليين ضمانات المضرورين في الحصول على التعويض في النوع الأول، وفي الثاني نتناول أثر التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي على التأمين منها أي التأمين والمسؤولية.

### **الفرع الأول: ضمانات المضرورين**

في حالة حوادث الطائرات التي تؤدي إلى وفاة الركاب أو إصابتهم بجروح وما يعقب ذلك من مأس عند حصول حادث يتسبب في ذلك بالإضافة إلى الأضرار التي تحصل للبضائع، لكل ذلك وبما أن إتفاقية لم تنص على الضمانات المقررة للمضرورين فقد نصت إتفاقية مونتريال 1999 على عدة ضمانات للمضرورين وهي: التأمين من المسؤولية والوفاء المعجل لحين انتهاء دعوى المسؤولية، وهاتان الضمانتان آنيتان لكن الإتفاقية أخذت في يمكن أن تتعرض له العملات الوطنية من تقلبات تؤدي إلى إنخفاض قوتها اعتبارها ما الشرائية فوضعت ضمانات مستقبلية تتجسد في مراجعة حدود المسؤولية من وقت لآخر، ونشرح هذه الضمانات تفصيلا كلا على حدى كما يلي:

### أولاً: التأمين الجوي من المسؤولية

في فجر الطيران كان التأمين الجوي موضوعا لنقاش حاد حيث كان السفر بطريق الجو محفوفاً بأخطار كبيرة ولذلك كانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقودها للتأمين على الحياة، غير أنه في مرحلة لاحقة و نتيجة للتقدم التقني في مجال الطيران بدأت هذه النظرة للتأمين الجوي في التغير حيث أسهم هذا التقدم الفني في استبعاد الكثير من مخاطر السفر بالطائرة الأمر الذي تراجعت معه الكثير من مخاوف شركات الطيران نظرا للتناقص النسبي الملحوظ في الكوارث الجوية.

وهكذا اتسع سوق التأمين الجوي و تشعبت نظمه لتشمل إلى جانب التأمين على جسم الطائرة، حيث أن الاكتتاب والتسعير في مجال النقل الجوي يعد من السهولة بمكان مقارنة بالنقل البحري لأن مستوى جودة الطائرات مضمونة مقارنة بالسفن، وهذا على أساس أن الطائرات تخضع للمراقبة الدائمة خلال المنظمة الدولية للطيران المدني والمنظمة الدولية للنقل الجوي<sup>(1)</sup> والتأمين من مسؤولية الناقل ومستثمر الطائرة والتأمين ضد مسؤولية مصنع الطائرة أو بائعها الناشئة عن تنفيذ عقود بناء أو بيع الطائرات، والتأمين ضد الأضرار التي قد تلحق العاملين في مجال الملاحة الجوية والتأمين ضد مسؤولية شركات السياحة

(1) طارق جمعة سيف: المرجع السابق، ص: 355.

والوكلاء بالعمولة للنقل الجوي التي قد تنشأ عن تنفيذ عقود النقل الجوي التي يتوسطون في إبرامها، وحتى التأمين ضد أضرار الإزعاج والضجيج واختراق الطائرة لحاجز الصوت(1).

وهذه الصور من التأمين يخضع للقواعد العامة للمسؤولية والتي تتحدد حسب القانون الوطني واجب التطبيق، حيث أنه لم تتبلور بعد خصائص مميزة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع فلا يعدو هذا التأمين بفرض إبرامه تأميناً عادياً من المسؤولية المدنية يخضع لقواعد القانون الوطني الواجب التطبيق، والغالب في العمل أن يقوم متلقي خدمة النقل بالتأمين على البضائع المنقولة ضد المخاطر الجوية وهو من قبيل التأمين على الأشياء من الأضرار.

ويلاحظ أنه لما كانت عقود نقل البضائع جوا ترتبط بالبيع الدولية للبضائع التي تتم غالباً حيث يتحمل المشتري مخاطر النقل F.O.B Airport من خلال صيغة البيع فوب المطار الجوي فيقوم بإبرام عقد النقل الجوي ويتولى التأمين على البضاعة المنقولة، أما في مجال نقل الأشخاص فإن المقصود هو التأمين الذي يجريه الناقل وإن كان هذا لا يحول دون قيام المسافرين بإجراء تأمين خاص بمعرفته قد يتخذ صورة التأمين على الحياة أو التأمين من الحوادث(2).

غير أن عقود التأمين المبرمة في شتى المجالات السابقة لم تحظ بذات الأهمية على المستوى الدولي إذ لم تعرض اتفاقية وارسو 1929 للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب أو مرسل البضاعة، كما إكتفى بروتوكول لاهاي 1955 بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم الوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو. وذلك حتى جاءت اتفاقية مونتريال 1999 وألزمت في المادة (50) منها الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم

(1) هاني دويدار (قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 462.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 347.

بموجب هذه الاتفاقية، وأجازت للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية.

وعلى هذا فالاتفاقية تأخذ أولى خطواتها على طريق التأمين الجوي كضمان لتغطية مسؤولية الناقل الجوي الأمر الذي يؤدي إلى حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم، فالاتفاقية تلزم الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقلها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم بحيث يكون هذا التأمين كافياً لتغطية المسؤولية المقررة بموجب هذه الاتفاقية، وللدولة أن تقدر مدى ملائمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه، كما يجوز لدولة حتى تستوثق من وجود التأمين وكفايته أن تطلب من الناقل تقديم دليل كشهادة من شركة التأمين يقطع بأن التأمين قد تم فعلاً.

ومثال ذلك في إطار دول الاتحاد الأوروبي أقر نظام توفيقى بشأن متطلبات التأمين للناقل الجوي مستغلي الطائرات، وهو يتطلب حداً أدنى لتغطية تأمين بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالراكب أو البضائع والأضرار التي تلحق بحقائب الراكب، وهي محاولة لتحديد "التأمين الكافي" وفقاً لما ورد في المادة (50) من اتفاقية مونتريال 1999<sup>(1)</sup>.

يتضح مما سبق أن التأمين يقوم بدور هام في نظام المسؤولية في العصر الحالي، فهو من جانب يضمن للناقل استمرارية المشروع الذي يقوم به ويجنبه مخاطر تحمل تبعات الحوادث الجوية، وهي تبعات كبيرة قد لا تتحملها حتى كبريات شركات النقل الجوي في العالم أمام ضخامة التعويضات بالنسبة للضحايا والممتلكات، كذلك يضمن التأمين حصول المضرور على التعويض المناسب دون أن يتعرض لمخاطر عدم توفر مبلغ التعويض لدى المتسبب في الضرر.

(1) هذا النظام أصبح نافذاً من تاريخ 2005/05/01. أنظر الموقع: <http://www.icao.int>، تاريخ التصفح 08 ماي

وعليه يضمن التأمين من المسؤولية المدنية تغطية التبعة المالية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي والتي تلحق أضرارا بالغير سواء كان من الركاب أو الأشخاص أو الأموال على سطح الأرض أو كانت أضرار مادية أو جسمانية، وهو تأمين إلزامي.

وعلى سبيل المثال تعتبر الجزائر من الدول المؤيدة لهذا التأمين حيث أيدت إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي فقد ورد في قانون رقم 64/166 المتعلق بالخدمات الجوية، أنه بالإضافة إلى التأمين من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤوليتها عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين، كما جاء بالأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات أنه على الناقل الجوي أن يكتسب تأمينا لدى شركة التأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير، ونصت قانون الطيران المدني الجزائري على أنه كل مستقل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية وكان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتب تأمينا يغطي مسؤولياته<sup>(1)</sup>.

### **ثانيا: الوفاء المعجل (الدفع المقدم أو المدفوعات المسبقة)**

لقد نصت اتفاقية مونتريال 1999 على آلية جديدة وسريعة لحصول ضحايا حوادث الطيران على الدعم المادي الذي يكون من شأنه رفع المعاناة بصفة مؤقتة عن المضرورين، ولتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة وبدل أن ينتظر هؤلاء الضحايا فترة طويلة إلى أن تحكم المحكمة المختصة بالتعويض في وقت يكونون فيه بحاجة إلى الدعم المالي.

---

(1) المادة (96) من قانون 64/166 المتعلق بالخدمات الجوية - في الجزائر -

المادة (171) من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98

راجع في ذلك:

طبيب عزالدين: تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 98/06 وفي التشريعات المقارنة - دراسة مقارنة - مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2003، ص: 140 وما بعدها.

فنصت في ذلك المادة (28) من الاتفاقية على أنه: "في حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم على الناقل أن يدفع دون إبطاء إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ويجوز خصمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق".

قد جاءت بتجديد فعلي لم يكن 1999 ويمكن القول أن المادة (28) من اتفاقية مونتريال معروفاً من قبل في نظام معاهدة وارسو، وقد لاقت هذه الفكرة قبولا وصدى واسعا من قبل جميع الدول لأن الجانب الإنساني والاقتصادي واضح لضحايا حوادث الطيران، حيث أصبحت مسألة تسديد الدعم المالي الضروري أساس التعامل لدى شركات التأمين والطيران.

لذا رأى البعض ضرورة دمج هذا المطلب في اتفاقية مونتريال 1999، كما كان البعض الآخر على اقتناع بأن التعويض المسبق حق مفروض من قبل القانون الوطني لا حاجة لدمجه في اتفاقية مونتريال 1999<sup>(1)</sup>.

وفيما يلي نستعرض شروط تطبيق النص السابق والملاحظات الواردة عليه، ونوضح (Advance payments) مسألة الدفع المقدم في القانون الأوروبي )

#### **أ - شروط تطبيق نص المادة (28) من اتفاقية مونتريال 1999:**

- 1 - أن يتمثل الضرر في الوفاة أو الإصابة، وبالتالي لا تمتد الضمانة المقررة والمتعلقة بالدفع المسبق لحالة الأضرار التي تصيب الأمتعة أو البضائع ولا الضرر الناشئ عن التأخير
- 2 - إن عبارة "إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني" تعني أن الناقل لن يكون ملزماً بدفع مثل هذه المبالغ المسبقة إلا إذا كان قانونه الوطني ينص على ذلك، مما يعني أن هذا النص

(1) أحمد إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 596.

فارغ من مضمونة، ذلك أن أكثر دول العالم وبالذات دول العالم الثالث منها ليس فيها ما يجبر الناقل على هذا الالتزام، فلو رجعنا مثلا لقانون الطيران المدني الجزائري لا نجد نص على مسألة الدفع المسبق.

**3 -** أن يكون المضرور شخصا طبيعيا أو أشخاصا طبيعيين، لأن الهدف من تقرير هذا الوفاء المعجل لتلبية الاحتياجات الاقتصادية لهذا الشخص المضرور، وهذه الاحتياجات لا تتصور في حالة الشخص الاعتباري الذي يحل محل الشخص الطبيعي المضرور في المطالبة بحقه في التعويض، فلا يستطيع الشخص المعنوي إن كان شركة مثلا أو مؤسسة أن تطالب بمثل هذه المبالغ نتيجة فقدتها أحد كبار موظفيها أو ملاكها.

**4 -** إن التزام الناقل بدفع مثل هذه المبالغ مسبقا لا يعني إقراره وإعترافه بالمسؤولية فتبقى الدفع المقررة له في الاتفاقية بحسب حجم المطالبة فيما إذا كان في المستوى الأول من المسؤولية أو في المستوى الثاني منها، ويجوز عند صدور الحكم النهائي بالتعويض أن تحسم منها قيمة المبالغ التي دفعا مقدما.

**5 -** إن الاتفاقية لم تحدد مقدار المبالغ التي يجب أن تدفع مقدما تاركة ذلك إلى التشريعات الوطنية، وقد تكون هذه المبالغ محل إتفاق بين الدول الأطراف في الاتفاقية بتوجيه صادر عن منظمة الطيران المدني.

وتطبيقا لما سبق نعرض المثال التالي والمتعلق بحادث طائرة تابعة للخطوط الجوية السنغافورية بتاريخ 2000/10/31 بجمهورية الصين الوطنية (تايوان)، ورغم عدم إعتبار ذلك النقل خاضعا لاتفاقية وارسو 1929 وذلك لعدم إعتبار "تايوان" طرفا في الاتفاقية والذي لا ينص على ذلك المقدار من التعويض في قانونه الداخلي، وبسرعة فإن شركة الخطوط الجوية السنغافورية قررت تعويض الضحايا المتضررين وغير المتضررين من ركاب تلك الطائرة مباشرة عقب الحادث ودون أي تأخير<sup>(1)</sup>.

---

(1) أشار إلى هذا المثال: أحمد بن إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص: 594 هامش رقم (1).

## ب - الدفع المقدم في القانون الأوروبي المعدل(1):

نصت على إجراءات Ec Regulation إن تعليمات الاتحاد الأوروبي رقم 2027/97 الإلزام بدفع تعويض مسبق، وتعتبر أكثر بعدا مما تنص عليه اتفاقية مونتريال 1999 كونها أكثر شمولية تعتبر أيضا التعليمات الأوروبية أكثر دقة فيما يخص الإلزام بدفع التعويض المسبق، ذلك أن شركات الشحن الجوي في الاتحاد الأوروبي ملزمة بالعمل دون تأخير وفي فترة لا تزيد على 15 يوما من تاريخ التعرف على جثة الضحية أو ثبوت الحق في التعويض على دفع تعويض مسبقا من أجل تغطية الحاجيات الاقتصادية المباشرة بالنسبة للشخص المضرور طبقا لنوع إصابته.

كذلك قرر القانون الأوروبي المعدل بأن توضع المعلومات المناسبة حول نظام المسؤولية طبقا للقانون رقم 2027/97 تحت تصرف الراكب فيما يخص الوفاة والإصابة بجروح شخصية وفيما يتعلق بالتأخير والأمتعة، وإطلاعه على كل الشروط المتعلقة بالتسديد المسبق سواء من قبل وكالات شركات المجموعة الأوروبية للنقل الجوي أو مكاتب بيع التذاكر أو تخليص الأمتعة أو مكاتب السفر، وتشمل مكاتب بيع التذاكر أيضا مواقع (، ومن غير on line الأنترنت التي تعرض فيها شركات النقل التذاكر للبيع طبق نظام ) الواضح ما إذا كان المقصود بمكاتب السفر تلك المكاتب المرتبطة بشركات المجموعة الأوروبية للنقل الجوي أم التي تباع فقط تذاكر هذه الشركات، أما فيما يتعلق بأعضاء الآيات ( فمن المستحيل مراقبة جميع المكاتب المرخص بها والتي تباع فقط تذاكر I.A.T.A ) شركات الطيران(2).

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ المرجع السابق، ص: 598.

وحول تفاصيل أكثر للتنظيم الأوروبي رقم 2027/97 مع نظام المجلس:

- The Europeau regulation- the council regulation (Ec) N: 2027/97-

- Eman Nabouche: op. cit; p: 38 – 44 أنظر:

(2) Philippe Delebecque: op. cit; p. 267.

وننوه في الأخير أنه رغم الاقتراح المتعلق بالدفع المقدم والوارد في مشروع اتفاقية مونتريال 1999 فقد جاء استجابة لرغبة الوفود الأوروبية<sup>(1)</sup>.

والتعليق النهائي المتوصل إليه من جهتي حول مسألة الدفع المسبق لضحايا الحوادث أن أهميته القانونية غير مؤكدة، وبما أنه لا يعني إقرار واعتراف الناقل بالمسؤولية فإنه ليس له ما يبرره من الناحية القانونية لأنه قد لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي أصلاً، كما أنه يدعو إلى التزام يمكن أن يكون القانون الوطني قد نص عليه مسبقاً، إلا أنه يدعو من زاوية إيجابية الناقل الجوي إلى دفع مثل هذه المبالغ المسبقة اختياريًا ويحفز الدول على اتخاذ التدابير اللازمة في إطار القانون الوطني لدعم إقبال الناقلين على هذا العمل وأيضاً حماية أنفسهم عناء طول إجراءات التقاضي.

### **ثالثاً: مراجعة حدود المسؤولية**

لما كانت الحدود القصوى لمسؤولية الناقل الجوي مقدرة بمبالغ مالية لصالح الركاب وأصحاب البضائع فإن هذه المبالغ المالية قد تكون عرضة لتناقص قيمتها الشرائية بمرور فبدلاً أن يتم تعديل هذه القيم عامل الوقت أو الزمن مع الأخذ في الاعتبار عامل التضخم، باتفاقيات جديدة وهو أمر قد يستغرق وقتاً وجهداً مثلما كان معمولاً به في ظل نظام وارسو فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد وضعت آلية جديدة بمقتضاها مراجعة حدود المسؤولية مرة كل خمس سنوات باستخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة.

(1) قدمت فكرة الدفع ابتداءً في نص المادة 22/أ من مشروع اتفاقية مونتريال 1999 والتي نصت على أنه: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من دفع مبالغ مقدما على أساس الاحتياجات الاقتصادية لأسر ضحايا الحوادث أو الناجين منها"، إلا أن هذا النص لقي معارضة من أنصار ضحايا حوادث الطيران من جهة ومن الناقلين الجويين من جهة أخرى، فأنصار ضحايا حوادث الطيران يرون أن النص ليس فيه عنصر إلزام الناقل بدفع مثل هذه المبالغ حيث جاء النص كتابياً "ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من دفع مبالغ مقدما"، أما شركات النقل الجوي فإنها ترى أن دفع الناقل مثل هذه المبالغ قد يفسر على أنه إقرار من جانبه بالخطأ وبالمسؤولية وللتوفيق بين كلا الطرفين جاء نص المادة (28) المعنونة بالمدفوعات المسبقة. راجع في ذلك: أحمد محمود الكندري: المرجع السابق، ص: 163 وما بعدها.

وعليه فقد إشتملت المادة (24) من اتفاقية مونتريال 1999 على أحكام خاصة بنظام مراجعة حدود مسؤولية الناقل الجوي وتضمنت ما يلي:

أ - يتم مراجعة حدود المسؤولية في الاتفاقية من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة من تاريخ سريان الاتفاقية<sup>(1)</sup>، ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في المادة (23) (1) من الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

ب - إذا تبين من المراجعة أن عامل التضخم قد تجاوز 10% فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأعضاء بتعديل حدود المسؤولية، ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، وإذا سجلت أغلبية الدول الأعضاء عدم موافقتها في غضون يسري التعديل وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى إجتماع ثلاثة أشهر من تاريخ الاخطار لا للدول الأطراف<sup>(3)</sup>.

ج - يجوز أن تتم المراجعة في أي وقت دون استلزام مضي فترة خمس سنوات على آخر مراجعة بشرط أن تعرب ثلث الدول الأعضاء عن رغبتها في ذلك<sup>(4)</sup>.

- حول مراجعة حدود المسؤولية C.A.O. او عن أحدث ما قامت به منظمة الطيران المدني - Droits de فإنه قد تمت أول مراجعة بحدود جديدة للمسؤولية وفق حقوق السحب الخاصة وذلك بتاريخ 30 ديسمبر 2009<sup>(5)</sup>، وبعدها لم تتم مراجعة (DTS) tirage Spéciaux (DTS) أخرى من قبل المنظمة لحد كتابة هذه السطور.

(1) نعاود التنويه أن اتفاقية مونتريال 1999 دخلت التنفيذ بتاريخ 2003/11/4.

(2) المادة (24) فقرة (1) من اتفاقية مونتريال 1999.

(3) المادة (24) فقرة (2) من اتفاقية مونتريال 1999.

(4) المادة (24) فقرة (3) من اتفاقية مونتريال 1999.

(5) أنظر الموقع الإلكتروني للمنظمة: [www.ICAO.INT/Secretariat/legal/list\\_of\\_parties/](http://www.ICAO.INT/Secretariat/legal/list_of_parties/)

تاريخ التصفح: 2013/09/02

ومما تقدم من أحكام يمكن الخروج بملاحظتين حول نص المادة (24) من الاتفاقية.

**1 - الملاحظة الأولى:** أن نص المادة (24) لم يحدد بالضبط جهة الإيداع و المسؤول عن مراجعة حدود المسؤولية، حيث نصت على وجوب مراعاة حدود المسؤولية من جانب جهة %الإيداع مرة كل خمس سنوات ... كما نصت على حالة كون عامل التضخم قد تجاوز 10 فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية.

وبالرجوع إلى الاتفاقية نفسها في المادة (35) منها في فقرتها الخامسة<sup>(1)</sup>، فإن جهة الإيداع بخصوص التوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها هي منظمة الطيران (، حيث تقوم اللجنة القانونية بإيداع المطلوب في مجلس ICAO المدني الدولي (الايكاو)<sup>(2)</sup> SGMW) الإيكاو، وهو ما تتضمنه أيضا تقرير اللجنة الخاصة

**2 - الملاحظة الثانية:** أن المادة (24) لا تحدد بوضوح ما إذا كان القائم بمراجعة حدود المسؤولية يتمتع بأي مقدار من التحفظ أو السلطة التقديرية.

فإن المودع لديه أو جهة %حيث إكتفت فحسب بأنه إذا كان معدل التضخم قد تجاوز 10 الإيداع عليه أخطار الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية، ويجب أن يكون مقدار التعديل حسابيا هو نفس معامل التضخم حسب ما تقتضيه المادة أعلاه.

ويبقى في الأخير أن نتساءل عن الأوضاع غير العادية أو في أوقات الأزمات مثل أحداث 11 سبتمبر 2001 الإرهابية أو إنتشار وباء السارس في عام 2003 هل لتلك الظروف والأحوال تأثير على تغيير حدود المسؤولية ومعدل التغيير؟.

ونقول أنه من البديهي أن يكون لهذه الظروف تأثير على تغيير حدود المسؤولية لأن ذلك سوف يؤثر على أثار الإستهلاك وبالتالي التأثير على مقياس معدل التضخم.

---

(1) المادة (53) من اتفاقية مونتريال 1999 متعلقة بالتوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها.  
(2) SGMW : المجموعة الخاصة بإصلاح وتجديد اتفاقية وارسو 1929، وقد شاركت في إعداد مشروع اتفاقية مونتريال 1999.

وخلاصة القول أن إتفاقية مونتريال 1999 بتقريرها لمراجعة حدود التعويض كل خمس تكون قد وضعت حكما جديدا لم يسبق له مثيل في أي من الاتفاقيات التي تناولت مسؤولية الناقل الجوي الدولي لأكثر من سبعين عاما، وهذا أمر يتماشى والظروف الإقتصادية في مختلف دول العالم.

وأتوقع في المستقبل أن تتعاضم الأعباء التي ألقته إتفاقية مونتريال 1999 على شركات ومؤسسات الطيران كونها أعباء كبيرة وقاسية وهذا بفضل منهج المراجعة الدورية لحدود التعويض التي نصت عليها الإتفاقية.

### الفرع الثاني: أثر التنظيم القانوني للمسؤولية على التأمين

نقصد بالتنظيم القانوني لمسؤولية الناقل تلك المعاهدات والاتفاقيات التي نظمت المسائل المتعلقة بهذه المسؤولية سواء من حيث طبيعتها أو مداها وحدودها والتزمت بها الدول الموقعة عليها، فانعكست بالتالي على وسائل ضمان الوفاء بالإلتزامات المترتبة على هذه المسؤولية سيما التأمين منها، وأهم هذه الاتفاقيات: إتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي بالإضافة إلى إتفاقية روما 1952 المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض<sup>(1)</sup>.

وبما أنه لم تنظم إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها الضمانات التي تكفل حصول المضرورين من الركاب وأصحاب البضائع على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي تلحق بهم، وإن كانت إتفاقية مونتريال 1999 في مادتها (50) قد اكتفت بالنص على أن "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتها بموجب هذه الإتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها

---

(1) إتفاقية روما 1952 تحدد مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الأعيان على سطح الأرض وقعت بتاريخ 1952/10/7 ودخلت حيز النفاذ في الرابع من شهر شباط 1985 وقد جرى عليها تعديل بموجب بروتوكول مونتريال 1978/09/23 ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 1999/10/03.

أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية".

أما اتفاقية روما 1952 بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرة للأغيار على السطح فقد إتخذت موقفا مغايرا إذ حرصت على تخصيص فصل كامل منها هو الفصل الثالث لبيان الضمانات المخصصة لتغطية مسؤولية المستغل الجوي وذلك في المواد من 15 إلى 18 منها.

وهناك أحكاما تفصيلية كثيرة أوردتها معاهدة روما يقتصر تطبيقها على مسؤولية المستغل الجوي تجاه الأغيار على السطح وبشرط أن تقع الأضرار من طائرة مسجلة في دولة غير الدولة التي وقع الضرر على إقليمها، ولا داعي للدخول في تفاصيل هذه الدراسة.

والضمانات التي تكفل تعويض المضرورين قد تتخذ صورة إجراء تأمين، وقد تتخذ صورة أخرى من صور الضمان والمتمثل في ضرورة أن تحمل الطائرة ما يفيد وجود الضمان، ثم حق المضرور في الرجوع على مقدم الضمان أو المؤمن والدفع التي يحق للمؤمن أو الضامن التمسك بها تجاه المضرور في اتفاقية روما(1).

ونعرض فيما يلي لأحكام التأمين الجوي في اتفاقية روما 1952 فضلا عن صور الضمان المقررة في هذه الاتفاقية ونوضح موقف كل من اتفاقية مونتريال 1999 واتفاقية روما 1952 من التأمين على مسؤولية الناقل الجوي، لنعرض في الأخير بعض التطبيقات العملية التي تبين دور التأمين في مواجهة الأخطار الجوية.

## أولاً: صور الضمانات المقررة في اتفاقية روما

---

(1) لتفاصيل أكثر راجع:  
بسام عبد الرحمان شيخ العشرة: المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على السطح - دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2006، ص: 412 وما بعدها.

بعد أن تعرضت اتفاقية روما 1952 للتأمين كضمان لتغطية مسؤولية مستغل الطائرة عن أضرار السطح، فقد عدت صوراً أخرى من الضمانات التي يجوز الاستعاضة بإحداها عن التأمين كضمان أساسي والأخرى كضمانات بديلة.

وبذلك فإن الاتفاقية قد ذهبت بواسطة هذه الضمانات إلى أبعد من مجرد انعقاد المسؤولية بالتعويض للمتضررين على السطح وكل ذلك من أجل ضمان حمايتهم، وكما لا تبقى ما (1) Dejuglart جاءت به اتفاقية روما "حروفا مينة" كما يقول الفقيه

### 1 - التأمين كضمان أساسي:

إن معاهدة روما 1952 بشأن الأضرار التي تلحق بالأغيار على السطح قد نظمت التأمين وجعلته جوازياً للدولة التي يباشر الطيران فوق إقليمها، إذ تجيز المعاهدة لكل دولة متعاقدة أن تستلزم إجراء تأمين لتغطية مسؤولية مستغلي الطائرات المسجلة في دولة متعاقدة أخرى عن الأضرار التي تقع فوق إقليمها، وبحيث يكون هذا التأمين كافياً لتغطية الأضرار وفقاً للحدود التي وضعتها المعاهدة (المادة (15) فقرة (1)) من معاهدة روما، أي مع مراعاة أحكام المسؤولية المحدودة وللدولة أن تقدر مدى ملائمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه (2).

ويعد التأمين مرضياً على أية حال وفقاً لاتفاقية روما متى تم التعاقد عليه لدى مؤمن مرخص له بالتأمين عن مثل هذه الأضرار بمقتضى قانون دولة تسجيل الطائرة أو قانون الدولة التي يوجد بها المقر الرئيسي لأعمال المؤمن شريطة أن تتحقق دولة تسجيل الطائرة أو دولة المركز الرئيسي من ملائمة هذا المؤمن.

(1) Michel Dejuglart: op. cit; p. 1089 .

(2) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 174، عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 350 وما بعدها.

**2 - الضمانات البديلة الأخرى:** أجازت المادة (15) من اتفاقية روما 1952 تقديم ضمانات أخرى تعفي مستغل الطائرة من التزام التأمين وهي(1):

أ - إيداع مبلغ نقدي في خزانة عامة للدولة المتعاقدة المسجلة فيها الطائرة أو في مصرف مرخص له من جانب هذه الدولة.

ب - تقديم ضمانات مصرفية (كفالة) من مصرف معتمد لهذه الغاية بعد أن تكون الدولة المسجلة فيها الطائرة قد تحققت من ملائمة هذا المصرف.

ج - تقديم ضمانات (كفالة) من الدولة المسجلة بها الطائرة، شريطة أن تتعهد هذه الدولة بعدم التمسك بالحصانة القضائية في حال نشوب نزاع قضائي بصدد هذه الضمانات.

لكن لكي تصح هذه الضمانات وتكون بديلا مقبولا عن التأمين يجب وفقا للمادة (17) من الاتفاقية توافر ما يلي:

أ - أن يخصص الضمان المقدم على وجه التحديد وبالأولوية لدفع التعويضات المستحقة وفقا لنصوص الاتفاقية.

ب - أن يكون هذا الضمان كافيا(2).

هذا وللدولة التي تحلق الطائرة فوق أراضيها أن تطلب بأن تحمل الطائرة شهادة من المؤمن تفيد أن التأمين قد تم طبقا لأحكام الاتفاقية وتبين أسماء الأشخاص الذين يغطي التأمين مسؤوليتهم، ولها أن تطلب أيضا شهادة صادرة من السلطة المختصة في دولة تسجيل الطائرة أو دولة موطن المؤمن أو مركزه الرئيسي تثبت ملائمة المؤمن (المادة (15) فقرة (5) من اتفاقية روما 1952).

---

(1) بسام شيخ العشرة: المرجع السابق، ص: 415 وما بعدها.  
(2) لتفاصيل أكثر حول كفاية الضمان في اتفاقية روما 1952، راجع بسام شيخ العشرة: المرجع السابق، ص: 417، هاني دويدار (قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 492 وما بعدها.

وقد أعطت نفس الاتفاقية في مادتها (15) في فقرتها السابعة دولة السطح إذا ما توافرت لديها أسباب معقولة للشك حول ملائمة المؤمن أو المصرف الذي أصدر الضمانة المصرفية أن تطلب تقديم أدلة إضافية على الملائمة المالية لها، وإذا ما قام نزاع حول كفاية الأدلة المقدمة فإنه يتوجب عرض النزاع بناء على طلب أي دولة طرف فيه على محكمة تحكيم تكون إما مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني وإما محكمة تحكيم تعين بالاتفاق بين أطراف النزاع.

وللمؤمن دفع تكون له حين ترفع دعوى المضرور عليه بالتعويض التمسك بالدفع التالية(1):

**1 - الدفع التي يملك المستغل نفسه التمسك بها كالدفع بخطأ المضرور أو عندما يكون الضرر ناتج عن نزاع مسلح أو اضطرابات مدنية أو حرمان المستغل من إستعمال الطائرة بأمر من السلطة العامة.**

**2 - الدفع بتزوير مستندات الدعوى.**

**3 - الدفع بوقوع الضرر بعد انتهاء مدة التأمين.**

**4 - الدفع بوقوع الضرر خارج الحدود الإقليمية المذكورة في الضمان إلا إذا تبين أن الطيران خارج هذه الحدود قد جاء نتيجة قوة قاهرة أو تنفيذا لمساعدة تسوغها الظروف أو خطأ في الطيران أو القيادة أو الملاحة.**

ومن جهة أخرى فإنه للمضرور حقوق على الضمانات السابقة الذكر حددتها نفس الاتفاقية حيث أعطت الحق للمضرور على السطح أن يرفع الدعوى المباشرة على المؤمن أو

الضامن إذا كان القانون الوطني الواجب التطبيق على عقد التأمين أو الضمان يجيز هذه الدعوى<sup>(1)</sup>.

### **ثانياً: علاقة إتفاقية روما 1952 بإتفاقية مونتريال 1999 فيما يتعلق بالتأمين**

لقد هجرت إتفاقية روما 1952 منهج الإلجار عند إبرام تأمين لمستغل الطائرة عندما صاغت المسألة في المادة (15) فقرة (1) بعبارة تترك الأمر لسلطة كل دولة على حدة، كما لم تذهب الإتفاقية في ترتيب جزاء المسؤولية غير المحدودة لمستغل الطائرة حال عدم إبرام هذا التأمين، بمعنى أنها جعلت التأمين جوازيًا خلافاً لإتفاقية مونتريال 1999.

حيث لم تفرض الإتفاقية على الدول مبدأ التزام مستغل الطائرة بالتأمين من المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها للغير على السطح وتركت لها سلطة إلزامه بذلك من عدمه فقد وصغت أمام هذا المستغل بدائل يمكن اللجوء إليها عوضاً عن تأمين المسؤولية، وقد سبق توضيح هذه البدائل.

ورغم أهمية الموضوع الذي تعالجه إتفاقية روما 1952 إلا أن دولا كثيرة ذات ثقل في حركة النقل الجوي الدولي لم تنضم إليها وعلى رأسها بريطانيا والولايات المتحدة<sup>(2)</sup>.

ولأول مرة يتم إقرار نص شبيه بنص المادة (15) فقرة (1) من إتفاقية روما بشأن الضرر الحاصل للركاب إذ تقرر المادة (50) من إتفاقية مونتريال 1999 بأن على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الإتفاقية، ولها أن تطلب من الناقل الذي ينظم رحلات إليها أن يقدم دليلاً على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين لتغطية مسؤوليته بموجب بموجب هذه الإتفاقية.

---

(1) لتفاصيل أكثر حول حقوق المضرور على الضمانات راجع: أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 195.  
(2) حسن يوسف محمود عليوة: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص - دراسة مقارنة مع التطبيق على مؤسسة مصر للطيران - دار الكتب القانونية مصر - 2010، ص: 197.

ورغم هذا التطور بالغ الأثر في تنظيم مسؤولية الناقل الجوي عما كان عليه الحال وقت وضع إتفاقية روما 1952 إلا أن الدول المجتمعة في مونتريال لم تستطع تقرير مبدأ إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي الذي تأخذ به كثير من الدول، وذلك لإختلاف الرؤى بين النظم القانونية في نظرتها وتقديرها لمبدأ إجبارية التأمين من المسؤولية<sup>(1)</sup>.

ومع ذلك فيمكن القول بأن إتفاقية مونتريال 1999 تلزم الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقليها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم الناشئة من هذه الإتفاقية، وللدولة أن تقدر مدى ملائمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه، كما يجوز للدولة أن تستوثق من وجود التأمين وكفايته أن تطلب من الناقل تقديم شهادة - مثلا - كدليل على أن التأمين قد تم فعلا.

غير أن الملاحظ إنه إذا كانت إتفاقية مونتريال 1999 قد اقتصررت في هذا الشأن على تنظيم العلاقة بين الدول الأطراف فيها والناقلين التابعين لها دون التطرق لتنظيم أحكام التأمين من المسؤولية ورسم العلاقة بين الناقلين والركاب أو مرسلي البضائع من ناحية وشركات التأمين الجوي من ناحية أخرى الأمر الذي يعني أن هذا الجانب قد ترك للتنظيم من قبل كل دولة، فإن إتفاقية روما 1952 قد نظمت التأمين من جوانب مختلفة سيما علاقة المؤمن بالمضرور.

وفي تقديري هو منهج محل للنظر لأن توفير الوسائل الكافية لضمان حصول المضرور على التعويض الجابر للضرر لا يقل أهمية عن وضع الضوابط اللازمة لتحديد مسؤولية من تسبب في هذا الضرر.

والرأي الذي يمكن إبدائه حول ما تقدم أن مسألة التأمين في إتفاقية مونتريال 1999 يمكن إعتبارها من المواد المهمة في هذه الإتفاقية وجديرة بالاهتمام، إلا أنها في نفس الوقت من

---

(1) ومعروف أن فرنسا من أبرز الدول التي تأخذ بنظام بنظام إجبارية التأمين الجوي كما تأخذ به بعض الدول مثل كندا وبعض الولايات الأمريكية.

- حول إجبارية التأمين وإحلاله محل مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص راجع:  
- رضوان أبو زيد: "تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليه": مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، السنة السادسة عشر، يناير 1974، كلية الحقوق بجامعة عين شمس مصر، ص: 45 وما يليها.

المواد التي من الممكن أن تخلف صعوبات، فصحيح أن صور التأمين الجوي من الكثرة والتنوع بحيث تأبى على التنظيم بنصوص قانونية ثابتة إلا أن ذلك لم يكن مانعا البتة أن تضع الاتفاقية مبدأ إجبارية التأمين - على الأقل - في لفظ عام يرسم إطار للعلاقة بين الناقل الجوي وعماله من الركاب ومرسلي البضائع وعدم الاكتفاء بمخاطبة الحكومات لإلزام شركات الطيران بالتأمين من ركابها، وعليه يظل موقف اتفاقية روما 1952 بشأن تأمين الأضرار الحاصلة للغير على السطح في وضع متقدم عما وصلت إليه اتفاقية مونتريال 1999.

### **ثالثا: تطبيقات عملية تبين دور التأمين في مواجهة الأخطار الجوية**

نشير إلى أهم الحوادث الجوية التي وقعت في العقدين الأخيرين، وكان للتأمين دور في التخفيف من أثار هذه الحوادث.

#### **1 - حادث مطار اسطنبول أغسطس سنة 1996:**

بتاريخ 1996/08/21 ولدى هبوط طائرة مصر للطيران البوينج 707 بمطار إسطنبول الدولي إنزلت الطائرة على الممر واندفعت بسرعة فائقة إلى أن خرجت عن سور المطار إلى طريق السيارات واصطدمت بسيارات تجارية بعد أن إندلعت نيران في أحد محركاتها ولحق بجسم الطائرة تلف جسيم فضلا عن إصابة ثلاثة وعشرين راكبا.

قام بعض الركاب المصابين بمقضاة شركة مصر للطيران عن الأضرار التي لحقت بهم وأجابهم القضاء المصري لطلباتهم وحكم لها إستنادا إلى قواعد المسؤولية غير المحدودة لمصر للطيران عملا بالمادة (25) من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

ولم يكن للتأمين دور في معالجة الأضرار المتعلقة بإصابات الركاب التي ترتبت على هذا الحادث رغم أن الطائرة المتسببة فيه كانت ضمن أسطول المؤسسة المؤمن عليه وذلك بسبب سقوط دعوى مصر للطيران ضد المؤمن بالتقادم<sup>(1)</sup>.

## **2 - حادث مطار تونس ماي سنة 2002**

كان مقررا لطائرة مصر للطيران البوينج 500/737 رحلة القاهرة تونس أن تهبط في مطار تونس الدولي إلا أن الطائرة ولسوء الأحوال الجوية الشديد في هذا اليوم لم تتمكن من الهبوط بسلام وتحطمت بعد ارتطامها بجبل النحل بالقرب من مطار تونس.

وكان قائد الطائرة بعد أن فقد الاتصال ببرج المراقبة قد تخلص من الوقود الموجود بالطائرة توقيا لانفجارها وهلاك من عليها وهو ما نجح فيه بالفعل بعد أن لقي هو حتفه وأصيب عدد من الركاب بإصابات متفاوتة لإصطدام الطائرة بالجبل وإنشطارها إلى نصفين.

أقام ورثة قائد الطائرة وبعض الركاب المصابين في الحادث دعاوى تعويض ضد شركة مصر للطيران وشركة مصر للتأمين المؤمن لديها على الطائرة، إلا أن هذه الدعاوى مازالت متداولة ولم يفصل فيها بعد<sup>(2)</sup>.

---

(1) حسن يوسف محمود عليوة، المرجع السابق، ص: 174 وما بعدها.

(2) المرجع نفسه، ص: 176.

## خلاصة الفصل الأول من الباب الثاني:

بعد الإنتهاء من دراسة هذا الفصل والمتعلق بدفع مسؤولية الناقل الجوي والإعفاء منها، حيث نظمت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وسائل دفع هذه المسؤولية، فكانت هذه الوسائل بالنسبة للناقل تتمثل في إتخاذ التدابير الضرورية لمنع حدوث الضرر والخطأ الملاحي إضافة إلى السبب الأجنبي قوة القاهرة كان أم نتيجة خطأ المضرور نفسه أو العيب الذاتي بالبضاعة وهذا في إتفاقية وارسو 1929، أما إتفاقية مونتريال 1999 فقد فرقت في تناولها لمسألة دفع مسؤولية الناقل الجوي بين حالة وفاة الراكب أو إصابته وحالة نقل البضائع والأمتعة و التأخير في النقل متى وجد عيب ذاتي أو خفي في هذه البضائع أو الأمتعة، وقد قسمت الإتفاقية الأخيرة فيما يتعلق بسلامة الركاب الأضرار إلى فئتين تبعا لقيمة الأضرار إنطلاقا من 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة عند معالجتها لطرق دفع المسؤولية، وعليه فقد تم تناول مسألة دفع مسؤولية الناقل الجوي في المبحث الأول.

وفي المبحث الثاني تمت دراسة الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل الجوي و ضمانات تغطيتها، فخلصنا إلى أن المبدأ في إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال هو بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي أي بطلان كل إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، كما خالصنا إلى وجود ضمانات تغطي مسؤولية الناقل الجوي حيث تكفل حصول المضرورين من الركاب ومرسلي البضائع على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي تلحق بهم وتتمثل في التأمين الجوي من المسؤولية والوفاء المعجل بمبلغ نقدي لحين الفصل في دعوى المسؤولية، بالإضافة إلى ذلك فقد تم شرح أثر التنظيم الدولي للمسؤولية على قواعد التأمين.

## الفصل الثاني: أحكام التعويض ودعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي

رأينا فيما سبق أن إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 قد فرضت التزاما على الناقل بضمان سلامة المسافرين ووصولهم وأمتعته الشخصية إلى مقصده النهائي في الوقت المتفق عليه أو في الميعاد المعقول، كما فرضت على عاتق الناقل في عقد نقل البضائع التزاما بضمان سلامة البضاعة ووصولها في الوقت المناسب، فمتى أخل الناقل هذه الالتزامات انعقدت مسؤوليته وانشغلت ذمته بالتعويض عن الضرر إلا إذا استطاع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية بالطرق التي حددتها الاتفاقيتين بحسب الأحوال.

والأصل أن التعويض يجب أن يكون عن كل الضرر إلا أن الاتفاقية قد خرجت عن هذا الأصل الذي ليس مبتدعا في القانون الجوي فقط، فهناك مبدأ التحديد في التعويض في شأن مسؤولية الناقل البحري<sup>(1)</sup>.

وبالإضافة إلى ذلك هناك حالات للمسؤولية غير المحدودة أو المطلقة للناقل الجوي وهي تلك الحالات التي لا يتمكن الناقل فيها من الاستفادة من المسؤولية المحدودة أي لا يجوز له التمسك بالحدود القصوى للتعويض التي نص عليها المشرع الدولي.

غير أنه قد يخفق الناقل الجوي في تنفيذ الإلتزامات التي يلقيها عقد النقل الجوي على عاتقه وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعمل الطائرة راكبا كان أو شاحنا، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء ليرفع أمامه دعواه لإقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر، وقد إهتم المشرع الدولي كذلك بتنظيم الدعوى التي ترفع على الناقل ووضع أحكاما ما تراعى فيها مصلحة المضرور من ناحية ولا تهمل مصلحة الناقل من ناحية أخرى.

وبناء على ما تقدم يتم توضيح أحكام التعويض بين التحديد والإطلاق في المبحث الأول، ويوضح أيضا أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي في المبحث الثاني وذلك وفق ما نصت عليه كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

(1) راجع في ذلك معاهدة بروكسل لسندات الشحن العام 1924 بتعديلاتها والمتعلقة بالنقل البحري، لمزيد من التفاصيل راجع مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص: 237.

## المبحث الأول: أحكام التعويض بين التحديد والإطلاق

لقد وضعت اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها حداً أقصى للتعويض وذلك بقصد حماية الناقلين الجويين وعدم عرقلة مرفق النقل الجوي خاصة وأن مسؤولية الناقل الجوي كانت لا تقوم على الخطأ الواجب إثباته بل تقوم على الخطأ المفترض أو المسؤولية الموضوعية.

كما تأتي اتفاقية مونتريال 1999 لتضع حدوداً قصوى للتعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه إذا ما إنعقدت مسؤوليته وذلك أيضاً قصد حماية الناقلين الجويين بتحميلهم أعباء مالية تثقل بها كواهلهم، ذلك على الرغم من أن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في هذه الاتفاقية يأتي في مصلحة الركاب أو الشاحنين سواء في الحالات التي بني فيها على الخطأ المفترض أو في الحالات التي بني فيها على المخاطر أو تحمل التبعة، وعليه فإن الخطأ المفترض أو المسؤولية الموضوعية من ناحية والمسؤولية المحدودة من ناحية أخرى هما الدعمتان اللتان يقوم عليهما التوازن الدقيق بين مصالح المضرورين من ناحية ومصالح الناقلين من ناحية أخرى.

هذا وقد نصت الاتفاقيتين على بعض الحالات التي يكون فيها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة أي مشددة ومن ثم لا يجوز له التمسك بالحدود القصوى للتعويض.

وبناء على ما تقدم فإن المادة (22) من اتفاقية وارسو 1929 والمادة (22) من اتفاقية مونتريال 1999 قامتاً بوضع حداً أقصى لمسؤولية الناقل في جميع الحالات التي تخضع لأحكام الاتفاقيتين، حيث أنه وخلال العقود الأخيرة تطورت صناعة النقل الجوي المتطورة والصاعدة إلى صناعة متمكنة وقوية مما أدى إلى تحول المعايير من حماية الناقل إلى حماية الراكب.

ونظراً لأن مبالغ التعويض المحدودة في نظام وارسو لم تكن تستجيب لمطالب المتعاقدين مع الناقل الجوي ولا لظروف التضخم المالي فقد تم اللجوء إلى سن طريقة لمراجعة حدود

( إستنادا إلى بند عامل معادلة ICAO التعويض عبر إدارة منظمة الطيران المدني "الايكاو" )  
التضخم (1).

وحتى يمكن البحث في قواعد وأحكام التعويض التي كانت مطبقة وفقا لاتفاقية وارسو وتعديلاتها وأحكام التعويض وفق اتفاقية مونتريال 1999 سوف أقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين أبحث في الأول مسألة حدود التعويض أي الحد الأقصى للتعويض وهي المسؤولية المحدودة في حالات نقل الأشخاص (الركاب) والبضائع وأبحث في المطلب الثاني حالة المسؤولية المشددة، وهي حالة تجاوز الحد الأقصى للتعويض وكون التشديد قانونيا أو إتفاقيا ومن ذلك توضيح كيفية احتساب مبالغ التعويض.

### المطلب الأول: حدود التعويض

لقد وضعت اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها وكذلك اتفاقية مونتريال 1999 حدا أقصى للتعويض وذلك بقصد حماية الناقلين الجويين وعدم عرقلة مرفق النقل الجوي، وبالمثل إهتمت التشريعات الداخلية ببيان هذه الحدود(2).

ويقصد بتحديد مسؤولية الناقل الجوي إلتزامه عند قيام مسؤوليته بتعويض المضرور بمبلغ محدد بالنص القانوني بحدود قصوى غير قابلة للتجاوز مهما كان قدر الضرر أو قيمته، وعليه ليس للمضرور أن يطالب بتعويض يزيد عما حدده النص القانوني، كما لا يجوز للقاضي أن يحكم بتعويض يتجاوز هذا الحد أيا كانت قيمة الضرر، كما أنه لا يجوز للناقل أن ينزل بقدر التعويض الذي يقدم للمضرور عما هو منصوص عليه في النص القانوني(3).

(1) لقد سبق لنا عرض مراجعة حدود المسؤولية عند تحليلنا لنص المادة (24) من اتفاقية مونتريال 1999 وذلك عند الحديث عن ضمانات المضرورين من ركاب أو أصحاب البضائع حين قيام مسؤولية الناقل الجوي.

(2) ومثال التشريعات الداخلية التي إهتمت بمسألة الحدود القصوى للتعويض وشروط الاستفادة منها سواء في نقل الأشخاص أو البضائع قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 في المادة (150) منه، وكذلك التقنين التجاري المصري بمقتضى المادة (292) منه، بالإضافة إلى قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم (18) لسنة 1993 في المادة (354) منه صرح بأن تطبيق الأحكام الواردة به مرهون بعدم الإخلال بالمعاهدات الدولية التي تكون الدولة طرفا فيها.

(3) ضياء علي أحمد نعمان: المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مكتبة المنارة للكتاب، مراكش، الطبعة الأولى 2006، ص: 205.

ولعل مبدأ تحديد التعويض يمكن رده إلى إعتبرات عديدة نوجزها فيما يلي:

**1 -** إن الحوادث الجوية عادة ما يكون من شأنها تحطيم الطائرة بالكامل ومن ثم هلاك من عليها من أشخاص أو بضائع، ومع وجود طائرات عملاقة فلو تقررَت مسؤولية الناقل عن تعويض كل الضرر أي تحميله بمسؤولية غير محدودة قد يؤدي ذلك إلى إلحاق ضرر جسيم به وإفلاس شركات الطيران العملاقة وشل حركة الملاحة الجوية<sup>(1)</sup>.

**2 -** ليس من الإنصاف أن يتحمل الناقل الجوي وحده تبعة المخاطر الجوية، فالعدالة تحتم توزيع هذا العبء بينه وبين العملاء وهذا ما يهدف إلى تحقيقه مبدأ تحديد المسؤولية.

ولا يلزم الناقل بتعويض كامل الضرر الذي لحق العميل بل يلزم بدفع تعويض محدد قانوناً بحدود قصوى غالباً ما يكون أقل من قيمة الضرر الحقيقي<sup>(2)</sup>.

**3 -** يمكن مبدأ تحديد المسؤولية من التأمين ضد مخاطر الاستغلال الجوي، إذ يعتبر التأمين الجوي وسيلة فعالة للحد من الآثار المالية التي تترتب على تعرض الطائرة كحادثة أثناء الرحلة الجوية<sup>(3)</sup>.

فإذا كانت مسؤولية الناقل الجوي محدودة فإنه يعرف مسبقاً الحدود القصوى للتعويض المستحق في حالة وقوع الضرر ويكون بإمكانه إحتساب مدى الخسارة التي قد يتعرض لها وبالتالي حماية نفسه بعقد التأمين اللازم لمواجهة هذه الخسارة<sup>(4)</sup>.

---

(1) في نفس المعنى أنظر:

- عدلي أمير خالد (عقد النقل الجوي): المرجع السابق، ص: 93.

- كذلك: Michel pourclet: op. cit; p. 78

(2) سعيد بنحماتي: المرجع السابق، ص: 116.

- فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 109.

- كذلك: Michel de juglart: op. cit; p. 78.

(3) إبراهيم شحاتة: القانون الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص: 391.

(4) لعرض مسهب حول التأمين الجوي وأثره في نظام المسؤولية:

- رضوان أبو زيد: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها - المرجع السابق، ص:

20 وما يليها

- حسن يوسف محمود عليوة: المرجع السابق، ص: 185.

نخلص مما سبق أن المبرر الذي يفرض نفسه بقوة أمام واضعي اتفاقية وارسو 1929 هو المبرر القائم على الاختيار الاقتصادي ذلك أن المحافظة على مرفق النقل الجوي ودعمه وكفالة استمراره هو الدافع الأساسي الذي كان وراء تحديد مسؤولية الناقل الجوي.

غير أن تحديد المسؤولية في ظل البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 لم يعد يستند إلى مبررات حماية مؤسسات النقل الجوي ومساعدتها على النمو والثبات والاستمرارية، ذلك أن تطور تكنولوجيا الطيران قد ساهم إلى حد كبير في تقليص مخاطر الاستغلال الجوي، وبالتالي لم تعد شركات الطيران ذلك النشاط المبتدئ الذي يحتاج إلى رعاية خاصة فهي تجني أرباحاً طائلة من وراء إستغلالها لمرفق النقل الجوي<sup>(1)</sup>.

ولقد إتفق الفقه على أن مبالغ التعويض التي أقرتها كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وتتعقد مسؤولية الناقل الجوي بها إزاء مستحقيها لها حدوداً قصوى للتعويض وليست مبالغاً جزافية<sup>(2)</sup>.

فالتعويض ليس جزافياً بمعنى أنه إذا كانت الأضرار التي تلحق المسافرين أو الشاحنين أقل من الحد الأقصى فإن المضرورين لا يستحقون تعويضاً سوى عن الضرر الذي لحقهم كي لا يثري المضرور على حساب الناقل الجوي بلا سبب.

وعلى ذلك فقد أرسى كل من اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها واتفاقية مونتريال 1999 حدوداً قصوى للتعويضات التي تلزم الناقل الجوي بدفعها وميزت في هذا الخصوص بين التعويضات المستحقة عن الأضرار الجسدية التي تصيب الركاب، والأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة وكذلك الأضرار التي تترتب عن التأخير في عملية النقل نوضحها تفصيلاً في الفرعين التاليين.

---

(1) للوقوف على المردودية الاقتصادية للنقل الجوي أنظر:  
- عبيد علي أحمد الجازي: تمويل الاستثمار في مجال النقل الجوي - دراسة إقتصادية قانونية مقارنة - دار الهاني للطباعة، القاهرة، الطبعة الأولى 1994.  
(2) ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 311.  
- عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 300.  
Michel dejuglart: op. cit; p. 113.

## الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الركاب

عندما وضعت اتفاقية وارسو 1929 كان الطيران التجاري في بداياته ولم يكن مبدأ السلامة الجوية سائدا في مجال الطيران، وهذا أمر إنعكس على نصوص الاتفاقية المقررة للتعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته وذلك منذ وضع اتفاقية وارسو مروراً بتعديلاتها المختلفة وصولاً إلى آخر تعديل بموجب اتفاقية مونتريال 1999، وعلى ذلك يجب توضيح الحدود القصوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بنقل الركاب في كل من اتفاقية وارسو وتعديلاتها واتفاقية مونتريال 1999، وذلك كما يلي:

### أولاً: الحد الأقصى للتعويض في نقل الركاب في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها

نصت المادة (22) فقرة (1) من اتفاقية وارسو 1929: "في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره 125 ألف فرنك، على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة ريع (مرتب) فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغاً أكبر".

وقد ظل الحد الأقصى للتعويض الذي حددته المادة (22) من اتفاقية وارسو مقبولاً حتى الحرب العالمية الثانية، إلا أنه مع مرور الوقت بدأ هذا الحد ضئيلاً أمام ارتفاع الأسعار وانخفاض قيمة النقود، علاوة على التطور الذي حققه الإنسان في تقنية الطيران وما ترتب عليه من تقليل المخاطر التي كانت تتعرض لها مؤسسات وشركات النقل الجوي مما دفع الفقه والمشتغلين بالطيران إلى المطالبة بإعادة النظر في الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية وارسو (1).

وهذا ما تم بالفعل بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955 الذي عدل جزئياً من اتفاقية وارسو في بعض المواضع لاسيما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض، فوفق المادة (11) من بروتوكول

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 256.

لاهاي التي عدلت نص المادة (22) من اتفاقية وارسو أصبح الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر أو لإصابته بجراح أو بأي أذى بدني آخر هو 250 ألف فرنك فرنسي ذهب لكل راكب.

ومع أن بروتوكول لاهاي قد ضاعف الحد الأقصى الذي قرره اتفاقية وارسو إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق عليه لأنها تراه غير كاف ولا يتناسب مع آدمية الإنسان وكرامته، وخوفا من انسحابها من الاتفاقية بعد أن هددت بذلك فقد قبل عدد من شركات الطيران في العالم توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية في مونتريال عام 1966، حيث أصبح بموجبه الحد الأقصى للتعويض تجاه كل راكب هو 75 ألف (75000) دولار أمريكي وذلك في كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو مجرد وجود مرسى جوي لها أراضي الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(1)</sup>.

وقد تعرض بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 والذي لم يدخل حيز النفاذ على المستوى الدولي لمسألة الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصب الراكب سواء تمثلت في الوفاة والإصابة، حيث رفع الحد الأقصى للتعويض وذلك في المادة (18) فقرة (1) منه التي عدلت المادة (22) من اتفاقية وارسو وجعل هذا الحد مليون ونصف فرنك ذهب.

وهكذا يمكن القول أن الحد الأقصى للتعويض قد مر بمراحل عديدة ليأخذ في الاعتبار تساؤل القوة الشرائية لمبلغ التعويض مع مرور الأيام، الأمر الذي اقتضى تعديله ليساير القيمة الحقيقية للنقود، كذلك فإنه مع ازدياد الأمان وقلة حوادث الطيران وانخفاض مخاطره تقل الحاجة إلى المبالغة في حماية الناقلون الجويون لتظهر الحاجة إلى حماية المضرورين بصورة أقوى.

---

(1) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 213.

وتجدر الإشارة أن الحدود القصوى الواردة في الاتفاقية هي من النظام الدولي العام، بمعنى أنها تنطبق ولو كان قانون القاضي الذي ينظر الدعوى لا يجيز وضع حدود للتعويض، فأحكام الاتفاقية الدولية أصولاً تتقدم بالتطبيق على القانون الوطني<sup>(1)</sup>.

وكذلك لا يدخل في الحد الأقصى للتعويض مصاريف دعوى المسؤولية من أتعاب المحامين أو رسوم أو أي مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى، ويكون للمحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانونها الوطني أن تضيف هذه المصاريف إلى التعويض المحكوم به ولو كانت قد قضت بالحد الأقصى (المادة (22) فقرة (4) من اتفاقية وارسو).

### **ثانياً: الحد الأقصى للتعويض في نقل الركاب في اتفاقية مونتريال 1999**

لقد وضعت اتفاقية مونتريال 1999 مسابقة في ذلك اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها حدوداً قصوى لما يلتزم الناقل بدفعه من تعويض، ولا يحصل الراكب المضرور على الحد الأقصى إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو تتجاوزه، أما إذا كانت أقل منه فلا يحصل إلا على هذه القيمة الأخيرة تطبيقاً لمبدأ أن التعويض يكون على قدر الضرر<sup>(2)</sup>.

وعليه صيغت قواعد وأحكام التعويض في اتفاقية مونتريال 1999 تحت منطلق دعم حقوق الراكب والتقليل من امتيازات شركات النقل الجوي فيما يتعلق بضمان التعويض وإستندت في ذلك على القواعد المنصوص عليها سلفاً "في نظام وارسو 1929، وبالتالي فيمكن القول عن اتفاقية مونتريال 1999 بأنها إعادة لتنظيم القواعد المعمول بها كما<sup>(3)</sup>.

ففي فترة وضع اتفاقية وارسو 1929 كان النقل الجوي في بداياته ولم يكن مبدأ السلامة الجوية سائداً في مجال الطيران وهو الأمر الذي انعكس على نصوص الاتفاقية المقررة للتعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته.

---

(1) فاروق أحمد محمد زاهر (القانون التجاري المصري): المرجع السابق، ص: 105.

(2) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 388.

(3) Marc Godfroid – pierre fruhling-par Jacques naveau: précis de droit aérien, journal du droit international, Avril-mai-juin 2007-juris classeur-Paris, p. 751.

وهناك ما يسمى بنظام التعويض عن المسؤولية المحتملة ثم تبني هذا النظام من قبل العديد ( - الاتحاد الدولي للنقل الجوي - عام 1995. A.T.A من شركات النقل الجوي مع منظمة الأياتا ) 1995، وهو يرى إلى جانب ضمان مسؤولية التعويض عن المخاطر أيضا ضمان التعويض عن الأضرار المحتملة إبتداء من حجم معين من الأضرار والذي يكون الناقل هو المسؤول عن إثبات عدم الأحقية في المطالبة بذلك، وهذا النظام المسمى بنظام التعويض المزدوج أو التعويض على درجتين عن إلحاق الجروح بالأشخاص والمطابق أيضا لأحكام المادة (3) فقرة (1) و (2) من قانون النقل رقم 97/2027 للمجموعة الأوروبية وأخذت به اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (21) منها ولم يتم إدخال أي تعديل فيه سوى في ما يخص شروط إثبات المخالفة<sup>(1)</sup>.

والحدود القصوى للتعويض كما قررتها المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999 في حالة وفاة الراكب أو إصابته هي على النحو التالي:

وحدة 1100,000 - إذا كانت قيمة المطالبات في حالة وفاة الراكب أو إصابته لا تتجاوز حقوق سحب خاصة<sup>(2)</sup>، فإن الناقل لا يستطيع أن ينفي مسؤوليته أو يحد منها إلا بإثبات أن الضرر قد تسبب في حدوثه أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، وهو ما يطلق عليه خطأ المضرور.

وحدة 2100,000 - إذا كانت قيمة المطالبات الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته تتجاوز حقوق سحب خاصة فإن الناقل يستطيع أن يتخلص من المسؤولية بإثبات خطأ المضرور أو بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو

---

(1) حيث يقوم قرار المجموعة الأوروبية بتاريخ 1997/10/09 بتنظيم النقل الجوي الأوروبي والعالمي من قبل شركات الطيران في المجموعة الأوروبية، حيث تعتبر كل شركة حصلت على الشهادة الخاصة بمزاولة النقل الجوي في نطاق القرار رقم 97/2027 شركة طيران المجموعة الأوروبية.  
وهو ما يعرف بـ

the council Regulation (EC) No 2027/97 وكذلك (2027/97) the European Regulations

لأكثر تفاصيل حول القانونين راجع: . 38...44. op. cit: Eman Naboush -

(2) سنقوم بتوضيح المقصود بحقوق السحب الخاصة كوحدة بالمعنى الذي يقصده صندوق النقد الدولي لاحقا عند تعرضنا لكيفية حساب مبالغ التعويض.

وكلائه، أو إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الإمتناع من جانب الغير (وهو ما يطلق عليه خطأ الغير).

والمقصود بالفعل أو الامتناع الذي يصدر من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر هو الغش الذي يصدر من هؤلاء، والمقصود بالرعونة المقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر هو الخطأ الجسيم، ومثال الخطأ الجسيم تعمد قائد الطائرة - وهو أحد تابعي الناقل - الإقلاع بالطائرة مع عدم تلقي المعلومات الضرورية المتعلقة بالأرصاد الجوية أو إمتناعه عن الهبوط في أحد المطارات القريبة من مطار الهبوط رغم سوء الأحوال الجوية، وهو الخلاف الذي ثار حول المقصود بعبارة (الرعونة المقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر) التي وردت بالمادة (13) من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة (25) من اتفاقية وارسو 1929 - مع تعديل لفظي بسيط - إذ ذهب رأي إلى أن الخطأ يقصد به الخطأ غير المغتفر المنصوص عليه في القانون الفرنسي وهو لا يتساوي مع الخطأ الجسيم<sup>(1)</sup>.

وعليه فإنه في حالة وفاة الراكب أو إصابته ليس هناك سقف أعلى للمسؤولية أو سقف أعلى للتعويض المستحق، إلا أن الناقل في المستوى الثاني من المطالبات والتي تتجاوز وحدة حقوق سحب خاصته يملك دفوعاً أكثر مما يملكه في المستوى الأول 100,000 وحدة حقوق سحب خاصة. 100,000 والتي لا تتجاوز قيمة المطالبات فيه

ولنضرب على ذلك مثالا فيما يخص موضوع حدود التعويض وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 نتيجة للأضرار التي تصيب الركاب بسبب الأعمال الإرهابية مثل عمليات خطف الطائرات التي قد تثير بعض الصعوبات من حيث حدود التعويض التي يطالب بها الركاب، فلو تم الاستناد إلى نصوص وقواعد اتفاقية مونتريال 1999 بالنسبة لدعوى تعويض مشابهة لدعوى التعويض المرفوعة من قبل بعض عائلات الركاب الذين لقوا حتفهم في أحداث 11 سبتمبر 2001، وكانوا يعتبرون في رحلة دولية في العملية الإرهابية التي تمثلت في خطف

(1) شريف أحمد الطباخ: المرجع السابق، ص: 33.

طائرات ومن ثم توجيهها والاصطدام بمبنى مركز التجارة العالمي في نيويورك ومبنى البناتجون في الولايات المتحدة (أحداث الحادي عشر سبتمبر 2001)، فإن المادة (21) الفقرة (2) - أ من اتفاقية مونتريال 1999 تنص على أن مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ لا وحدة حقوق سحب خاصة إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب الراكب لم يتجاوز 100,000 يتجاوز ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو تابعيه أو وكلائه.

لذلك فإن الناقل سوف يحاول إثبات ذلك أي أن الناقل لم يحصل منه إهمال أدى إلى صعود الخاطفين على متن تلك الطائرة، وسيقوم الناقل بالإستناد إلى المادة (21) فقرة (2) - ب - بإثبات أن الضرر الذي لحق بالركاب نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ من جانب الغير - أي طرف ثالث - وذلك كله يجعل مسؤولية الناقل في هذه الحالة محدودة بالتعويض في مبلغ لا وحدة حقوق سحب خاصة، في الوقت الذي يطمح دفاع الراكب في أن يتجاوز 100,000 وحدة حقوق سحب خاصة، أي تكون مسؤوليته 100,000 تكون مسؤولية الناقل أكثر من غير محدودة ولا سقف لها.

نخلص مما سبق أنه بعد مرور أكثر من سبعين عاما على وضع اتفاقية وارسو 1929 أصبح مبدأ السلامة الجوية سائدا في مجال الطيران التجاري وقلت مخاطر الطيران لدرجة أنه أصبح أكثر وسائل النقل أمنا، وعليه فإن نصوص اتفاقية مونتريال 1999 قد تبنت نظام المسؤولية غير المحدد بخلاف نظام المسؤولية المحدد في نظام وارسو، ففي نظام وارسو مهما كان حجم الضرر الذي لحق بالراكب فإنه لن يحصل إلا على الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، أما في اتفاقية مونتريال لعام 1999 فإن الوضع مختلف ففي حالة وفاة الراكب أو إصابته فقط فإنه يمكن تجاوز الحد الأعلى للتعويض، أما الأضرار الأخرى الناشئة عن التأخير واللاحقة بالمتعة أو البضائع فإن الاتفاقية قد وضعت سقفا أعلى للتعويض عن هذه الأضرار - كما سنرى -

ونشير في الأخير وكما سبقت الإشارة أن هناك ما يعرف بالمدفوعات المسبقة<sup>(1)</sup> فيمكن إعتبارها جزء من التعويض، حيث أنه وإحساسا من المشرع الدولي بما قد يلحق ضحايا حوادث الطيران من مأس عند حصول حادث يتسبب في وفاة الركاب أو إصابتهم فقد وضعت اتفاقية مونتريال هذه الآلية الجديدة والسريعة لحصول ضحايا حوادث الطيران على الدعم المادي الذي قد يكون من شأنه رفع المعاناة نسبيا بدل أن ينتظروا فترة طويلة، وقد لاقت هذه الفكرة قبولا وصدى واسعا من قبل جميع الدول لأن الجانب الإنساني والاقتصادي واضح لضحايا حوادث الطيران.

### **الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع والأمتعة**

عينت كل من اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 حدودا قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقل الجوي بدفعها حالة حصول أضرار للبضائع وكذا الأمتعة سواء أكانت مسجلة أم غير مسجلة، كما إعتبرت كل من الاتفاقيتين الناقل الجوي مسؤولا عن أي ضرر يحصل للراكب أو الأمتعة أو للبضاعة نتيجة التأخير أثناء عملية النقل الجوي، وعليه يتم التفصيل في مسألة الحدود القصوى للتعويض في حالة الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع والتعويض عن التأخير على النحو التالي.

### **أولا: الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة في إتفاقية وارسو 1929**

تنص المادة (22) فقرة (2) من إتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتكول لاهاي لعام 1955 على مايلي:

"أ - في نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ (250) فرنك لكل كيلو غرام واحد، ما لم يعلن المرسل بصفة خاصة عند تسليم الطرد إلى الناقل المصلحة في تسلمه في ميناء الوصول، وما لم يدفع رسما إضافيا إن وجب ذلك، وفي هذه

---

(1) المادة (28) من اتفاقية مونتريال المعنونة بالمدفوعات المسبقة **Advance payment** وقد سبق لنا حديث في ذلك عند التطرق لضمائم المضرورين الركاب مسؤولية الناقل الجوي وذلك في المبحث الثاني من الفصل الأول من هذا الباب.

الحالة يكون الناقل ملزماً بالتعويض في حدود المبلغ المعلن، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم".

ب - وفي حالة الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءاً من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء فيها يكون الوزن الكلي للطرود المعينة هو وحده المعتبر عند تعيين حد مسؤولية الناقل، على أنه إذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءاً من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء يؤثر في قيمة الطرود الأخرى التي تغطيها بطاقة الأمتعة نفسها أو خطاب النقل الجوي نفسه، فإن مجموع وزن هذه الطرود يجب مراعاته عند تعيين حد المسؤولية.

ج - أما فيما يتعلق بالحاجيات أو الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب في حراسته فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (5000) فرنك لكل راكب".

لقد تبقى الحد الأقصى للتعويض الذي قرره اتفاقية وارسو عما يصيب البضائع والأمتعة المسجلة وغير المسجلة كما هو مذكور أعلاه في النص دون أن تمسه أحكام بروتوكول لاهاي بأي تعديل وهو (250) فرنك لكل كيلو غرام.

إلا أن هذا البروتوكول قد استحدث حكماً جديداً لم يكن وارداً في الاتفاقية توضح بموجبه طريق حساب الحد الأعلى للتعويض عندما يكون الهلاك أو التلف أو التأخير يلحق فقط جزءاً من البضائع والأمتعة المسجلة، وفي هذا الصدد يفرق الحكم المستحدث بين فرضين:

### الفرض الأول:

الضرر يلحق بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر ذلك في قيمة الطرود الأخرى، ففي هذه الحالة لا يؤخذ في الحساب عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر وبصرف النظر عما إذا كان قد نظم عن جميع الطرود خطاب نقل واحد أو بطاقة أمتعة واحدة أو أكثر.

### الفرض الثاني:

يلحق الضرر فيه بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة لكن هذا الضرر يمتد ليلحق ضررا في قيمة الطرود الأخرى، كما لو كانت البضاعة المنقولة تتمثل في آلة تم توزيع قطعها على عدة طرود، ففي هذه الحالة فإن هلاك أو تلف أو تأخير جزء منها سوف يؤثر في قيمة باقي الأجزاء حتى ولو لم يلحقها أي ضرر بذاتها، ولذلك يؤخذ بالحسبان عندئذ لدى تحديد قيمة التعويض مجموع أوزان الطرود كلها كي يغطي هذا التعويض ما لحق البضاعة والأمتعة المسجلة من ضرر جزئي وما أصابها من نقص في قيمتها بالتبعية<sup>(1)</sup>.

إلا أن البروتوكول قد إشتراط لإعمال هذا الحكم أن يكون قد صدر عن كل الطرود أو الأمتعة المسجلة خطاب نقل واحد أو بطاقة أمتعة واحدة، أما إذا صدرت عدة خطابات أو بطاقات فلا يؤخذ في الحسبان عند حساب التعويض سوى وزن الطرد الذي لحق به الضرر.

وعليه مما تقدم فإن نظام وارسو كان يقرر حد أقصى لتعويض الراكب على فقده أمتعته حيث فرقت اتفاقية وارسو 1929 بين التعويض المستحق عن الأمتعة المسجلة والمتعة غير المسجلة (وهي الأشياء التي يحتفظ بها الراكب على متن الطائرة - حقائب يدوية مثلا)، فالبنسبة للأمتعة المسجلة فإن الحد الأقصى للتعويض كان (250) فرنكا عن كل كيلو جرام<sup>(2)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول جواتيمالا سيتي والذي لم يدخل حيز النفاذ فجعل الحد ( فرنك لكل راكب، وعليه 15,000 الأقصى للتعويض في حالة نقل الأمتعة بمبلغ قدره ) بقي الحد الأقصى الذي يمكن أن يحصل عليه الراكب في ظل نظام وارسو هو (400) دولار أمريكي فقط على اعتبار أن البروتوكول السابق لم يدخل حيز النفاذ<sup>(3)</sup>.

(1) علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 635.

- هاني دويدار (قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 419.

(2) وهو ما يعادل (20 دولارا أمريكيا تقريبا)، فإذا كان يسمح للراكب بـ (20) كيلو غرام فإن الحد الأقصى للتعويض يكون  $20 \times 20 = 400$  دولارا أمريكيا.

(3) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 168.

أما الأمتعة غير المسجلة فإن الحد الأقصى للتعويض حسب ما ورد في الفقرة (3) من المادة (22) من الاتفاقية هو مبلغ (5000) فرنك، والمقصود بالأشياء التي تكون بحوزة الراكب وهي العبارة الواردة في النص وتدخل في مفهوم الأمتعة غير المسجلة، فيمكن أن تكون حقيبة يدوية أو حليا أو نظارات.

وقد اختلفت الأحكام القضائية في تقدير مسؤولية النقل الجوي عن حقائب اليد، ففي قضية نادرة في ألمانيا عن المحكمة الاتحادية بتاريخ 1978/11/28 قام طاقم الطائرة أثناء الرحلة وفي انتظار حدوث هبوط اضطراري بجمع كل الأشياء التي كانت بحوزة الركاب في أكياس، وطالب المدعي الذي نجا من الحادث بتعويض قدره 4685 ماركا ألمانيا عن ساعته اليدوية والنظارات الشمسية المفقودة والتي لم يجدها بعد نزوله من باب الطوارئ، وقضت المحكمة بتعويضه من قبل الناقل ولكن فقط في الحدود المنصوص عليها في المادة (22) فقرة (3) من اتفاقية وارسو 1929، واعتبرت المحكمة أن الأشياء المفقودة لم تكن أمتعة مسجلة حتى وإن تم أخذها وتجميعها من قبل تابعي الناقل والتي يجب إصدار سند حولها<sup>(1)</sup>.

وهذه القاعدة ليست المتبعة في الولايات المتحدة الأمريكية حيث قضت إحدى المحاكم بمسؤولية الناقل عن جميع الأضرار وذلك عندما إستلم الناقل حقائب اليد لأحد الركاب دون إصدار سند التسجيل<sup>(2)</sup>.

وفي قضية أخرى بتاريخ 30/يناير/1991 عن محكمة العدل في أونتاريو في كندا أقامت المدعية دعوى ضد شركة الطيران الكندية تطالب فيها بتعويض مقابل فقدانها لمعطف من الفراء وسترة وحقيبة الملابس والتي لم يتم تسجيلها مع الأمتعة، وحسب رأي المدعية فإنه نظرا لأن المشرف على الرحلة قد أمرها بوضع حقيبة الملابس في الخزانة بدل من درج حفظ الأمتعة فإنه قد تحمل المسؤولية بإسم شركة الطيران الكندية التي أصبحت بذلك هي المسؤولة عن الحقيقة ومحتواها، قررت المحكمة أنه رغم تحمل الناقل المسؤولية عن أمتعة المدعية إلا أن هذه المسؤولية تعتبر محدودة فيما يعادل 5000 فرنك بالنسبة للأشياء التي

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ المرجع السابق، ص: 523.

(2) Malcelm clarke: op. cit; p. 146.

كانت الراكبة مسؤولة عنها شخصيا، ومن الواضح أيضا أنه حتى لو كانت الشركة مسؤولة عن الأشياء التي سرقت لاحقا فإن مسؤوليتها تكون محدودة طبقا للمادة (22) فقرة (3) وهي أقل من 5000 فرنك<sup>(1)</sup>.

### **ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة في اتفاقية مونتريال 1999**

يمكن توضيح الأحكام الخاصة فيما يتعلق بحدود التعويض وقيوده فيما يخص الأمتعة المسجلة وغير المسجلة وكذا بالنسبة للبضائع والتعويض في اتفاقية مونتريال 1999، كمايلي:

#### **1 - حدود التعويض في نقل الأمتعة المسجلة وغير المسجلة**

نصت المادة (22) فقرة (2) من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "عند نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب".

وعليه فالاتفاقية لم تفرق بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة لتقرير التعويض المستحق للراكب عن فقدانها أو ضياعها أو تعييبها، وحسب النص فالحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن يحصل عليه الراكب هو (1000) وحدة حقوق سحب خاصة أي قرابة 1450 دولارا أمريكا دون تمييز بين النوعين من الأمتعة لأن عبارة الأمتعة تعني كلا من الأمتعة المسجلة وغير المسجلة وذلك بدليل نص المادة (17) من الاتفاقية ونصها: "ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة "الأمتعة" في هذه الاتفاقية كلا من الأمتعة المسجلة وغير المسجلة".

ويعتبر هذا الحد الأقصى للتعويض سقفا مركبا للتعويض عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة ولم يعد يحسب قيمة التعويض انطلاقا من الوزن كما كان الأمر في المادة (22) فقرة (2) جزء - أ - من معاهدة وارسو وبروتوكول لاهاي بالنسبة للأمتعة المسجلة.

ونشير أنه طبقا للمادة (22) فقرة (5) من إتفاقية مونتريال 1999 فإن تحديد قيمة التعويض لا يعمل به إذا كان الناقل:

**1 - تعمد إلحاق الأضرار**

**2 - كان إهماله غير مسؤول وكان يدرك أن الأضرار ستترتب على ذلك الإهمال**

(1) Ibid; p. 147.

وأقول أخيراً أن الاتفاقية الجديدة (مونتريال 1999) قد قفزت بالتعويض في حالة نقل الأمتعة إلى أربعة أضعاف التعويض المستحق تقريباً في ظل نظام وارسو، وهذا طبعاً يأتي كله في مصلحة الراكب تماشياً مع الظروف الاقتصادية. وكان رأي مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية أن التعويض بشأن هذه المسألة أصبح عالياً وذلك في كتاب المؤسسة المرسل إلى الإدارة العامة للطيران المدني بتاريخ 1999/03/17<sup>(1)</sup>.

## 2 - حدود التعويض في البضائع:

نصت المادة (22) فقرة (3) من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام".

من النص نجد أن الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل البضاعة لا يتجاوز بمبلغ عن 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلو غرام<sup>(2)</sup>.

فإذا لحق الضرر بجزء من البضاعة فقط فقد اتبعت اتفاقية مونتريال 1999 مسلك بروتوكول لاهاي في هذا الشأن وقررت في المادة (22) فقرة (4)<sup>(3)</sup>، التفارقة بين فرضين من حالة الضرر وهي حالة الضرر الجزئي دون التأثير في قيمة الطرود الأخرى، وفيه لا يؤخذ في الاعتبار عند حساب قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر فقط بغض النظر عن إذا كان قد صدر عن كافة الطرود وثيقة شحن جوي أو إيصال بضائع واحد أو أكثر.

بالإضافة إلى الضرر الجزئي الذي يؤثر في قيمة الطرود الأخرى- كما أشرنا سابقاً- وفيه يؤخذ في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض مجموع وزن الطرود كلها.

(1) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 169 هامش رقم (237).

(2) على إعتبارات أن وحدة حقوق سحب خاصة تساوي 1.45 دولار أمريكي.

(3) المادة (22) فقرة (4) من اتفاقية مونتريال 1999: "في حالة تلف أو ضياع أو تعييب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه يكون الوزن الكلي للطرود أو الطرود المتعلقة بهذا الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه إذا كان التلف أو الضياع أو التعييب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء تتضمنه يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها أو الإيصال ذاته أو في حالة عدم إصداره البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (4) فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية".

وننوه أنه في هذه الحالة يشترط أن تكون كافة الطرود مشمولة بوثيقة شحن أو إيصال بضائع واحد، فإذا كان قد صدر عن الناقل عدة وثائق أو إيصالات فلا يؤخذ في الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر.

كانت قد إتبعته وما يمكن ملاحظته من خلال الأحكام السابقة أن اتفاقية مونتريال 1999 إذا بروتوكول لاهاي في هذا الشأن فإنها اختلفت معه في قصر هذا الحكم على نقل البضائع، في حين كان بروتوكول لاهاي يمد هذا الحكم إلى نقل الأمتعة فضلا عن نقل البضائع.

### ثالثا: الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير.

وفقا للمادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن أي ضرر يحصل للراكب أو للأمتعة أو للبضاعة نتيجة التأخير أثناء عملية النقل الجوي، وذلك كما جاء في المادة (19) من اتفاقية وارسو، وعلى الراكب أو الشخص الذي يطالب بالتعويض أن يثبت حدوث التأخير وأن هذا التأخير قد سبب ضررا لحق بالمدعي.

ويمكن القول إن اختيار الراكب للطائرة كوسيلة نقل يعني أنه يريد أن يصل إلى مقصده النهائي في الوقت المحدد لذلك، وإذا أخفق الناقل في إيصال الراكب إلى مقصده في الميعاد المعقول انعقدت مسؤوليته وإستحق الراكب تعويضا عن ذلك.

ولا خلاف أن الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل الركاب في اتفاقية وارسو هو (125) ألفا فرنك، بينما في بروتوكول لاهاي لعام 1955 هو 250 ألفا فرنك، أما في بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 - والذي لم يدخل حيز النفاذ - فقد وضع هذا البروتوكول حدا أقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل الركاب بمبلغ لا يزيد عن 62500 (اثنين وستين ألفا وخمسمائة فرنكا)، أما الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل البضاعة فقد تم توضيحه في كل من الاتفاقيتين.

وخلال سنوات تطبيق نظام وارسو اتجهت المحاكم في مختلف الدول إلى تعويض الركاب عن التأخير ولكن بشكل مختلف، ففي دول كان حجم التعويض كبيرا بينما في دول أخرى كان حجم التعويض قليلا، وإقتضاء للمساواة وحتى يستطيع الناقل الجوي أن يؤمن لدى شركات التأمين ضد هذه المسؤولية يفترض أن يكون هناك حدا أقصى للتعويض<sup>(1)</sup>.

وجاء نص المادة (22) فقرة (1) من اتفاقية مونتريال 1999 على النحو التالي: "في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19 الاتفاقية تكون

(1) للمزيد من المعلومات حول تأمين الناقل الجوي من مسؤوليته من خلال حد أقصى للتعويض أنظر المرجع:

Michel littger: op. cit; p: 590. ss

مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب"، أي أنه في حالة التأخير في وصول راكب إلى مقصده النهائي فإن الراكب لن يحصل على تعويض أكبر من 4150 وحدة حقوق سحب خاصة، مما يعني أنه يمكن أن يحكم بمبلغ أقل من هذا ولكن لن يزيد بأي حال من الأحوال عن هذا المبلغ.

وفي الأخير بعد أن عرفنا قيمة الحد الأقصى للتعويض في كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بالنسبة لكل من الركاب والأمتعة والبضائع يجب أن نعرف متى تكون المسؤولية مشددة أي غير محددة بحد أقصى وبناء عليه كيفية احتساب قيمة التعويض في جميع الحالات السابقة.

### المطلب الثاني: المسؤولية المشددة وإحتساب قيمة التعويض

ترتبط فكرة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بتنفيذه لعملية النقل دون ما إخلال بواجباته القانونية المقررة فضلا عن ضرورة تنفيذ العقد بحسن نية، ويترتب على إخلال الناقل الجوي بهذه الواجبات عدم استطاعته الاحتجاج بأحكام المسؤولية المحدودة.

وعليه لكي يستفيد الناقل الجوي من أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في الإتفاقيتين يجب أن يكون شخصا حسن النية، فإذا تخلف عنه هذا الوصف أصبح سيئ النية ومن ثم لن يستطيع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أي أن الإتفاقيتين، شددت مسؤولية الناقل الجوي سيئ النية وهو ما يعرف بالتشديد القانوني، وعندها يتم الرجوع إلى قاعدة التعويض عن كل الضرر أو مبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي.

كذلك يجوز لأطراف عقد النقل الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل على نحو يلزمه بدفع تعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر في الإتفاقيتين، إذ أن مثل هذا الاتفاق صحيح على خلاف الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو الحد منها الذي يقع باطلا وعديم الأثر كما رأينا، فهي وسيلة أخرى لتشديد مسؤولية الناقل الجوي على الرغم من تمتعه بوصف حسن النية تتمثل في وجود إتفاق بينه وبين الراكب أو الشاحن يقضي بمثل هذا التشديد وهو ما يعرف بالتشديد الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي.

هذا وإن التطور الحادث في مجال الحد الأقصى للتعويض وكيفية حسابه في كل من إتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها وكذلك إتفاقية مونتريال 1999 ، وأن عدم دخول بعض هذه البروتوكولات حيز النفاذ على المستوى الدولي جعل حساب التعويض يتم على أساس Franc الوحدة التي نصت عليها إتفاقية وارسو قبل تعديلها وهي الفرنك بوانكاريه

، وذلك في حالات بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب poincre الخاصة في حالات أخرى الأمر الذي أنشأ تضارباً في هذا الشأن، ولهذا جاءت اتفاقية مونتريال 1999 لتوحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى فضلاً عن تقرير بعض القواعد الخاصة بكيفية حساب هذا الحد الأقصى.

مما تقدم تكون مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض غير محدودة إما بحكم القانون وهو التشديد القانوني وإما بموجب إتفاق خاص وهو التشديد الاتفاقي، وعليه فإن التشديد القانوني والإتفاقي للتعويض نعرضه في الفرع الأول، أما كيفية إحتساب قيمة التعويض الذي تقوم على أساسه مسؤولية الناقل الجوي نعرضه في الفرع الثاني.

### **الفرع الأول: التشديد القانوني والتشديد الاتفاقي للتعويض**

تتمثل حالات المسؤولية المشددة للناقل الجوي بالتعويض عن أضرار النقل الجوي في تلك الحالات التي لا يتمكن الناقل فيها من الاستفادة من المسؤولية المحدودة بالتعويض، وذلك إما لعدم إصدار مستندات النقل الجوي أو نقص بياناتها، وإما لارتكاب الناقل أو تابعيه خطأ عمدياً أو فاحشاً وهي حالات التشديد القانوني للتعويض.

أما حالات التشديد الاتفاقي للتعويض فتكون عند تقديم المرسل بيانا إلى الناقل يوضح فيه مصلحته في تسليم الأمتعة أو البضاعة وإما لعدم تجاوز قيمة الأضرار حداً معيناً، نتناول كل حالة على حدى:

### **أولاً: التشديد القانوني للتعويض**

إنطلاقاً من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 فإنه يتم تجاوز الحدود القصوى للتعويض أي تشديد المسؤولية بحكم القانون في الحالات التالية:

## 1 - الحالة الأولى: تخلف مستندات النقل أو نقص بياناتها وأثرها على التعويض

سبق وأن رأينا أن كل من اتفاقتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 قد ألزمت الناقل بإصدار وثائق النقل والمتمثلة في تذكرة السفر وبطاقة الأمتعة وخطاب نقل البضاعة<sup>(1)</sup>، كما أنها تناولت تلك الوثائق بالتنظيم وأوجبت ذكر بيانات معينة فيها تحت طائلة حرمان الناقل من التمتع بالمزايا التي توفرها له نصوص الاتفاقتين وبخاصة ما تعلق منها بالحدود القصوى للمسؤولية.

وعليه يفقد الناقل الجوي حق التمسك بالمسؤولية المحدودة متى كان لم يصدر مستند النقل أو كان قد أصدره ولكنه لم يسلمه أو أصدره وسلمه ولكنه لم يذكر بيانا من بياناته الإلزامية، وذلك في إتفاقية وارسو 1929.

ويرى البعض أن إشتراط ذكر البيان الخاص بخضوع النقل لنظام المسؤولية المحدودة في مستند النقل سوف يوسع من نطاق تطبيق الاتفاقية خاصة في الدول غير الأطراف فيها لأن أحكامها ستكون بمثابة قانون العقد<sup>(2)</sup>.

ولقد ذهب القضاء إلى أنه يعد في حكم عدم تسليم مستند النقل تسليم المستندات في وقت غير مناسب كما لو لم يسلم الناقل التذكرة للراكب إلا وهو على متن الطائرة إذ ليس في إمكان الراكب عندئذ إتخاذ الاحتياطات ضد نظام المسؤولية المحدودة الذي قد ينطبق إذا ما وقعت حادثة أثناء الرحلة، هذه الضمانات التي تتمثل في إجراء عقد تأمين، وبالتالي ذهب هذا القضاء إلى حرمان الناقل من التمسك بالمسؤولية المحدودة، ويلحق القضاء بحالة عدم تسليم مستند النقل أيضا حالة كتابة بيانات مستند النقل بأحرف صغيرة يصعب قراءتها، وتعتبر كذلك تذكرة السفر قد صدرت وسلمت إلى المسافر ولو لم يتم تسليمها إلى المسافر شخصيا كما لو تم تسليمها إلى المكلف بمرافقة مجموعة من المسافرين في صورة وفد سياحي مثلا<sup>(3)</sup>.

---

(1) المادة (3) و (4) المتعلقة بمستندات النقل والمواد (5) وما بعدها المتعلقة بخطاب نقل البضاعة من إتفاقية وارسو 1929، كذلك المادة (3) و (4) تخص مستندات النقل والمواد (5) وما بعدها وثيقة الشحن الجوي من إتفاقية مونتريال 1999.

- ولقد تم التفصيل في ذلك، راجع ما تم عرضه سابقا في الفصل الأول من الباب الأول عن وثائق النقل الجوي ودورها في الإثبات.

(2) Zoghbi Henri: op. cit; p. 111

(3) أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 345.

ويبرر الفقه قيام المسؤولية غير المحدودة بأن تسليم التذكرة بالبيانات الإلزامية من شأنه تبصير المسافر أو المرسل إليه مما يعطيه الفرصة لإبرام عقد تأمين إذا ما قدر عدم تناسب مبالغ التعويض في حدها الأقصى مع الأضرار التي قد تصيبه في حالة وقوع حادث<sup>(1)</sup>.

وذهب القضاء الفرنسي إلى جواز التمسك بالحد الأقصى للتعويض من قبل الناقل الجوي إذا تخلف مستند النقل عن ذكر بيان التنبيه إلى خضوع النقل لاتفاقية وارسو 1929 وما تتضمنه من مسؤولية محدودة إذا كان الراكب وصاحب البضاعة قد تعود السفر أو النقل على طائرات الناقل، الأمر الذي يقتضي علمه اليقيني بالبيان الناقص<sup>(2)</sup>.

وفي قرار آخر للمحكمة العليا في كندا صدر عام 1979 تقول المحكمة أنه فقط إنعدام تسليم المسافر تذكرة السفر هو الذي يؤدي إلى فقدان الناقل حق التمسك من المسؤولية المحدودة المقررة بالاتفاقية وإن عدم إمكانية قراءة البيان المتعلق بتحديد المسؤولية والمذكورة في سند النقل ليس له أي أثر في حق الناقل بالتمسك بالحد الأقصى للتعويض<sup>(3)</sup>.

ونشير أن اتفاقية مونتريال أخذت مسلكا مغايرا لاتفاقية وارسو 1929 وذلك باستبعادها الحالة التي لا يكون فيها الناقل قد قام بتسليم مستند نقل للراكب أو الشاحن أو عدم توافر البيانات الجوهرية الواجب توافرها في هذا المستند، واقتصرت على حرمان الناقل من التمسك بالأحكام التي تحد أو تعفيه من المسؤولية على حالة واحدة فقط هي حالة حدوث الضرر بفعل أو امتناع من جانب الناقل أو أحد تابعيه، حيث نصت المادة (25) فقرة (5) من الاتفاقية على ما يأتي: "لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (1)، (2) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب، ويشترط أيضا في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته".

(1) جلال وفاء محمدين (دروس في القانون الجوي): المرجع السابق، ص: 151.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 311.

هذا وقد جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 ومن بعده بروتوكول مونتريال الرابع الموقع سنة 1975 ونص على أن عدم مراعاة البيانات اللازم ذكرها في تذكرة السفر أو إستمارة نقل الأمتعة لا يؤثر على إستفادة الناقل الجوي من الحد الأقصى للتعويض (المواد 2، 3 من بروتوكول جواتيمالا، المادة 9 من بروتوكول مونتريال 1975).

(3) Michel Dejulgart: op. cit; p. 56.

وهو بذلك قد ساير بروتوكول مونتريال الرابع 1975 الذي نص على إستفادة الناقل الجوي من التحديد القانوني للتعويض أو المسؤولية على الرغم من تخلف خطاب النقل الجوي أو عدم إشماله على البيانات الإلزامية التي يتعين النص عليها فيه<sup>(1)</sup>.

والسبب في أن اتفاقية مونتريال 1999 قد سلكت هذا النهج هو تعطش القضاء في مختلف الدول إلى إيجاد وسيلة لحماية ضحايا حوادث الطيران والشاحنين، وتفسير الالتزام الوارد في نصوص المواد (3)،(4)،(8) فقرة (9) من اتفاقية وارسو 1929 تفسيراً موسعاً بحيث أصبح يشكل على حد تعبير بعض الفقهاء عقبة أمام سلامة المعاملات التجارية وسرعتها<sup>(2)</sup>.

وإذا كانت اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت بشكل صريح في مادتها الثالثة على أن عدم التزام الناقل بتقديم مستند فردي أو جماعي أو عدم إشماله هذا المستند على البيانات اللازمة فيه لا يؤثر في وجود أو في صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية، وذلك لا يعد وأن يكون إلتزاماً توجيهياً للناقل ولا يترتب على مخالفته التأثير في صحة عقد النقل ويمكن للناقل رغم ذلك التمسك بتحديد المسؤولية.

أقول من جهتي أن اتفاقية وارسو 1929 كانت أكثر تشدداً عند توقيعها الجزاء المقرر والمتمثل في حرمان الناقل من الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحدها بحدود معينة إذا لم يتضمن مستند النقل كل البيانات المنصوص عليها، وهي كثيرة ومعقدة خاصة إذا كان عدم ذكر البيان الناقص في وثيقة النقل جاء نتيجة سهو فقط.

وهو الأمر الذي دفع بالبعض إلى القول أن ذلك الجزاء يعتبر مجانباً للمنطق ولا يحقق العدالة<sup>(3)</sup>.

## 2 - الحالة الثانية: غش الناقل الجوي وخطئه العمدي أو إهماله ورعونته وأثر ذلك على التعويض

نصت المادة (25) من اتفاقية وارسو 1929 قبل تعديلها على ما يلي:

(1) المادة (9) من بروتوكول مونتريال رقم 4 لسنة 1975.

(2) أحمد محمود الكندري: المرجع السابق، ص: 172.

1 - يحرم الناقل من الحق في التمسك بنصوص هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها إذا نشأ الضرر عن غشه أو عن خطأ يعتبر في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع مساويا للغش.

2 - ويحرم أيضا من هذا الحق إذا نجم الضرر في نفس الظروف من أحد تابعيه في تأدية وظيفته.

ولقد كانت صياغة هذه المادة محل اضطراب وإختلاف كبيرين لدى الفقه والقضاء في معرض تفسيرها وتطبيقها خاصة وأن الاتفاقية تحيل إلى القوانين الوطنية في شأن تحديد الخطأ المعادل للغش، وكان هذا الاختلاف بسبب الصياغة المعيبة التي صدر بها والتي لا تعبر عن قصد واضعيه أثناء صياغته في الاتفاقية الأصلية.

( بمعنى الغش Le dol لقد اعتمدت الترجمة العربية الرسمية لاتفاقية وارسو 1929 كلمة ) استعمال كلمة تدليس<sup>(1)</sup> . وإستبعدت

( الواردة في المادة Le dol والتمييز بين التدليس والغش يفيدان في معرفة من وراء كلمة (25)، فالتدليس هو استعمال خديعة أو حيلة لإيقاع المتعاقد في غلط وهو بذلك يصاحب تكوين العقد فيكون الدافع إلى التعاقد، أما الغش فهو خديعة تقع خارج نطاق العقد أو أثناء تنفيذه<sup>(2)</sup> .

ولو حاولنا تحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش في اتفاقية وارسو 1929 نجد أنها تركت أمر تحديده للقانون المعروض عليه النزاع، والقاعدة أنه في أنظمة القانون المكتوب يلحق الخطأ الجسيم بالغش أما في القانون الانجلو أمريكي فإنه وإن كان لا يجهل فكرة الخطأ الجسيم إلا أنه هجرها منذ زمن طويل واستخدم بدلا عنها فكرة سوء السلوك الإرادي والعمدي<sup>(3)</sup> .

ويعرف "محمد موسى ذياب" الخطأ الجسيم بأنه الخطأ الذي يقع بدرجة غير يسيرة مع عدم إشتراط أن يكون متعمدا<sup>(4)</sup>، ويعرفه القضاء المغربي بأنه الفعل الذي يجعل من غير الممكن الإحتفاظ بالعلاقة العقدية<sup>(1)</sup> .

(1) كلمة (Le Dol) بالفرنسية تعني التدليس، بينما يعرف الغش بكلمة (Fraud).

(2) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص: 342.

- أنظر كذلك في عرض فكرة الغش والعمد في القانون الألماني: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 596.

(3) محمد موسى ذياب: المرجع السابق، ص: 186.

(4) المرجع نفسه، ص: 317.

بالإضافة إلى ذلك هناك ما يعرف بسوء السلوك الإداري أو العمدي، حيث ظهرت هذه الفكرة لأول مرة في محاضر جلسات مؤتمر فارسوفيا، ويعني هذا المصطلح بالدرجة الأولى ذلك الفعل أو الامتناع الذي يتم بقصد إحداث ضرر، هذا بالإضافة إلى ذلك الفعل أو الامتناع التي يتم دون قصد ولكن هناك احتمال إلحاق ضرر بالغير<sup>(2)</sup>.

لقد انعكست المفاهيم السابقة على مواقف القضاء في تطبيقها للمادة (25) نوضحها فيما يأتي مع التطرق لموقف كل من بروتوكول لاهاي 1955 واتفاقية مونتريال 1999 حول هذه المسألة.

أ - **قضاء دول القانون المكتوب وخاصة فرنسا:** فإن المقصود من الخطأ المساوي للغش هو الخطأ الجسيم أو الخطأ الفاحش، ومن أمثلة هذا الخطأ إصرار الطيار على الإقلاع مع علمه بسوء الأحوال الجوية وإشتداد العاصفة فتسقط الطائرة بعد دقائق من الإقلاع.

لكن القضاء الفرنسي قد تحول من فكرة خطأ الجسيم المقصور في المادة (25) من اتفاقية وارسو إلى الخطأ الذي لا يغتفر، ويعتبر خطأ غير مغتفر الخطأ الإرادي الذي ينطوي على وعي بالضرر المحتمل وقبوله في تهور دون سبب معقول<sup>(3)</sup>.

وفي قرار المحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1985 يؤكد تبنيها للمعيار الموضوعي في تقدير الخطأ غير المغتفر تقول مع أن خطاب نقل البضاعة قد تضمن الإشارة إلى وجوب حفظ البضاعة المنقولة بدرجة حرارة صفر، فإن تلف هذه البضاعة لعدم حفظها في أجهزة تبريد مناسبة يشكل خطأ ارتكب برعونة مقرونة بالعلم أن ضررا محتملا سينتج عن ذلك، ويرتب بالتالي حرمان الناقل من التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة<sup>(4)</sup>.

- 
- (1) قرار صادر عن محكمة الاستئناف بالدار البيضاء، الغرفة الاجتماعية بتاريخ 7 مارس 1983 رقم 302، ملف ع. 81/873 - أشار إليه: ضياء علي أحمد نعمان: (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة) المرجع السابق، ص: 267.
  - (2) المختار بكور: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في القانون الخاص، جامعة محمد الخامس، الرباط، 1989، ص: 217.
  - (3) ضياء علي أحمد نعمان (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة): المرجع السابق، ص: 274 - 275، وقد أشار المؤلف أنه من تطبيقات القضاء الفرنسي لخطأ الجسيم:
    - 1 - قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 7 أبريل 1986 عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1986، ص: 241.
    - 2 - قرار المحكمة الابتدائية بتولوز بتاريخ 7 جويلية 1998 عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1998، ص: 307.
    - 3 - قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 02 فيفري 1999 عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1999، ص: 209.
    - (4) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 224.

وقد سار كل من القضاء الإيطالي والبلجيكي نفس النهج الذي سار عليه القضاء الفرنسي من حيث مبدأ التسوية بين الخطأ الجسيم والغش<sup>(1)</sup>.

**ب - في دول القانون غير المكتوب (القضاء الانجلو أمريكي):** إن هذا القضاء يجهل كلمة غش ولا يعرف سوى مصطلح السلوك الإرادي، فقرر أن الخطأ الذي يشدد من مسؤولية الناقل الجوي ويلزمه بتعويض كل الأضرار التي أصابت الركاب والشاحنين هو الخطأ الإرادي أي أن يعي الفاعل (الناقل وتابعوه) للنتائج الأكيدة لفعله ومع ذلك يقدم عليه قاصداً إحداثها، ولقد اهتم القضاء الأمريكي وكذلك الإنجليزي بتعريف هذا المصطلح وتحديد عناصره في كثير من الأحكام الصادرة عنه<sup>(2)</sup>.

**ج - موقف بروتوكول لاهاي 1955:** إن الصياغة المعيبة لنص المادة 25 من اتفاقية وارسو وما ترتب عنها من تضارب في تفسير الخطأ المشدد لمسؤولية الناقل الجوي كانت سبباً للدعوى إلى المطالبة بتعديل هذه المادة، فجاءت المادة (13) من بروتوكول لاهاي والتي تضع قاعدة موضوعية تحقق وحدة التفسير والتطبيق أمام محاكم الدول الأعضاء، وبالتالي فإن البروتوكول قد ألغى الإحالة قانون القاضي في تفسير وتحديد الخطأ المساوي للغش وأعطى تعريفاً لمفهوم الخطأ الذي يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي وحرمانه بالتالي من ميزة تحديد التعويض، وما يلاحظ في هذا الصدد أن الصياغة الجديدة للمادة (25) وذلك في المادة (13) من بروتوكول لاهاي 1955 قد كرست المنهج الانجلو أمريكي في تفسير المساوي للغش وحددت عنصري هذا الخطأ في: العمد وعدم الاكتراث بالنتائج المحتملة<sup>(3)</sup>.

وهكذا نقول أنه مهما اختلفت مواقف القضاء في الدول المختلفة فإن أغلبها كان قد انتهى إلى إلحاق فكرة الخطأ الجسيم بالعمد وإلى تعريف الخطأ الجسيم بأنه مجانية جسيمة للعناية الواجبة.

(1) للمزيد حول أحكام القضاء الإيطالي والبلجيكي للخطأ الجسيم والخطأ غير المغتفر أنظر:

- فاروق أحمد محمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 502 وما بعدها.

- كذلك: Zoghbi Henri: op. cit; p. 95.

(2) عائشة فضيل: مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللاتحديد، أطروحة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الحسن الثاني الدار البيضاء، 2002، ص: 276.

- ولمزيد من الاطلاع حول تطبيقات القضاء الأمريكي لفكرة السلوك الإرادي في النقل الجوي الدولي للأشخاص راجع:

جلال وفاء محمدين (تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين): المرجع السابق، ص: 63 وما يليها.

(3) المادة (13) من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة (25) من الاتفاقية تنص على مايلي: "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة (22) متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضاً إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم".

التي تحطمت في رحلة دولية عبر pan America ففي قضية لوكربي - حادث طائرة الأطلسي بين لندن ونيويورك فوق مدينة لوكربي الاسكتلندية - فإن دفاع المدعين إستند إلى المادة (25) من إتفاقية وارسو حتى تكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة، وذلك بالاستناد إلى وجود فكرة سوء سلوك إرادي أو خطأ يرقى إليه نتيجة فعل الناقل وإهماله ورعونه أحدث الضرر للركاب، حيث تمكن الإرهابيون بمقتضى ذلك من وضع المتفجرات على متن تلك الطائرة وقبلت المحكمة أن تكون مسؤولية الناقل مطلقة(1).

**د - موقف إتفاقية مونتريال 1999:** لقد تحاشت إتفاقية مونتريال الصياغة المعيبة التي كانت عليها المادة (22) من إتفاقية وارسو وسايرت الصياغة التي وردت في بروتوكول لاهاي وذلك في المادة (22) فقرة (5) منها(2)، حيث ألغت الإحالة إلى قانون القاضي في تحديد الخطأ المساوي للغش ووضعت قاعدة موضوعية عرفت فيها الخطأ الذي يؤدي إلى إنشغال مسؤولية الناقل غير المحدودة وحددت عناصره، وهو بذلك الفعل أو الامتناع الذي يرتكب إما بقصد إحداث الضرر وإما بعدم الاكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا ما يمكن أن يحدث(3).

أخيرا أقول من جهتي أن حكم المادة (25) من إتفاقية وارسو 1929 القائمة على الخطأ المفترض والمتضمن حرمان الناقل الجوي من التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية لخطأ منه أو من تابعيه لا يتفق مع الإتفاقية الجيدة مونتريال 1999 التي تقيم المسؤولية موضوعية للناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحل التبعة.

### **ثانيا: التشديد الإتفاقي للتعويض**

سبق وأن رأينا أن المشرع الدولي قد وضع حدودا قصوى لمسؤولية الناقل الجوي بالتعويض على المتضررين من عملية النقل إنطلاق من حماية مصالح العاملين في مجال الملاحة الجوية، لكن الناقل الذي تقررت له هذه الحماية باستطاعته أن يتنازل عنها ويلتزم بالاتفاق مع مستعملي طائرته دفع مبالغ أعلى من الحدود القصوى المبينة في إتفاقية وارسو

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 552 - 553.

(2) المادة (22) فقرة (5) من إتفاقية مونتريال 1999: "لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (1)، (2) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب، ويشترط أيضا في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسة وظيفته".

(3) يتطابق هذا التعريف للخطأ مع ما ورد في المادة (8) فقرة (1) من إتفاقية هامبورغ 1978 بشأن النقل البحري الدولي للبضائع، راجع في ذلك، عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية لسنة 1990 وإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج 1978) دار النهضة العربية، القاهرة 1997، ص: 201.

سواء كان ذلك نقل الركاب أو البضائع من حيث إعلان المصلحة بالتسليم، نفضل في كل حالة كما يلي:

## 1 - الحالة الأولى: الإتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل الراكب.

لقد كانت إتفاقية وارسو 1929 صريحة في إجازة الاتفاق برفع التعويض على حده الأقصى المقرر في الاتفاقية وذلك في شأن نقل الركاب، إذ أنها بعد أن حددت مسؤولية الناقل الجوي عن إصابات الركاب بمبلغ أقصى عن كل راكب أشارت في الفقرة الأولى من المادة (22) وفي نهايتها إلى ما يلي، ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على إتفاق خاص مع الناقل أن يضع للمسؤولية حدا أكبر للمسؤولية".

وهكذا بعد أن قررت المادة المذكورة في بداية فقرتها الأولى الحد الأقصى لمسؤولية الناقل تجاه سلامة الراكب أو تأخيرته فإنها أجازت للراكب أن يتفق مع الناقل على زيادة هذا الحد، وقد طبق القضاء هذه القاعدة في بعض أحكامه<sup>(1)</sup>.

ويلاحظ في هذا الصدد أن مبلغ الحد الأقصى الجديد المتفق عليه للتعويض في حال حدوث الضرر ليس مبلغا جزافيا بحيث يستحق بصورة تلقائية مهما كانت قيمة الضرر، كل ما في الأمر أنه إذا تجاوزت قيمة الضرر الذي لحق بالراكب مبلغ الحد الأقصى المقرر قانونا فإن الناقل يلتزم بأن يدفع إضافة إلى المبلغ المحدد قانونا المبلغ المتبقي من قيمة الضرر الفعلي شريطة ألا يزيد المبلغان على الحد الأقصى الجديد الذي كان قد التزم به.

وعلى أي حال فإن إتفاقيات زيادة الحد الأقصى للتعويض نادرة الوقوع في الحياة العملية في شأن نقل الركاب حيث يكثر عادة اللجوء إلى التأمين لضمان جبر ما يزيد من أضرار يقتصر الحد القانوني لمسؤولية الناقل عن تعويضها<sup>(2)</sup>.

ولتلك الأسباب فإن إتفاقية مونتريال 1999 قد خلقت أحكامها من الإشارة إلى هذه المسألة.

(1) شريف أحمد الطباخ: المرجع السابق، ص: 35 - 36، ومثال ما ذكره المؤلف الأخير في هذا المرجع حول هذا الخصوص ما قضت به محكمة النقض المصرية بتاريخ 1983/01/31 حيث أقامت قضائها على أنه إذا تضمن عقد النقل حدا أقصى لمسؤولية الناقل عن المسافر يتعين إعماله باعتباره أفضل للمسافر من الحد الذي تضمنته إتفاقيته فإسوفيا.

(2) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 288.

## 2 - الحالة الثانية: الإتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل والبضائع (إعلان المصلحة بالتسليم).

تكون البضاعة أو الأمتعة المسجلة في بعض الأحيان من الأشياء الثمينة أو باهظة الثمن كسبائك الذهب والمجوهرات والتحف والأشياء الثمينة الأخرى وغيرها وتزيد قيمتها بالطبع على الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية حيث تقتضي مصلحة المرسل أن يحصل على تعويض أكبر من التعويض المحدد قانوناً.

ويستطيع الراكب أو الشاحن في هذه الحالة الحصول على مبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض المحدد إذا قام عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، ويلتزم الناقل هنا بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب أو المرسل في إستلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول.

وقد تم النص على هذا الحكم في المادة (22) فقرة (2) و(3) من إتفاقية مونتريال 1999 وتقابلها المادة (22) من إتفاقية وارسو 1929 والتي تنظم إعلان المصلحة في تسليم البضائع والأمتعة .

ولكن يرتب إعلان المصلحة بالتسليم آثاره يجب توافر عدة شروط، هي:

1 - أن يتم إعلان القيمة عند لحظة تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوي، ولا يعتمد بأي إعلان يقدم بعد ذلك ما لم يقبل أو يوافق عليه الناقل، ولا يشترط أن يدون الإعلان في خطاب نقل البضاعة أو بطاقة الأمتعة بل يمكن أن يرد في إقرار مستقل أو بأية وسيلة أخرى مناسبة مادام أنه يدل وبما لا يدع مجالاً للشك بأن المقصود منه هو إعلان الناقل بالقيمة الحقيقية للبضاعة.

وقد قضت في ذلك محكمة النقض المصرية في قرار صادر عنها بتاريخ 1984/02/27 والذي جاء فيه: "إذا كانت نصوص اتفاقية وارسو قد خلت مما يوجب حصول هذا التنبيه في شكل خاص فإنه يجوز إبداءه بأية وسيلة بما في ذلك إثباته بوثيقة الشحن مادام وروده بهذه الصورة يتبين بذاته مما لا يدع مجالاً للشك أن المقصود به هو تنبيه الناقل إلى أهمية محتويات الرسالة (1) .

ويرى البعض<sup>(1)</sup>، أنه يجب أن يصدر هذا الإعلان على وثيقة النقل ذاتها أي أن يصدر على خطاب النقل الجوي، وهذا رأي سديد ذلك أن هذه الوثيقة هي عقد النقل وهي الوثيقة التي تنتقل مع البضاعة لذلك يجب أن تتمتع بالكفاية الذاتية.

والناقل ملزم بتوقيع خطاب النقل الجوي الذي يكون قد تمت تعبئته من طرف المرسل قبل شحن البضاعة على الطائرة، وبذلك يكون التصريح بقيمة البضاعة قد تم قبل شحنها.

ويجب أن يكون الإعلان بقصد تنبيه الناقل إلى أهمية قيمة البضاعة ومن ثم تعديل أحكام المسؤولية المحدودة، ومثال ذلك أنه لا يعتبر إعلاننا مجرد ذكر قيمة البضاعة في خطاب أو بطاقة الأمتعة عندما يكون الغرض من ذلك التأمين أو التخليص الجمركي على البضاعة<sup>(2)</sup>.

كما لا يشمل الإعلان أو التصريح المتضمن في خطاب النقل الجوي البضاعة أو الشحنة المرسلة فقط بل أيضا الأضرار الناجمة أو المترتبة على فقدان تلك البضاعة أو الشحنة، سنة 1973<sup>(3)</sup> Air France ومثال ذلك القضية المرفوعة ضد الخطوط الجوية الفرنسية

**2 - أن يتم دفع الرسم الإضافي: فلا يكفي مجرد الإعلان عن قيمة الأمتعة أو البضاعة كي يلتزم الناقل بالتعويض في حدود هذه القيمة، وإنما يتعين على المرسل أن يدفع الرسم الإضافي الذي يقرره الناقل زيادة على أجرة النقل مقابل تحمل الأخير التعويض خارج الحدود القصوى المقررة قانونا في الاتفاقية، وقد يلتزم بذلك المرسل إليه عند تسلم البضاعة المنقولة.**

هذا ومتى استوفى إعلان المصلحة في التسليم الشرطين السابقين فإنه يترتب على ذلك الآثار التالية:

(1) المختار بكور: المرجع السابق، ص: 176، عائشة فضيل: المرجع السابق، ص: 150.

(2) وصدر في ذلك عن القضاء:

- قرار المجلس الأعلى بالمغرب بتاريخ 13 يوليو 1994، منشور بمجموعة قرارات المجلس الأعلى في المادة التجارية (1970 - 1997) ص: 137 وما يليها، أشار إلى هذا القرار: ضياء علي أحمد نعمان (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع): المرجع السابق، ص: 234.

Cassation de versaille : 04-04-2002, Revue Française du transport, Année 2002; p:287.

(3) حيث تعود وقائع القضية إلى أن المرسل الذي تعود على إرسال اللحوم إلى المرسل إليه، ونبه الناقل أنه في حالة عدم تسليم عينة اللحم بشكل سليم للمرسل إليه سيحمله مسؤولية الخسارة في الأرباح فقط ورد الناقل بأن شروط النقل تطابق الشروط في سند النقل، ووصلت عينة اللحم إلى المرسل إليه فاسدة مما جعل الأخير يلغي عقده مع المرسل نهائيا ورفعت الدعوى ضد الناقل بسبب الأضرار التي لحقت بالمرسل، أوضح الناقل أن حدود التعويض تنحصر في العينة الأولى بينما الخسارة في الأرباح المنتظرة لا تستنتج من عقد النقل وبالتالي لا يمكن تحديد مسؤوليته عن الأضرار المقبلة، لكن المحكمة لم تأخذ بهذا الدفع وأثبتت أن حدود التعويض في سند النقل الجوي تشمل جميع الأضرار والخسائر المترتبة على عدم شحن جميع كمية اللحوم حسب العقد الذي كان بموجبه المرسل سينقل الشحنة كاملة بواسطة الناقل. أنظر: أحمد بن إبراهيم الشيخ (المرجع السابق)، ص: 532.

أ - إستبعاد تطبيق الحد الأقصى المقرر للمسؤولية في الاتفاقية وتطبيق الحد الأعلى المصرح عنه في "إعلان المصلحة بالتسليم" بدل عنه(1).

ب - لا تعد القيمة المعلنة للبضاعة أو الأمتعة من قبيل التقدير الجرافي بحيث تستحق تلقائيا بمجرد حدوث الضرر وإنما هي بمثابة حد أقصى للتعويض لا تستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر معادلة لها، أما إذا كانت هذه القيمة للضرر أقل من القيمة المعلنة فالناقل لا يلتزم إلا بدفع القيمة الأقل(2).

ج - يشمل التعويض الذي يترتب على الناقل دفعه في الحدود المعلنة للقيمة كل أنواع الضرر الحاصل للبضاعة والأمتعة أثناء عملية النقل سواء أكان الضرر نتيجة مباشرة للحادث أم لم يكن، وفي هذا الصدد تقول محكمة استئناف باريس في قرارها الصادر بتاريخ 1984/11/20، إن التعويض لا يشمل الضرر الذي لحق بالبضاعة نفسها والمعلن عنه المصلحة بتسليمها، بل يشمل أيضا الضرر الذي لحق بالتاجر صاحب البضاعة الناجم عن الحيرة والقلق خلال عدة أيام عن مصير البضاعة ومكان تواجدها ويشمل أيضا إضافة لذلك الخسارة التي ترتبت عن عدم إمكانية تقديم البضاعة إلى إثنين من زبائن صاحبها في الوقت المجدي بالنسبة إليهما(3).

وفي الأخير يمكنني القول أن حكم "إعلان المصلحة في التسليم" الذي نصت عليه المادة (22) من إتفاقية وارسو 1929 قد أقيمت عليه الإتفاقية الجديدة مونتريال 1999 من دون أي تعديل.

وكنتيجة نهائية أقول أن الأصل هو مسؤولية الناقل الجوي محدودة والاستثناء هو المسؤولية المطلقة أو المشددة ومن ثم وجب على من يريد الاستفادة من هذه المسؤولية المطلقة (المشددة) أن يثبت توافر إحدى حالاتها.

### **الفرع الثاني: كيفية احتساب قيمة التعويض**

إن التطور الحاصل في مجال الحد الأقصى للتعويض وكيفية حسابه منذ إتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها وإتخاذ وحدة حقوق السحب الخاصة بالمعنى الذي يحدده صندوق النقد الدولي كوحدة جديدة كأساس لحساب التعويض في إتفاقية مونتريال 1999، كما أن عدم دخول هذه البروتوكولات حيز النفاذ على المستوى الدولي جعل حساب التعويض يتم عن أساس الوحدة التي نصت عليها إتفاقية وارسو قبل تعديلها وهي الفرنك بوانكارية Franc poincre في حالات، بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق

(1) المختار بكور (مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي): المرجع السابق، ص: 180.

(2) علي البارودي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 602.

(3) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 228.

السحب الخاصة في حالات بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة في حالات أخرى الأمر الذي أنشأ تضاربا في هذا الشأن.

ولهذا جاءت اتفاقية مونتريال 1995 لتوحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض فضلا عن تقرير بعض القواعد الخاصة بكيفية حسابه.

ونوضح تفصيلا فيما يلي: احتساب التعويض على أساس الفرنك بوانكاريه، واحتساب التعويض على أساس حقوق السحب الخاص تباعا.

### Franc poincre أولا: احتساب التعويض على أساس الفرنك بوانكاريه

لقد إتمتت اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة "الفرنك بوانكاريه" كوحدة نقدية يتم بمقتضاها حساب حدود المسؤولية المقررة في هذه الأدوات التشريعية الدولية والتي يلتزم الناقل بدفعها حالة قيام المسؤولية

المندوبون إستعمال العملة المحلية فعند إعداد مشروع اتفاقية وارسو عام 1929 تجنب لتغطيه التعويضات وقرروا بدل ذلك إختيار عملة ذهبية مقياسا لمسؤولية الناقل وذلك بهدف تجنب إنخفاض القيمة الذي يمكن أن يحدث في حالة تحديد المسؤولية إستنادا إلى عملة بلد معين، بالإضافة إلى وضع مبالغ ثابتة كحدود عليا للتعويض في منهي عن تقلبات النقد وانهييار العملات الوطنية المختلفة واحتمال هبوط قوتها الشرائية بين الوقت والآخر (1).

نو كمية ومعيار محدد من gold franc وكان المعيار الذي تم إختياره هو الفرنك الذهبي مليغرام من الذهب الخالص عيار 900 من الألف وسمي ذلك ب: 65.5الذهب أي وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية(2). poicare franc

وفي الفترة التي تم الاتفاق فيها على هذا المقياس كانت قيمة الفرنك الفرنسي تعادل قيمة لذا كان التحويل في فرنسا إلى العملة الوطنية عام 1929 gold francالفرنك الذهبي سهلا حيث كان بإمكان المحكمة حساب القيمة إلى الفرنك الفرنسي مباشرة خلافا للبلدان الأخر حيث يجب حسابها بالعملة الوطنية على أساس قيمة فرنك الذهب الفرنسي، وإذا تغيرت قيمة الفرنك الفرنسي يكون من واجب المحاكم الفرنسية وضع طريقة حساب بسيطة(3).

(1) ثروت أنيس الأسويطي: المرجع السابق، ص: 573.

- حسن كيرة: (المرجع السابق)، ص: 45.

(2) ضياء علي أحمد نعمان: (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع)، المرجع السابق، ص: 244.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 500.

غير أن عدم الرضا عن إنخفاض حدود التعويض بالنسبة للركاب أدى إلى زيادة حدود التعويض عام 1955 عند التوقيع على بروتوكول لاهاي 1955 حيث زادت تعويضات الركاب إلى الضعف من 125 ألف 250 ألف فرنك وتم الاستغناء عن الاستناد إلى الفرنك الفرنسي والاستعاضة عن الوحدة النقدية بالعملة، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر مبالغ التعويض المحددة في بروتوكول لاهاي أنها قليلة جدا فلم تصادق عليه.

وفي عام 1965 هددت الولايات المتحدة بالانسحاب من الاتفاقية إن لم تعلن شركات النقل استعدادها لرفع حدود التعويض بالنسبة للركاب إلى مبلغ 75 ألف دولار، ووجد ذلك إنعكاسه في إتفاق مونتريال 1966 التي كانت تطبق على الرحلات من وإلى الولايات المتحدة الأمريكية، ورغم إدخال التعديلات لم تتمكن حدود مبالغ التعويض مسيطرة التضخم المالي<sup>(1)</sup>.

جواتيمالا سيتي 1971 الذي يريد رفع حدود التعويض إلى 1.500.000 وجاء بروتوكول فرنك بوانكاريه إستنادا إلى السعر الرسمي للذهب في ذلك الحين (53 دولار أو قيمة ذهب) مما كان سيعادل 100 ألف دولار، غير أن البروتوكول لم ينفذ أبدا لعدم توقيعه من قبل العدد الكافي من الدول ولم يدخل حيز التنفيذ<sup>(2)</sup>.

والملاحظ أن إتفاقية وارسو 1929 لم تذكر التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التحويل، ومن جهة ثانية لم تحدد الأساس الذي يتعين إعماله عند هذا التحويل وفي هذا الشأن كان موقفا لكل من الفقه والقضاء، نوضح هذه المسائل فيما يلي:

**1 - تاريخ التحويل:** لقد أغفلت إتفاقية وارسو 1929 التاريخ الذي يعتد به عند تحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية، وقد حسم بروتوكول لاهاي الأمر بنصه على الأخذ بقاعدة تاريخ صدور الحكم.

---

- ويمكن مقابلة هذا الأمر عما ورد في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 في المادة (150) منه، أنه يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغراما ونصف 65.5 ملغ من الذهب على أساس تسعمانة من الألف (900) من الذهب الخالص، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة - مع الأخذ في الاعتبار أن الجزائر منظمة لإتفاقية وارسو 1929 بموجب هذا القانون، وغير منظمة لإتفاقية مونتريال 1999.

(1) راجع في ذلك: جلال وفاء محمد (تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين - دراسة في القضاء الأمريكي)، المرجع السابق، ص: 25 وما بعدها.

(2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 503.

وهناك من يرى أن تغيير قيمة العملات الوطنية بين فترة وقوع الضرر وتاريخ صدور الحكم يظل بسيطاً في حد ذاته بالرغم من إجراءات التقاضي التي قد تستمر عدة سنوات<sup>(1)</sup>.

وقد طبقت المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء هذه القاعدة حيث حكمت على المدعي عليها مبلغ Rami.cuir شركة الخطوط الملكية المغربية بأدائها للمدعية شركة راميكير 335520 فرنك فرنسيا بعد تحويله إلى الدرهم المغربي بسعر الفرنك عند تاريخ الحكم<sup>(2)</sup>.

**2 - أساس التحويل:** لم تحدد أيضا الاتفاقية الأساس الذي يتم به تحويل سعر الصرف أهو السعر الرسمي للذهب أم

سعره في الأسواق الحرة؟.

عند بداية العمل باتفاقية وارسو 1929 لم يثير تحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملات الوطنية أية صعوبات في التطبيقات لأن الذهب لم يكن له حينذاك إلا سعرا واحد هو السعر الرسمي الأمر في الذي أكسبه الثقة والثبات. إلا أن ذلك لم يدم طويلا وذلك في عام 1986 بدأت بوادر الأزمة النقدية العالمية في الظهور وبلغت هذه الأزمة ذروتها عام 1971 عندما أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية تخليها عما تعهدت به في مؤتمر "بريتون وودز" من شراء وبيع الذهب بالسعر الرسمي المعلن وذلك عام 1944<sup>(3)</sup>. (Bretton woods)

وأعلنت الدول الأعضاء في مجمع الذهب عن قصر شراء وبيع الذهب بالسعر الرسمي على البنوك المركزية فيما بين هذه الدول فقط، وهكذا ظهر للذهب سعر حر إلى جانب السعر الرسمي وأخذ الفارق بين السعرين يتسع وبسبب ذلك ظهر نظام جديد لسعر الصرف<sup>(4)</sup>.

ونتيجة لتقلب أسعار الذهب في الأسواق العالمية اختلف الفقه والقضاء حول الأساس الذي يتم إعماله لتحويل الفرنك البوانكاريه إلى العملات الوطنية.

(1) بنحماني سعيد: المرجع السابق، ص: 152.

(2) حكم المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء بتاريخ 22 أبريل 1992، أشارت إلى ذلك عائشة فضيل: المرجع السابق، ص: 153.

(3) يدين النظام النقدي الدولي الحالي بوجوده لاتفاقية Bretton woods عام 1944 والتي أنشأت كل من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، ولقد ربطت الاتفاقية المنشأة (لصندوق النقد الدولي بين النقود والذهب مؤكدة بذلك تبنيها لقاعدة الذهب في المجال النقدي الدولي فحرصت انطلاقا من ذلك على وضع مجموعة من الالتزامات على عاتق الدول الأعضاء في الصندوق ومن بين أهم هذه الالتزامات نظام التعادل، والمقصود به أن تلتزم كل دولة بتحديد القيمة الأساسية لوحدة النقد الوطنية بوزن معين من الذهب وهذه هي قاعدة الذهب أو الدولار الأمريكي طبقا لوزنه ودرجة نقائه.

- لمزيد من الإيضاح حول هذا الموضوع أنظر: محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 399 وما يليها.

(4) ضياء نعمان: "كيفية احتساب بالتعويض في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية"، مقال منشور في مجلة المحاكم المغربية، مجلس هيئة المحامين، الدار البيضاء، العدد: 109، أوت سنة 2007، ص: 73.

أ - **موقف الفقه:** لقد دافع بعض الفقه<sup>(1)</sup>، عن فكرة إتخاذ سعر الذهب الرسمي كأساس لتحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية لأنه يوفر الثبات والاستقرار مما يمكن الناقل الجوي من حساب المخاطر وإقامة مشروعة على أساس مستقر.

بينما دافع البعض الآخر من الفقه<sup>(2)</sup>، على أن يتم التحويل على أساس السعر الحر للذهب نظرا لما يترتب على ذلك من حصول المتضرر على تعويض يتناسب حقيقيا مع المتغيرات الاقتصادية ومستوى المعيشة نظرا لارتفاع سعر الذهب في السوق الحرة عن سعره الرسمي في معظم الدول.

ب - **موقف القضاء:** لقد انعكست الاختلافات الفقهية السابقة على مواقف القضاء فلم يتخذ هو الآخر موقفا موحدا بشأن تحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية، ويمكن تلخيص هذه الاختلافات في ثلاثة اتجاهات.

- إتجاه يقوم بتحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية على أساس السعر الرسمي للذهب، ولقد إتبعه قضاء لبعض الدول ومنهم: القضاء الفرنسي والأمريكي والمغربي والمصري<sup>(3)</sup>.

- واتجاه آخر ظهر في القضاء الفرنسي ممثلا بمحكمة إستئناف باريس والتي ترى بأن تحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملات الوطنية يجب أن يتم على أساس معادلته بالفرنك الفرنسي الحالي على اعتبار مساواة كل منهما للآخر من حيث القيمة، إلا أن محكمة النقض الفرنسية قد نقضت هذا الرأي فيما بعد<sup>(4)</sup>.

والواقع أنه لا يمكن التسليم بالرأي القائل بأن التحويل يجب أن يتم على أساس سعر الذهب في السوق الحرة لعدم ثبات قيمته في هذه السوق وكما هو معلوم أن أسعار الذهب في الأسواق الحرة تخضع لقوانين العرض والطلب تتحدد قيمته وفقا لتلك القوانين، وبالتالي ستختلف هذه القيمة من دولة لأخرى بل ومن سوق لآخر في إطار الدولة الواحدة، كما أنه لا يمكن التسليم بالرأي الذي يساوي الفرنك الفرنسي الحالي للفرنك البوانكاريه من حيث القيمة لأنه سيؤدي إلى إستبدال وحدة حساب ذات طابع وطني وهي الفرنك الورق بوحدة حساب ذات طابع محايد وهي الفرنك الذهب، إضافة إلى ذلك أن المساواة ستؤدي إلى إلغاء

(1) من أنصار هذا الاتجاه، فاروق أحمد زاهر (تحديد مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 155.

(2) من أنصار هذا الاتجاه: هاني دويدار (قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 427.

(3) للمزيد حول حيثيات ووقائع القضايا المعروضة على قضاء هذه الدول راجع:

ضياء نعمان: "كيفية حساب التعويض في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية": المرجع السابق، ص: 74 وما بعدها.

(4) المرجع نفسه، ص: 75.

معيار الفرنك بوانكاريه الذي إعتدته اتفاقية وارسو 1929 لتقدير قيمة التعويض وفي هذا تعديل صريح لأحكام الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

ومن جهتي ومن باب المنطق نرجح ما يدعو إلى أن التحويل يجب أن يكون على أساس سعر الذهب الرسمي في البنوك المركزية لما يحققه من ثبات واستقرار في المعاملات، بالإضافة إلى الهدف من إتفاقية وارسو وهو توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

### **ثانياً: إحتساب التعويض على أساس حقوق السحب الخاصة**

نتيجة للمشاكل المترتبة عن استخدام الفرنك بوانكاريه كوحدة نقدية لإحتساب التعويضات التي يلتزم بها الناقل الجوي قام صندوق النقد الدولي عام 1968 بإصدار وحدة نقدية جديدة على أساس وزن معين من الذهب تسمى حقوق السحب الخاصة.

والمقصود بحقوق السحب الخاصة وحدات قياس إبتدعها صندوق النقد الدولي وتم تقويمها آنذاك على أساس مجموعة عمولات 16 دولة من أعضاء الصندوق بشرط مساهمة كل منها بنسبة 1% على الأقل في التجارة العالمية، وقد ادخل الدولار الأمريكي في تحديد هذه الحقوق بنسبة 33% والجنيه الإسترليني بنسبة 2% والمارك الألماني بنسبة 12.5% والفرنك الفرنسي 3.5% والين الياباني بنسبة 7% والدولار الكندي بنسبة 6%، وبعض العملات الأخرى بنسب متفاوتة وكان ذلك إلى غاية سنة 1980، وبداية من سنة 1981 إكتفى صندوق النقد الدولي بتحديد حقوق السحب الخاصة عن أساس مجموعة العملات الوطنية الرئيسية الخمسة: الدولار الأمريكي - والين الياباني - والمارك الألماني - والجنيه الإسترليني - والفرنك الفرنسي<sup>(2)</sup>.

وفي عام 1975 قررت الأطراف المتعاقدة الكبرى الموافقة على بروتوكولات مونتريال 1975 الأربعة مع الاستغناء نهائياً عن نظام إتحاد الذهب كقاعدة لحساب التعويض، وقررت العمل بوحدة جديدة هي SDR - special Drawing Right - أي حقوق السحب الخاصة بدل ذلك، وهي وحدة لعملة يتم تحديدها من قبل صندوق النقد الدولي وكانت تعتمد على عملات الدول الخمسة: فرنسا- بريطانيا- اليابان- ألمانيا- الولايات المتحدة الأمريكية، وفي إطار بروتوكولات مونتريال الأربعة تم رفع حدود التعويض في نطاق الإتفاقية إلى 100 ألف وحدة SDR التي كانت تعادل آنذاك 100 ألف دولار تقريباً، ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 14-06-1998<sup>(3)</sup>.

(1) ضياء نعمان: "كيفية حساب التعويض في عقد النقل الجوي للبضائع بين الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية": المرجع السابق، ص: 75.

(2) مدحت صادق: النقود الدولية وعمليات الصرف الأجنبي، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع، بدون تاريخ ومكان للنشر، ص: 67 وما يليها.

(3) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 504.

وبهذا إختفى الفرنك بوانكاريه بصعوباته وأصبحت حقوق السحب الخاصة هي الأساس الذي يتخذ لاحتساب حدود المسؤولية، كما أكدت إتفاقية مونتريال 1999 في المادة(23) منها تشبثها بحقوق السحب الخاصة كوحدة حسابية للتعويضات التي يلتزم الناقل الجوي في الوفاء بها(1).

ولقد فرقت إتفاقية مونتريال 1999 في كيفية تحويل الوحدة الحسابية الواردة فيها وهي وحدة حقوق السحب الخاصة إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة بين مجموعتين من الدول، وذلك حسب نظامها النقدي(2).

- مجموعة الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي يتم تحويل مبالغ التعويض المحددة لمدلول وحدات حقوق السحب الخاصة إلى العملات الوطنية وفقا لقيمة تلك العملات بهذا المدلول يوم صدور الحكم.

- بالنسبة لمجموعة الدول غير الأعضاء في الصندوق فيمكن إحتساب قيمة العملة الوطنية لأي من هذه الدول ومقابلتها بوحدات حقوق السحب الخاصة بالطريقة التي تحددها هذه الدول (الفقرة (1) من المادة (23) من الإتفاقية).

وقد تم مراعاة أن هناك بعض الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي التي لا تسمح قوانينها بتطبيق الأحكام الخاصة بحقوق السحب الخاصة فأجازت لها أن تعلق عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق على أن حدود التعويض يتحدد بمبلغ مساو لما هو منصوص عليه في الإتفاقية الأصلية من مبالغ للتعويض.(الفقرة (2) من المادة (23) من إتفاقية مونتريال 1999).

ولما كانت الحدود القصوى لمسؤولية الناقل الجوي مقدرة بمبالغ مالية وإن هذه المبالغ المالية قد تكون عرضة لتناقص قيمتها الشرائية بمرور عامل الوقت أو الزمن مع الأخذ في الاعتبار عامل التضخم بدلا من أن يتم تعديل هذه القيم باتفاقيات دولية جديدة، وهو أمر

---

(1) المادة (23) فقرة (1) من إتفاقية مونتريال 1999 تنص على أنه:"إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الإتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية عند التقاضي وفقا لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملته السارية يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة".

(2) هشام فضلي: المرجع السابق، ص: 87.

يستغرق وقتا وجهدا (كما هو معمول به في نظام وارسو)، فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد وضعت آلية جديدة يتم بمقتضاها مراجعة حدود المسؤولية مرة في خمس سنوات<sup>(1)</sup>.

ويمكن القول أن لهذا النظام أهمية كبيرة من حيث مراجعة حدود المسؤولية بإجراءات بسيطة وميسرة دون عقد اتفاقية دولية جديدة، ولعل هذا المنحى في الاتفاقية أمر محمود ومطلوب تحقيقا لمصلحة صناعة النقل الجوي.

### **المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل الجوي**

لقد أجازت كل من إتفاقتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 للمتضرر أن يرفع دعوى المسؤولية أمام القضاء للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقته نتيجة عدم تنفيذ الناقل الجوي للإلتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، فوضعت الاتفاقيتين أحكاما خاصة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل تراعي فيما مصلحة المضرور من ناحية ولا تهمل مصلحة الناقل من ناحية أخرى.

وتدور أحكام دعوى المسؤولية حول الاختصاص القضائي بنظر الدعوى وأطرافها والدفع بعدم قبولها وأخيرا سقوط الحق في رفعها، يتم التفصيل فيها وفق مطلبين يعرض في الأول الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية وفي الثاني يتم التعرض تفصيلا لأطراف دعوى المسؤولية وإنقضائها.

### **المطلب الأول: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية.**

يقصد بإصطلاح الاختصاص بصفه عامة ولاية القضاء وهو سلطة الحكم بمقتضى القانون في خصومة معينة، ويقابل الإختصاص عدم الاختصاص وهو فقدان هذه السلطة، وإختصاص محكمة ما هو نصيبها من المنازعات التي يجوز لها الفصل فيها<sup>(2)</sup>، والاختصاص إما أن يكون قانونيا أي نص عليه القانون وإما إتفاقيا ونقصد به التحكيم.

ويقصد بالاختصاص القضائي بيان القواعد التي تحدد ولاية محاكم الدولة في المنازعات التي تتضمن عنصرا أجنبيا إزاء غيرها من محاكم الدول الأخرى في المنازعات الناشئة عن عقود التجارة الدولية<sup>(3)</sup>.

---

(1) لقد سبق لنا حديث عن مراجعة حدود المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999 عند الحديث عن ضمانات المضرورين عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي، وذلك في الفصل الأول من هذا الباب.

(2) محمد المنجي: دعوى التعويض، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية 1999، ص: 145.

(3) ماهر محمد حامد: المرجع السابق، ص: 116.

ولقد مر الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي بتطور هام من حيث عدد المحاكم التي يحق للمدعى رفع دعوى المسؤولية أمامها وذلك منذ إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكولاتها المعدلة حتى إتفاقية مونتريال 1999، وهو ما أحاول بحثه في الفرعين المواليين.

### **الفرع الأول: الإختصاص القضائي في إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها**

يستوجب إقامة دعوى المسؤولية بالضرورة تحديد المحكمة المختصة في نظر دعوى النزاع وقد منحت إتفاقية وارسو 1929 للمدعي رعاية خاصة في هذا الشأن بحيث يكون رفع الدعوى في إحدى الدول المتعاقدة وذلك لكي تضمن تقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بأحكامها<sup>(1)</sup>.

وفي ذلك قضت المادة (28) فقرة (1) من إتفاقية وارسو 1929 بأن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي يجب رفعها في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وحددت هذه المادة المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية بطريقة يظهر منها أن هذه الإتفاقية قد توخت التوسع على الضحايا من المسافرين وورثتهم وأصحاب البضائع حيث قررت أن للمدعي المضرور الخيار بين واحدة من أربعة محاكم وهي:

- 1 - محكمة موطن الناقل.
- 2 - محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل.
- 3 - محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.
- 4 - محكمة جهة الوصول.

ويلاحظ أولاً، بالنسبة لمحكمة موطن الناقل أن الدول تختلف فيما بينها في تحديد مفهوم المواطن، فمواطن الشخص الطبيعي هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة، وتكتفي القوانين الانجلوسكسونية بنية الشخص الطبيعي في العودة للإقامة في مكان معين حتى يعد موطناً له.

---

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 319.

وثانيا إذا كان الناقل شخصا معنويا وهو الغالب في الأمر فإن موطن هذا الشخص يعد المكان الذي تأسست فيه الشخصية القانونية لمؤسسة النقل وليس المكان الذي يمارس فيه بعض نشاطه<sup>(1)</sup>، وعليه تتحدد المحكمة بالنسبة للمركز الرئيسي لنشاط الناقل.

وثالثا تجيز الاتفاقية أن يرفع المدعى دعواه أمام المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة الناقل التي تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي، والمقصود بمحكمة ذلك المكان المحكمة التي يقعون ضمن اختصاصها أحد الفروع الرئيسية لمؤسسة النقل الجوي التي قامت بتسليم وثيقة الشحن الجوي المتعلقة بالبضائع المراد نقلها إلى المرسل إليه، ويمكن تصور ذلك عندما يتم نقل البضائع عن طريق فرع رئيسي يتبع شركة أو مؤسسة للنقل الجوي موجود في مكان آخر غير المركز الرئيسي.

ومثاله ما صرح القضاء المغربي باختصاصه لوجود مؤسسة تابعة لشركة نقل أجنبية تولت عنها إبرام العقد بالمغرب وكانت هذه القضية تتعلق بنقل الأشخاص<sup>(2)</sup>.

وكذلك حكم المحكمة الإقليمية الأمريكية العليا في نيويورك ضد شركة الطيران الفيدرالية بتاريخ 18 أبريل 2001 حيث رفعت قضية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار ضد شركة النقل الجوي بتهمة التسبب في وفاة موظفين تابعين للأمم المتحدة أثناء رحلة دولية، وبعد طلب الشركة برفض القضية جملة وتفصيلا ورأت المحكمة الاتحادية بأن المحكمة ليس من اختصاصها النظر في القضية في إطار أحكام إتفاقية وارسو 1929 ورفضت النظر في الدعوى لعدم الاختصاص لعدم توفر شروط المادة (28) من الإتفاقية<sup>(3)</sup>.

ويمكن أخيرا للمدعى رفع دعواه أمام محكمة جهة وصول الطائرة، والمقصود بمحكمة الوصول محكمة المكان المقرر وصول الطائرة إليه أو كان محددًا وصولها إليه، وهذه الجهة قد تختلف في حالة نقل البضائع عن جهة تسليم البضائع وهنا لا يؤخذ إلا بمعيار جهة الوصول.

(1) وفي هذا الصدد نشير إلى أن القضاء الإنجليزي صرح بعدم الاختصاص في قضية تتلخص وقائعها أن النقل فيها يتم من أمستردام إلى القاهرة شركة k.L.M ومن القاهرة إلى جيبوتي شركة Aden Air ways أحد فروع شركة B.O.A بعلة أن البضاعة فقدت على خطوط شركة Aden Air ways ومركزها يوجد في عدن ومكان الوصول جيبوتي، فكان يجب رفع الدعوى أمام إحدى هاتين الجهتين، أنظر في ذلك: ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص: 760.

(2) قرار المجلس الأعلى بالرباط بتاريخ 28 نوفمبر 1984، ملف مدني رقم 76/270، القرار منشور في مجلة المحاكم المغربية، العدد 43، ماي 1986، ص: 41 وما يليها.

(3) لأكثر تفاصيل حول حيثيات القضية أعلاه، أنظر: أحمد بن إبراهيم الشيخ المرجع السابق، ص: 629 وما بعدها.

وعلى ذلك إذا تطوع الناقل بتوصيل البضاعة إلى محل إقامة المرسل إليه كانت المحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة لا مكان تسليم البضاعة<sup>(1)</sup>.

ولقد ثار خلاف فقهي حول ما إذا كان نص الفقرة الأولى من المادة (28) من إتفاقية وارسو يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دوليا في نظر دعوى المسؤولية دون أن يخوض في تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى أو إذا كان النص على العكس يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا.

إن الأخذ بالرأي الأول يفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها بنظر الدعوى دوليا لتحديد المحكمة المختصة نوعيا ومحليا، أما الأخذ بالرأي الثاني فمؤداه تحديد إتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي، والأخذ بالرأي الثاني هو الصائب لأن نص الإتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، بالإضافة إلى ضرورة تفسير نصوص الإتفاقية على نحو يؤدي إلى أكبر قدر من توحيد أحكامها فلا يجب أن يترك مجال لأعمال القوانين الداخلية على اختلافها وتباينها كلما أمكن ذلك<sup>(2)</sup>.

وعلى هذا الأساس فإن الاختصاص النوعي لدعوى مسؤولية الناقل الجوي في بعض الدول يكون للمحاكم التجارية على إعتبار أن عقد النقل الجوي هو من قبيل العقود التجارية، ومن بينها المغرب واليمن (المادة (5) من القانون رقم 95-53 المحدث للمحاكم التجارية بالمغرب<sup>(3)</sup>).

أما في الجزائر فقد نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 08-09 في المادة (32) منه على اختصاص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية والنقل الجوي<sup>(4)</sup>، غير أنه يمكن الاستدلال في هذا الشأن بالقرار الصادر عن المحكمة العليا بالجزائر حول مسؤولية الناقل الجوي والذي كان صادرا عن الغرفة المدنية بتاريخ 18 - 12 - 2007 رقم الملف 392346 في قضية شركة سوريا للطيران ضد مسافر جزائري<sup>(5)</sup>.

(1) عائشة فضيل: المرجع السابق، ص: 133.

(2) ضياء علي أحمد نعمان: المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، المرجع السابق، ص: 416.

(3) المرجع نفسه، ص: 417.

(4) المادة (32) من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري رقم 08 - 09 تحت عنوان الإختصاص النوعي للمحاكم،

الجريدة الرسمية رقم 21 مؤرخة في: 2008-04-23.

(5) مجلة المحكمة العليا بالجزائر: المرجع السابق، ص: 117.

ولقد ثار تساؤل آخر فيما يتعلق بالنقل المتتابع، حول مدى اعتباره عملية واحدة ومن ثم تكون هناك جهة وصول واحدة أو عدة عمليات متتالية تتعدد بها جهات الوصول وبالتالي تزداد بها فرص الاختيار المعطى للمدعى عند رفع دعواه.

ذهبت المحاكم الفرنسية إلى تعدد مراحل النقل وبالتالي تعدد محاكم جهة الوصول، أما المحاكم الأمريكية فتتبنى وحدة عملية النقل ومن ثم أحادية الاختصاص المعقود لجهة الوصول<sup>(1)</sup>.

وللإختيار الذي يكون للمدعى في هذا الشأن أي إختيار المحكمة التي ستفصل في النزاع أهمية كبرى ذلك أن قانون المحكمة المختارة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى (المادة (28) فقرة (2) من الاتفاقية) وهو الذي يحدد قواعد إحتساب مدة السقوط (المادة (29) فقرة (2) من الاتفاقية) وهو أيضا الذي يبين أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف (المادة (21) من الاتفاقية).

ويشترط في المحاكم التي نصت عليها المادة (28) سאלفة الذكر لكي ينعقد لها الاختصاص أن تكون واقعة في إقليم دولة طرف سام متعاقد في الاتفاقية لكي تنقيد بنصوص الاتفاقية ويسري على إجراءات التقاضي قانون المحكمة المطروح عليها النزاع (المادة (28) فقرة (2))، وما هذا إلا تطبيقا للقواعد العامة في الإسناد السائد في القانون الدولي الخاص فيما يتعلق بإجراءات التقاضي<sup>(2)</sup>.

هذا، ولم يعدل بروتوكول لاهاي 1955 من قواعد الاختصاص الواردة في المادة 28 من إتفاقية وارسو، ويلاحظ أن الدعوى التي ترفع طبقا للمادة (8) من إتفاقية جوادا لاخارا على الناقل المتعاقد تكون أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في المادة (28) من إتفاقية وارسو 1929، أما بالنسبة للناقل الفعلي فإن المحكمة المختصة هي التي يقع في دائرتها موطنه أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

وقد هدفت الاتفاقية من وراء، المادة (28) إلى حماية الركاب ومرسلي البضائع بأن سهلت لهم سبل مقاضاة شركات النقل، لذا يرى البعض أن تعدد المحاكم المختصة وفقا للاتفاقية كان القصد منه إتاحة الفرصة أمام المضرورين لاختيار المحكمة الأكثر حماية لمصالحهم<sup>(3)</sup>.

(1) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 318.

(2) عدلي أمير خالد (أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 129.

(3) هشام فضلي: المرجع السابق، ص: 97.

كما وأن الدعوى التي يرفعها الناقل نفسه ضد المرسل عن الضرر الذي ألحقه به المرسل بسبب بيانات خاطئة مثلا أملاها في خطاب نقل البضاعة لا تسري عليه أحكام المادة (28) السالفة الذكر، إذ أن هذه المادة لا تحكم سوى الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن تلف البضاعة أو هلاكها وحوادث الركاب والتأخير في تنفيذ النقل<sup>(1)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن قواعد الاختصاص هذه تتعلق بالنظام العام (المادة (33) من الاتفاقية)، فلا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها بالنسبة لمكان المحكمة أو نوعها، والقضاء مستقر في أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية المدنية للمطالبة بالتعويض أمام المحاكم الجزائية ولو كان الأمر يتعلق بخطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه ويرقى إلى حد الجريمة، وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في الكثير من أحكامها<sup>(2)</sup>.

ويستتبع كونها من النظام العام أنه يجب تفسير نص المادة (28) فقرة (1) تفسيراً ضيقاً فيبطل حتى الشرط الذي يرمي إلى قصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم التي عينتها تلك المادة، أي أن حكم المادة (28) أمر لا يجوز لأطراف الاتفاقية على ما يخالفها.

وتطبيقاً لذلك ما وقع في قضية حادث طائرة في هافانا بتاريخ 1989/09/03 أودت إلى مقتل (100) راكب، وكان جميع الركاب قد اشتروا تذاكر ذهاب وإياب من ميلانو إلى إترضت cobana هافانا، وقد أقيمت الدعوى أولاً أمام محكمة ميلانو لكن شركة كوبانا اتفاقية وارسو 1929 موضحة أن النظر في القضية ليس فوراً إسناداً إلى المادة (28) من Malbinza من إختصاص المحكمة لأن الوصول المفترض كان مطار "ميلانو مالبينزا" القريبة التي Busto وبالتالي تكون محكمة بوستو Lynati وليس مطار "ميلانو ليناتي" يتواجد في إقليمها مطار ميلانو مالبينزا هي التي يحق لها النظر في القضية، وأحيلت القضية على المحكمة العليا لتحديد مكان التقاضي<sup>(3)</sup>.

وقد صرحت بذلك المادة (32) من الاتفاقية حيث نصت على أنه: "تكون جميع شروط عقد النقل باطلة وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر التي بمقتضاها يخالف الأطراف المتعاقدون قواعد هذه الاتفاقية سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص، ومع ذلك يجوز عند نقل البضائع الالتجاء إلى شروط التحكيم

(1) عدلي أمير خالد (أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 129.

- كذلك أنظر في ذلك: Barthémy Mercadal: op. cit; p. 237.

(2) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 239.

(3) لأكثر تفاصيل حول حيثيات القضية راجع في ذلك، أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 634 وما بعدها،

هامش رقم (2).

في حدود هذه الاتفاقية وذلك في حالة ما إذا كان التحكيم سيجري في جهة اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة (28) فقرة (1)"

وأخيرا يمكن القول أن الحكمة في بطلان تلك الشروط يمكن إرجاعها إلى أن قواعد الاختصاص الموسعة فيها حماية للركاب وأصحاب البضاعة، ولهذا حرصت النظم القانونية على إقرارها لهم ومنعت الاتفاق على ما يخالفها سيما وقت إبرام عقد النقل الجوي حيث يكون الراكب أو مرسل البضاعة في مركز الطرف الضعيف ويخشى أن يفرض عليه الناقل شروط مخالفة فيها إجحافا بحقه، أما بعد وقوع الضرر فالأمر متروك للمضور إن أراد التمسك بهذه القواعد وإن رأى غير ذلك عدل فيها خاصة إن الأمر قد وضح له ولم يعد ضعيفا ويستحق أن يقدر مصلحته<sup>(1)</sup>.

### **الفرع الثاني: الاختصاص القضائي في إتفاقية مونتريال 1999**

تنص المادة (33) فقرة (1) من إتفاقية مونتريال على أن: "تقام دعوى التعويض وفقا لإختيار المدعي في إقليم إحدى الدول الأطراف إما أمام محكمة إقامة الناقل أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي أم أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد".

وتتفق هذه الأحكام مع ما جاء في إتفاقية وارسو 1929 من قواعد للاختصاص القضائي سواء من حيث وجوب رفع الدعوى في إقليم أحد الدول الأطراف في الاتفاقية أو من حيث الإختيارات المتاحة للمدعى في تحديد المحكمة التي يلجأ إليها بدعواه.

بيد أن الفقرة الثانية من المادة (33) قد منحت المدعى إختيارا آخر باللجوء إلى محكمة محل إقامته الرئيسي والدائم في وقت وقوع الحادث والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا، فجرت لذلك عباراتها على النحو التالي: "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للركاب من وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا، إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري".

(1) عمر فؤاد عمر محمود مختار بربري: المرجع السابق، ص: 199.

ويتشابه النص السابق مع ما ورد في إتفاقية جواتيمالا سيتي 1971 من إضافة اختصاص قضائي خامس لمحكمة موطن المدعى<sup>(1)</sup>.

بيد أنه يوجد العديد من الاختلافات حول مسألة الاختصاص القضائي الخامس سواء بين الإتفاقيتين أو حتى بين الدول أثناء وضع مسودة إتفاقية مونتريال 1999، لذلك يجب توضيح هذه المسائل قبل التطرق إلى شروط ومدى تعلق هذه القواعد أي قواعد الاختصاص القضائي بالنظام العام، بالإضافة إلى جواز التحكيم في منازعات عقد النقل الجوي للبضائع في إحدى أماكن التقاضي الخمسة وفق إتفاقية مونتريال 1999، ونعرض هذه المسائل تفصيلا على النحو التالي:

### **أولاً: الاختصاص القضائي في الأعمال التحضيرية لإتفاقية مونتريال 1999 وتقرير الاختصاص القضائي الخامس**

نشأ خلافا كبيرا في المؤتمر الخاص بإعداد إتفاقية مونتريال 1999 بشأن الاختصاص الإضافي الخامس ألا وهو محل إقامة الراكب<sup>(2)</sup>.

لقد حاولت الولايات المتحدة الأمريكية التغلب على تعطيل الاختصاص القضائي الخامس الذي نص عليه بروتوكول جواتيمالا الذي لم يدخل حيز النفاذ وذلك بمحاولة إقناع شركات الطيران العالمية بإدراج هذا الاختصاص في عقود النقل التي تبرمها مع المسافرين الأمريكيين، بيد أن معظم شركات الطيران العالمية غير الأمريكية رفضت هذا الأمر خوفا من الإضرار بمصالحها نتيجة رفع دعوى المسؤولية في دول كثيرة ومتناثرة يتبعها المسافرين، فضلا عن إلزامها بدفع تعويضات كبيرة في بعض هذه الدول كالولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا، ولهذا أثير الأمر ثانية عند وضع إتفاقية مونتريال 1999<sup>(3)</sup>.

وأثناء وضع مسودة الإتفاقية انقسمت الدول إلى ثلاثة اتجاهات، الأول يؤيد فكرة الاختصاص القضائي الخامس وتنزعه الولايات المتحدة الأمريكية والثاني يعارض الفكرة وتنزعه فرنسا ومعها بعض الدول الأوروبية فضلا عن الدول العربية<sup>(4)</sup>، والثالث يسعى إلى الوصول إلى حل مناسب لهذه المسألة وتنزعه المملكة المتحدة والدول الإفريقية.

(1) المادة (12) من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، وننوه أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ.

(2) راجع بشأن الاختصاص القضائي الخامس في إتفاقية مونتريال 1999

Gates Sean: La convention de Montréal 1999, Revue Française de droit Aérien, anné 1999; p. 442.

(3) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 218.

(4) هناك توصية الهيئة العربية رقم 7 بشأن تحديث نظام وارسو المنبثق عن قرار مجلس وزراء النقل العرب رقم 191 الصادر في دورته (14) بتاريخ 1998/11/12 بشأن إتخاذ موقف عربي موحد إزاء تحديث معاهدة وارسو، حيث كانت

وحجة الفريق الأول أنه يرى ضرورة إضافة اختصاص محكمة موطن الراكب، فهو المكان الذي يوجد فيه معظم المضرورين وتطبق فيه المحاكم قوانين المسؤولية المدنية التي يتوقعها هؤلاء، وهو مبدأ تبنته إتفاقية جواتيمالا سيتي 1971 وليس أمرا جديدا على إتفاقيات النقل الجوي، أما الاتجاه الثاني فيذهب إلى أن هذا الاختصاص الإضافي سيؤدي إلى ارتفاع قيمة أقساط التأمين الملقاة على عاتق شركات الطيران نظرا لزيادة قيمة التعويضات المقضى بها إذ سيلجأ المضرورون إلى التقاضي أمام المحاكم التي تحكم بقيمة تعويضات أعلى من غيرها خاصة إذا رفع المطالبين دعواهم أمام المحاكم الأمريكية باعتبارها محاكم تسعى لتعويض الضحايا بشكل كبير، وهو أمر من شأنه أن يفضي إلى تعثر وإفلاس شركات الطيران الصغيرة والمتوسطة الحجم لاسيما تلك التي تنتمي إلى الدول النامية<sup>(1)</sup>.

وانتصر الاتجاه الأول والذي يعطي اختصاص قضائيا لمحكمة محل إقامة الراكب بعد أن هددت الولايات المتحدة بعدم التوقيع على الإتفاقية وقررت بأنها لن تقبل بأي إتفاقية تخلو من هذا الشرط أو تضع حدودا للمسؤولية<sup>(2)</sup>.

وعلى ذلك يمكن اعتبار ما يسمى بالاختصاص القضائي الخامس من أهم التعديلات الجديدة في إتفاقية مونتريال 1999 الذي أضيف إلى أماكن التقاضي الأربعة الواردة في المادة (28) من إتفاقية وارسو 1929، وأصبحت المادة (33) فقرة (1) من إتفاقية مونتريال 1999 تشمل أماكن التقاضي الأربعة لإتفاقية وارسو مع إضافة "مكان التقاضي الخامس" إلى المادة (33) من إتفاقية مونتريال، وقد تمت الاستعاضة عن الصيغة البسيطة حول مكان التقاضي المنصوص عنها في بروتوكول جواتيمالا سيتي بصيغة أخرى في إتفاقية مونتريال.

وهذه الصيغة تمثلت في "محل الإقامة الرئيسي والدائم" والمقصود به كما تم الإتفاق عند إعداد مشروع إتفاقية مونتريال على أنه مكان السكن الواحد والثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولا تعد جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد<sup>(3)</sup>.

---

التوصية أنه لا تفاوض بشأن الاختصاص الخامس أي رفض مطلق له، راجع محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 183.

(1) هشام فضلي: المرجع السابق، ص: 101.

(2) راجع موقف الولايات المتحدة حول هذه المسألة:

Michel Mild: the warsaw system of liability in international carriage By air, history and new Montreal convention of 28 May 1999, institute of Air and space law –magill university, Montreal Canada 1999, p. 357.

(3) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 194.

وتطبيقاً لنص المادة (33) من إتفاقية مونتريال 1999 فإن الاختصاص الخامس أو الولاية القضائية الخامسة ليست متاحة في جميع الدعاوى التي ترفع من الراكب أو الشاحن كما هو الحال في الخيارات الأربعة الممنوحة للمدعى بموجب نص الفقرة الأولى من المادة (33) من إتفاقية مونتريال 1999، وذلك بخلاف ما كان منصوصاً عليه في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 (المادة 12 منه) والتي جعلت الاختصاص يسري كذلك على دعاوى تأخير الراكب أو هلاك أمتعته أو ضياعها أو تلفها أو التأخير في وصولها، وكذلك في الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضاعة.

وخلاصة القول فإنه في حالة وفاة الراكب أو إصابته يمكن للمدعي أن يرفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (33) وهي محكمة مكان محل إقامة الناقل، أي محكمة المكان المسجلة فيه شركة الطيران أو محكمة المكان الذي يوجد فيه مقر عمل الناقل الرئيسي أو محكمة المكان الذي إشتري فيه الراكب تذكرته أو محكمة المقصد النهائي للراكب، كما يستطيع أن يرفع الدعوى أمام محكمة مكان إقامته الرئيسي والدائم.

### ثانياً: شروط أعمال الإختصاص القضائي الخامس

وضعت إتفاقية مونتريال 1999 في المادة (33) فقرة (2) أربعة شروط ينبغي توافرها حتى يتمكن المدعى من عقد الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية للمحكمة الخامسة التي أضافتها الإتفاقية إلى خياراته، وهذه الشروط هي:

**1 -** أن يكون موضوع الدعوى المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته، فلا ينعقد الاختصاص لهذه المحكمة بتعويض الأضرار الأخرى الناجمة عن نقل البضائع أو الأمتعة أو التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة.

لذا فإن مكان التقاضي الخامس في المادة (33) فقرة (1) من إتفاقية مونتريال 1999 لا يشمل مطالب التعويض عما يصيب الأمتعة من أضرار<sup>(1)</sup>.

**2 -** أن يكون للراكب وقت وقوع الحادث محل إقامة رئيسي ودائم في الدولة التي يراد عقد هذا الاختصاص لمحاكمها.

وهذا بغض النظر عن جنسية المدعي، وكون الركاب الذين يستفيدون من نظام مكان التقاضي الخامس هم ركاب كثيري التنقل فإن ذلك تترتب عنه صعوبات في تحديد مكان

إقامته عندما يملك الراكب منزلين في بلدين مختلفين أو عندما يملك منزلا واحدا في وطنه ثم يتم انتدابه لفترة إلى بلد آخر في انتظار عودته إلى منزله الأصلي في الوطن.

**3 -** يجب أن يكون مكان التقاضي الخامس في دولة متعاقدة، حيث يشترط أن يكون المكان الرئيسي أو الدائم لإقامة المدعي في دولة متعاقدة.

أما الآن بعد أن أصبحت إتفاقية مونتريال 1999 سارية المفعول وانضمت معظم الدول لتلك الاتفاقية فإن رفع دعوى ضد الناقل الجوي في مكان التقاضي الخامس أصبح ممكنا.

**4 -** ضرورة مباشرة شركة النقل الجوي العمل في مكان التقاضي، أي أن يقوم الناقل بتشغيل خطوط للنقل الجوي للركاب من وإلى الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للمسافر، سواء:

- تملك شركة النقل المدعى عليها خطوط جوية لنقل الركاب بطائراتها الخاصة أو بطائرات شركة نقل ثانية تقيم معها علاقة تجارية.

- يملك المدعى عليه الناقل مكتبا تجاريا للنقل الجوي للركاب في عقار يملكه أو استأجره أو أن يكون تابعا لشركة نقل أخرى متعاقدة معها تجاريا.

وعليه يهدف الاتفاق التجاري الوارد في الاتفاقية إلى الإتفاق المعقود بين الناقلين بهدف تقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة للنقل الجوي للركاب إلى شمول كافة صور التعاون بين شركات الطيران التي تكشف عنها التطورات السريعة في صناعة الطيران ودخولها عصر العولمة.

ومنه يمكن القول أن "موقع الإنترنت" بمثابة مكان يقوم منه الناقل بإدارة مكتب نقل الركاب جوا في حالة بيعه التذاكر عبر الإنترنت أو عن طريق الهاتف، وليس من المستبعد أن تسعى المادة (33) فقرة (2) من إتفاقية مونتريال 1999 لمعرفة المكان الجغرافي الذي يوجد فيه موقع الإنترنت الذي يتم فيه بيع التذاكر أو تقدم فيه خدمات أخرى خاصة بالنقل الجوي<sup>(1)</sup>.

، والمقصود به ذلك الإتفاق المعقود code sharing وهناك ما يعرف بالمشاركة في الرمز بين ناقل وناقل آخر ولا يستطيع الأخير أن يشغل هو طائراته من نقطة إلى أخرى لاعتبارات إقتصادية وتسويقية بحتة، بموجب هذا الاتفاق يسمح الناقل الأول للثاني أن يستخدم رقم رحلته على طائرته، أو ذلك الاتفاق الذي بموجبه يشترك الناقل الأول والثاني

(1) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 647.

في رقم رحلة واحدة، ومثاله أن الراكب يمكن أن يقوم بشراء تذكرة مثلا من شركة طيران لرحلة من نيويورك إلى جنيف على متن الطيران السويسري مثلا، وهنا إذا وقع حادث لتلك الرحلة (كما حصل للطائرة السويسرية بتاريخ 2 سبتمبر 1998 التي كانت متوجهة من نيويورك إلى جنيف)، التساؤل المطروح أي من الناقلين المسؤول؟ هذا الموضوع لم يتم التطرق له من قبل المحاكم على الرغم ما نصت عليه المادة (36) من اتفاقية مونتريال<sup>(1)</sup>.

وأخيرا يمكن القول أنه سيظل النقد الأساسي للاختصاص القضائي الخامس متمثلا في أنه فكرة أمريكية كان هدفها الوحيد حماية مصالح رعايا الولايات المتحدة الأمريكية والمقيمين فيها حتى تمكنهم من رفع دعاوى التعويض في الولايات المتحدة لارتفاع حجم التعويضات فيها عن باقي دول العالم<sup>(2)</sup>، وهو الأمر الذي يخلق متاعب جمة أمام شركات النقل الجوي الأجنبية، فضلا عن أن هذا الأمر يؤدي إلى الإخلال بالمساواة بين الناقلين الجويين والركاب والعودة إلى زمن البروتوكولات غير النافذة في ظل إتفاقية مونتريال 1999 التي جاءت للتغلب على هذه المشاكل وإعادة السلام إلى النقل الجوي الدولي.

ويمكنني القول أنه يجب التخفيف من حدة الخلاف بين الاتجاه المؤيد للاختصاص القضائي والاتجاه المعارض لهذا الاختصاص، لأن هذا الاختصاص لن يتم اللجوء إليه في كل دعاوى المسؤولية عن كل الأضرار الناجمة عن النقل الجوي الدولي بل عن بعضها فقط وفق شروط محددة، الأمر الذي يبقي باب الاختصاصات الأخرى مفتوحا.

ومن جهة أخرى لا يمكن رفض إضافة الإختصاص الخامس لأنه في صالح الراكب بصفته الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي حيث إن هذا الاختصاص القضائي الخامس الذي ينعقد في محل الإقامة الدائم للراكب سيوفر عليه الوقت والجهد والنفقات في دولته الأم في ظل قانونه الوطني الذي يألفه ويعتاده ومن ثم يشعره بالحماية والعدالة.

### **ثالثا: تعلق قواعد الاختصاص بالنظام العام**

تتعلق قواعد الاختصاص بالنظام فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها وتبطل كل الشروط الخاصة التي يخالف بها الأطراف قواعد الاختصاص إذا كانت سابقة على وقوع

(1) المشاركة في code sharing، لتفاصيل أكثر راجع:

- محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 196 وما بعدها.

- أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 650 وما بعدها.

- وفي ذلك تنص المادة (46) من اتفاقية مونتريال: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة (35) وهي متعلقة بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، حسب إختيار المدعي في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة (33) أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".

(2) ولعل هذا الوضع يرجع على كون الولايات المتحدة الأمريكية تملك نحو 40% من حركة الملاحة الجوية في العالم.

الضرر، أما الاتفاقات اللاحقة على وقوع الضرر فلا يمتد إليها البطلان هذا ما نصت عليه المادة (49) من إتفاقية مونتريال بقولها "تكون باطلة ولا غية كل أحكام في عقد النقل وكل إتفاقيات خاصة سابقة على وقوع الضرر يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية سواء كان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص".

#### رابعاً: التحكيم في النقل الجوي الدولي للبضائع

يعرف بعض الفقه التحكيم بأنه: "نظام لتسوية المنازعات طريق أفراد عاديين يختارهم الخصوم إما مباشرة أو عن طريق وسيلة أخرى يرتضونها أو أنه: "الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة"<sup>(1)</sup>.

وإذا كان التحكيم سمة من السمات التي تطبع العصر الحاضر لأهميته المتزايدة في العلاقات التجارية بصفة عامة، فإنه في العلاقات التجارية الدولية بصفة خاصة من أهم الوسائل المجدية والفعالة التي تساهم في تنشيط وتشجيع التجارة الخارجية وإستقرارها، فلا يكاد يخلو عقد من عقود التجارة الدولية من التنصيص على أن كافة المنازعات الناشئة عن العقد أو تنفيذه تفصل عن طريق التحكيم والنادر منها الذي لا يحتوي على شرط التحكيم<sup>(2)</sup>.

ولعل السبب في ذلك هو أن التحكيم يحقق للنزاع سرية وخصوصيته كما أن من مزيه سرعة البت في المنازعة والاقتصاد في النفقات، والنهائية في حكمه.

وفي هذا السياق نشير إلى أن إتفاقية وارسو 1929 أجازت التحكيم في نقل البضائع ولكن بشرط أن يتم ذلك في مكان من أماكن الاختصاص التي حددتها المادة (28) منها، والغرض من ذلك وهو أن يطبق المحكمين أحكام الإتفاقية، ونصت المادة (32) في ذلك: "...ومع ذلك يجوز في عقد نقل البضائع الإلتجاء إلى شروط التحكيم في حدود هذه الإتفاقية وذلك في حالة ما إذا كان التحكيم سيجري في جهات إختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة (28) فقرة أولى".

وتجدر الإشارة أن الاتفاقية أجازت التحكيم بخصوص نقل البضائع دون نقل الركاب.

(1) أحمد أبو الوفاء: التحكيم الاختياري والإجباري، منشأة المعارف بالإسكندرية: الطبعة الثالثة دون سنة نشر، ص: 15.

(2) إن الإلتجاء إلى التحكيم يتم بمقتضى اتفاق مكتوب يأخذ إحدى الصورتين:

- الأولى: شروط التحكيم الذي يعد بمثابة اتفاق في العقد الأصلي إلى الإلتجاء إلى التحكيم السابق على وقوع النزاع

- الثانية: وهي مشاركة التحكيم، وهي تسوية المنازعات التي تنشأ بالفعل عن العقد بعد ذلك.

أنظر: محمود محمد ياقوت: حرية المتعاقدين في إختيار قانون العقد الدولي بين النظرية والتطبيق، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص: 343، وما يليها.

وعلى الرغم من أن الاتفاقية تجيز اللجوء إلى التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع إلا أنها أغفلت تنظيم مسألة التحكيم، ولا شك أن هذا الإغفال سوف يضر بمصلحة المتضرر ويخدم الناقل الجوي وهو الطرف القوي في عقد النقل، إذ قد يلجأ هذا الناقل إلى فرض شروط معينة عند اللجوء إلى التحكيم لتسوية المنازعات(1).

لهذا، فقد تداركت إتفاقية مونتريال 1999 هذا النقص ووضعت قواعد معينة يتقيد بها الأطراف عندما يفضلون سلوك طريق التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي(2).

وعليه فإنه المادة (34) من إتفاقية مونتريال 1999 تحت عنوان التحكيم تنص على أنه:

1 - مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

2 - تتم إجراءات التحكيم وفقا لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة 33.

3 - يطبق المحكم أو هيئة التحكيم هذه الاتفاقية.

4 - تعتبر أحكام الفقرتين (2) و (3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو إتفاق خاص بالتحكيم ويكون باطلا وبدون أي أثر نص مخالف لهما في البند أو إتفاق التحكيم".

ويمكن إبداء الملاحظات التالية على هذا النص:

1 - إن التحكيم يكون قصرا وحكرا على عقد نقل البضاعة، فبمفهوم المخالفة لنص المادة (34) فقرة (1) يعني أنه لا يجوز أن يكون هناك تحكيم في عقد نقل الأشخاص.

2 - إن التحكيم في عقد نقل البضاعة ليس إجباريا وإنما اختياري بشرط أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا، والغاية من ذلك هو مراقبة مدى مطابقة هذا الاتفاق لأحكام الاتفاقية(3).

(1) ضياء نعمان: التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة محكمة المغربية، العدد 3، أكتوبر 2007، دون مكان نشر، ص: 140.

(2) عائشة فضيل: المرجع السابق، ص: 207.

(3) ضياء نعمان: التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع، المرجع السابق، ص: 141.

**3 -** إن إجراءات التحكيم تختلف بحسب اختيار صاحب المطالبة في إحدى المحاكم المختصة بنظر النزاع، فهي إما إجراءات البلد المسجلة فيه شركة الطيران، وإما إجراءات البلد الذي فيه المركز الرئيسي لأعمال الناقل أو إجراءات البلد الذي أبرم فيه عقد النقل أو إجراءات البلد الذي ستصل فيه البضاعة إلى مقصدها النهائي.

**4 -** يلاحظ أن الاتفاقية لم تلزم الأطراف بنوع معين من أنواع التحكيم فيمكن أن يكون هذا التحكيم تحكيما حرا أو خاصا.

**5 -** إن الاتفاقية قد أنتت بحكم جديد في مجال التحكيم، وقد يعد سابقة فريدة وذلك بسلبها إرادة الأطراف من اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع عن طريق إجبار المحكم أو هيئة التحكيم بتطبيق أحكام الاتفاقية، فاعتبرت أن كل إتفاق بالمخالفة لاستبعاد أحكام الاتفاقية يعد باطلا بطلانا مطلقا ولا يعتد به.

لأنه وبالرجوع إلى القواعد العامة في مجال التحكيم في عقود التجارة الدولية سيما عقد النقل الجوي الدولي للبضائع نجد أنه لطرفي العقد دور لإرادتهما في تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد التجارة، ومن حق الطرفين أن يختارا وبمطلق الحرية القانون الذي يحكم العقد بينهما والذي يجب أن يحترمه كل من القاضي أو المحكم الذي ينظر منازعات هذا العقد<sup>(1)</sup>.

ولاشك أن ذلك يعد قييدا كبيرا يرد على التحكيم وعلى الأطراف المتنازعة، ولعل القصد من ذلك هو تطبيق ذلك الحكم الذي جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 المتمثل في سلب الأطراف حريتهم في إختيار القانون الواجب التطبيق وهذا رغبة من المشرع الدولي في أن تصبح قواعده أمره لا يجوز استبعادها في أي حال من الأحوال.

ومن جهتي أرى أن هذا أمرا يحقق استقرار المعاملات وإستقرار المراكز القانونية للأطراف المتعاقدة في عقود نقل البضائع، وهذا فعلا ما تقضية التجارة الدولية، لذلك كان التحكيم التجاري الدولي ليس فقط في مجال النقل الجوي بل في جميع العقود التجارية الدولية كوسيلة مجدية لحل المنازعات الدولية، وهذا الأمر لا يتحقق كثيرا في عقد نقل الأشخاص وذلك بالنظر إلى حجم النشاط وقيمتها المالية في عقود نقل البضائع، لذلك سوف تحقق الإتفاقية نجاحا أكبر بخصوص هذا المسار الذي إتخذته.

(1) ماهر حامد: المرجع السابق، ص: 71.

## المطلب الثاني: أطراف دعوى المسؤولية وانقضائها

حددت اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 - كما مر بنا سابقا - عدة إلتزامات في جانب الناقل الجوي تجاه مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين، وإذا ما أخل الناقل بهذه الإلتزامات فإن المضرور سيدعي عليه أمام المحاكم المختصة للحكم عليه بالتعويض، وقد أوجبت الاتفاقية على المضرور إتخاذ بعض الإجراءات تحت طائلة عدم قبول دعواه وأن لا يتراخى في إقامتها تحت طائلة سقوطها وبالتالي انقضائها.

وعليه فإنه لإقامة دعوى المسؤولية لابد من وجود أطراف لها من مدعى ومدعى عليه ويختلف الوضع بالنسبة للمدعي باختلاف نوع عملية النقل الجوي وإذا ما كان نقلا للأشخاص وأمتعتهم أو نقلا للبضائع، كما تنقضي دعوى المسؤولية المقامة ضد الناقل إذا دفع هذا الأخير بعدم قبول الدعوى المرفوعة عليه وذلك إذا أخل المضرور بالإلتزام معين، وإذا دفع الناقل أيضا بسقوط الحق في الحصول على التعويض.

ومن ذلك يقسم هذا المطلب إلى فرعين، يختص الأول بالتعرض إلى أطراف دعوى المسؤولية أما الفرع الثاني يتم التعرض فيه إلى إنقضاء دعوى المسؤولية.

### الفرع الأول: أطراف مسؤولية الناقل الجوي.

أطراف دعوى المسؤولية هما بطبيعة الحال المدعى سواء أكان المسافر أم شاحن البضاعة والمدعي عليه الناقل، وتفصيل كل طرف من أطراف دعوى المسؤولية كما سيأتي بيانه.

#### أولا: المدعى في دعوى المسؤولية

يختلف المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي باختلاف عملية النقل التي قد تكون للأشخاص والأمتعة والبضائع.

**1 - بالنسبة لنقل الأشخاص والأمتعة:** يكون المدعي في هذا النوع من النقل هو المسافر أو الراكب، أما إذا توفي الراكب فإن الحق في تحريك الدعوى على الناقل يصبح من حق ورثته، وإتفاقية وارسو 1929 قد تركت مسألة رفع الدعوى في تلك الحالة دون معالجة لذلك ثار خلاف كبير بشأن تحديد الأشخاص الذي يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافرين، ومادامت الاتفاقية قد إلتزمت الصمت فإنها إكتفت بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني أي الاحتكام إلى قانون المحكمة التي يعرض عليها النزاع لتحديد الأشخاص الذين لهم الحق في مقاضاة الناقل الجوي<sup>(1)</sup>، حيث نصت المادة (24) فقرة (2) من الإتفاقية

(1) عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 327.

على أنه: "لا يجوز رفع هذه الدعوى إلا وفقا للأوضاع والشروط والحدود المقررة للتعويض في الإتفاقية ودون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم".

كذلك أغفلت إتفاقية مونتريال 1999 مسألة رفع دعوى في حالة وفاة الراكب، ولم تحدد الورثة الذين يحق لهم رفع تلك الدعوى أو حقوقهم في حالة وفاة المسافر وذلك حتى تتفادى الاصطدام بحساسية المفاهيم الاجتماعية في قوانين الأسرة للدولة المنضمة إليها، وبالتالي فإن التساؤل أيضا يطرح حول القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة، وهل هو قانون المحكمة التي تنظر النزاع أو قانون الأحوال الشخصية للمسافر شريطة عدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي تنظر النزاع(1).

وأيا كان الأمر نستطيع القول أن الأصل في القواعد العامة إذا ما تعلق الأمر بنقل الركاب أن الحق في رفع الدعوى يكون لكل من أصابه ضرر سواء أكان الراكب نفسه أم الغير، ولورثة الراكب باعتبارهم من الغير في حالة وفاته دعويين: دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته، ودعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة عائلهم وهي دعوى تقصيرية(2).

وعليه فإنه إتفاقية مونتريال 1999 كانت قد تركت تنظيم هذه المسألة القانون الداخلي، حيث نصت في المادة (29) منها تحت عنوان أساس المطالبات على ما يلي:

"في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سنداها سواء بمقضي هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر إلا وفق شروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر".

**2 - بالنسبة لنقل البضائع(3)**، فإنه تقام دعوى المسؤولية بحسب الأصل من المرسل باعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل الجوي، وقد ترفع من طرف المرسل إليه مادام هو

---

(1) رضوان أبو زيد: المرجع السابق، ص: 404.  
(2) وقد نصت على هذه المسألة القواعد العامة في بعض التشريعات الداخلية، ومن بينها كل من مصر وفرنسا (المادة 271) من قانون التجارة المصري الجديد لسنة 1999، وتقابلها المادة (340) من قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة، وتقابلها المادة (153) من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06.  
(3) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري: المرجع السابق، ص: 194.

المستفيد من عقد النقل وإن كان الفقه قد اختلف في الأساس القانوني لذلك، كما ترفع دعوى المسؤولية من طرف المؤمن إذا كانت البضاعة مؤمن عليها.

أ - المرسل والمرسل إليه: يحق لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي طبقاً للمادة (14) من إتفاقية وارسو 1929، حيث قضت أنه للمرسل الحق في دعوى التعويض باعتباره صاحب السيطرة على البضاعة ولا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه طبقاً للفقرة (4) من المادة (12) من الإتفاقية، وذلك عند تسلم هذا الأخير البضاعة أو خطاب النقل أو باعتراف الناقل بفقدان البضاعة أو بفوات سبعة أيام على اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه طبقاً للمادة (13) من الإتفاقية<sup>(1)</sup>.

وقد يصاب كل من المرسل والمرسل إليه بضرر من جراء عدم تنفيذ العقد فيكون لكل منهما الحق في رفع الدعوى على الناقل<sup>(2)</sup>، ولكن لا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض مرتين بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحد ولا يحسب لكل من المرسل أو المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة.

ويشترط لكي يجوز لكل من المرسل و المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل أن يرد اسمها في خطاب النقل الجوي، وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1981/02/23<sup>(3)</sup>.

غير أنه إذا كان قد اعلم المرسل الناقل بضرورة تسليم البضاعة إلى شخص آخر وهي مازالت في الطريق أو لدى وصولها إلى مقصدها، فإنه يجوز لهذا الشخص مقاضاة الناقل إن هلكت البضاعة أو تلفت... ولو لم يرد اسمه في خطاب نقل البضاعة وهو ما قضت به محكمة إستئناف باريس بتاريخ 1985/05/31<sup>(4)</sup>.

هذا ولا يجوز رفع دعوى المسؤولية بأية صفة كانت إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الإتفاقية وذلك دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم (المادة 29 من إتفاقية مونتريال 1999).

وفي هذا السياق نعرض مثالا حول قضية أقيمت ضد شركة طيران إسبانية تسمى (إيبيريا) بتاريخ 1988/07/29، حيث كان المدعيان من مزارعي الورد في جزر

(1) لقد سبق لنا حديث عن المركز القانوني لكل من المرسل والمرسل إليه في عقد النقل الجوي للبضائع وفق كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وذلك في الفصل الأول من الباب الأول من هذه الدراسة.

(2) عدلي أمير خالد (أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي): المرجع السابق، ص: 98.

(3) ضياء علي أحمد نعمان (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع): المرجع السابق، ص: 372.

(4) إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 234.

الكناري واللدان سلما شحنة من ورود الأقحوان لشركة طيران إيبيريا لنقلها من لاس بالماس عبر مدريد إلى لندن، وكان من المقرر أن يتم ذلك بطريقة النقل المتتابع من قبل الشركة إلى مدريد أولاً ومنها إلى لندن، وكان المرسل إليه عبارة عن شركة النقل والطرف المرسل هو المدعى الأول ووكيله المكلف بتخليص البضاعة لدى الجمارك، وتجدر الإشارة إلى أن الخانة الخاصة بقيمة البضاعة في سند الشحن الذي تم إصداره من قبل المدعى الثاني كانت فارغة، لكن البضاعة وصلت متأخرة بمدة 5 أو 6 أيام إلى مطار الوصول وقد ألحقت بها أضراراً بحيث لم تعد صالحة تماماً، وعليه طالب المدعيان بتعويض قدره 17 ألف جنيه إسترليني، وأوضح الطرف المدعى عليه أن القضية تتعلق بحالة من حالات النقل الجوي تخضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929 وأنه طبقاً لهذه الاتفاقية لا يحق سوى للمرسل أو المرسل إليه إقامة الدعوى ضد الناقل بينما المدعيان الأولين ليسا الجهة المرسلة ولا المرسل إليها طبقاً لسند الشحن وبالتالي لا يحق لهما إقامة الدعوى<sup>(1)</sup>.

**ب - المؤمن:** غالباً ما يلجأ المرسل إليه إلى تأمين بضاعته ضد الأضرار التي قد تصيبها أثناء عملية النقل أمام شركات التأمين وبموجب ذلك تقوم هذه الأخيرة بتعويض المتضرر لتحل محله في الرجوع على الناقل بدعوى المسؤولية.

لكن التساؤل الذي يثار هنا هو من أين يستمد المؤمن حقه في إقامة دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة المنقولة؟.

للإجابة على هذا التساؤل نشير إلى أن إتفاقية وارسو 1929 لم تتطرق لتنظيم التأمين من الدولي بشكل واضح، وبالتالي لم تتبلور بعد خصائص مميزة لمسؤولية الناقل الجوي للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع فلا يعدو هذا التأمين - بغرض إبرامه - تأميناً عادياً من المسؤولية المدنية يخضع لقواعد القانون الوطني، الواجب التطبيق<sup>(2)</sup>.

وقد جرى القضاء بأن يجيز لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة والتي دفعت للمرسل أو المرسل إليه التعويض عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، باعتبار أن شركة التأمين التي دفعت التعويض قد حلت محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه ومنها حقه في رفع دعوى المسؤولية حلولا عينياً.

أكد قضاء استئناف الدار البيضاء في بعض قراراته هذا الأمر وجاء وتطبيقاً لذلك فقد بعض قراراته ما يلي: "نظراً لكون العارضة حلت محل المؤمن لها في حقوقها ودعاويها

(1) أشار إلى هذه القضية، أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، هامش رقم (3)، ص: 619 - 620.

(2) هاني دويدار (قانون الطيران التجاري): المرجع السابق، ص: 512.

ضد الناقل وحيث أنه فضلا عن الحلول القانوني فإن العارضة تتمتع كذلك بالحلول الإتفاقي  
الناجم عن وصل الحلول"<sup>(1)</sup>، كما قضت محكمة النقض الفرنسية بقاعدة الحلول العيني  
لشركة التأمين التي تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه<sup>(2)</sup>.

### ثانيا: المدعى عليه في دعوى المسؤولية.

يختلف المدعى عليه بحسب ما إذا كان النقل قد تم من قبل شخص طبيعي ثم توفي، أو من  
قبل ناقلين متتابعين أو من ناقل متعاقد وآخر فعلي، وتثور أيضا مسؤولية تابعي الناقل.

**1 - حالة وفاة الناقل:** لقد اختلفت الأنظمة القانونية في تحديد الشخص الذي ترفع ضده  
دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل، ففي دول القانون المكتوب (العائلة الرومانية  
الجرمانية) فإنه ترفع الدعوى على ورثته، أما في دول القانون العرفي (العائلة القانونية  
الأنجلو - أمريكية) فإن الدعوى تسقط لمجرد وفاة الناقل المسؤول، إلا أن هذه القاعدة وكما  
يرى بعض الفقه - وبحق - جائزة لأنها تحرم المتضرر من كل تعويض في حالة وفاة الناقل  
المسؤول، مما دفع بعض الدول إلى إصدار تشريعاتها للحد من هذه القاعدة<sup>(3)</sup>.

وأمام هذا الاختصاص لم يجد واضعوا إتفاقية وارسو من حسم ذلك الأمر، فنصت المادة  
(27) منها على أنه:"في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه  
الإتفاقية ضد من يخلفونه".

ونصت المادة (32) من إتفاقية مونتريال 1999 على أنه:"في حالة وفاة الشخص الذي تقع  
عليه المسؤولية يجوز أن تقام دعوى التعويض وفقا لأحكام هذه الإتفاقية ضد أصحاب  
الحقوق الشرعيين في تركته".

وبديهي أن هذه الأحكام لا تسري إلا في حالة كون الناقل الجوي شخصا طبيعيا، ذلك أنه لا  
يتصور قيامه بالنسبة للناقل إذا كان شخصا معنويا.

ونشير أن الإتفاقيتين لم تعالج حالة إفلاس الناقل أو كونه شخصا معنويا كأن يكون شركة أو  
مؤسسة للنقل الجوي تمت تصفيتها دون تعويض المتضرر، والقواعد العامة في هذا الشأن

---

(1) قرار صادر عن محكمة الإستئناف بالدار البيضاء بتاريخ 18 أفريل 1989 ملف عدد 87/1238

- قرار آخر صادر عن نفس المحكمة بتاريخ 18 أفريل 1986.

- القراران مشار إليهما في مرجع: عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 196.

(2) casation Français du: 13/12/2002, Revue Francaise du transport, année 2002; p. 771.

(3) لقد أصدرت إنجلترا في عام 1932 تشريعا قرر أن دعوى التعويض ترفع في حالة وفاة المسؤول على خلفه وذلك في

المادة الأولى منه، وقد تبني هذا القانون أحكام إتفاقية وارسو 1929.

- راجع: ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 774 - 775.

تمنح الحق للمتضرر باستيفاء حقه من أموال المفلس أو من أموال الشخص المعنوي عند تصفيته.

ويمكن التعليق على ذلك قولا أنه كان بالأحرى على الإتفاقية الجديدة (مونتريال 1999) أن تنص على الأحكام المتعلقة بإنقضاء شخصية الناقل كونه شخصا معنويا وحق المتضرر بالرجوع عليه في هذه الحالة، لأن الناقل الجوي غالبا ما يكون أشخاصا معنوية في صورة شركات كبرى تتخذ شكل شركات المساهمة.

**2 - حالة الناقلين المتتابعين:** لقد ميزت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بشأن تحديد المدعى عليه بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة في حالة النقل المتتابع<sup>(1)</sup>.

أ - **بالنسبة لنقل الأشخاص،** الأصل ألا ترفع دعوى المسؤولية من قبل المسافر أو خلفه إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الذي ترتب عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولاها، وفي ذلك أجازت المادة (30) فقرة (2) من إتفاقية وارسو 1929 رفع الدعوى على الناقل الأول ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاها ناقل آخر لاحق له، إذا كان هذا الناقل قد تعهد صراحة بمسؤوليته عن الرحلة بأكملها.

كما حددت المادة (32) فقرة (2) من إتفاقية مونتريال 1999 المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع للأشخاص بقولها: "لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير ما لم يكون الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب إتفاق صريح".

ب - **بالنسبة لنقل البضائع والأمتعة:** فإنه للمرسل أن يرفع الدعوى على الناقل الأول، وللمرسل إليه رفعها على الناقل الأخير ولكل منهما فضلا عن ذلك مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الهلاك أو الضياع أو التلف أو التأخير، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين على وجه التضامن إزاء المرسل والمرسل إليه (وهذا ما نصت عليه المادة (30) من إتفاقية وارسو 1929 وهو نفس الحكم الذي أتت به إتفاقية مونتريال 1999 في مادتها (36)).

(1) لقد رأينا سابقا في أنواع النقل الجوي (في الفصل الأول من الباب الأول) أن النقل المتتابع هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائرتهم بالتتابع.

وفي هذا السياق نشير أن السبب في تقرير حق التضامن يكمن في صعوبة تحديد الوقت الذي حصل فيه الضرر للبضائع<sup>(1)</sup>.

ويرى البعض أن وجود مثل هذا التضامن يستوجب ناقلين اثنين عند تولي عملية النقل<sup>(2)</sup>.

هذا وقد راعت الاتفاقية في الحكم المتقدم مصلحة المرسل والمرسل إليه عند التقاضي، فالمرسل يكون عادة قريبا من الناقل الأول والمرسل إليه قريبا من الناقل الأخير، وبتقريرها التضامن بين هؤلاء الناقلين كفلت للمضروب الحصول على حقه بالتعويض فيما لو أعسر أحدهم أو فلس<sup>(3)</sup>.

ومن جهتي أرى أن هذا الأمر يبدو منطقيا جدا لأن الدعوى لتي سيرفعها المرسل أو المرسل إليه ستكون على أقرب ناقل تربطهم به العلاقة التي يفرضها عقد النقل الجوي.

**3 - حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:** لم تفرق إتفاقية وارسو 1929 بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بل تصدت لذلك إتفاقية "جوادا لاخارا" المكملة لإتفاقية وارسو<sup>(4)</sup>،

وهو الأمر الذي تداركته أيضا إتفاقية مونتريال 1999 حيث فرقت بينهما، وعلى كل يقصد بالناقل المتعاقد كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لإتفاقية وارسو أو لإتفاقية مونتريال ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل، أما الناقل الفعلي فيعني أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل أو بجزء من النقل دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متابعا بالمعنى المقصود في كل إتفاقية.

ولا ينبغي الخلط بين الناقل الفعلي والناقل المتتابع، فالناقل الفعلي لا يعتبر طرفا في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه، بينما الناقل المتتابع يعد طرفا في هذا العقد بالنسبة للجزء الذي تولى بنفسه تنفيذه<sup>(5)</sup>.

وكما حددت إتفاقية "جوادا لاخارا" الشخص الذي ينبغي الرجوع عليه عندما يقوم بتنفيذ النقل ناقلون متعاقدون وناقلون فعليون، قامت بذلك المادة (45) من إتفاقية مونتريال 1999 فنصت على أنه: "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي يجوز إقامة دعوى التعويض حسب إختيار المدعى، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد أو عليهما معا متضامنين

(1) حسن كبيرة: المرجع السابق، ص: 59.

(2) Michel Pourcelet: op. cit; p. 206.

(3) محمود مختار بريري (دروس في عقد النقل الجوي): المرجع السابق، ص: 97.

(4) المادة (7) من إتفاقية "جوادا لاخارا" المكملة لإتفاقية وارسو 1929.

(5) محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 324.

أو منفردين، وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع لإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى".

وعلى هذا الأساس قضت محكمة استئناف باريس بأن مسؤولية الناقل محدودة عن الهلاك أو الضياع أو التلف الحاصل للبضاعة الواقعة أثناء تنفيذه لجزء من عملية النقل، أما الناقل المتعاقد فمسؤوليته شاملة بناء على عقد النقل<sup>(1)</sup>.

#### 4 - المدعى عليه غير الناقل:

هناك حالات يكون المدعى عليه غير الناقل وتتمثل في تابعي الناقل، وقد يكون مؤجر الطائرة.

أ - تابعي الناقل: لم تتناول اتفاقية وارسو 1929 بالتنظيم مسألة رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي، إلا أن بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها قد استحدث نصاً جديداً يعالج هذه المسألة<sup>(2)</sup>، كما عالجت اتفاقية مونتريال 1999 هذا الرجوع في المادة (30) منها.

وعليه هذا الأساس إذا رفع المضرور الدعوى على أحد تابعي الناقل الجوي يكون لهذا الأخير الحق بالتمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها في اتفاقية وارسو، ولكن يشترط لتطبيق هذا الحكم أن تكون المسؤولية ناشئة عن خطأ ارتكبه التابع أثناء تأدية وظيفته (المادة (30) فقرة (1) من اتفاقية مونتريال 1999).

وإذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوي وتابعوه فلا يجوز أن يزيد مجموع ما يكون لهما يحصل عليه المضرور منها على الحد الأقصى الذي تقرره الاتفاقية حتى لا وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية (المادة (30) فقرة (2) من نفس الاتفاقية)، وأسوة بما قرره بروتوكول لاهاي بالنسبة إلى الناقل الجوي لا يجوز للتابع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية متى أثبت المدعي أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من التابع إما بنية إحداث الضرر وإما وعن رعونة ووعي باحتمال وقوعه (المادة (30) جانب فقرة (3) من الاتفاقية).

---

(1) ضياء علي أحمد نعمان (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع): المرجع السابق، ص: 387.  
(2) المادة (14) من بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو: "إذا رفعت دعوى على تابع الناقل عن ضرر ما أشير في هذه الاتفاقية فهذا التابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يتمسك بها بالتطبيق لأحكام المادة (22) إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظيفته".

هذا ويكون رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية لأنه لا يرتبط معهم بعقد من العقود، ولكن إذا جاز لهم التمسك بحدود المسؤولية الواردة في الإتفاقية فلا مجال لتطبيق الأحكام الأخرى.

### ب - الوكيل بالعمولة وموَجِر الطائِرة:

إن الوكيل بالعمولة للنقل الذي يقوم بنقل بضائع بواسطة طائرة مؤجرة من شركة يتصرف كناقل جوي طالما ثبت من المستندات المقدمة أنه قام بالنقل لحسابه الخاص، ومن ثم فإنه يخضع لأحكام المسؤولية المقررة في إتفاقية وارسو (1).

وقد صدر قرار عن محكمة النقض المصرية في ذات الموضوع جاء فيه: ليس لوكيل النقل الأخير أن يدفع مسؤوليته عن تلف البضاعة بقوله أن لا علاقة بينه وبين المرسل إليه لعدم ارتباطه معه بعقد، متى تبين أن إرتباطه مع وكيل النقل الأول كان لمصلحة المرسل إليه الذي يعتبر مالكا للبضاعة ويحق له الرجوع على الوكيل بالعمولة في نقل البضاعة التي تلفت (2).

أما موَجِر الطائِرة فإنه يمكن للشاحن أن يباشر الدعوى في مواجهته ولكن على أساس المسؤولية التقصيرية وذلك عندما يرتكب هذا الأخير خطأ كان هو السبب في الضرر الذي أصاب المدعي، لكن إذا أثبت المضرور أن عقد إيجار الطائِرة قد تم إبرامه بسوء نية أو بقصد الغش مع مستأجر معسر بقصد تجنب مالك الطائِرة تحمل المسؤولية العقدية كان من حق المضرور رفع دعوى مباشرة يطلب فيها إنعقاد المسؤولية التقصيرية للمالك المؤجر للطائِرة، ذلك أن الغش يفسد كل التصرفات (3).

### الفرع الثاني: إنقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي

لقد حرص المشرع الدولي على أن يكون هناك دائما نوع من التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي، فكما أعطى حماية خاصة لمستعملي الطائِرة لم يغفل أيضا عن مصالح الناقل الجوي.

وحيث تقتضي العدالة واستقرار المعاملات أن لايتترك عبء دعاوى المسؤولية بما يتضمنه من جسامة وإرهاق يستقر طويلا على عاتق الناقل الجوي حتى لا ترتبك أعماله وتتعطل، فقد حرصت كل من إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 على مراعاة مصلحة الناقل

(1) لأكثر تفاصيل أنظر: - Michel pourelet: op. cit; p. 152 ss

(2) قرار صادر عن محكمة النقض المصرية بتاريخ 1956/02/26، أشار إليه سعيد أحمد شعلة: المرجع السابق، ص: 22.

(3) حمد الله محمد حمد الله: النظام القانوني لإيجار الطائِرة - دراسة مقارنة - دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص:

بهذا الخصوص حيث منحته مكنة الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه إذا أخل مستلم البضاعة بالتزام معين، كما منحته مكنة الدفع بسقوط الحق في الحصول على التعويض.

لذلك تنقضي دعوى مسؤولية الناقل الجوي في حالتين، حالة الدفع بعدم قبول الدعوى وحالة الدفع بسقوط الحق في الحصول على تعويض، وتفصيل ذلك على النحو الآتي بيانه.

### **أولاً: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي**

في البداية نشير إلى أن الدفع الذي يقوم به الناقل ويتعلق بعدم قبول الدعوى يختلف عن الدفوع التي يلجأ إليها الناقل ويدفع بها مسؤوليته وفق أحد الأسباب التي مرت بنا سابقاً (والتي تم بيانها في المبحث الأول من الفصل الأول من هذا الباب)، إذ أن الدفوع الأخيرة تفترض وجود دعوى مسؤولية مقبولة إتصلت بها المحكمة وتتصدى لمناقشة موضوعها، أما الدفع بعدم القبول فيقصد منه حجب المحكمة عن نظر الدعوى ابتداءً، فالمحكمة تقضي إذا توفرت شروط الدفع بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط إنعقاد مسؤولية الناقل.

والحكمة من الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية الذي يقوم به الناقل هي إنهاء وحسم المنازعات المترتبة على عقود النقل في فترات وجيزة عقب تنفيذ هذه العقود، إذ لا يتصور أن يظل الناقل لمدد طويلة محتفظاً بالمسندات والوثائق الخاصة بما قام من أعمال خلال الرحلة الجوية<sup>(1)</sup>، أضف إلى الصعوبات التي قادت تثار بعد ذلك حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر بالنسبة لعملية التسليم.

وفي ذلك نصت المادة (26) من إتفاقية وارسو على مايلي:

- 1 - يعتبر إستلام الأمتعة والبضائع دون إعتراض من جانب المرسل إليه قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.
- 2 - على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل في حالة التلف بمجرد إكتشافه، وعلى الأكثر في مهلة ثلاثة أيام إذا تعلق الأمر بالأمتعة وسبعة أيام إذا تعلق الأمر بالبضائع تحسب من تاريخ إستلامها، أما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوماً تحسب من اليوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه (صارت واحد وعشرين يوماً بمقتضى المادة (15) من بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية).

(1) عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري: المرجع السابق، ص: 200.

**3 -** يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة لهذا الاحتجاج.

**4 -** فإذا لم يوجه الاحتجاج في المدد المنصوص عليها كان مصير كل دعوى تقام ضد الناقل الحكم بعدم قبولها إلا في حالة الغش من جانبه."

كما نظمت إتفاقية مونتريال 1999 الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، فنصت في المادة (31) منها على الآتي:

**1 -** يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقا لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من إلى المادة (3)، وفي الفقرة (2) من المادة (4).

**2 -** في حالة التعيب يجب على المرسل إليه أن يوجه إشعارا إلى الناقل فور إكتشاف التعيب وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوم بالنسبة للبضائع اعتبارا من تاريخ تسلمها وفي حالة التأخير يجب عليه تقديم الإشعار خلال واحد وعشرين يوم على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

**3 -** يجب أن يقدم كل إشعار كتابيا أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفا لهذا الإشعار.

**4 -** إذا لم يقدم الإشعار خلال الأجال المحددة آنفا، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه."

من استقراء النصين أعلاه يتضح أنه يلتزم لكي ينجح الناقل في الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة عليه توافر الشروط الآتية:

**1 - أن تصل البضاعة تالفة أو متأخرة دون اعتراض من جانب المرسل أو المرسل إليه:**

ويفرق في هذا الصدد بين حالتين من التلف، الأولى: وهي التي يكون فيها الضرر أو التلف ظاهرا يمكن مشاهدته بالعين أو الفحص العادي كزهور تصل ذابلة أو حيوان يبدو المرض جليا عليه، فهنا يعد تسلم هذه الأشياء دون اعتراض أو تحفظ قرينة على أنها إستلمت بحالة جيدة، لكن هذه القرينة ليست قاطعة يمكن للمرسل إليه دحضها، أما الحالة الثانية: وهي عندما لا يكون التلف ظاهرا ويحتاج كشفه إلى فض الأغلفة أو فحص البضاعة فحصا دقيقا كمأكولات مغلقة متعفنة، وهنا يجب على المرسل إليه أن يعلن الناقل بالتلف بمجرد إكتشافه.

وعليه يقصد بالتلف أن تصل البضاعة معيبة بعيب ينال من قيمتها كأن تصل الأقمشة ممزقة أو الزهور ذابلة.

أما الهلاك الجزئي فيكون إذا ما وصلت البضاعة غير كاملة، ويعتبره البعض داخلا في مفهوم التلف لأن إتفاقية وارسو وتعديلاتها وكذا التشريعات الخاصة بالملاحة الجوية لم تشر إلى حالة الهلاك الجزئي<sup>(1)</sup>.

وفضلا عن التلف يمكن أن يلعب الدفع بعدم قبول الدعوى دوره في حالة التأخير أي عدم وصول البضاعة في الموعد المتفق عليه أو في الموعد المعقول الذي يحدده القاضي إذا خلا العقد من تحديد موعد.

### **1 - تقصير المرسل إليه في توجيه الاحتجاج:**

حرصت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 على وضع التزاما محددًا على عاتق المرسل إليه يترتب على الإخلال به الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي، يتمثل هذا الإلتزام بتوجيه إحتجاج في آجال معينة.

ولكي يمكن الدفع بعدم قبول الدعوى يجب ثبوت تقصير المرسل إليه على النحو المحدد في الإتفاقيتين، وعلى المرسل إليه أنه يوجه إحتجاجا مكتوبا إلى الناقل منعا للجدل في حصوله ويكون ذلك في شكل تحفظ يرد على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة للاحتجاج كأن يكون ذلك عن طريق التلكس<sup>(2)</sup>، وذلك في حالة التلف بمجرد إكتشافه وعلى الأكثر في مهلة ثلاثة أيام إذا تعلق الأمر بالأمتعة وسبعة أيام إذا تعلق الأمر بالبضائع تحسب من تاريخ تسلمها (الفقرة (2) في كل من المادة (26) من إتفاقية وارسو 1929، أما إتفاقية مونتريال 1999 فقد جعلت المدة على الأكثر سبعة أيام إذا تعلق الأمر بالأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوما إذا الأمر بالبضائع تحسب أيضا من تاريخ تسلمها.

أما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها واحد وعشرون (21) يوما تحسب من اليوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضاعة قد وضعت تحت تصرفه<sup>(3)</sup>.

(1) ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 798، محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص: 327، عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص: 338.

(2) وهو ما قضت به محكمة النقض المصرية بتاريخ 1989/01/30، مشار إليه لدى: عدلي أمير خالد (عقد النقل الجوي)، المرجع السابق، ص: 160.

(3) وتطبيقا لذلك في القضاء المغربي ممثلا بالمجلس الأعلى قراره بتاريخ 03 فيفري 1999 - ملف تجاري رقم 99/4394، قرار منشور بمجلة قضاء المجلس الأعلى المغربية العدد 55 لسنة 2000، ص: 155.

وقد قصرت الاتفاقيتين الاحتجاج على حالة تلف الأمتعة أو البضاعة أو تأخيرها وهي الحالات التي يحدث فيها تسليم، ويترتب على ذلك أن نطاق الاحتجاج لا يمتد ليشمل حالتها الهلاك والضياع لإنعدام التسليم فيهما وبالتالي لتعذر التمكن من التحقق من حالة البضاعة وإكتشاف ما بها من تلف أو ضرر، فضلا عن أن الناقل لا يحتاج إلى إخطار بحدوث الضياع أو الهلاك لأنه يعلم بأنه لم يقم بعملية التسليم نتيجة لهذا الضياع أو الهلاك.

ويرى بعض الفقه<sup>(1)</sup>، أن توجيه الاحتجاج لا يكون إلا في حالة التلف غير الظاهر الذي لا يكشفه المرسل إليه عند إستلامه البضاعة، أما في حالة التلف الظاهر فيتعين على المرسل إليه الاحتجاج على ذلك عند إستلام البضاعة وإلا وجدت القرينة المنصوص عليها في الاتفاقيتين (الفقرة 1) في كل من نص الاتفاقيتين (المعروض) مجالها للتطبيق إذا يعد إستلام البضاعة دون إعتراض من جانب المرسل إليه قرينة على أنها قد تم تسلمها في حالة جيدة.

وقد ثار خلاف كبير في الفقه والقضاء حول ما إذا كان الاحتجاج متطلبا في حالة الضياع أو الهلاك الجزئي للأمتعة أو البضاعة كأن يكون سند نقل بضاعة يشتمل على عشرة طرود ولا يصل منها سوى سبعة فقط، يرى بعض القضاء<sup>(2)</sup>، أنه قياسا على حالة التلف التي تؤدي إلى الانتقاص من قيمة البضاعة أو الأمتعة المنقولة، وكذلك الأمر في حالة الهلاك أو الضياع الجزئي يكون من الواجب إذن توجيه الاحتجاج إلى الناقل لإعلامه بالحالة المذكورة تحت طائلة عدم قبول الدعوى.

أما البعض الآخر وحيث تميل المحاكم الفرنسية عكس القضاء في الدول الأخرى أن النص قد إقتصر بشكل صريح وواضح على توجيه الاحتجاج في حالة التلف، وحيث إن أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى قد جاءت على سبيل الاستثناء لذلك لا يجوز التوسع في تفسيرها<sup>(3)</sup>.

وفي إعتقادي أنه ما يتمشى مع المنطق السليم ولدواعي الحرص ودفعاً لكل طارئ غير متوقع فإنه من المفيد لكل مرسل إليه أن يعلن إحتجابه للناقل في كل مرة يتحقق وجود هلاك أو ضياع جزئي في الأمتعة أو البضاعة عند التسليم وفي لحظته، لأنه بعد فوات هذه اللحظة قد تصعب الأمور في تقديرها وإثباتها.

---

(1) حسن كبيرة: المرجع السابق، ص: 60، هاني دويدار: المرجع السابق، ص: 457.  
(2) وفي موقف القضاء الفرنسي قضت محكمة النقض في قرار لها بتاريخ 1995/05/09 تقول فيه: إن موت عدد كبير من إرسالية صيغان الدجاج يعد من قبيل التلف Avarie، وهذا يعني أنه يتوجب تقديم الاحتجاج بهذا الخصوص، أنظر في ذلك: Revue Française du transport, Année 1995; p. 395.  
(3) وهو ما قضى به القضاء الأوروبي في كثير من أحكامه، أنظر في ذلك: إلياس حداد: المرجع السابق، ص: 242 وفي ذلك أيضا أنظر: - Michel Dejujart: op. cit; p. 180.

### 3 - عدم وجود الغش من قبل الناقل:

حتى ينجح الناقل في دفع الدعوى بعدم القبول يجب أن يثبت من جانبه عدم توافر الغش، أي أن لا يكون قد قام بأعمال من شأنها منع المرسل إليه من إكتشاف التلف أو الهلاك، وبالتالي منعه من تقديم الاحتجاج في المواعيد المحددة، فإن ثبت الغش فلن يكون في إمكان الناقل الدفع بعدم قبول الدعوى.

وقد طبق القضاء في كثير من أحكامه أنه لا يجوز تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه في حالة الغش والتدليس الصادر منه<sup>(1)</sup>.

وفي الأخير يمكن إبداء الملاحظتين:

- أن نصوص الاتفاقيتين المتعلقة بالاحتجاج غير متوجب بالنسبة للأضرار الجسدية أي المسؤولية عن نقل الركاب، فالراكب ليس ملزماً بتقديم إحتجاج للناقل ويستطيع مباشرة، الدعوى وتقديمها شريطة أن يتم ذلك خلال فترة التقادم المحددة قانوناً.

- يمكن إرسال الاحتجاج إلى الناقل الفعلي أو إلى الناقل المتعاقد، ويكون له نفس الأثر سواء وجه إلى الأول أو إلى الثاني (المادة (4) من إتفاقية جوادا لآخارا).

وفي النقل المتتابع يكفي أن يوجه المرسل إليه الاحتجاج إلى أحد الناقلين المتتابعين طالما أنهم جميعاً مسؤولون على وجه التضامن تجاه المرسل إليه.

#### ثانياً: الدفع بسقوط الحق في الحصول على تعويض

رعاية لمصلحة الناقل كي لا يبقى مهدداً أعواماً طويلة بالرجوع القضائي عليه وتكون أدلة براءته قد فقدت أو يصعب العثور عليها فإنه قد حددت إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال أجلاً قصيراً لمقاضاته من قبل مستعملي الطائرة.

وعلى هذا نصت المادة (29) من إتفاقية وارسو بقولها: "1 - تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

2 - ويعين قانون محكمة النزاع طريقة إحتساب المدة المذكورة".

وأيضاً نصت المادة (35) من إتفاقية مونتريال لعام 1999 على أنه:

(1) من ذلك قرار محكمة النقض المصرية بتاريخ 9 فيفري 1989، مشار إليه في مرجع: ضياء علي أحمد نعمان (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبيضاء): المرجع السابق، ص: 403.

1 - يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل إليه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

2 - يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة".

وما يستفاد من هذه النصوص أنه يتوجب على المضرور من مستعملي الطائرة رفع دعواه على الناقل الجوي خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه ولو لم تصل أبداً إلى مطار مقصدها أو من تاريخ وقف النقل في حالة إمتناع الناقل عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب.

ويلاحظ هنا أن القضاء مستقر على أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل في تسليم الأمتعة أو البضاعة لمستحقها فإن مدة السنتين لا تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، بل من تاريخ تسليم تلك الأمتعة أو البضاعة<sup>(1)</sup>.

كما تسري أحكام السقوط لعدم مراعاة المدة القانونية المنصوص عنها أعلاه على جميع أنواع صور النقل الجوي الدولي أيا كان موضوعه: نقل أشخاص أم نقل أمتعة أم نقل بضائع، وعلى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل، وسواء كان الناقل متعاقدًا أو فعليًا.

وتتحدد طريقة إحتساب مدة سقوط الدعوى طبقاً لما يقضي به قانون القاضي المعروف عليه النزاع، وطبقاً للقواعد العامة في التشريعات الداخلية فإن إحتساب مدة التقادم يبدأ من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي كان من المفروض أن تصل فيه أو اليوم الذي توقفت فيه عملية النقل أو اليوم الذي تم فيه تسليم الأمتعة أو البضاعة لأصحابها<sup>(2)</sup>.

وقد ثار جدل كبير في الفقه والقضاء حول الطبيعة القانونية للأجل الذي يتوجب على المضرور أن يرفع الدعوى خلاله على الناقل الجوي، هل هي مدة تقادم تسري عليها أحكام وقف التقادم وإنقطاعه، أم إنها مدة سقوط؟.

لقد ذهب بعض الفقه إلى إعتبار المدة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (29) من اتفاقية وارسو هي مدة تقادم ترد

---

(1) وهو ما قضى به القضاء الفرنسي في بعض أحكامه، أنظر في ذلك:

Barthélymé Maecadal: op. cit; p. 276.

(2) ومن بين هذه التشريعات الداخلية المادة (11) من قانون الإجراءات المدنية الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة لسنة 1992 وتقابلها المادة (17) من قانون أصول المحاكمات السوري، وتقابلها المادة (296) من قانون التجارة الجديد المصري، وهي المادة (156) من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06.

عليها أسباب الوقف والإنقطاع<sup>(1)</sup>، وقد أبدت بعض المحاكم هذا الاتجاه<sup>(2)</sup>، ويستند هذا الرأي إلى أن المدة المقررة لرفع الدعوى في جميع أنواع النقل بریا كان أو بحريا هي مدة قصيرة وتعتبر في هذه الأنواع من النقل مدة تقادم لا مدة سقوط، وبالتالي ينبغي أن يكون النقل الجوي مجاريا لهذه القاعدة لا شاذا عنها، كما أن إعتبار هذه المدة مدة سقوط يعني إفراغ نص المادة (29) من اتفاقية وارسو ونص المادة (35) من اتفاقية مونتريال من مضمونها.

إلا أن الرأي الراجح في الفقه<sup>(3)</sup>، والقضاء<sup>(4)</sup>، يذهب إلى اعتبار هذه المدة مدة سقوط ولا يرد عليها وقف أو انقطاع .

وبالفعل فإن هذه المدة هي مدة سقوط ما دامت الاتفاقية قد استخدمت مصطلح سقوط وليس مصطلح تقادم، بالإضافة إلى ذلك أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لكافة الدول نظرا لإختلاف قوانينها في شأن تحديد أسباب الوقف والإنقطاع، بالإضافة إلى أن هدف اتفاقتي كل من وارسو 1929 ومونتريال 1999 هو توحيد المسائل المتعلقة بالنقل الجوي.

---

(1) من أنصار هذا الرأي، حسن كيرة: المرجع السابق، ص: 6.  
(2) ومن بينها القضاء الفرنسي والكندي والعربي، فمثلا جاء في القضاء المغربي في قرار صادر عن المجلس الأعلى بتاريخ 26 أبريل سنة 2000 مايلى: "... إن الأجل الذي تتقادم به الدعوى هو المنصوص عليه في الفصل 29 من الاتفاقية والمحدد بسنتين ...". القرار منشور في مجلة قضاء المجلس الأعلى المغربية، العدد 55 لسنة 2000، سابق الإشارة إليها، ص: 333.  
(3) من أنصار هذا الرأي:  
- ثروت أنيس الأسيوطي: المرجع السابق، ص: 817.  
- رفعت أبادير: المرجع السابق، ص: 231.  
- جلال وفاء محمدين (دروس في القانون الجوي): المرجع السابق، ص: 324.  
(4) ومنه القضاء الأجنبي والعربي، ومثاله قرار محكمة إستئناف بيروت المدنية الصادر بتاريخ 13 أبريل 1972 والذي جاء فيه: "... أن العبارات المستعملة في نص المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929 لا تترك مجالا للشك في أن المدة هي مدة سقوط ...". أشار إليه: ضياء علي أحمد نعمان (المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع)، المرجع السابق، ص: 409.

## خلاصة الفصل الثاني من الباب الثاني:

تتعلق دراسة هذا الفصل بأحكام التعويض ودعوى مسؤولية الناقل الجوي، وخلصنا من خلال المبحث الأول أن أحكام التعويض عن المسؤولية تدور بين تحديدها وإطلاقها حيث نصت كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 عن الحدود القصوى للتعويض في حالة نقل الركاب والبضائع والأمتعة وكذلك عن حالة التأخير فتكون بذلك المسؤولية محدودة، وتكون المسؤولية غير محدودة أي مشددة في حالات نصت عليها كل من الإتفاقيتين فيكون التشديد قانونيا وقد يكون إتفاقيا أي بالإتفاق مع الناقل ومستعملي طائرته بدفع مبالغ أعلى من الحدود القصوى المبينة في الإتفاقية، وبناء على مبدأ التعويض فإنه لا بد من وجود كيفية لإحتساب قيمته وتوصلنا أن أساسه هو وحدة "الفرنك بوانكاريه" حسب ما نصت عليه إتفاقية وارسو 1929 لكن نتيجة المشاكل المترتبة عن إستخدامه كوحدة نقدية تم إستحداث "حقوق السحب الخاصة" التي أصدرها صندوق النقد الدولي كوحدة نقدية تقوم على أساس وزن معين من الذهب.

أما المبحث الثاني الذي تناولنا فيه دعوى مسؤولية الناقل الجوي فقد توصلنا من خلاله أن رفع دعوى المسؤولية على الناقل يجب أن تكون في إختصاص قضائي معين، حيث أنه للمضرور الخيار بين واحدة من أربعة محاكم وهي: محكمة موطن الناقل أو مركزه الرئيسي أو جهة الوصول أو الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد، وقد أضافت إتفاقية مونتريال إختصاصا قضائيا خامسا وهو محل إقامة الراكب، كما عرفنا من خلال أحكام دعوى المسؤولية أن لهذه الأخيرة طرفان هما المدعي الذي قد يكون راكبا و قد يكون مرسلا أو مرسلا إليه في عقد نقل البضائع و قد ترفع الدعوى من المؤمن إذا كانت البضاعة مؤمنا عليها، أما المدعى عليه فهو الناقل أو تابعيه مهما كان مركزه القانوني ناقلا فعليا أو متعاقدا أو وكيفا بالعمولة أو مؤجرا للطائرة، وأخيرا فإنه تنقضي دعوى مسؤولية الناقل الجوي عند الدفع بعدم قبول الدعوى أو عند الدفع بسقوط الحق في الحصول على تعويض.

## خاتمة:

من خلال الدراسة التي قمت بها في موضوع البحث المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الدولي تبين أن إتفاقية وارسو 1929 الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي تعد الركيزة الأساسية لتنظيم وتنسيق أحكام النقل الجوي على الصعيد الدولي، وكانت مساهمة قيمة وناجحة آنذاك في مجال النقل الجوي الدولي ولقيت الرضا على نطاق واسع وبالتالي شكلت قاعدة قانونية لا يمكن دونها أن تتجح الإجراءات الخاصة التي تتخذها بعض الدول A.T.A. أو المجموعات الإقليمية أو منظمة الإتحاد الدولي للنقل الجوي - الأياتا -

هذا وعلى الرغم من أن اتفاقية وارسو قد وضعت تشريعا موحدًا يحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي إلا أن معالجتها للموضوع شابه بعض النقص والغموض في نصوصها، إذ أصبحت هذه الإتفاقية لا تواكب التطورات الحديثة التي طرأت على النقل الجوي وبالتالي بات من الضروري إعادة النظر فيها بالإضافة إلى وضع نصوص قانونية أخرى تساهم في النهضة التكنولوجية الكبيرة في مجال النقل الجوي، كما أن المحاولات التي بذلت لعدة سنوات من أجل تجديد الاتفاقية أدت عمليا إلى عدم الوحدة القانونية مع نشوء أنظمة عديدة (من بروتوكولات إضافية المعدلة للإتفاقية الأصلية) دون التوصل إلى حل واضح.

وبالتالي أصبح نظام وارسو نظاما قديما ولم يعد يستجيب لمتطلبات العصر بحكم كثافة وشكلية إجراءاته الخاصة بوثائق النقل التي تشكل عبئا واضحا في طريق الإستعمال الواسع لبرنامج المعلومات الإلكترونية، وأن تعدد الآليات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي كان من شأنه إثارة التنازع بينها على نحو كان يندرج بهدم فكرة توحيد القواعد الدولية التي سعت اتفاقية وارسو 1929 إلى تحقيقه، مما استوجب ضرورة إعادة النظر في هذا الوضع عن طريق وضع اتفاقية جديدة ترضى الكافة فكانت، اتفاقية مونتريال 1999 التي كان أحد أهدافها الأساسية إحلال اتفاقية جديدة محل آليات متعددة وبموجبها تمت تكملة القواعد القانونية الموحدة المطبقة على النقل الجوي الدولي وتحديثها بالإضافة إليها على نحو يتوافق مع التطورات المختلفة في مجال الملاحة الجوية.

وطبقا للمادة (55) من اتفاقية مونتريال 1999 ستحل هذه الاتفاقية الجديدة على مراحل محل اتفاقية وارسو 1929 ومحل كل الاتفاقيات الملحق بها رغم أنها لم تقم بإلغائها وبالانتقال إلى نظام الضمان الجديد سينتهي عهد نظام وارسو الذي يتسم ببعثرة مصادره القانونية، لذلك ستكون هناك فترة إنتقالية تفرض العمل بنظام وارسو إلى جانب اتفاقية مونتريال 1999 الجديدة.

وما يمكن إستخلاصه أن اتفاقية مونتريال 1999 قد نجحت في إقامة نظام دولي سليم استطاع توحيد عدد من القواعد المعمول بها في مجال النقل الجوي الدولي وذلك بعد مرور سبعين (70) عاما من إبرام الاتفاقية الأصلية (وارسو 1929)، ويجب التأكيد على أنها اتفاقية المستقبل بالنسبة للنقل الجوي الدولي وتعد أحدث حلقة في سلسلة تطور القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي وتعتبر محاولة موفقة من أجل توحيد بعض القواعد الخاصة بعلاقات التعاقد بين شركات النقل الجوي الدولي من جهة وبين الركاب وأصحاب البضائع المشحونة من جهة أخرى، وأن السنوات المقبلة سوف تؤكد على مدى نجاح هذه الاتفاقية ومدى مساهمتها في توحيد القواعد التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي خاصة بعد أن يتحقق إنضمام معظم دول العالم إليها.

مما تقدم وبناء على ما تمت دراسته توصلت إلى مجموعة من النتائج المتعلقة بجوانب مختلفة من الموضوع يكون إجمالها فيما يلي:

**أولاً:** لقد وفقت اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بين إعتبارين متضادين، الأول يتعلق بأن تكون مسؤولية الناقل الجوي معقولة وليست مطلقة حتى لا يكون إطلاقها عائقاً أمام تطور نشاط النقل الجوي، والثاني يتعلق بتوفير حماية قانونية للمتضررين مسافرين كانوا أم أصحاب البضائع من خلال حصولهم على تعويض عن الأضرار التي أصابتهم أثناء عملية النقل الجوي.

فكان أن تبنت اتفاقية وارسو 1929 إعتبار مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض للناقل الجوي وذلك لكون مسؤوليته العقدية ناشئة عن عقد النقل الجوي من ناحية وإفترض الخطأ من جانبه من أجل التخفيف على المتضرر من إثبات الخطأ لصعوبة إثباته من ناحية أخرى، أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد أقرت مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة ولم تأخذ الاتفاقية بأساس قانوني واحد تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي بل بالعديد من الأسس القانونية التي يرتبط تحديدها بموضوع النقل ونوع الضرر الحاصل.

في حين لم تهمل الاتفاقيتين حماية الناقل الجوي فقررت عدم إطلاق مسؤوليته حتى لا يؤدي ذلك إلى تعطيل نشاط النقل الجوي وذلك من خلال وضع حدود قصوى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن عملية النقل الجوي.

**ثانياً:** بدأت اتفاقية مونتريال 1999 في تحديدها لنطاق تطبيق أحكام مسؤوليته الناقل الجوي الواردة فيها من حيث إنتهت اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة، حيث قررت سريان هذه الأحكام على النقل التجاري الدولي الذي تقوم به الطائرة للأشخاص أو الأمتعة

أو البضائع وذلك حسب مفهوم جغرافي للدولية قصرته على الدول الأطراف فيها وعولت في تحديده على إرادة أطراف عقد النقل، واستبعدت بذلك الاتفاقيتين النقل الجوي الذي لا تتوافر فيه شروط انطباقها بالإضافة لاستبعادها بعض أنواع النقل الجوي استنادا لصفة القائم بها أو نوع وطبيعة هذا النقل الجوي مثل النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها أو النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية والنقل الاستثنائي، مما أخضع هذا النقل الجوي بالتالي لأحكام القوانين الوطنية للدول أو الاتفاقيات الثنائية وفي حين لم تمنع الاتفاقيتين الدول من تطبيق أحكامها عليه، ومن ذلك فأحكام الاتفاقيتين لا تسري بالضرورة على كل نقل جوي دولي.

**ثالثا:** ترتب على إبرام اتفاقية وارسو 1929 بلغة واحدة وهي اللغة الفرنسية (لغة العالم الدبلوماسية حينذاك) إختلاف في تفسير مصطلحاتها ونصوصها في اللغات الأخرى للدول التي ترجمتها مما أدى إلى إختلاف الأحكام في ذات الموضوع الواحد عند تطبيقها من قبل قضاء بعض الدول مثل تفسير مصطلح "جثث الموتى" الذي أثار تحديد طبيعتها باعتبارها بضاعة أم تدخل في مفهوم الركاب، بالإضافة إلى مصطلح "الصعود والهبوط" الذي أثار تحديد المدى الزمني لمسؤولية الناقل الجوي ومصطلح "الخطأ الجسيم" الذي لا يوجد له ترجمة في القانون الإنجليزي - كما سبق التوضيح - وغيره من القوانين، أما إتفاقية مونتريال 1999 فكانت أكثر وضوحا وإنسجاما باعتبارها صيغت بست لغات وتيسر بالتالي لقضاء كل دولة بتطبيق النص المطابق للغتها الرسمية.

**رابعا:** لم تعالج اتفاقية وارسو 1929 بشكل واضح نوع الضرر الموجب للتعويض وكذلك لم تفعل اتفاقية مونتريال 1999، وترك الأمر لأحكام القوانين الوطنية مما أثار الخلاف بين الفقه وقضاء مختلف الدول حول مدى إعتبار الأضرار النفسية الناشئة عن عملية النقل الجوي موجبة للتعويض من قبل الناقل الجوي خصوصا أن الاتفاقية قد اعتبرت الأضرار المادية هي الموجبة للتعويض.

وهكذا يبقى اللوم قائما على واضعي اتفاقية مونتريال 1999 لأنها أبرمت في زمن أصبح فيه الإهتمام بالعوامل النفسية بشكل كبير خاصة بعد كثرة حدوث مثل هذه الأضرار نتيجة إنتشار حوادث الإرهاب الجوي وخطف الطائرات مقارنة بوقت وضع إتفاقية وارسو 1929، كما أنه كثيرا من الأمراض العضوية سببها نفسي، الأمر الذي كان جليا أن تهتم الإتفاقية الجديدة بالنص عليه.

**خامسا:** رغم أن إتفاقية مونتريال 1999 قد أقرت مبدأ المسؤولية الموضوعية إلا أنها أقامت مسؤولية الناقل الجوي على مجموعة متنوعة من الأسس القانونية وعلى ذلك منحت الناقل

طرقاً متعددة يدفع بها المسؤولية عنه، وبالتالي كان هذا التنوع في طرق دفع المسؤولية يؤخذ عليه الكثرة أحياناً مما يفرغ الأساس القانوني للمسؤولية من مضمونه وهذا يخفي المعالم الأساسية للمسؤولية الموضوعية، وعليه كان يجب التقليل من طرق دفع المسؤولية مع إرتباطها بالأساس القانوني الذي بنت عليه مسؤولية الناقل الجوي.

ومن هذه الطرق لدفع المسؤولية عبارة "التدابير الضرورية" المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها والتي ينبغي على الناقل إثبات اتخاذها هو وتابعيه ووكلائه لتفادي أضرار التأخير في النقل حتى يتخلص من المسؤولية عنها والتي استبدلتها اتفاقية مونتريال 1999 بعبارة "التدابير المعقولة"، وبذلك أغلقت الاتفاقية باب الخلاف الفقهي والقضائي الذي كان مفتوحاً حول تفسير هذه العبارة وبالتالي كانت أكثر وضوحاً ودقة في تحديد طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي على نحو يراعى معه مصلحة مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين للبضائع.

**سادساً:** لقد وضعت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 حدوداً قصوى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي حال انعقاد مسؤوليته، حيث عملت الاتفاقية الأخيرة على رفع هذه الحدود بما يلي مصالح العملاء من ركاب وشاحنين للبضائع وهذا أمر يفرضه الواقع الاقتصادي بعد إرتفاع مستوى الأسعار وانخفاض قيمة النقود.

غير أن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي قد لا يلائم في وقتنا الحاضر نتيجة تطور صناعة الطيران والتكنولوجيا وأصبح النقل الجوي أكثر أمناً بالإضافة إلى قلة الحوادث الجوية من ناحية، بالإضافة إلى تطور النشاط الاقتصادي في النقل الجوي لشركات الطيران حيث وصلت تعاملاتها إلى مليارات الدولارات، وقبول شركات التأمين بتغطية شركات الطيران بعقود تأمين ضد مسؤوليتها عن الأضرار التي تنشأ أثناء عملية النقل الجوي من ناحية أخرى، وهو ما لم يكن متوفراً وقت صياغة اتفاقية وارسو 1929.

**سابعاً:** استحدثت اتفاقية مونتريال 1999 أنظمة جديدة بخصوص التعويض عن أضرار النقل الجوي تساهم بموجبها التطور الاقتصادي الحديث ويتعلق الأمر بمسألتين:

بالفرنك الذهب **Droits de tirage spéciaux الأولى:** استبدال حقوق السحب الخاصة الذي اتخذته اتفاقية وارسو 1929 **Franc Poincaré** المعروف باسم الفرنك بوانكاريه وتعديلاتها، وتمت معالجة كيفية تحويل هذه الوحدة الحسابية إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة، وبذلك تم القضاء على الخلاف الفقهي والقضائي حول تحويل الفرنك الذهب الذي كان معمولاً به في ظل اتفاقية وارسو إلى العملات الوطنية للدول المختلفة نظراً لأن هذه الاتفاقية لم تحدد سعر الصرف الذي يتعين التعويل عليه عند تحويله.

**الثانية:** وضع نظام جديد يتعلق بالمراجعة الدورية للحدود القصوى للتعويضات الواردة في اتفاقية مونتريال 1999 يسمح بمراجعة هذه الحدود من جانب جهة الإيداع وهي المنظمة " وذلك مرة كل خمس سنوات وفعلا قد تمت أول مراجعة ICAO الدولية للطيران المدني " لحدود المسؤولية من طرف المنظمة بتاريخ 30 ديسمبر 2009 وفق أحدث إحصائيات قامت بها ولم تتم بعدها مراجعة أخرى لحد كتابة هذه السطور.

**ثامنا:** لقد إهتمت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بتوحيد بعض الأحكام الإجرائية التي تحدد الوسيلة التي يستطيع من خلالها طالب التعويض الحصول على هذه التعويضات بواسطة لجوئه إلى القضاء عن طريق تحريك دعوى التعويض.

ومن ذلك ما أضافته اتفاقية مونتريال 1999 مسألة الاختصاص القضائي الخامس لنظر دعوى المسؤولية وهو اختصاصا خامسا لمحكمة تضاف إلى خيارات المدعي الأربعة التي كانت مقررة في اتفاقية وارسو وهي محكمة موطن الناقل، ومحكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل ومحكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي بالإضافة إلى محكمة جهة الوصول، حيث يستطيع المدعي اللجوء إلى هذه المحكمة للإختصاص القضائي الخامس فيما يتعلق بالضرر الناجم عن الوفاة أو الإصابة فقط دون غيره من الأضرار وهي محكمة موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي وقت وقوع الحادث، ولا شك أن هذا الإجراء يأتي في مصلحة الراكب بصفته الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي الذي سيوفر عليه الجهد والنفقات.

وهناك أيضا إجراء التحكيم حيث أجازت إتفاقية مونتريال 1999 اللجوء إليه لفض المنازعات الناشئة عن عقود النقل الجوي للبضائع، وهو ما سبق أن أجازته اتفاقية وارسو 1929 إلا أن إتفاقية مونتريال 1999 قد أتت بحكم جديد في هذا المجال حيث سلبت إرادة الأطراف من إختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع عن طريق إجبار هيئة التحكيم بتطبيق أحكام الإتفاقية وهذا خروجاً عن القواعد العامة في مجال التحكيم، وذلك رغبة من المشرع الدولي في جعل قواعده أمره وتحقيقاً لإستقرار المعاملات، ولا شك أن هذا الإجراء أيضا يأتي في صالح طرفي العقد نظرا لما يتمتع به هذا الطريق من مميزات تكفل حل النزاع بسرعة وبأكثر تخصص.

**تاسعا:** الإهتمام بمعالجة النظام القانوني للتأمين الجوي ووضع قواعد قانونية تنظمه نتيجة للتطور الحاصل فيه على المستوى العالمي في مجال عمليات النقل الجوي حيث أصبح نظاما إجباريا وبديلا عن مسؤولية الناقل الجوي في تغطية الأضرار، ذلك أن كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 لم تتعرض لمبدأ إجبارية التأمين الجوي على أنه

أوردت المادة (50) من اتفاقية مونتريال 1999 إلزامية الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها الإحتفاظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم، وكان إلزاما أن تخصص الاتفاقية فصل يشمل أحكام وقواعد التأمين في نصوصها باعتباره نظاما بديلا يغطي مسؤولية الناقل الجوي.

**عاشرا:** يجب التأكيد في الأخير أنه لم تعالج كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 الأضرار التي تقع على سطح الأرض نتيجة عملية النقل الجوي لأن المسؤولية المترتبة عن هذه الأضرار هي مسؤولية تقصيرية تضمنت أحكامها اتفاقية روما لعام 1959 والمتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرة بالغير على السطح - ولها دراسة مستقلة - والمتضررين وفق هذه الاتفاقية لا يرتبطون مع الناقل الجوي بعقد يرتب مسؤولية عقدية وأن هذه الأخيرة مجالها الاتفاقيتين محل الدراسة.

يمكن إستنتاجه من خلال الدراسة بصفة عامة حول إستحداث وتعديل **حادي عشر:** ما إتفاقية وارسو 1929 بموجب اتفاقية مونتريال 1999 أن هذه الاتفاقية الأخيرة بالرغم من أنها نجحت في توحيد قواعد النقل الجوي الدولي المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها واستحدثت العديد من الأحكام التي كان لها دور في تفعيل حيوية مرفق النقل الجوي، إلا أنها لا تخرج عن كونها تجميع للأحكام المتناثرة في الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة وأنها كانت في مواضيع متعددة إعادة لتنظيم القواعد المعمول بها لأنها استندت في ذلك على القواعد المنصوص عليها سلفا في نظام وارسو بما يتلائم ويتناسب مع تطورات ومتطلبات النقل الجوي.

### **وعلى ضوء النتائج السابقة يمكن تقديم الإقتراحات التالية:**

**أولا:** متابعة التطورات الإقتصادية والإجتماعية والتقنية الحديثة في العالم ودراسة مدى تأثيرها على أحكام النقل الجوي حتى يتم تعديل الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي بما يتلائم مع هذه التطورات لتحقق بالتالي الضمانة القانونية العادلة لمستخدمي قطاع النقل الجوي دون الإخلال بضمان إستمرارية وتطور نشاط النقل الجوي.

**ثانيا:** إنشاء جهة تختص بتفسير نصوص اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها واتفاقية مونتريال 1999 وذلك من أجل دراسة الإشكالات القانونية التي يثيرها النقل الجوي سواء للبضائع أو للركاب وما يمتاز به هذا العقد عن غيره من العقود التجارية كونه يمس قطاعا حساسا في إقتصاد مختلف الدول، كتنكوين لجنة دائمة من الدول المشاركة في هذه الاتفاقيات وذلك لحل معظم المشاكل المتعلقة بتفسير المقصود ببعض الأحكام والمصطلحات القانونية الواردة فيها عند ترجمتها أو تطبيقها في قضاء الدول ذات النظم القانونية المختلفة.

**ثالثاً:** تحسيس الدول على إختلاف نظمها القانونية الوطنية بتطبيق أحكام اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 والتصديق والانضمام إليها من أجل إيجاد قواعد قانونية موحدة تحكم قطاع النقل الجوي وتفعيلها بما يحقق العدالة والمساواة بين المستفيدين من عمليات النقل الجوي باختلاف جنسيات الدول التي يتبعونها، وسوف تؤكد لنا السنوات المقبلة مدى نجاح اتفاقية مونتريال 1999 على وجه الخصوص والإقبال الكبير للانضمام والتصديق إليها من مختلف دول العالم.

**رابعاً:** ضرورة العمل على وضع قوانين خاصة تعالج أحكام النقل الجوي الداخلي في قوانين الطيران المدني في مختلف الدول - رغم أن معظم هذه القوانين تحيل بشكل مطلق لتطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية - وبالتالي محاولة إعطاء النقل الجوي الداخلي نوع من الخصوصية وفي نفس الوقت يجب أن تكون متناسبة وملائمة مع أحكام النقل الجوي في ظل الاتفاقيات الدولية خصوصاً ما تعلق منها بأحكام تقدير قيمة التعويض عن الأضرار، وذلك كما فعل المشرع المصري في قانون التجارة الجديد والمشرع الجزائري في قانون الطيران المدني الجزائري حيث صيغت هذه القوانين بشكل روعيت فيه ما يتطلبه النظام الداخلي للدولة وفي نفس الوقت عملت على أن تكون الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي متلائمة ومتماشية مع ما نصت عليه الإتفاقيات الدولية.

**خامساً:** محاولة توحيد كافة القوانين والأنظمة في الدول العربية المتعلقة بأحكام الملاحة الجوية والنقل الجوي لإيجاد نوع من التكامل القانوني فيما بينها لمواجهة التغيرات المتجددة التي قد تفرضها الدول العظمى وشركات الطيران العالمية بما يخدم مصالحها الخاصة فقط على حساب الدول الأخرى الضعيفة في مجال عمليات النقل الجوي، وذلك عن طريق عقد لقاءات وضع لجان متخصصة في مجال النقل الجوي والملاحة الجوية وذلك من أجل دراسة ما يتطلبه وما يفرضه هذا المجال داخل هذه الدول وما يقابله داخل الدول الأخرى ذات الأساطيل الجوية الكبيرة وإعداد تقارير دورية لهذا الشأن ليتم على ضوءها توحيد القوانين والأنظمة بين مجموعة الدول العربية.

بالإضافة إلى وضع مجموعة من الأسس والمبادئ القانونية التي تكفل حماية المواطن العربي ومساواته مع غيره من الأشخاص ذوي الجنسيات المختلفة من قبل شركات وسلطات الطيران في الدول الأخرى، مع وضع إجراءات قانونية وعملية تكفل حماية وسلامة وأمن المطارات وعمليات النقل الجوي من العمليات الإرهابية ضد المدنيين والأبرياء.

**سادسا:** أهمية نشر الوعي الحقوقي بين المسافرين وأصحاب البضائع فيما يتعلق بحقوقهم وذلك بإلزام شركات النقل الجوي ببيان مسؤولياتها بدقة في مواقعها الإلكترونية، كما تبين هذه المسؤوليات في المطارات من خلال سلطات الطيران المدني، ومن خلالها يتسنى للمتضررين من عملية النقل الجوي معرفة حقوقهم قبل إبرام عقد النقل الجوي، وبذلك تكون أحكام كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 كأحكام معروفة ومنشورة في ثقافة الأشخاص العاديين وليست فقط حكرا لدى الأشخاص المتخصصين في مجال القانون.

**الملحق الأول: يمثل انضمام الدول إلى اتفاقية مونتريال 1999 وتواريخ التوقيع والتصديق إلى غاية 2013**

) المصدر: <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Forms/All.aspx>  
تاريخ التصفح: 10 سبتمبر 2013

**CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES  
RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL  
FAITE À MONTRÉAL LE 28 MAI 1999**

<b>Entrée en vigueur :</b>	<b>La Convention est entrée en vigueur le 4 novembre 2003*.</b>
<b>Situation :</b>	<b>111 parties.</b>

État	Date de la signature	Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)	Date d'entrée en vigueur
Afrique du Sud	28/5/99	22/11/06	21/1/07
Albanie		20/10/04 (a)	19/12/04
Allemagne (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Arabie saoudite	28/5/99	15/10/03	14/12/03
Argentine (22)		16/12/09 (a)	14/2/10
Arménie		16/04/10 (a)	15/6/10
Australie		25/11/08 (a)	24/1/09
Autriche (10)		29/4/04 (a)	28/6/04
Azerbaïdjan (26)	-	10/2/15 (a)	11/4/15
Bahamas	28/5/99		
Bahreïn		2/2/01 (a)	4/11/03
Bangladesh	28/5/99		
Barbade		2/1/02 (a)	4/11/03
Belgique (1)(15)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Belize	28/5/99	25/8/99	4/11/03
Bénin	28/5/99	30/3/04	29/5/04
Bolivie (État plurinational de)	28/5/99		
Bosnie-Herzégovine		9/3/07 (a)	8/5/07
Botswana		28/3/01 (a)	4/11/03
Brésil	3/8/99	19/5/06	18/7/06
Bulgarie		10/11/03 (a)	9/1/04
Burkina Faso	28/5/99	25/6/13	25/8/13
Cabo Verde		23/8/04 (a)	22/10/04
Cambodge	28/5/99		
Cameroun	27/9/01	5/9/03	4/11/03
Canada (6)	1/10/01	19/11/02	4/11/03
Chili (21)	28/5/99	19/3/09	18/5/09
Chine (18)	28/5/99	1/6/05	31/7/05
Chypre		20/11/02 (a)	4/11/03
Colombie	15/12/99	28/3/03	4/11/03
Congo		19/12/11 (A)	17/2/12
Costa Rica	20/12/99	9/6/11	8/8/11
Côte d'Ivoire	28/5/99	4/2/15	5/4/15
Croatie		23/1/08 (a)	23/3/08
Cuba	28/5/99	14/10/05	13/12/05

Danemark (1)(11)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Égypte		24/2/05 (A)	25/4/05
El Salvador		7/11/07 (a)	6/1/08
Émirats arabes unis		7/7/00 (a)	4/11/03
Équateur		27/6/06 (a)	26/8/06
Espagne (13)	14/12/00	29/4/04	28/6/04
Estonie	4/2/02	10/4/03	4/11/03
États-Unis (7)	28/5/99	5/9/03	4/11/03
Éthiopie		23/4/14 (a)	22/6/14
Finlande (4)	9/12/99	29/4/04	28/6/04
France (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04

Convention pour l'unification de certaines  
règles relatives au transport aérien international  
Montréal, 28 mai 1999

État	Date de la signature	Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)	Date d'entrée en vigueur
Gabon	28/5/99	4/2/14	5/4/14
Gambie		10/3/04 (a)	9/5/04
Géorgie		20/12/10 (a)	18/2/11
Ghana	28/5/99		
Grèce (1)	28/5/99	22/7/02	4/11/03
Guyana		23/12/14 (a)	21/2/15
Hongrie		8/11/04 (a)	7/1/05
Îles Cook		22/5/07 (a)	21/7/07
Inde		1/5/09 (a)	30/6/09
Irlande (1)	16/8/00	29/4/04	28/6/04
Islande	28/5/99	17/6/04	16/8/04
Israël (24)		19/1/11 (a)	20/3/11
Italie (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Jamaïque	28/5/99	7/7/09	5/9/09
Japon (8)		20/6/00 (A)	4/11/03
Jordanie	5/10/00	12/4/02	4/11/03
Kenya	28/5/99	7/1/02	4/11/03
Koweït	28/5/99	11/6/02	4/11/03
Lettonie		17/12/04 (A)	15/2/05
L'ex-République yougoslave de Macédoine		15/5/00 (a)	4/11/03
Liban		15/3/05 (a)	14/5/05
Lituanie (17)	28/5/99	30/11/04	29/1/05
Luxembourg (2)	29/2/00	29/4/04	28/6/04
Madagascar	28/5/99	28/12/06	26/2/07
Malaisie (20)		31/12/07 (a)	29/2/08
Maldives		31/10/05 (a)	30/12/05
Mali		16/1/08 (a)	16/3/08
Malte	28/5/99	5/5/04	4/7/04
Maroc		15/4/10 (a)	14/6/10
Maurice	28/5/99		
Mexique	28/5/99	20/11/00	4/11/03
Monaco	28/5/99	18/8/04	17/10/04
Mongolie		5/10/04	4/12/04
Monténégro (23)		15/1/10 (a)	16/3/10
Mozambique	28/5/99	27/1/14	28/3/14
Namibie	28/5/99	27/9/01	4/11/03

Niger	28/5/99		
Nigéria	28/5/99	10/5/02	4/11/03
Norvège		29/4/04 (a)	28/6/04
Nouvelle-Zélande (5)	13/7/01	18/11/02	4/11/03
Oman		28/5/07 (a)	27/7/07
Pakistan	28/5/99	19/12/06	17/2/07
Panama	28/5/99	13/9/02	4/11/03
Paraguay	17/3/00	29/3/01	4/11/03
Pays-Bas (14)	30/12/99	29/4/04	28/6/04
Pérou	7/9/99	11/4/02	4/11/03
Pologne	28/5/99	17/1/06	18/3/06
Portugal (1)	28/5/99	28/2/03	4/11/03
Qatar (16)		15/11/04 (a)	14/1/05
République arabe syrienne		18/7/02 (a)	4/11/03

Convention pour l'unification de certaines  
règles relatives au transport aérien international  
Montréal, 28 mai 1999

État	Date de la signature	Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)	Date d'entrée en vigueur
République centrafricaine	25/9/01		
République de Corée		30/10/07 (a)	29/12/07
République de Moldova		17/3/09 (a)	16/5/09
République démocratique du Congo		21/7/14 (a)	19/9/14
République dominicaine	28/5/99	21/9/07	20/11/07
République tchèque (3)	28/5/99	16/11/00	4/11/03
République-Unie de Tanzanie		11/2/03 (a)	4/11/03
Roumanie	18/11/99	20/3/01	4/11/03
Royaume-Uni (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Saint-Vincent-et-les-Grenadines		29/3/04 (a)	28/5/04
Sénégal	28/5/99		
Serbie		3/2/10 (a)	4/4/10
Seychelles		13/9/10 (a)	12/11/10
Singapour (19)		17/9/07 (a)	16/11/07
Slovaquie	28/5/99	11/10/00	4/11/03
Slovénie	28/5/99	27/3/02	4/11/03
Soudan	28/5/99		
Suède (1)	27/8/99	29/4/04	28/6/04
Suisse	28/5/99	7/7/05	5/9/05
Swaziland	28/5/99		
Togo	28/5/99		
Tonga		20/11/03 (a)	19/1/04
Turquie (25)	28/5/99	25/1/11	26/3/11
Ukraine		6/3/09 (a)	5/5/09
Uruguay	9/6/99	4/2/08	4/4/08
Vanuatu		9/11/05 (a)	8/1/06
Zambie	28/5/99		
Organisations régionales d'intégration économique			
Union européenne (9)	9/12/99	29/4/04 (AA)	28/6/04

في 01 ماي 2013 (IATA) اياتا (الملحق الثاني): يمثل العضوية بالاتحاد الدولي للنقل الجوي

( تاريخ التصفح: 10 سبتمبر 2013 [www.IATA.org](http://www.IATA.org) المصدر: )

<p>Estonian Air Ethiopian Airlines Etihad Airways Euroatlantic Airways European Air Transport Eurowings EVA Air Federal Express Finnair flybe Freebird Airlines Garuda Georgian Airways Gulf Air Hahn Air Hainan Airlines Hawaiian Airlines Hong Kong Airlines Hong Kong Express Airways Iberia Icelandair InselAir Interair InterSky Iran Air Iran Aseman Airlines Israir Airlines Japan Airlines Jat Airways Jazeera Airways Jet Airways Jet Lite JetBlue Jordan Aviation JSC Nordavia—RA</p>	<p>Belle Air Biman Binter Canarias Blue Panorama Blue1 bmi Regional British Airways Brussels Airlines Bulgaria air C.A.L. Cargo Airlines Cargojet Airways Cargolux Caribbean Airlines Carpatair Cathay Pacific China Airlines China Cargo Airlines China Eastern China Southern Airlines CityJet Comair Condor Condor Berlin Copa Airlines Corsair Croatia Airlines Cubana Cyprus Airways Czech Airlines Delta Air Lines DHL Air DHL International E.C. Donavia Dragonair Egyptair EL AL</p>	<p>Air Namibia Air New Zealand Air Niugini Air Nostrum Air One Air Pacific Air Seychelles Air Tahiti Air Tahiti Nui Air Transat Air Vanuatu AirBridgeCargo Airlines Aircalin Airlink Alaska Airlines Alitalia All Nippon Airways AlMasria Universal Airlines ALS American Airlines Arik Air Arkia Israeli Airlines Armavia Asiana Airlines Atlas Air Atlasjet Airlines Austral Austrian AVIANCA Azerbaijan Airlines B&amp;H Airlines Bangkok Air Belavia—Belarusian Airlines</p>	<p>ABSA Cargo Airline Adria Airways Aegean Airlines Aer Lingus Aero República Aeroflot Aerolineas Argentinas Aeromexico Aerosvit Airlines Afriqiyah Airways Aigle Azur Air Algérie Air Arabia Air Astana Air Austral Air Baltic Air Berlin Air Botswana Air Canada Air China Air Corsica Air Europa Air France Air India Air Koryo Air Macau Air Madagascar Air Malawi Air Malta Air Mauritius Air Moldova</p>
---	--	--	--

Virgin Australia International Airlines  
Vladivostok Air  
Volaris  
Volga-Dnepr Airlines  
VRG Linhas Aéreas  
White Airways  
Wideroe  
Xiamen Airlines  
Yemenia

Surinam Airways  
SWISS  
Syrianair  
TAAG—Angola Airlines  
TACA  
TACA Peru  
TACV Cabo Verde Airlines  
TAM—Transportes Aéreos del Mercosur  
TAM Linhas Aéreas  
TAME—Linea Aérea del Ecuador  
TAP Portugal  
TAROM  
Thai Airways International  
THY—Turkish Airlines  
Tianjin Airlines  
TNT Airways  
Transaero  
TransAsia Airways  
TUifly  
Tunis Air  
Ukraine International Airlines  
United Airlines  
UPS Airlines  
US Airways  
UTair  
Vietnam Airlines  
Virgin Atlantic  
Virgin Australia Airlines

PAL—Philippine Airlines  
Pegasus Airlines  
PGA—Portugália Airlines  
PIA—Pakistan International Airlines  
Precision Air  
PrivatAir  
Qantas  
Qatar Airways  
Rossiya Airlines  
Royal Air Maroc  
Royal Brunei  
Royal Jordanian  
SAA—South African Airways  
Safair  
Safi Airways  
SAS  
SATA Air Açores  
SATA Internaçional  
Saudi Arabian Airlines  
Shandong Airlines  
Shanghai Airlines  
Shenzhen Airlines  
SIA—Singapore Airlines  
SIA Cargo  
Siberia Airlines  
Sichuan Airlines  
Silkair  
SKY Airlines  
South African Express Airways  
SriLankan Airlines  
Sudan Airways

Juneyao Airlines  
Kenya Airways  
Kish Air  
KLM  
Korean Air  
Kuwait Airways  
LACSA  
LAM—Linhas Aéreas de Moçambique  
LAN Airlines  
LAN Argentina  
LAN Cargo  
LAN Perú  
LAN Ecuador  
Libyan Airlines  
LOT Polish Airlines  
Lufthansa  
Lufthansa Cargo  
Lufthansa CityLine  
Luxair  
Mahan Air  
Malaysia Airlines  
Malmö Aviation  
Martinair Cargo  
MAS AIR  
MEA—Middle East Airlines  
Meridiana fly  
MIAT—Mongolian Airlines  
Montenegro Airlines  
NIKI  
Nippon Cargo Airlines  
Nouvelair  
Olympic Air  
Oman Air  
Onur Air

**الملحق الثالث: خاص بوضعية الجزائر فيما يتعلق بمعاهدات القانون الجوي الدولي**

(المصدر: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/algeria\\_fr.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/algeria_fr.pdf))

تاريخ التصفح: 13 أكتوبر 2014

SITUATION DE L'ALGÉRIE EN CE QUI CONCERNE LES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL				
		Date de signature	Date de ratification ou d'adhésion	Date de prise d'effet
1.	Convention relative à l'aviation civile internationale Chicago, 7/12/44		7/5/63	6/6/63
2.	Accord relatif au transit des services aériens internationaux Chicago, 7/12/44		16/4/64	16/4/64
3.	Accord relatif au transport aérien international Chicago, 7/12/44	-	-	-
4.	Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale Buenos Aires, 24/9/68	-	-	-
5.	Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale Montréal, 30/9/77	-	20/3/01	20/3/01
*6.	Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale Montréal, 29/9/95	10/10/95 <sup>1</sup>	20/3/01	-
*7.	Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale Montréal, 1/10/98	-	-	-
8.	Article 93 bis Montréal, 27/5/47		29/11/65	29/11/65
9.	Article 45 Montréal, 14/6/54		29/11/65	29/11/65
10.	Articles 48 a), 49 e) et 61 Montréal, 14/6/54		29/11/65	29/11/65
11.	Article 50 a) Montréal, 21/6/61		29/11/65	29/11/65
12.	Article 48 a) Rome, 15/9/62		29/11/65	11/9/75
13.	Article 50 a) New York, 12/3/71		1/2/72	16/1/73
14.	Article 56 Vienne, 7/7/71		2/2/77	2/2/77
15.	Article 50 a) Montréal, 16/10/74		22/4/75	15/2/80
16.	Protocole d'amendement (Paragraphe final, texte russe) Montréal, 30/9/77		16/1/84	17/8/99
17.	Article 83 bis Montréal, 6/10/80		-	-

18.	Article 3 bis Montréal, 10/5/84		28/5/01	28/5/01
19.	Article 56 Montréal, 6/10/89		11/4/01	18/4/05
20.	Article 50 a) Montréal, 26/10/90		11/4/01	28/11/02
*21.	Protocole d'amendement (Paragraphe final, texte arabe) Montréal, 29/9/95		11/4/01	-
*22.	Protocole d'amendement (Paragraphe final, texte chinois) Montréal, 1/10/98		-	-
23.	Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef Genève, 19/6/48		10/8/64	8/11/64
24.	Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers Rome, 7/10/52		13/4/64	12/7/64
25.	Protocole portant modification de la Convention de Rome de 1952 Montréal, 23/9/78	-	-	-
26.	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international Varsovie, 12/10/29		2/6/64	31/8/64
27.	Protocole portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 La Haye, 28/9/55		2/6/64	31/8/64
28.	Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel Guadalajara, 18/9/61	-	-	-
*29.	Protocole portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 amendée par le Protocole de La Haye de 1955 Guatemala, 8/3/71	-	-	-
30.	Protocole additionnel n° 1 Montréal, 25/9/75	-	-	-
31.	Protocole additionnel n° 2 Montréal, 25/9/75	-	-	-
*32.	Protocole additionnel n° 3 Montréal, 25/9/75	-	-	-
33.	Protocole de Montréal n° 4 Montréal, 25/9/75	-	-	-
34.	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international Montréal, 28/5/99	-	-	-
35.	Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs Tokyo, 14/9/63	-	12/10/95	10/1/96
*36.	Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs Montréal, 4/4/14	-	-	-
37.	Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs			

La Haye, 16/12/70

-

6/10/95

5/11/95

**SITUATION DE L'ALGÉRIE EN CE QUI CONCERNE  
LES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL**

		Date de signature	Date de ratification ou d'adhésion	Date de prise d'effet
38.	Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile Montréal, 23/9/71	-	6/10/95	5/11/95
39.	Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23/9/71 Montréal, 24/2/88	-	6/10/95	5/11/95
40.	Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection Montréal, 1/3/91	-	14/11/96 <sup>2</sup>	21/6/98
*41.	Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale Beijing, 10/9/10	-	-	-
*42.	Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs Beijing, 10/9/10	-	-	-
43.	Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles Le Cap, 16/11/01	-	-	-
44.	Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement Mobiles Le Cap, 16/11/01	-	-	-
*45.	Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs Montréal, 2/5/09	-	-	-
*46.	Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des Aéronefs Montréal, 2/5/09	-	-	-
47.	Accord relatif au programme international COSPAS-SARSAT, Paris, 1/7/88		10/4/96	10/5/96 <sup>3</sup>
48.	Convention sur les privilèges et immunités des institutions Spécialisées 21/11/47 – application à l'OACI (Annexe III), 21/6/48		25/3/64	25/3/64

\* Pas en vigueur

NOTES

<sup>1</sup> Sous réserve d'acceptation.<sup>2</sup> Déclaration, conformément au paragraphe 2 de l'article XIII de la Convention, que l'Algérie n'est pas un État producteur. <sup>3</sup> Fournisseur du segment sol

من طرف الملحق الرابع: خاص بالاتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي الموقعة  
الجزائر

المصدر: ( .) Touafele Rabah, code de l'aviation civile –textes législatifs et règlementaire en vigeut .  
edition Houma, Alger 2006).

<i>Pays</i>	<i>Date de paraphe</i>	<i>Date de signature</i>	<i>Date de ratification</i>
AFRIQUE DU SUD		28/04/1998	Décret n°02-402 du 25/11/2002 (JORA N°72/2002)
ALLEMAGNE		29//10/2002	
ANGOLA		16/12/1976	
ARABIE SAOUDITE		06/08/1968	Ord. n° 68-520 du 09/09/1968 (JORA N°81/1968)
AUTRICHE		27/11/1989	
BELGIQUE		23/05/1969	Ord. n° 69-49 du 13/06/1969 (JORA N° 61/1969)
BENIN		16/06/1982	
BULGARIE		31/05/1963	
CAMEROUN		08/10/1974	
CAP VERT		10/05/1976	Ord. n° 76-72 du 27/07/1976 (JORA N°72/1976)
CHYPRE		03/12/1999	
CONGO		08/04/1973	Ord. n° 73-36 du 25/07/1973 (JORA N°68/1973)
COTE D'IVOIRE		17/02/1967	Ord. n° 68-8 du 23/01/1968 (JORA N°14/1968)
CUBA	Paraphé à la havane le 23 /11/ 2003		
EGYPTE		17/12/1963	
EMIRATS ARABES UNIS	04/02/1992		
ESPAGNE		16/03/1963	
ETHIOPIE	10/04/1985		
FRANCE		18/02/1963	Dénoncé par l'Algérie en 1987

GHANA		23/09/1963	
GRANDE BRETAGNE ET IRLANDE DU NORD		20/08/1970	Ord n° 70-63 du 08/10/1970 (JORA N°93/1970)
GUINEE		12/07/1972	Ord n° 72-54 du 18/10/1972 (JORA N°91/1972)
GUINEE BISSAU		05/02/1975	Ord n° 75-18 du 27/02/1975 (JORA N°23/1975)
HAUTE VOLTA		30/03/1983	
HONGRIE		19/11/1970	Ord n° 70-92 du 25/12/1970 (JORA N°6/1971)
PAYS BAS		22/03/1987	
INDE	01/07/1997	25/06/2000	
IRAK		16/01/1969	Ord n° 69-10 du 06/03/1969 (JORA N°28/1969)
ITALIE		03/06/1963	
JORDANIE	19/03/1977	13/11/1980	
KOWEIT		02/02/1976	
LIBAN		21/04/1967	Ord n° 67-246 du 16/11/1967 (JORA N°100/1967)
LIBYE		25/05/1970	
MADAGASCAR	17/06/1982	20/11/1984	
MALI		22/07/1963	Décret n° 63-356 du 12/09/1963 (JORA N°67/1963)
MALTE		04/11/1982	
MAROC		30/04/1963	Ord n° 63-294 du 02/08/1963 (JORA N°58/1963)
MAURITANIE		17/03/1965	Ord n° 66-274 du 02/09/1966 (JORA N°91/1966)
MOZAMBIQUE	12/06/1982		
NAMIBIE	05/12/1995		
NIGER		03/06/1964	Ord n° 65-122 du 23/04/1965 (JORA N°43/1965)

PAKISTAN	11/05/1974		
NIGERIA		14/01/2002	
POLOGNE		06/02/1966	Ord n° 67-244 du 16/11/1967 (JORA N°98/1967)
PORTUGAL		04/10/1977	
QATAR	10/12/1996	16/02/1998	Décret présidentiel n° 03-209 du 05/05/03 (JORA N°33/2003)
ROUMANIE	16/10/2002		
SENEGAL		10/07/1974	
SEYCHELLES	25/06/1982		
SUISSE		18/06/1963	Ord n° 67-38 du 24/02/1967 (JORA N°20/1967)
SYRIE		13/12/2003	
TCHAD		27/06/1990	
TCHECOSLOVAQUIE		09/03/1964	Décret n°64-150 du 05/06/1964 (JORA N°53/1964)
TUNISIE		01/09/1963	Décret n° 63-451 du 14/11/1963 (JORA N°89/1963)
TURQUIE		06/12/1986	
URSS		01/06/1964	Ord n° 64-236 du 13/08/1964 (JORA N°72/1964 )
YEMEN	10/07/2000	03/02/2002	
YUGOSLAVIE		12/10/1964	
ZAIRE		26/05/1964	

## قائمة المصادر والمراجع:

### أولاً: المصادر

#### أ - الإتفاقيات الدولية:

1. إتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي
2. إتفاقية روما 1952 المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض
3. بروتوكول لاهاي 1955 المتعلق بتعديل إتفاقية وارسو 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي
4. إتفاقية جوادا لآخارا 1961 مكملة لإتفاقية وارسو 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد
5. بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 متعلق بتعديل إتفاقية وارسو 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي
6. بروتوكول مونتريال الرابع 1975 بشأن إتفاقية وارسو 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي
7. إتفاقية مونتريال 1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

#### ب - القوانين:

- 1 - القانون التجاري الجزائري الصادر بموجب الأمر 59-75 المؤرخ في 26-09-1975 المعدل والمتمم.
- 2 - القانون المدني الجزائري الصادر بموجب الأمر 58-75 المؤرخ في 26-09-1975 المعدل والمتمم.
- 3 - قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم: 08 - 09 المؤرخ في 25-02-2008.
- 4 - قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 المؤرخ في 27-06-1998 المعدل والمتمم.

5 - القانون المتعلق بالمصالح الجوية الجزائري رقم 64 - 166 المؤرخ في 8 يونيو 1964

6 - قانون التأمينات الجزائري رقم 80 - 07 المؤرخ في 09 - 08 - 1980 المعدل والمتمم.

7 - القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948

8 - قانون التجارة المصري الجديد لسنة 1999

9 - القانون المدني السوري

10 - القانون المدني الكويتي

11 - قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة لسنة 1993

## ثانياً: المراجع

### أ. المراجع باللغة العربية:

#### أ - الكتب:

- 1 - إبراهيم أبو الليل: مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي - دار النهضة العربية القاهرة طبعة 1980
- 2 - إبراهيم شحاتة: القانون الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1975
- 3 - أبو زيد رضوان: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري - دار الفكر العربي، القاهرة، طبعة 1980
- 4 - أحمد أبو الوفاء: التحكيم الإختياري والإجباري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة دون سنة نشر
- 5 - احمد بن إبراهيم الشيخ: المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة، 2008
- 6 - إلياس حداد: القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق سوريا، طبعة 2005

- 7 - جلال وفاء محمدين: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار  
الحاصلة للمسافرين دراسة في القضاء الأمريكي - دار الجامعة الجديدة  
للنشر، الإسكندرية، طبعة 1995
- 8 - جلال وفاء محمدين: دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية،  
بيروت، دون سنة نشر
- 9 - جمال عبد الناصر مانع: التنظيم الدولي - النظرية العامة والمنظمات  
العالمية والإقليمية والمتخصصة - دار العلوم للنشر والتوزيع الجزائر  
طبعة 2006
- 10- حسن يوسف محمود عليوة: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي  
للأشخاص، دراسة قانونية مقارنة، دار الكتب القانونية مصر، طبعة  
2010
- 11- حمد الله محمد حمد الله: النظام القانوني لإيجار الطائرة - دراسة  
مقارنة - دار النهضة العربية، القاهرة، 2000
- 12- رضاء التكريتي: مجموعة إتفاقيات النقل الجوي الدولي - الجزء  
الأول - دون ناشر و بلد نشر، الطبعة الأولى 1985
- 13- رفعت أبادير: القانون الخاص الجوي المغربي، دون ناشر و بلد نشر،  
1998
- 14- رفعت فخري: الوجيز في القانون الجوي - دار أبو مجد للطباعة  
بالهرم، القاهرة، طبعة 2010
- 15- سعيد أحمد شعلة: قضاء النقض مواد التجارية، منشأة المعارف  
الإسكندرية، طبعة 1999
- 16- سميحة القليوبي: القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، دون  
سنة نشر
- 17- سوزان على حسن: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة  
الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2003
- 18- شادلي نور الدين: القانون التجاري، دار العلوم للنشر والتوزيع  
الجزائر، طبعة 2003
- 19- شريف أحمد الطباخ: التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في  
ضوء القضاء والفقہ والمعاهدات الدولية - دار الفكر الجامعي،  
الإسكندرية، طبعة 2005

- 20-** ضياء علي أحمد نعمان: المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مكتبة المنارة مراكش، الطبعة الأولى 2006
- 21-** طارق جمعة سيف: تأمين النقل الدولي - البحري - الجوي - البري - النهري - دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2007
- 22-** طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة 2008
- 23-** عادل محمد خير: مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دار الكتب القومية، القاهرة، الطبعة الأولى 2001
- 24-** عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع في ظل القانون التجارة البحرية لسنة 1999 وإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1997
- 25-** عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2004
- 26-** عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني - مصادر الإلتزام - دار إحياء التراث، بيروت، طبعة 1952
- 27-** عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2007
- 28-** عبيد علي أحمد الحجازي: تمويل الإستثمار في مجال النقل الجوي - دراسة إقتصادية قانونية مقارنة - دار الهاني للطباعة، القاهرة، الطبعة الأولى 1994
- 29-** عبيد علي أحمد الحجازي: مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع - دراسة تحليلية تطبيقية - منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة 2000
- 30-** عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 2007
- 31-** عدلي أمير خالد: عقد النقل الجوي - قواعد وأحكام - دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، طبعة 2006
- 32-** عدنان إبراهيم علي أبو حسين: قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الإقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2007
- 33-** عزيز العكيلي: الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة 2008

- 34-** علي إبراهيم: الوسيط في المعاهدات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1997-1998
- 35-** علي البارودي، محمد فريد العريني: القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت، طبعة 2001
- 36-** علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام - منشأة المعارف بالإسكندرية - طبعة 1993
- 37-** عمر فؤاد عمر، محمد مختار بريري: القانون الجوي - مقدمة عامة - أغراض الملاحة الجوية - عوارض الملاحة الجوية - دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2007
- 38-** عيسى غسان ربيضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي على الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة 2008
- 39-** فاروق أحمد زاهر: القانون التجاري المصري - الكتاب الثالث دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2007
- 40-** فاروق أحمد زاهر: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري - وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري - دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2005
- 41-** فايز نعيم رضوان: قانون الطيران التجاري - كلية شرطة دبي - 1990
- 42-** ماهر محمد حامد: عقود التجارة الدولية وسبل حسم المنازعات الناشئة عنها، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2009
- 43-** محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني: قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى 2011
- 44-** محمد المنجي: دعوى التعويض، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية 1999
- 45-** محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الموجز في القانون الجوي - النقل الجوي الوطني الدولي - دار النهضة العربية، القاهرة، 2007
- 46-** محمد سامر عاشور، إلياس حداد: القانون التجاري (بري - بحري - جوي)، منشورات جامعة دمشق سوريا، طبعة 2004
- 47-** محمد فريد العريني: القانون الجوي - النقل الجوي - حوادث الطيران - دار الجامعة الجديدة، طبعة 2007

- 48-** محمد فهمي الجوهري: القانون التجاري - العقود التجارية - دون ناشر  
طبعة 2003
- 49-** محمود أحمد الكندري: النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق  
اتفاقية مونتريال 1999 - تحديث نظام وارسو - مجلس النشر العلمي  
ولجنة التأليف والتعريب والنشر - الكويت - طبعة 2000
- 50-** محمود سمير الشرقاوي: محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة  
العربية، القاهرة، طبعة 1989
- 51-** محمود عزت عبد الحميد: إقتصاديات تشغيل النقل الجوي العربي -  
دون ناشر وسنة نشر
- 52-** محمود محمد ياقوت: حرية المتعاقدين في إختيار قانون العقد الدولي  
بين النظرية والتطبيق، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 2000
- 53-** محمود مختار أحمد بريري: قانون المعاملات التجارية - الإلتزامات  
والعقود التجارية- دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2008
- 54-** محمود مختار بريري: دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي،  
دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1999
- 55-** محمود مختار بريري: قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي،  
القاهرة، طبعة 1985
- 56-** مدحت صادق: النقود الدولية وعمليات الصرف الأجنبي، دار غريب  
للطباعة والنشر والتوزيع، مكان وتاريخ النشر غير مذكورين
- 57-** مصطفى أحمد فؤاد: القانون الدولي العام - القاعدة الدولية - دار  
الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، طبعة 1997
- 58-** مصطفى البنداري: الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية،  
القاهرة، طبعة 200
- 59-** مصطفى كمال طه: القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر،  
بيروت، طبعة 1993
- 60-** نادية محمد معوض: مسؤولية مصنع الطائرة (مع الوقوف على  
مسؤولية المصنع بصفة عامة)، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة  
2008
- 61-** هاني دويدار: النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل  
وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة  
2002

- 62- هاني دويدار: قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2002
- 63- هشام خالد: ماهية العقد الدولي دراسة فقهية قضائية مقارنة في الأنظمة القانونية الانجلو سكسونية - الاتينية - العربية والإتفاقيات الدولية، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 2007
- 64- هشام فضلي: مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى 2005
- 65- وائل أنور بندق: معاهدات النقل الجوي، مكتبة الوفاء القانونية - الإسكندرية - الطبعة الأولى 2010
- 66- يسري محمد العصار: النظام القانوني لمرفق النقل الجوي في القوانين المصري والكويتي والفرنسي في ضوء نظرية المرفق العام الإقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1994

#### ب - المقالات العلمية:

- 1 - أحمد عبد الرحمن الملحم: "مسؤولية مكتب السفريات نحو العميل عند الحجز المؤكد عبر الحاسوب الذي يفوق طاقة الطائرة"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة القاهرة، بغير عدد، 1995.
- 2 - الرشيد الفصايلي: "مسؤولية الناقل الجوي وفق أحكام بروتوكول جواتيمالاسيتي 1971"، مجلة المحامي المغربية، دون ذكر الناشر، عدد مزدوج 44 - 45، السنة 2004.
- 3 - حسن كيرة: "مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية - مصر - العدد الأول والثاني لسنة 1959.
- 4 - رضوان أبو زيد: "تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها"، مجلة العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة عين شمس \_ مصر\_ العدد الأول، السنة السادسة عشر، يناير 1974.
- 5 - سليمان مرقس: "مسؤولية الناقل الجوي للركاب"، مجلة إدارة قضايا الحكومة المصرية، دون ناشر، العدد الثاني السنة الثالثة 1959

- 6 - ضياء نعمان: "أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع"، مجلة الأملاك المغربية، مجلة فصلية تعنى بالدراسات القانونية و الفقهية، دون ذكر الناشر، العدد الثاني لسنة 2007.
- 7 - ضياء نعمان: "التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية"، مجلة محاكمة المغربية، دون مكان نشر العدد 03 أكتوبر 2007.
- 8 - ضياء نعمان: "كيفية حساب بالتعويض في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية"، مجلة المحاكم المغربية، تصدر كل شهرين عن مجلس هيئة المحامين بالدار البيضاء - المغرب، العدد 109 أوت 2007.
- 9 - عارف بن صالح العلي: "مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين دراسة مقارنة، المعهد العالي للقضاء، العدد 45 محرم 1431 هجري.
- 10- فخري رفعت: "مسؤولية الناقل الجوي وفقا للإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين شمس - مصر - العدد الثاني يوليو 2003.
- 11- محمد محبوب، الطاكي روشام: "الإعفاءات القانونية الإتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي"، مجلة كتابة الضبط المغربية، ودادية المنتدبين القضائين بالمغرب العدد العاشر، أكتوبر 2002.
- 12- مجلة إدارة قضايا الحكومة المصرية، دون ناشر، العدد الرابع، السنة الأولى 1957.
- 13- مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، جامعة القاهرة، العدد الأول، السنة الرابعة و الأربعون ، يناير 2002، صادرة عن كلية الحقوق بجامعة عين شمس - مصر-

### ج - المجلات القضائية:

مجلة قضاء المجلس الأعلى المغربية، العدد 55 لسنة 2000 -  
مجلة المحكمة العليا، صادرة عن وزارة العدل الجزائرية، العدد الثاني لسنة 2008.

- مجلة المحاكم المغربية، دون ناشر، العدد 43، ماي 1986

## د - الرسائل العلمية:

- 1 - بسام عبد الرحمان شيخ العشرة: المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة للغير على السطح - دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2006
- 2 - ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1959
- 3 - خيرى الحسيني ياسين مصطفى: التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة - 1976
- 4 - سعيد بنحمانى: مسؤولية الناقل الجوي - دراسة مقارنة في ضوء إتفاقية فارسوفيا المعدلة والقانونين المغربي والعراقي - رسالة ماجستير في الدراسات القانونية - جامعة الدول العربية - بغداد - 1989
- 5 - عاذلة محمد عبد السلام رجب: إقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، كلية العلوم الإقتصادية، جامعة القاهرة 1997
- 6 - عائشة فضيل: مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللاتحديد، رسالة دكتوراه، أطروحة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الحسن الثاني - الدار البيضاء - 2002
- 7 - عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان: إلتزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه كلية الحقوق - جامعة عين شمس - 1983
- 8 - عبد الستار التليلي: السباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة لنيل شهادة الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة الجزائر 1974
- 9 - عيسى غسان عبد الله ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم في القانونين المصري والأردني، رسالة ماجستير في القانون، معهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة 2002

**10 -** صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1985

**11 -** طيب عز الدين: تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2003

**12 -** فاروق محمد احمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1985

**13 -** محمد موسى ذياب: فكرة الخطأ في إتفاقية فارسوفيا ومسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1986

**14 -** محمد نصر القطري: أحكام القانون الدولي العام في مواجهة المخاطر التي تتعرض لها عناصر النقل الجوي كلية الحقوق، - رسالة دكتوراه - جامعة المنصورة - مصر - 2008

**15 -** مختار بكور: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة محمد الخامس الرباط 1989

**16 -** يحي أحمد البنا: أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية 1993

#### **هـ - المواقع الإلكترونية:**

**1 -** أماني أحمد عبد الله موسى: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، مداخلة مقدمة في المؤتمر السنوي العشرون تحت عنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية (23 - 25) أبريل 2012، تاريخ التصفح: 12 جويلية 2012 [www.uaeu.ac.ae](http://www.uaeu.ac.ae)

**2 -** إبراهيم عبد الرحمن: مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، مداخلة مقدمة في المؤتمر السنوي العشرون تحت عنوان: الطيران

المدني في ظل التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية، كلية الحقوق،  
جامعة الإمارات العربية (23 - 25) أبريل 2012،  
، تاريخ التصفح: 12 جويلية 2012 [www.uaeu.ac.ae](http://www.uaeu.ac.ae)

**3 -** خيرى الحسيني: إتفاقية مونتريال 1999 وتنظيم مسؤولية الناقل  
، تاريخ التصفح: 14 أبريل <http://Faculty.ksu.edu.SA> الجوي،  
2010

**4 -** عبد المجيد خلف منصور العتري: أساس مسؤولية الناقل الجوي  
وحالاتها، مداخلة مقدمة في المؤتمر السنوي العشرون تحت عنوان:  
الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية، كلية  
الحقوق، جامعة الإمارات العربية (23 - 25) أبريل 2012،  
، تاريخ التصفح: 12 جويلية 2012 [www.uaeu.ac.ae](http://www.uaeu.ac.ae)

**5 -** ممدوح الهذيلي: مزايا الانضمام إلى إتفاقية مونتريال 1999.

التصفح: 10 مارس 2011، [تاريخ http://mylawyer1.com/new](http://mylawyer1.com/new)

**6 -** موقع جريدة الشرق الأوسط ، تاريخ التصفح: 13 مارس 2010

<http://www.aawsat.com/details.asp?section=6article>

**7 -** الموقع الإلكتروني الخاص بالمعاهدات الدولية، تاريخ التصفح: 07  
أوت 2011

<http://www.un.org/low/ilc/textes/treaties.htm>

**8 -** المواقع الإلكترونية الخاصة بمنظمة الطيران المدني:

<http://www.icao.int> تاريخ التصفح: 13 أكتوبر 2014

<http://www.icao.org> تاريخ التصفح: 07 نوفمبر 2013

تاريخ الإطلاع: 02 سبتمبر 2013،

<http://www.i.icao.int/secretarat/legal/list of parties>

الإتحاد الدولي I.A.T.A - الموقع الإلكتروني الخاص بمنظمة الآياتا

، تاريخ الإطلاع: 08 أوت 2013 [www.IATA.org](http://www.IATA.org) للنقل الجوي

## المراجع باللغة الفرنسية: .II

### **A. Les ouvrages:**

- 1 – Barthélémy mercadal: droit des terrestres et aérienne –  
daloz delta 1996
- 2 – Georgette miller: liability in international air transport,  
the warsaw system in municipal court, kluwer - deventer-  
netherlands, new york 1977
- 3 – Jacques naveau: droit du transport aérien international,  
baruyant bruxelles 1980
- 4 – Jean belotti: le transport international de marchandises ,  
vuibert paris 1992
- 5 – Lawrence goldhirsh: the warsaw convention annotated,  
a legal handbook, kluwer law international, the haague the  
netherlands (holond) 2000
- 6 – Malcolm clark: contracts of carriage by air, british library,  
london 2000
- 7 – Michel de juglart: traité théorique de droit aérien, 2ém  
edition, liberairé général de droit et de jurisprudence, Paris  
1989
- 8 – Michel milde: the warsaw system of liability in  
international carriage by air, history and new montreal  
convention of 28 may 1999-annals of air and space law –  
institute of air and space law , mcgill university, Montreal  
canada 1999, vol: 24
- 9 – Michel pourcelet, transport aérien international et  
responsabilité ; les presse de l'université de Montréal 1964

- 10** – René rodière: droit des transports – transports terrestres et aériens, sirey paris, 2 em édition 1977
- 11** – Touafek rabah: les accords aériens bilatéraux – mode d’expression de la souveraineté nationale et enjeux économique, editions houma – Alger 2003
- 12** – Touafek rabeH: code de l’aviation civil – textes législatifs et réglementaire en vigueur, edition houma – Alger 2006

**B. Les thèses:**

- 1** – Eman nasoush: the concept of «bodily injury » under the montreal convention 1999, glasgow caledonia univervdity; Grand britan 2009
- 2** – Zoghbi henri: la responsabilité aggravé du transporteur aérien, thèse doctorat, Bayreuth 1962.

**C. Articles et conférences :**

- 1** – Amine meterfi: conférence sur le fret aérien dans la chaine du transport, 1<sup>er</sup> salon du transport en Algéria. Le 11.03.2001
- 2** – Gates sean: laconvention de montréal 1999, Revue française de droit aérien 1999
- 3** – J.constantion ff: la révision de la convention de varsovie aéeeien responsabilité du transporteur aérien, Revue française de droit aérien 1970
- 4** – Manakiewicz: larévision de la convention de varsovie et le droit comparé Revue fraçaise droit aérien 1969.
- 5** – Marc godfroid et pierre fruhling: précis de droit aérien, journal du droit international, juris classeur Paris 2007.

6 – Michel Littger : Warsaw Convention de Montréal 1999 system, German Journal of Air and Space Law, Germany 2003.

7 – Philippe Delecque: la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien, Journal du droit international, Juris Classeur Paris 2005.

**D. Les revues:**

1 – Revue française de droit aérien, Année 1950

2 – Revue française de droit aérien, Année 1975

3 – Revue française de droit aérien, Année 1993

4 – Revue française de droit aérien, Année 1996

5 – Revue française de droit aérien, Année 1999

6 – Revue française de droit aérien, Année 2001

7 – Revue française de droit aérien, Année 2002

8 – Revue française de droit du transport, Année 1987

9 – Revue française de droit du transport, Année 1994

10 – Revue française de droit du transport, Année 1995

11 – Revue française de droit du transport, Année 2000

12 – Revue française de droit du transport, Année 2002

**E. sites électroniques:**

Wagué Hamadi Datta: la convention de Montréal de 1999 relative au transport aérien international et les pays africains

[www.legavox.fr/blog-wague-hamadi-datta.le:27-03-2012](http://www.legavox.fr/blog-wague-hamadi-datta.le:27-03-2012)

1	مقدمة
11	<b>الفصل التمهيدي:</b> مفهوم النقل الجوي الدولي وتطور نظم المسؤولية المترتبة عنه
12	<b>المبحث الأول:</b> مفهوم عقد النقل الجوي الدولي
12	<b>المطلب الأول:</b> تعريف عقد النقل الجوي الدولي وخصائصه
12	<b>الفرع الأول:</b> تعريف عقد النقل الجوي الدولي
16	<b>الفرع الثاني:</b> خصائص عقد النقل الجوي الدولي
23	<b>المطلب الثاني:</b> الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي ومصادره القانونية
23	<b>الفرع الأول:</b> الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي
25	<b>الفرع الثاني:</b> المصادر القانونية للنقل الجوي
34	<b>المبحث الثاني:</b> التطور التاريخي لأساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي
34	<b>المطلب الأول:</b> تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929 البروتوكولات والمعدلة لها
35	<b>الفرع الأول:</b> أساس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929
45	<b>الفرع الثاني:</b> أساس مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة
55	<b>المطلب الثاني:</b> تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال 1999
55	<b>الفرع الأول:</b> التحضير لإعداد إتفاق مونتريال 1999
59	<b>الفرع الثاني:</b> نظام المسؤولية وفقا لإتفاقية مونتريال 1999
66	<b>الباب الأول:</b> الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي
68	<b>الفصل الأول:</b> عقد النقل الجوي الدولي
68	<b>المبحث الأول:</b> إبرام عقد النقل الجوي الدولي
69	<b>المطلب الأول:</b> أطراف عقد النقل الجوي الدولي
70	<b>الفرع الأول:</b> الناقل الجوي

74.....	<b>الفرع الثاني:</b> متلقي الخدمة
77.....	<b>المطلب الثاني:</b> وثائق عقد النقل الجوي الدولي ودورها في الإثبات
79.....	<b>الفرع الأول:</b> وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالأشخاص ودورها في الإثبات
91.....	<b>الفرع الثاني:</b> وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالبضائع ودورها في الإثبات
100.....	<b>المبحث الثاني:</b> آثار عقد النقل الجوي الدولي
101.....	<b>المطلب الأول:</b> الإلتزامات المترتبة عن عقد نقل الأشخاص
101.....	<b>الفرع الأول:</b> إلتزامات ناقل الأشخاص
106.....	<b>الفرع الثاني:</b> إلتزامات المسافرين
110.....	<b>المطلب الثاني:</b> الإلتزامات المترتبة عن عقد نقل البضائع
111.....	<b>الفرع الأول:</b> إلتزامات ناقل البضائع
117.....	<b>الفرع الثاني:</b> إلتزامات المرسل والمرسل إليه
127.....	<b>الفصل الثاني:</b> التنظيم الدولي للنقل الجوي
128.....	<b>المبحث الأول:</b> النقل الجوي الخاضع و غير الخاضع لنطاق تطبيق اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 128
129.....	<b>المطلب الأول:</b> النقل الجوي الخاضع لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999
129.....	<b>الفرع الأول:</b> وجود عقد نقل بمقابل
135.....	<b>الفرع الثاني:</b> أن يكون النقل دوليا وبالطائرة
148.....	<b>: النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999</b> <b>المطلب الثاني</b>
149.....	<b>الفرع الأول:</b> النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها ونقل البريد
154.....	<b>الفرع الثاني:</b> النقل الجوي الدولي التجريبي والنقل الاستثنائي
161.....	<b>المبحث الثاني:</b> حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي
162.....	<b>المطلب الأول:</b> مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الركاب والبضائع
162.....	<b>الفرع الأول:</b> المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته

173.....	<b>الفرع الثاني:</b> المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضائع والأمتعة.
180.....	<b>المطلب الثاني:</b> مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.
181.....	<b>الفرع الأول:</b> طبيعة الضرر الحاصل عن التأخير.
187.....	<b>الفرع الثاني:</b> الفترة الزمنية للتأخير.
195.....	<b><u>الباب الثاني:</u></b> الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي.
196.....	<b><u>الفصل الأول:</u></b> دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي و الإعفاء منها.
196.....	<b><u>المبحث الأول:</u></b> وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.
197.....	<b>المطلب الأول:</b> وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929.....
199.....	<b>الفرع الأول:</b> إتخاذ التدابير الضرورية والخطأ الملاحي.....
207.....	<b>الفرع الثاني:</b> السبب الأجنبي.....
213.....	<b>المطلب الثاني:</b> وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال 1999.....
214.....	<b>الفرع الأول:</b> حالة وفاة الراكب أو إصابته.....
221.....	<b>الفرع الثاني:</b> حالة نقل البضائع والأمتعة والتأخير في النقل.....
228.....	<b><u>المبحث الثاني:</u></b> الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي و ضمانات تغطيتها.....
229.....	<b>المطلب الأول:</b> الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي.....
229.....	<b>الفرع الأول:</b> تطور مبدأ دفع مسؤولية الناقل الجوي إلى الإعفاء منها.....
235.....	<b>الفرع الثاني:</b> مبدأ بطلان شروط الإعفاء.....
241.....	<b>المطلب الثاني:</b> ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي.....
242.....	<b>الفرع الأول:</b> ضمانات المضرورين.....
252.....	<b>الفرع الثاني:</b> أثر التنظيم القانوني للمسؤولية على التأمين.....
262.....	<b><u>الفصل الثاني:</u></b> أحكام التعويض ودعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي.....
263.....	<b><u>المبحث الأول:</u></b> أحكام التعويض بين التحديد والإطلاق.....

264.....	<b>المطلب الأول:</b> حدود التعويض.....
267.....	<b>الفرع الأول:</b> الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الركاب.....
273.....	<b>الفرع الثاني:</b> الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع والأمتعة.....
280.....	<b>المطلب الثاني:</b> المسؤولية المشددة وإحتساب قيمة التعويض.....
<b>281.....</b>	<b>الفرع الأول:</b> التشديد القانوني والتشديد الاتفاقي للتعويض.....
292.....	<b>الفرع الثاني:</b> كيفية إحتساب قيمة التعويض.....
299.....	<b>المبحث الثاني:</b> دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي.....
299.....	<b>المطلب الأول:</b> الإختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية.....
300.....	<b>الفرع الأول:</b> الإختصاص القضائي في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها.....
305.....	<b>الفرع الثاني:</b> الإختصاص القضائي في اتفاقية مونتريال 1999.....
314.....	<b>المطلب الثاني:</b> أطراف دعوى المسؤولية وإنقضائها.....
314.....	<b>الفرع الأول:</b> أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي.....
322.....	<b>الفرع الثاني:</b> إنقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي.....
331.....	<b>خاتمة:</b> .....
339.....	<b>ملاحق:</b> .....
350.....	<b>قائمة المصادر والمراجع:</b> .....
.....	<b>463 فهرس:</b> .....

## Résumé :

A travers cette étude nous avons pu constater que le transport aérien est la plus importante forme d'exploitation des avions dans le domaine de l'aéronautique, et il est considéré comme l'axe principal des échanges, soit dans la circulation des personnes pour des raisons de travail ou de tourisme ou de visites sociales, etc. ... ou pour le transport des marchandises d'un endroit à un autre, en exécution des contrats de transactions commerciales, d'échanges et des commutations entre différents pays, qui se présente comme plaque tournante de l'économie mondiale.

Il était donc nécessaire d'unifier les règles juridiques portant organisation de ce type de transport, cette unification est initiée par la Convention de Varsovie de 1929 en matière de transport aérien international qui a connu plusieurs amendements le plus récent est la Convention de Montréal de 1999, qui a assemblée et développée les dispositions de la Convention de Varsovie de 1929 et ses amendements, le thème principal de ces deux conventions est axé sur la responsabilité du transporteur aérien international.

Cette étude se penche sur la question de la responsabilité et la réparation des dommages résultant du transport aérien, et cela pour se que aborde ce thème comme problématique relative à déterminer qui est responsable de l'indemnisation des dommages causés, et de quelle type de responsabilité est assujetti et quelles sont ses limites, tant pour le transport de personnes comme pour le transport de marchandises.

Il résulte de cette étude que le législateur internationale par la Convention de Montréal de 1999 a essayé d'insérer et d'accompagner le progrès technologique et la situation économique et sociale à travers les modifications portées aux dispositions relatives à la responsabilité du transporteur aérien figurant dans la Convention de Varsovie en 1929 et ses différents amendements, d'une manière générale les dispositions relatives à la responsabilité particulière à l'égard de l'indemnisation des dommages, elle a essayé de concilier entre les deux considérations, le premier en vertu des considérations de justice, d'où la nécessité d'une réparation pour les dommages causés aux personnes (voyageurs) Ou à la marchandise, par l'indemnisation, c'est la catégorie qui reçoit la prestation de transport aérien, et la seconde considération imposée par les impératifs économiques liés à la protection et l'encouragement les investissements dans le domaine aérien, se qui nécessité de rester à une certaine limite d'indemnisation,

parce que si on responsabilise le transporteur aérien sans limites cela conduit à éluder les transporteurs aériens de réparer les préjudices causés par le transport aérien et de mettre fin à leurs investissements dans ce domaine , qui aura un impact néfaste sur l'économie nationale et sur les droits des passagers et des affréteurs de marchandises.

## ملخص:

يعد النقل الجوي أهم صور إستغلال الطائرة في مجال الملاحة الجوية، كما يعتبر أو السياحة أو التزاور عصب التبادل سواء في إنتقال الأشخاص لدواعي العمل الإجتماعي... أو بالنسبة لنقل البضائع التي يجب نقلها من مكان إلى آخر تنفيذاً لعقود المبدلات السلعية التي تمثل عماد الإقتصاد العالمي.

لذا كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل وتحقيق ذلك بمقتضى إتفاقية وارسو 1929 في شأن النقل الجوي الدولي وتعديلاتها فكان آخرها إتفاقية مونتريال 1999 التي جمعت وطورت أحكام إتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وكان الموضوع الأساسي لهاتين الإتفاقيتين مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وعلى ذلك فقد عالجت هذه الدراسة موضوع المسؤولية والتعويض على الأضرار الناشئة عن النقل الجوي، وذلك لما يثيره هذا الموضوع من مشكلات تتعلق بتحديد من هو المسؤول عن تعويض الأضرار ،وما هو نوع هذه المسؤولية وحدودها سواء في نقل الأشخاص أو البضائع.

وتوصلت الدراسة الى أن المشرع الدولي في إتفاقية مونتريال 1999 حاول أن يتماشى مع التقدم التكنولوجي والوضع الإقتصادي والإجتماعي من خلال تعديله لأحكام مسؤولية الناقل الجوي الواردة بإتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها، وكننتيجة عامة فإن الأحكام المتعلقة بالمسؤولية خاصة ما يتعلق منها بالتعويض حاولت التوفيق بين إعتبارين، الأول تقتضيه إعتبارات العدالة ويتمثل في ضرورة التعويض عن الأضرار التي تلحق الأفراد(المسافرين) أو البضائع وهم الفئة التي تتلقى خدمة النقل الجوي، والثاني: تفرضه الضرورات الإقتصادية بخصوص حماية تشجيع الإستثمار في المجال الجوي وهو ضرورة الوقوف على حد معين للتعويض، لأن إلقاء المسؤولية عن الناقل الجوي بدون حدود وضوابط يؤدي إلى تهرب الناقلين الجويين من تعويض الأضرار الناشئة عن النقل الجوي أو إنهاء إستثماراتهم في مجال النقل الجوي مما يؤثر بشكل سلبي على الإقتصاد الوطني وعلى حقوق الركاب وشاحني البضائع.

