



تأليف:

عبد الخالق صالح عبد الله معزب

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص

في ضوء إتفاقية مونتريال 1999م والقانونين السوداني واليمني

عبد الخالق صالح عبد الله معزب

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص

**The legal regime for the liability of the
international air carrier for persons
In light of the Montreal Convention of
1999 and the Sudanese and Yemeni laws**

Germany:
Berlin 10315
Gensinger.Str: 112
[http:// democraticac.doc](http://democraticac.doc)

المركز الديمقراطي العربي
للدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية
Democratic Arab Center
for Strategic, Political & Economic Studies

رقم التسجيل : VR.33708.B

الطبعة الأولى : 2019



**النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص
في ضوء إتفاقية مونتريال 1999م والقانونين السوداني واليمني
العنوان بالإنجليزية**

**The legal regime for the liability of the international
air carrier for persons
In light of the Montreal Convention of 1999 and
the Sudanese and Yemeni laws**

تأليف: عبد الخالق صالح عبد الله معزب

اللجنة الفنية والمراجعة

- ✓ المصطفى بوجعوط، المركز الديمقراطي العربي . برلين - ألمانيا
- ✓ كريمه الصديقي، المركز الديمقراطي العربي . برلين - ألمانيا
- ✓ زيار حاميد، المركز الديمقراطي العربي . برلين - ألمانيا
- ✓ دنيا فوزي، المركز الديمقراطي العربي . برلين - ألمانيا .

طبعة الأولى

2019



رئيس المركز: أ. عمار شرعان

المؤلف: عبد الخالق صالح عبد الله معزب

عنوان المؤلف: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص

في ضوء اتفاقية مونتريال 1999م والقانونين السوداني واليميني

رقم تسجيل الكتاب: B: 33708 . VR

عدد صفحات الكتاب: 294 صفحة

الطبعة : الأولى 2019

الناشر:

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.

برلين _ألمانيا

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو اي جزء منه أو تخزينه في نطاق إستعادة

المعلومات أو نقله بأي شكل من الأشكال، دون إذن مسبق خطي من الناشر .

جميع حقوق الطبع محفوظة: للمركز الديمقراطي العربي

برلين- ألمانيا.

2019

All rights reserved No part of this book may by reproduced. Stored in a retrieval System or tansmitted in any form or by any meas without prior

Permission in writing of the publishe

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية

:Germany

Berlin 10315 GensingerStr: 112

Tel: 0049-Code Germany

030- 54884375

030- 91499898

030- 86450098

mobiltelefon : 00491742783717

E-mail: book@democraticac.de

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال تعالى:

(يَمْعَشَرُ الْجِنَّ وَالْإِنْسَ إِنِ اسْتَطَعْتُمْ أَنْ تَنْفُذُوا مِنْ أَقْطَارِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ
فَأَنْفُذُوا لَا تَنْفُذُونَ إِلَّا بِسُلْطَانٍ)

الآية (33) من سورة الرحمن.

وقال جل جلاله:

(وَكُلَّ إِنْسَانٍ أَلْزَمْنَاهُ طَبْعَهُ فِي عُنُقِهِ^ط)

الآية (13) من سورة الإسراء

شكر وعرفان

أحمد مولاي على نعمة الإسلام، وأحمد تعالى على نعمة العلم ومن قبله العقل، والحمد لله قبل كل شيء، وبعد كل شيء.

يشرفني أن أتقدم بالشكر لمن هم أهل الفضل بعد المولى عز وجل في إنجاز هذه الرسالة وأخص بالعرفان أسنادي والمشرف على الرسالة: الدكتور / مصطفى إبراهيم أحمد عريبي. رئيس قسم القانون التجاري في جامعة النيلين، وأسناد القانون التجاري المساعد الذي ما نخل علي بثمانين وقته وبنيات أفكاره أو صرير قلمه، فأسال الشكور عز وجل أن يجزيه عني خير الجزاء.

كما أتقدم بالشكر لسفارتنا في الخرطوم وأخص بالشكر المستشارية الثقافية ممثلة بالأسناد / مناع العميثلي. المستشار الثقافي بسفارة الجمهورية اليمنية على وقوفهم إلى جانبي أثناء فترة الدراسة وتقديم كل صعب.

والشكر كل الشكر لمدير جامعة النيلين وعميد كلية الدراسات العليا، والمكتبية المركزية وأخص بالشكر صرح العلم الشامخ؛ كلية القانون الفنية التي لازالت عيناً للعلم لا ينضب، وخراباً للمعرفة لا يغلب.

والشكر موصول لكل من الأخوة في جامعة صنعاء، عدن، تعز، العلوم والتكنولوجيا، الخرطوم، جوبا، الزعيم الأزهرى، القاهرة، عين شمس، حلوان والإسكندرية على تقدير العون وتسهيل مهمة البحث في مكباتها المركزية والمنخفضة.

كما أثنىها فرصة للتعبير عن شكري وامثاني لكافة أساتذتي في مراحل دراستي السابقة المختلفة، وأخص بالشكر أساتذتي في كلية القانون جامعة النيلين.

وأختم بشكري واشنياقي لأسرتي على جميل صبرهم وموازرتهم لي وأخص بالشكر والدي العزيز أطل الله عمره ومنعه بواف الصحة وقامر العافية وبلغني الله مرضاه.

إهداء

إلى من تاقنت نفسي للقياه، واشتاقنت عيني لرؤيته...
إلى من غاب عن عيني مَحْيَاهُ، وسكنت قلبي صورته...
إلى من غفوت راجياً رؤياه، وتمنت جوارحي شفاعته...
إلى من لست أنساه، وسألت مولاي ربي صحبتته...
إلى شهيد الواجب والدفاع عن وحدة اليمن وسلامة أراضيه:

الشهيد / علي عبد الله سعد معزب.

ملخص الرسالة

يدور موضوع هذه الدراسة، بصفة أساسية، حول عقد النقل الجوي الدولي من منظور الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 28 مايو 1999م كونها الاتفاقية الأحدث والأشمل تنظيمًا لهذا العقد، وقد سعى الباحث في هذه الرسالة إلى محاولة إبراز أهم ما جاءت به اتفاقية مونتريال 1999م من أحكام جديدة حول عقد النقل الجوي الدولي مقتصرًا في دراسته هذه على النقل الجوي الدولي للأشخاص والأمتعة سواء تلك المسجلة أو غير المسجلة، وما شملته اتفاقية مونتريال 1999م من أحكام خاصة بتنظيم مفردات هذا العقد، وبيان شروط انعقاده، وثاقته وآثاره التي يرتبها على طرفيه، مع بيان موقف كلاً من القانون السوداني والقانون اليمني في ذلك، و مسنأناً بأحكام الاتفاقيات السابقة لاتفاقية مونتريال 1999م كاتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها المختلفة.

كما اهتمت هذه الدراسة ببيان أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لما جاءت به الاتفاقية سالفة الذكر، وخصوصاً أساس تلك المسؤولية وشروط انعقادها وأحكام تحديدها والإعفاء منها.

أيضاً سعى الباحث من خلال هذه الدراسة إلى إبراز ما استحدثته اتفاقية مونتريال 1999م من أحكام بشأن دعوى التعويض عن الضرر من حيث المحكمة المختصة بنظر النزاع، والضمانات التي قررها الاتفاقية السابقة للمنصرمين.

وبما أن القانون الجوي يتميز بترابط موضوعاته فيما بينها ارتباطاً وثيقاً بشكل يجعل الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي الدولي في هذه الرسالة يحتاج بالضرورة إلى تفصيل مفردات أخرى من موضوعات القانون الجوي مرتبطة بها كأحكام الطائرة والفضاء الجوي، فقد كان من اللازم

العرض لأحكام القانون الجوي في هذه الرسالة بشيء من التفصيل, وهو ما أورده الباحث في صدارة هذه الدراسة.

ومن خلال البحث والتحليل لما سبق فقد وصل الباحث إلى عدة نتائج أوردها في نهاية هذه الدراسة كان من أهم تلك النتائج أن اتفاقية مونتريال 1999م قد أمرت تكاملاً بين موضوعات القانون الجوي, كما أنها قد شكلت حلقة وصل بين هذه الموضوعات والشريعات الوطنية, أضف لذلك من اعانتها لمصلحة المسافرين بقدر يمكنه من الحصول على التعويض المناسب ويضع جميع المسافرين على قدم المساواة أمام المرافق العامة.

تلك النتائج وغيرها كان قد توصل إليها الباحث من خلال دراسته, وقد خلاص الباحث في نهاية هذه الدراسة إلى توصيات عدة كان من أهمها أنه من اللازم على الدول تحديث الشريعات الوطنية وتطويرها بصفة دورية في ضوء الاتفاقيات الدولية التي تنظم عقد النقل الجوي الدولي لكي تستطيع مواكبة كلاً من موضوعات القانون الجوي والاتفاقيات الدولية المنظمة لهذه الموضوعات.

Abstract

This thesis discussed mainly the international air transport contract from the perspective of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by air convention, signed at Montreal on May 28, 1999A.D. as the latest and most comprehensive regulation of this contract.

The researcher tried in this study to highlight the new and most important provisions of Montreal Convention 1999A.D. relating to the international air transport for the passenger and baggage either checked or unchecked, And what was the special provisions and regulation the items and terms of this contract which Montreal Convention 1999A.D. included and explain conditions of contract, documentation, and it's implications on the both side of contract with the attitude of both Sudanese and Yemeni law and the provisions of conventions prior to Montreal Convention, such as Warsaw1929A.D. and it's various amendments.

This thesis also concentrated to clarify international air carrier's liability rules according to the above convention provisions in particular the basis and conditions of that liability and limits of liability and exoneration from it.

The researcher sought to highlight the provisions that were introduced by Montreal Convention 1999A.D. which relating jurisdiction and statutory guarantees.

The researcher discussed a detail the air law issues at the beginning of his study since the air law rules are interrelated and the liability of the international air carrier require a detailed knowledge of the terminology air law, such as aircraft and space regulation.

Through research and analysis of above, The researcher arrived to several conclusions made at the end of this thesis was the most important of those conclusions that the Montreal Convention 1999A.D. had established an integration between issues of air law, Also it had formed a link between these issues and national legislation, In addition taken into account the interests of passengers

as he could obtain appropriate compensation and put all passengers on an equal footing at the public utilities.

The researcher suggested at the end of the study to several recommendations of the fact that it was necessary to update States national legislations and develop a regular basis in according of international conventions regulation the International Air Transport contract to be able to cope with both issues of air law and international conventions governing such issues.

At the end of this study the researcher suggested a several recommendations such as regular update to the national legislations according to the international convention regulations, and the international air transport contract , so as the able to cope with both issues of air law and of the international convention .

المقدمة

إن من نعم الله على بني البشر أن خلق لهم الياسته، والبحار ومن فوقهما الجو، وسخر كل ما فيها لخدمة الإنسان، إلا أنه ظل أزماًناً يركب البحر، ويمشي على الأرض، ولم يفطن أن يطير في الجو، أو يستعمل الفضاء الجوي، باستثناء بعض المحاولات الفردية، مثل محاولة الإغريقي "ديدالوس" وابنه "أكاروس" والأندلسي "عباس بن فرناس" التي راح هذان الأخيران ضحية محاولتهما. إلا أنه مع مرور الزمن، وامتلاك الإنسان السلطان - سلطان العلم - استطاع أن يطير في الجو، بل ويستخدم الفضاء الجوي - الداخلي أو الخارجي - في خدمته، ومنفعته، وتطور ذلك الاستخدام حتى أضحي من أهم ضروب النشاط التجاري والاقتصادي للدول أو الأفراد.

أولاً: أهمية موضوع الدراسة:

يكتسب موضوع الدراسة أهمية كبيرة تجعله جديراً بالبحث والتحليل، ونستطيع إبراز هذه الأهمية من خلال التالي:

- يعد النقل الجوي من أهم نشاطات استخدام الملاحة الجوية داخل الغلاف الجوي، خاصة بعد انفتاح الدول على بعضها بالتعاون والنبادل التجاريين، كما يعتبر النقل الجوي من أهم ضروب الأنشطة الاقتصادية للدول، أو مؤسسات النقل خاصة وأن الاستثمار في مجال النقل الجوي يمكن أن يكون بمثابة أي دولة، فلا تحتاج لبيئة معينة قد لا تتوفر لدى بعض الدول كذلك البحرية، ولا توجد دول يمكن أن نطلق عليها دولاً حبيسة في هذا المجال.
- وبنيجة لسرعة الطائرة - وهي أداة تنفيذ عقد النقل الجوي - وكثرة مجال استخدامها فقد أصبحت ذات أهمية قصوى لربط الدول ببعضها تجارياً، واقتصادياً، وعبرها الحدود السياسية للدول مختلفة في أزمنة قصيرة، وأصبحت أداة النقل الجوي التي يعتمد عليها

النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، خاصة في مجال نقل الأشخاص، بعد أن أصبح تحوي الملاحة الجوية مبدأ السلامة الجوية والأمان، فكان لزاماً تنظير هذا العقد والآثار المترتبة عليه من تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي وحدودها، والتأمين من تلك المسؤولية، وحقوق والتزامات كل من طرفي عقد النقل، ودعوى التعويض في حالة الضرر.

• وسعيًا من الدول إلى التخفيف من حدة التعارض بين تشريعاتها الجوية الوطنية المختلفة، وزيادة محوى الأمان، والسلامة الجويين، بما لا يتعارض مع احتفاظها بسيادتها على أجوائها، وبما يتفق مع تحقيق أهدافها الاقتصادية، ومساعدتها التجارية نحت الدول منحى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة لاستخدام الجو، وعملية النقل الجوي - عامة كانت أو خاصة - سواء تلك النافذة منها، مثل اتفاقية وارسو الموقعة في أكتوبر عام 1929م، من وراء تعديلها المختلفة، وتبنيًا لذلك باتفاقية مونتريال الخاصة بنوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي لعام 1999م والتي دخلت حيز التنفيذ قبل أعوام، أو تلك الغير نافذة مثل بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في مدينة "جواتيمالا" عام 1971م، أو بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) لعام 1975م، اللذين إسفادت من أحكامها الدول في وضع بعض قواعد الوطنية المنظمة لعملية الطيران المدني والنقل الجوي.

ثانياً: أهداف الدراسة:

سنحاول في هذه الدراسة - جاهدين إنشاء الله تعالى - العرض للآتي :-

1. موضوع النقل الجوي الدولي للأشخاص والأمنعة - وإن كانت هذه الأخيرة لم تظهر في عنوان هذه الدراسة و ذلك لأنها لا تنقل بموجب عقد نقل خاص بل ينم نقلها مع المسافر وفق عقد نقل واحد هو عقد نقل المسافر وإلا عدت بضائعاً.
2. عقد نقل الأشخاص من منظور اتفاقية مونتريال الخاصة بنوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في مونتريال 1999م، وذلك بالتركيز على أحكام مسؤولية الناقل الجوي في هذا العقد.
3. تبيان موقف كل من التشريعات الوطنية السودانية، والنشريات الوطنية اليمنية، من هذه الاتفاقية.
4. مدى مطابقتة أحكام النشريات السودانية واليمنية لأحكام اتفاقية مونتريال 1999م، وإمكانية الأخذ بها، وتبيان القصور في ذلك - إن وجد - والاختلافات والصعوبات في تطبيق أحكام الاتفاقية، وتنفيذ قواعدها.

ثالثاً: تساؤلات الدراسة:

تبرز أهم تساؤلات هذه الدراسة في التالي:

1. هل نظمت الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة لاتفاقية مونتريال 1999م عقد النقل الجوي؟ وهل غطت الاتفاقيات السابقة كافة جوانب مسؤولية الناقل الجوي في هذا العقد؟ أم أن قصوراً قد شاهدها نحيث حتم على المجتمع الدولي البحث عن البديل؟
2. وفيما لو كانت الإجابة بعدم استطاعة الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة تغطية كافة جوانب مسؤولية الناقل الجوي على وجه التحديد وتنظيمها التنظيم الذي تهدف إليه الدول وتسعى جاهدة لإبراز أهدافه، إبان النضير لهذه الاتفاقيات والبروتوكولات،

فهل استطاعت اتفاقية مونتريال 1999م تغطية هذه الجوانب بحيث أخذت عن البحث عما سواها؟

3. ما مدى قدرة اتفاقية مونتريال 1999م في تجميع أحكام الاتفاقيات السابقة لها والمتناثرة فيما بينها، وما مدى انسجام أحكام هذه الاتفاقية ومراعاة قواعدها لما شهده عالم الطيران المدني من تقدم تكنولوجيا في صناعة الطيران وعلى وجه الخصوص وسائل الأمان في الطائرات؟

وسنحاول في هذه الدراسة الإجابة على التساؤلات السابقة وغيرها من المواضيع المتعلقة بموضوع الدراسة كمسألة القوانين الوطنية السودانية واليمنية ومدى انسجام أحكام اتفاقية مونتريال 1999م مع هذه القوانين مع بيان أهم النصوص الجديدة التي أتت لها هذه الاتفاقية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل من حيث نطاق تطبيقها القانوني، وطبيعتها، وأساسها القانوني ومدى إمكانية أخذ كل من هذه القوانين بأحكام اتفاقية مونتريال 1999م، وتبني أحكامها.

رابعاً: الدراسات السابقة:

من خلال إطلاعي على الدراسات السابقة التي تناولت موضوع النقل الجوي، ومسؤولية الناقل الجوي فيه - كنبأ ومؤلفات كانت أو أبحاثاً وم رسائل - لمست ندرة هذا الموضوع الهام بين تلك الدراسات وثغرات عديدة لم تسدها الثناولات لهذا المجال. كما أن صعوبة تطبيق قواعد الجو القديمة على كل ما يستحدث من عمليات جوية مدنية وأنشطة جديدة في هذا المجال أدى إلى شح الدراسات وقلتها الكتابات في هذا المجال.

خامساً: صعوبات الدراسة:

مثلت صعوبة الدراسة الأولى في المراجع والمصادر المتعلقة بموضوع هذه الدراسة، فمن خلال منحيس الباحث في مكينات الجامعات أو المكينات العامة أو المنخصصة أو حتى معارض الكتاب

الدولية، أو في الجهات الحكومية المتعلقة بموضوع الدراسة في الجمهورية اليمنية أو جمهورية السودان، أو جمهورية مصر العربية- وإن كانت هذه الأخيرة أفضل إلى حدٍ ما- فقد لمس الباحث شح في المراجع والمصادر وندرة في الكتب والدراسات أو المؤلفات التي يمكن أن تساعد في إبراز مشكلة دراسته في هذه الرسالة، كما أنه من خلال مرجوع الباحث إلى إرشيف المحكمة التجارية اليمنية والمكتب الفني في وزارة العدل السودانية، لم يقف الباحث على أي قضية تتعلق بموضوع دراسته في هذه الرسالة لينشر الاستشهاد لها والاستفادة منها، وهو ما زاد من صعوبة الأمر في هذه الدراسة.

سادساً: منهج الدراسة:

سلك الباحث في هذه الدراسة المنهج الاستقرائي الوصفي التحليلي، من خلال الإطلاع على الكتب، والمؤلفات، والقوانين المنبثقة، في مجال النقل الجوي، وكذا الاتفاقيات المختلفة في هذا المجال.

سابعاً: خطة الدراسة:

قسمت هذه الدراسة إلى:

الفصل الأول: مفهوم القانون الجوي وتطور أحكامه

الفصل الثاني: أحكام عقد النقل الجوي

الفصل الثالث: أساس وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي

الفصل الرابع: أحكام مسؤولية الناقل الجوي

الفصل الأول: مفهوم القانون الجوي وتطور أحكامه

يسمى القانون الجوي بترابط مواضيعه ارتباطاً كبيراً، وتداخلها مع بعضها أكثر من أي فرع من فروع القوانين الأخرى، فإذا أردنا -مثلاً- الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي - وهو موضوع دراستنا - فلا بد أن نعرض لعقد النقل الجوي وأداته وهي الطائرة التي تعتبر أيضاً مرتكزاً لتعريف القانون الجوي - كما سنرى - ولهذا كان من اللازم علينا تخصيص هذا الفصل للحديث عن مفهوم القانون الجوي وتطور أحكامه وقواعده، وذلك من خلال تقسيم هذا الفصل إلى أربعة مباحث نحدث في المبحث الأول منها عن تطور فكري الطيران الجوي، والقانون الجوي، وفي المبحث الثاني نحدث عن تعريف القانون الجوي وتحديد مضمونه، وفي المبحث الثالث نحدث عن خصائص ومصادر القانون الجوي، ونحدث عن أحكام القانون الجوي في المبحث الرابع.

المبحث الأول: تطور فكرة الطيران الجوي والقانون الجوي

إن ما وصل إليه الإنسان من تطور تكنولوجي في مجال الطيران الجوي سواء كان من ناحية صناعية تكنولوجية - أداة طيران - أو كان من ناحية تنظيمية - الشريعات والاتفاقيات المنظمة للطيران - لم تطله يد الإنسان وأوصله فكرة إليها إلا من بعد محاولاتٍ كان قد فشل بعضها في البداية، بيد أن ذلك الفشل لم يدم طويلاً أمام تحدي الإنسان وإصراره على النجاح والوصول إلى ما وصل إليه الآن ليصبح ما كان ضرباً من الخيال واقعاً في الحقيقة وما كان يُعتقد أنه من صفات الجن وخرافات الشعوب ناتجاً بشراً ملبوساً بملابسٍ تستخدم مصالحةً بشرية، وحقيقةً علمية لا دخل للشعوذة - كما اعتقد القدماء - فيها وسننظر في النواحي الهنئين الفكرتين من خلال مطلبين لخصص الأول منهما للحدث عن تطور فكرة الطيران الجوي، ونحدث عن تطور القانون الجوي في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تطور فكرة الطيران الجوي

بدأ الإنسان منذ زمن بعيد يحاول ترجمة أفكاره وصل إليها وإخراجها إلى الواقع الملموس على شكل اختراعات قام بها، إلا أن هذه الاختراعات ومنها فكرة الطيران - لم تخرج إلينا إلا بعد جهود مضنية قامت بها البشرية، تكبدت أثناءها الكثير من الحسائر (مادية كانت أو بشرية) (1) لكن وعلى الرغم من عدم نجاح تلك المحاولات في البداية إلا أنه توصل إلى ما يشبه بإمكانية نجاحها على الرغم من إخفاق العديد من التجارب - كما أسلفنا - غير أنه استفيد من أخطاء تلك التجارب والمحاولات بعد أن قتل البعض منها أصحابها، مثل "ديدال" وابنه "ايكاراس" الذي مراح هذا الأخير ضحية تجرّبتهما بعد أن فكر في أن ما يثبت الطير في الجو وتخفف توازنه وتحميه من السقوط هي أجنحته، فالتحقا بفكرة الأجنحة مركزاً للمحاولتهما وصنعا أجنحة من ريش الطير وألصقاها بجسميهما مستخدماً شمع النحل، و ما أن رفرفا في الجو ودنا "ايكاراس" من الشمس حتى أذابت أشعة الشمس الشمع فهوى في نحر "إيجتة" ومات (2).

لم يكن اليونانيون وحدهم من حاول الطيران فقد حظي العرب والمسلمون بتصيب في محاولات اختراع، ومن ثم تنفيذ فكرة الطيران على يد بعض من علماءهم مثل "أبو القاسم عباس بن

(1) د. أبو زيد رضوان. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982، ص 3.
(2) د. عبد الرحمن عبد الله شمسان. القانون الجوي (قانون الطيران المدني) (الملاحة الجوية-النقل الجوي)، الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، (C.A.M.A.) صنعاء، 2006م، ص 5.

فرناس⁽³⁾ الذي استوحى فكرة الطيران والنحليق في الجومن الطيور فقلدها وكسا جسده بالريش ولكنه لم يطر طويلاً فهو على الأرض وكان ذلك عام 80 ميلادية تقريباً⁽⁴⁾.
وفي ذلك يعزي البعض⁽⁵⁾ أول محاولة طيران إلى العرب وليس إلى الإغريق أو الأوربيين وقد كانت على يد "عباس بن فرناس" الذي كان -وخطق- أول من حاول الطيران في القرن الرابع الهجري بناء على دراسات وخطط أجراها ومن ثم حاول تنفيذها.
أيضاً يذكر في بعض الكتب أن العلامة العربي "أبا النصر اسماعيل بن حماد الجوهري النيسابوري" قد قام بمحاولة للطيران ولكن هذه المرة من أعلى سطح المسجد الكبير في "نيسابور" بعد أن ربط جسمه بدفتين وهو ليسبح في الهواء لكنه ما لبث أن سقط على الأرض ففاضت روحه.

في القرن العاشر الميلادي قام الإنجليزي "أوليفيه مالمسبوري" (Malmesbury) بمحاولة الطيران إلا أنه هوى على الأرض وكسرت ساقيه⁽⁶⁾.

(3) Around the year 850 A.D., the Arab scholar "Ibn Furnas" undertook in-depth studies on flight and near the end of tenth century, the English Benedictine monk, Oliver de Malmesbury, suffered the same fate as Simon the Magician, when he hurled himself from the top of tower in an attempt to fly. In the twelfth century, a Saracen Killed himself in front of the Byzantine Emperor, Emmanual Comnenus by hurling himself from the tower of the Hippodrome dressed in a very full white robe, the skirts of which were held up by willow wands to serve as wings. *Mohammed A. El-Rahman A. El-Gader. Air Aeronautical law (Y.C.A.M.A.), 2003.A.D page 17.*

(4) د. عبد الرحمن شمسان، مرجع سابق، ص 5. "ونذكر هنا أن بن فرناس يعد من الأوائل الذين خططوا للطيران وقامت محاولاتهم الطيران على دراسات أعدوها وحاولوا تنفيذها".

(5) د. مصطفى إبراهيم عريبي، رئيس قسم القانون التجاري بكلية القانون، جامعة النيلين، القانون الجوي (الطيران التجاري) وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م، بدون ناشر، 2007م، ص 7. أيضاً يسانده في ذلك د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000م، ص 6 وقد ذكر د. دويدار أن ابن فرناس هو أول من طار على الإطلاق وكان ذلك في القرن الرابع الهجري.

(6) The Middle Ages also saw a number of experiments to try flying by scholars and inventors who always paid the price of their courage adventurers in blood some times and the other times in their lives.

Albert le Grand declared in a work which is attributed to him, that the "air is navigable when it is contiguous to fire". His contemporary "Rogar Bacon" (Doctor admirable), in his work, "De secretis operibus artis naturae " believed in the possibility of making flying machines

جاء القرن السابع عشر مليئاً بمحاولات الطيران التي باءت جميعها⁽⁷⁾ بالفشل، مثل محاولة الإيطالي (جيوردوتي) عام 1628م، والفرنسي (الأمرا) سنة 1660م، ومن قبلهما البولندي (يومرايني) عام 1628م.

وقد استفاد العلماء ومحاولو الطيران من أخطاء سابقيهم وأسباب فشلهم، فيقال إن فكرة الطائرة الهليكوبتر الحديثة يرجع الفضل فيها إلى (ليوناردو دا فنشي) (Leonardo Da Vinci's) الذي استفاد بدوره من فشل محاولة (بايست دانتي) عام 1503م ومن أفكار (مروجر بيكون) (Roger Bacon)⁽⁸⁾.

وعلى الرغم من فشل جميع هذه المحاولات واصطحابها مع فشلها خسائرً بتوحيها: البدنية التي أدى بعضها إلى وفاة أصحابها - كما ذكرنا - أو المالية التي جعلت البعض يغادر موطنه خثاً عن ممول لاختراعاتهم كالأخوان (رايت) اللذين غادرا الولايات المتحدة إلى فرنسا، أو في الوقت إذ استغرقت هذه المحاولات من البعض عدة سنوات، إلا أن ذلك كله لم يُفنت للعلماء من عضدٍ أو يوهن لهم من عزيمته أمام إصرارهم على النجاح والوصول بنا والبشرية إلى ما نراه اليوم، فقد جاء القرن الثامن عشر الميلادي مبشراً بالنجاح المنشود، رغم أن جميع محاولات الطيران خلال القرن السابع عشر باءت بالفشل.

في النصف الثاني من القرن الثامن عشر تكلمت أول محاولة طيران بالنجاح في باريس إذ صمم الأخوة (جوزيف) و (إيتان موجولفييه)⁽⁹⁾ بالونا أملأه بالهواء الساخن وحلقا به في سماء باريس وكان

driven "by some starting the fashion of those of the birds. *Mohammed A. El-Rahman A. El-Gader. Air Aeronautical law (Y.C.A.M.A.) 2003.A.D.page 17 .*

⁽⁷⁾ باستثناء ما قام به البعض من محاولات للطيران مثل "فريست فرانزو" الذي صمم أول مظلة هبوط مصنوعة من إطار من الخشب الخفيف ومغطى بالقماش، تشبه جناح الخفاش، وهبط فيها من أعلى قلعة في مدينة "فينسيا" وقد وصل الأرض سالمًا. (www.qalqilia.edu.ps)

⁽⁸⁾ د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص4.

⁽⁹⁾ أيضاً نجح الفرنسي (بلانشارد) (Blanchard) في عبور المانش بين "دوفر" على الشاطئ الإنجليزي و"كالبييه" على الشاطئ الفرنسي وقطع المسافة في ساعتين وذلك على بالون (مونجو لفييه) عام 1785م.

ذلك في 5/يونيو/1783م⁽¹⁰⁾، ثم انطلقت فكرة البالونات حتى وصلت إلى بريطانيا على يد (لونارد دي) إذ حلق فوق الجزر البريطانية عام 1784م⁽¹¹⁾ ببالون فكرة صنعها هي نفسها المسنوحاة من الأخوة الفرنسيين (الفييه)⁽¹²⁾.

أما عصر التكنولوجيا الحديثة التي بدأت وبدايات القرن المنصرم⁽¹³⁾، فقد كان له الدور الأبرز في تطور الطيران إذ استنطاع الأخوان الأمريكيان (رايت)⁽¹⁴⁾ (ويلبر) و (أرفيل) في السابع عشر من كانون أول-ديسمبر-1903م قطع مسافة تقارب الـ 260 متراً بواسطة أول طائرة تطير بمحرك وكان ذلك بمدينة (كيتي هوك) (Kitty Hawk) بولاية (North Carolina) بالولايات المتحدة الأمريكية، حققا بذلك النجاح الأول في مجال الطيران بخسر أثقل من الهواء بواسطة المحركات⁽¹⁵⁾.

(10) In this year " Benjamin Franklin" (An American Inventor) was present when the Paris flight took place – when asked about him opinion and what he thought about this invention – merely compared it to anew-born child for whom the future can either be glorious or inglorious. *Mohammed A. El-Rahman A. El-Gader. Air Aeronautical law (Y.C.A.M.A.) 2003 A.D. page 21.*

(11) In 18th century (1784) this great scholar and statesmen was already anxious about the upheavals the machine could cause as a weapon of war ; when writing to friend he state his opinion that five balloons (costing no more than five battle ships) and each one carrying two soldiers could land behind an army's lines، press home the attack upon the enemy and thus decide the outcome of a battle . *Mohammed A. El-Rahman A. El-Gader. Air Aeronautical law (Y.C.A.M.A.) .) 2003 A.D. page 21.*

(12) د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص6.
(13) تطورت تكنولوجيا صناعة الطائرات بسرعة فائقة حيث صنعت حديثاً طائرات "الجاكسا" والتي تبلغ سرعتها ضعفي سرعة الصوت. الطيران العربي، مجلة ربع سنوية تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني، العدد 15، ديسمبر الرباط، 2005م.

(14) The first flight of a power-driven aircraft by Wright brothers in United States Of America (before they moved to France because they couldn't get supply in U.S.A) on December 17/1903، The Wright brothers made their now historic flights in an aircraft which they had designed and built by themselves; at the fourth attempt on that day (at afternoon) a distance of 284 metres was covered during a flight which lasted 59 seconds. *Mohammed A. El-Rahman A. El-Gader. Air Aeronautical law (Y.C.A.M.A.) page 241.*

(15) د. أحمد عبد اللطيف غطاشة. الطيران المدني، الأحكام العامة والنقل الجوي، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2002م/1422 هـ، ص17.

توالى محاولات الطيران في ذات القرن كما في القرون الخالية إلا أنها مختلفة عن السابق في كيفية التحليق⁽¹⁶⁾، فقد نجح الأخوان (رايت) في قطع مسافة 38 كم، وفي عام 1909 م⁽¹⁷⁾، قام الفرنسي (لويس بليرو) برحلة من فرنسا إلى بريطانيا، وعبر أجواء المحيط الأطلسي، وطار الأمريكي (ليندبرغ) من أمريكا إلى بريطانيا دونما توقف، وفي عام 1911 م بدأ الطيران بين عواصم أوروبا بين باريس وكل من مدريد وروما بداية وقد تمكنت خلالها الطائرات من قطع مسافة ترو على الـ (1500) كم، أصبحت بعد ذلك الطائرة أداة قوية وفعالاً في إثارة وإيجاد الحروب ومنها الحرب العالمية الأولى التي حسمت نيتها الطائرات عام 1918 م لينتهي زمن الحرب واتخذت الدول بعد ذلك منحىً جديداً وهو الطيران التجاري الذي بدأ - أيضاً - في أوروبا بين بروكسل وباريس عام 1919 م لينسج بعد ذلك استخدام الطائرة تجارياً حتى أصبح يشمل جميع دول العالم تقريباً ولنصبح الطائرة هي أداة التبادل التجاري الأولى في مختلف البلدان⁽¹⁸⁾، وبدأ أصبح الطيران ذا أهمية بالغة في تنظيم حياة البشرية و شتى مجالات الحياة كالزراعة (مسح الأراضي ورش المبيدات والري)، الطب، التكنولوجيا، مسح الأراضي والتصوير الشمسي الهوائي⁽¹⁹⁾، أو حتى على الصعيد الأمني الداخلي في مطاردة وضبط قوارب الصيد غير المشروع في المياه الإقليمية أو تفقد أحوال أعالي البحار.

(16) قبل القرن التاسع عشر كانت محاولات الطيران بواسطة الهواء الساخن والبالونات وليس الوقود والمحركات.

(17) وفي هذا العام - أيضاً - بدأت أول محاولات الطيران في باريس.

(18) د. محمد فريد العريني. القانون الجوي - النقل الجوي - الدار الجامعية، بيروت، 1986 م، ص 9.

(19) أحمد فهمي بحيري. ضبط الملاحة الهوائية، بدون ناشر، 1938 م، ص 3، 4.

المطلب الثاني: تطور تشريعات وتقنين أحكام الطيران

أوضحنا في المطلب السابق كيفية تطور فكرة الطيران عبر التاريخ حتى وصلت إلى ما هي عليه اليوم من تقدم وجناح، إلا أن هذا التطور لم يصحبه تقنين لأحكام الطيران إلا مؤخراً⁽²⁰⁾ على الرغم من قول البعض بأن تقنين أحكام الطيران قد وجدت منذ زمن بعيد ودليلهم على ذلك الأمر الصادر من رئيس شرطة باريس في 1784/4/23م، والذي كان متعلق بتنظيم طيران البالونات في سماء باريس وضمانة الحصول على تراخيص لصناعها وتراخيص لطيرانها⁽²¹⁾.

ونلاحظ على هذا الأمر أنه لم يصل إلى مرتبة التشريعات الجوية إذ لم يعد أمراً وقنياً صدر لحماية السكان من مخاطر الطيران وذلك للآتي:

• أنه لم يعدل ولم تضاف إليه أية مواد وهذا يتنافى مع خاصية أن القانون الجوي قانون منظور.

• أنه وضع على شكل أمر صادر من سلطة تنفيذية لتنظيم البالونات فقط، ولم تحاول واضعوه تطويره مع تطور صناعة النقل الجوي وأداة الطيران، بل ظل قاصراً على تنظيم البالونات دون غيرها.

وقد لوحظ ما خلفه الطائرات من دمار عقب الحرب الأولى وشعرت الدول بخطر هذه المصنوعة العجيبة والسلاح ذي الحدين فاستشعرت ضرورة وجود قانون ينظم حركتها، وتنظيم اتخاذ من أخطارها، بحيث تعود على البشرية بالنفع الأجدى من صنعها... وقد جرت عدة محاولات لإبرام معاهدات دولية تتضمن أحكاماً موحدة، وتلتزم الدول المصدقة على هذه

(20) باستثناء بعض القوانين الخاصة كالذي صدر في فرنسا عام 1819م، وهو أول تشريع جوي ينظم سلامة الطيران في فرنسا وكان هذا التشريع يتطلب أن تكون البالونات مجهزة بمظلات (Parachutes) لاستخدامها عند الخطر. المسافر. دورية تصدر عن الخطوط الجوية اليمينية، السنة 7، العدد (73-74) فبراير - مارس، 2005م، ص 12.

(21) د. عبد الرحمن شمسان. مرجع سابق، ص 6.

المعاهدات بأحكامها وتعديل قوانينها الوطنية أو تشريع قوانين جديدة تنماشى وأحكام تلك المعاهدات وبذا تصبح الدول أمام خيار الاسمالة والاجذاب أو النبي والنعمير لهذه المعاهدات والبروتوكولات.

وكغيرها من المحاولات التي تخمد الفشل أو النجاح فقد فشلت هذه المحاولات بدايةً لأسباب رافقتها مثل فشل مؤتمر باريس عام 1910م بسبب الخلاف الذي كان بين الإنجليز والفرنسيين، ثم اتفاقية باريس عام 1919م عقب انتهاء الحرب الأولى التي دخلت حيز التنفيذ بعد ثلاث سنوات من تاريخ التوقيع عليها أي في 11/7/1922م.

ومن أهم أسباب فشل اتفاقية باريس 1919م⁽²²⁾ وجود عرقلة أمريكية لها، الأمر الذي سبب عدم شموليتها وعدم إضفاء صفة الدولية عليها، كما أن نطاق تطبيق تلك الاتفاقية قد حصص على الدول المنصرفة في الحرب الأولى واستبعاد الدول المنهزمة فيها⁽²³⁾.

لم يكن من الصعب وضع القوانين والنشريات المنظمة لأحكام الطيران لكنها وإن جاءت متأخرة على فكرة اختراع الطائرة إلا أن السبب في ذلك ليس قصوراً في العقل التشريعي إنما لأن فكرة الطيران المدني نفسها لم تخرج حقيقةً إلى حيز الوجود إلا بعد الحرب الأولى إذ كان امتلاك الطائرات يقتصر فقط على الدول المصنعة لها، كما أن اهتمام الدول كان بالطيران العسكري والخطوط، والطيران العسكري لم تكن تحكمه اللوائح أو القوانين أو يقيد شيء من ذلك.

⁽²²⁾ على الرغم من فشل هذه المعاهدة إلا أنها تعتبر ذات أهمية كبيرة إذ جاءت في وقت كانت الدول تنفق لأدنى اتفاق ينظم الملاحة الجوية الدولية، فقد وضعت هذه المعاهدة النموذج الذي سارت عليه الاتفاقيات المنظمة للطيران المدني من بعدها، وقد نهجت بعض الدول هذا النموذج في اتفاقيات ثنائية بينها واتخذت أحكامها مرجعاً لما كان يسبب نقاط اختلاف بين هذه الدول مثل: الاتفاق البريطاني السويسري في 6/11/1919م، الاتفاق الفرنسي السويسري في 9/12/1919م، الاتفاق البريطاني الدنماركي في 23/12/1920م، الاتفاق السويسري الألماني في 14/9/1920م، والاتفاق الدنماركي النرويجي في 27/7/1921م. د. أحمد فهمي بحيري. مرجع سابق، ص12، 13.

⁽²³⁾ د. أحمد عبد اللطيف عطاشة. مرجع سابق، ص19.

ونسطيع القول أن من أهم الأسباب والدوافع إلى بدء التشريعات الجوية التي تحكم الطيران المدني كان انتهاء الحرب الأولى واتجاه الدول إلى التجارة الجوية والنقل الجوي ومن ثم إلى تنظيم تلك التجارة وذلك النقل.

ولعل من أهم تلك الدول هي الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت عقب الحرب الأولى - مثلك أسطولاً كبيراً من الطائرات التي وظفها لخدمتها مديناً في حمل الطرود البريدية ابتداءً ثم في حمل ونقل المسافرين والبضائع داخل الولايات المتحدة، وبعد ذلك تطور الأمر للنقل إلى خارج الولايات المتحدة ومنها إلى جميع أنحاء العالم تقريباً⁽²⁴⁾.

شهدت فترة ما بين الحربين العالميتين الأولى والثانية تطوراً في مجال التشريع الدولي للملاحة الجوية، فعلى الرغم مما كان يسود العالم من اهتمام بالطيران العسكري إلا أن مجال الطيران المدني، واصل مسيرته تطوره في تلك الفترة، فقد تم الاتفاق على معاهدة باريس في 1919/10/13م وكان عدد أطرافها أربع عشرة دولة، دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ عام 1922م إلا أنها لم تحظ بعضوية الدول الكبرى مثل: الإتحاد السوفيتي، الصين، الولايات المتحدة، ألمانيا... وغيرها، الأمر الذي لم يساعد على نجاحها وانتشارها، وكان من أهم ما جاءت به هذه المعاهدة تنظيم استغلال الطائرات، وشهادة صلاحيتها للطيران، وحرية المرور فوق أقاليم الدول الأطراف بشرط إتباع التعليمات التي تصدرها الدول في هذا الشأن.

اتفقت بعدها بعض الدول على إبرام معاهدة خاصة بالملاحة الجوية في 1926/10/30م بمدينة "مدريد" إلا أن هذه المعاهدة لم تأت بخديد عن أحكام معاهدة باريس لسنة 1919م،

(24) المرجع السابق، ص 18.

سوى السماح لأسبانيا بالدخول مع دول أمريكا اللاتينية باتفاقات جوية لم تكن جائزة في هذه الأخيرة⁽²⁵⁾.

جاءت بعد ذلك اتفاقية "بان أمريكان" بشأن الطيران التجاري في يناير 1928 بمدينة "هافانا" وقد وقعت على هذه الاتفاقية واحد وعشرون دولة، لكن لم تصدق عليها سوى اثنا عشرة دولة، وكانت تعتبر هذه المعاهدة ذات أهمية كبيرة؛ إذ ألها ألزمت الدول المصدقة عليها بإقامة المطارات، غير أنها اقتضت على دول القارتين الأمريكيتين الشمالية والجنوبية⁽²⁶⁾.

ولم يمضِ زمن كثير على هذه المعاهدة حتى وقعت معاهدة وارسو⁽²⁷⁾ في 12/10/1929م بمدينة "وارسو"، وتعد هذه المعاهدة بمثابة دستور عالمي يضع الحلول لقضايا النقل الجوي⁽²⁸⁾، وتعتمدها أغلب الدول في الوقت الحالي ضمن قوانينها، نظراً لأهميتها ما نظمته من مواضع تتعلق بالنقل الجوي، مسؤولية الناقل الجوي، حدود هذه المسؤولية، الأحكام المتعلقة بالنقل المركب، وسندات النقل الجوي... وغيرها، وقد حصرت هذه الاتفاقية باللغة الفرنسية، ودخلت حيز التنفيذ في 13/2/1933م⁽²⁹⁾.

وفي العام 1933م وقعت اتفاقية روما الخاصة بالأضرار التي توقعها الطائرة للغير على سطح الأرض، ولم توقع بعدها أي اتفاقية تنظم استعمال الطائرات حتى اندلاع الحرب العالمية الثانية التي أدى اندلاعها إلى ركود الاتفاقيات لبضع سنوات في أوروبا من غير القارة الأمريكية⁽³⁰⁾ ولكن

(25) د.علي البارودي. د.محمد فريد العريني. د. محمد سيد الفقي. القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001م، ص 435.

(26) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 16.

(27) عدلت هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول لاهاي في 28/9/1955م الذي دخل حيز التنفيذ في 1/8/1963م وبروتوكول جوادالاهار في 18/9/1961م الذي دخل حيز التنفيذ في 1/5/1964م، ثم عدلت بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتي في 8/3/1971م، والذي لم يدخل حيز التنفيذ حتى الآن، ثم عدلت بموجب أحكام بروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة عام 1975م وأخيراً عدلت هذه الاتفاقية بموجب أحكام اتفاقية مونتريال في 28/5/1999م والتي دخلت حيز التنفيذ عام 2003م.

(28) إنضمت اليمن إلى هذه الاتفاقية في 16/1/1982م بموجب القانون رقم (6) لسنة 1982م.

(29) د.أحمد عبد اللطيف غطاشة. مرجع سابق، ص 21.

(30) فلم تتأثر الملاحة الجوية في القارة الأمريكية بالحرب العالمية الثانية بل استمرت وبلا قيود.

سرعان ما استأنفت لجأها ثانية حتى قبل انتهاء الحرب العالمية الثانية إذ وقعت اتفاقية شيكاغو عام 1944م⁽³¹⁾ والتي تعتبر أهم اتفاقية في تنظيم مواضع القانون الجوي العامة، دعت لهذه الاتفاقية الولايات المتحدة الأمريكية في 1/11/1944م التي كانت تمتلك أضخم أسطول جوي، وغاب عنها الإتحاد السوفيتي مخجبة وجود دول فيها لا يرغب لها كالبرتغال وغيرها، وقد لاقت هذه الاتفاقية انتشاراً واسعاً رغم الظروف التي كانت محيطة بزمن انعقاد مؤتمرها؛ إذ عجزت الاتفاقيات الدولية وقتها عن التوفيق بين مبدئي "الجواحي" و "سيادة الدولة المطلقة على أجوائها" وقد منحض عن هذه الاتفاقية أربعة بنود وتوكولات:

1. اتفاق مؤقت بشأن الطيران المدني الدولي.
2. اتفاق بشأن الطيران المدني الدولي .
3. اتفاق بشأن مرور الخطوط الجوية الدولية.
4. اتفاق بشأن النقل الجوي الدولي⁽³²⁾ .

ومن المحاولات التي سعت الدول بموجبها لتعديل أحكام اتفاقية وارسو 1929م، اجتماع "ريوديجانيرو" عام 1953م، وقد حضر هذا المؤتمر مندوبو أربع وثلاثون دولة، وممثلو ثلاث هيئات دولية ترأست هذا المؤتمر البرازيل، والذي جاء بتعديلات هامة في تاريخ وارسو 1929م فرفع حدود التعويض عن الوفاة والإصابة البدنية 60% عن قيمته الأصلية، كما ألزم الناقل بتبسيط البيانات التي تخنوي عليها سندات النقل وغيرها من الأحكام التي كانت لا ترضي غالب الدول الأطراف في اتفاقية وارسو 1929م⁽³³⁾ .

(31) د. جلال وفاء محمد. دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1992م، ص 4.

(32) د. علي البارودي. د. محمد فريد العريني. د. محمد سيد الفقي. مرجع سابق، ص 439.

(33) وزارة الحربية المصرية، مصلحة الطيران المدني، مجموعة تشريعات الطيران المصرية الوطنية منها والدولية، المطبعة الأميرية بالقاهرة، 1954م، ص 801، 802.

المبحث الثاني: تعريف القانون الجوي وتحديد مضمونه

تعددت المسميات التي يطلقها الفقهاء على القانون الجوي، كما تعددت تعريفات القانون الجوي واختلف بعضها عن بعض نظراً لاختلاف منظور الدول لموضوع القانون الجوي فاختلفت التعريفات بشأنها إلى موسع ومضيق لنطاق هذا القانون، وناقش ذلك من خلال مطلبين نحدث في المطلب الأول منها عن تسمية القانون الجوي، وفي المطلب الثاني عن تعريف القانون الجوي وتحديد مضمونه.

المطلب الأول: تسمية القانون الجوي

اختلف الفقهاء بدايةً في تسمية القانون الجوي فذهب الإيطالي إلى تسميته بقانون الطيران⁽³⁴⁾، وذلك لأن استخدام هذه التسمية هي الأشمل في استخدام الفضاء للطيران، وبذلك يكون أكثر تحديداً من حيث الموضوعات التي ينظمها، فدخلت تحت نطاقه تنظيم موضوعات لها صلة مباشرة بالطيران مثل الاتصالات اللاسلكية والرادارات. خالفهم بذلك الفقهاء الفرنسيون إذ يطلقون عليه تسمية القانون الجوي وقد استخدم هذا المصطلح أو هذه التسمية لأول مرة في باريس عند إنشاء المدرسة العليا للطيران وذلك عام 1909م⁽³⁵⁾.

ويرى البعض⁽³⁶⁾ أنه لا يجب أن يقتصر دور القانون الجوي على استخدام الطائرة، وفي أغراض النقل التجارية بالأخص، وما يثيره هذا الاستخدام من مسائل قانونية من وإلى بداية ونهاية الرحلة، كما أنه لا يجب الالتزام بتسمية واحدة للقانون الجوي، بل يجب التفرقة في التسمية تبعاً لأنشطة الإنسان التي يقوم بها في المحيط الجوي، وإن استبعدنا تسمية قانون الطيران واستخدمنا مصطلح القانون الجوي إلا أنه وفي هذه الحالة يجب التفرقة بين نشاطي الإنسان الذين ينقسمان إلى فرعين أساسيين هما:

1. نشاط الإنسان داخل محيط الغلاف الهوائي:

وهذا النشاط يتم داخل الغلاف الهوائي باستخدام أداة الطيران التجاري (الطائرة) وتسمى القواعد المنظمة لهذا النشاط بـ (قانون الطيران التجاري)⁽³⁷⁾.

(34) د. محمد فريد العريني. مرجع سابق، ص 3. وقد استخدم المشرع السوداني هذه التسمية في قوانينه المتعاقبة المنظمة لأحكام الطيران مثل قانون الطيران لسنة 1960م، وقانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م. وهي نفس التسمية التي استخدمها المشرع اليمني في تسمية قانونه الجوي (قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م).

(35) المرجع السابق، ص 3.

(36) د. حفيظة السيد حداد. القانون الجوي، مدرس القانون الدولي الخاص، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، بدون تاريخ، ص 6.

(37) المرجع السابق، ص 6.

وهذا التقسيم ينسق مع التقسيم العلمي للغلاف الغازي، كما أنه يزيد الإلهام عن مضمون القانون الجوي، ويعمل على وضوح الرؤية للباحث ومساعدته على تحديد النظام القانوني لكل من الغلاف الهوائي والفضاء الخارجي.

2. نشاط الإنسان خارج محيط الغلاف الهوائي:

هذا النشاط ينخر خارج الغلاف الهوائي باستخدام المركبات الهوائية حيث ينعدم الهواء وتكون حيثئذ بصدد تسمية جديدة لقانون جديد مختلف عن سابقه وهو (قانون الفضاء الخارجي). وهذا الرأي الفقهي يستبعد عن هذه التسمية كلاً من الطيران الحربي وغيره من استخدامات الطائرة، مثل الزراعة والبريد والاكتشافات ولا يقترح ذلك في تسميته لأنه يمكن أن تدرج هذه الاستخدامات ضمن المرافق العامة للدولة.

أما عند الإنجليز فنجد أن التسمية مختلفة إذ يطلقون عليه قانون الجو (Air Law)، ويُطلق عليه أيضاً قانون الطيران الجوي، ويطلق البعض عليه قانون الملاحة الجوية⁽³⁸⁾. وخلص مما سبق إلى أن ما ذهب إليه الفقه الإيطالي هو التسمية الأنسب للأسباب التي ذكرت أضف لذلك أن هذه التسمية (قانون الطيران) تجعلنا نفرق بين القواعد المنظمة للطيران في الجو داخل محيط الغلاف الهوائي باستخدام الطائرة - وهو ما يهمننا في هذه الدراسة - والقواعد المنظمة للسباحة الجوية خارج محيط الغلاف الهوائي وهو ما تخصص بتنظيمه قانون الفضاء الخارجي.

(38) د. أحمد عبد اللطيف غطاشة، مرجع سابق، ص 19.

المطلب الثاني: تعريف القانون الجوي وتحديد مضمونه

إن النظر حول موضوع القانون الجوي هو أساس تسميته وتعريفه؛ فبعض الفقه⁽³⁹⁾ جعل الملاحية الجوية هي موضوع القانون الجوي ومن ثم عرفه على أنه: (مجموعة القواعد التي تحدد شروط الملاحية الجوية واستعمالها المدنية).

نلاحظ أن هذا التعريف يهتم بالملاحية الجوية كموضوع للقانون الجوي، وينظم أداة الملاحية الجوية (الطائرة) والعقود المنصطة باستثماراتها (كعقد النقل والتأمين... وغيرها)، كما ينظم الفضاء الجوي حيث تجري الملاحية الجوية، والمطارات والمرافق المساعدة كونها تعمل على تسهيل مهمة إقلاع وهبوط الطائرات إلا أنه أغفل مواضع تؤثر في نشاط استعمال الطائرة مثل: ملكية الطائرات والنصقات الواردة عليها، والأفعال التي تقع على متنها كما أنه تجهل كل استخدام للطائرة في غير نشاطها التجاري، وكل استخدام للفضاء لا ينصل بمعاملات القانون الخاص.

فريق آخر عرف القانون الجوي بالتركيز على أداة الملاحية الجوية⁽⁴⁰⁾، وهي الطائرة وجعلها موضوع القانون الجوي، ومن ثم عرف القانون الجوي على أنه: (ذلك الفرع من القانون الذي تحكم الطائرة وما ينشأ عن استعمالها في الطيران من علاقات قانونية، وينظم المجال الذي تعمل فيه هذه الطائرات)⁽⁴¹⁾. وجد أن هذا التعريف قد نظم أداة الملاحية الجوية وهي الطائرة والنشاط الذي تقوم به وهو استعمالها والمجال الذي تعمل فيه وهو الفضاء الجوي.

(39) د. إلياس حداد. القانون التجاري، مطابع مؤسسة الوحدة، دمشق، (1400-1401 هـ) (1980-1981 م)، ص 526.

(40) د. أحمد عبد اللطيف عطاشة. مرجع سابق، ص 26.

(41) أنكر البعض هذا التعريف، وعارض أن نستند على أداة الملاحية الجوية لتعريف القانون الجوي، فيقول د. بربري: الأداة وسيلة فنية تتأثر بما يحققه الإنسان من تقدم علمي وهي (أي الوسيلة) تخضع للتغيير والتطوير وبهذا لا يمكن أن تصلح أساساً لتعريف القانون الجوي وتحديد نطاقه لما يجب أن يتوافر لهذا التعريف وذلك التحديد من ثبات نسبي. د. جلال وفاء محمد. مرجع سابق، ص 8.

من الفقهاء⁽⁴²⁾ أيضاً من جاء بتعريف مغاير فصنف القانون الجوي إلى فرع القانون الخاص ومن ثم عرفه على أنه: (مجموعة القواعد التي تحكم الاستغلال الجوي، وما قد ينشأ من علاقات قانونية بمناسبة هذا الاستغلال من علاقات القانون الخاص).

ونلاحظ على هذا التعريف أنه أخرج موضوعات القانون الجوي العام عن نطاق تعريف القانون الجوي باستثناء بعض المسائل التي تندرج تحت منظومة القانون الجوي العام إلا أنها تدخل في سياق مفهوم القانون الجوي الخاص مثل جنسية الطائرة، وتسجيلها، وموضوع سيادة الدول على فضاءها الجوي، وقد برر البعض⁽⁴³⁾ ذلك بأن الثاليد قد درجت على إدخال هذه الموضوعات في هذا السياق، أيضاً لأن هذه الموضوعات ترتبط بالاستخدام التجاري للطائرة وتحديد القانون واجب التطبيق عليها من ناحية، ومبدأ حرية الطيران التجاري من ناحية أخرى.

ومن الفقهاء⁽⁴⁴⁾ من عرفه تعريفاً واسعاً بأنه: (مجموعة القواعد القانونية المنولدة عن استخدام البيئة الجوية أو استعمال الجو).

على الرغم من أن التعريف السابق يعتبر تعريفاً شاملاً وواسعاً إلا أنه قد أدخل موضوعات تحت نطاق القانون الجوي ليس لها علاقة باسمه مثل: الاتصالات، والبنين (الإذاعي والتلفزيوني) و أيضاً أدخل موضوعات تحت نطاقه ليس لها علاقة بمجال أعمال قواعد مثل: استخدام الفضاء الاقتصادي كالاستثمار الصناعي، أو الاستخدام العسكري كالحروب وشن الغارات الجوية، أو العلمي مثل أبحاث الفضاء.

بعض الفقهاء⁽⁴⁵⁾ يعرفون القانون الجوي على أنه: (ذلك الفرع من القانون الذي يدرس القواعد القانونية المنظمة لحركة واستعمال⁽⁴⁶⁾ المركبات الهوائية والعلاقات المترتبة عليهما) على أن يؤخذ

(42) د. عبد الفضيل محمد أحمد. القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة، بدون تاريخ، ص 6.

(43) المرجع السابق، ص 6.

(44) المرجع السابق، ص 5.

(45) د. محمد فريد العريني. مرجع سابق، ص 4.

مصطلحي (الحركة) (Circulation) و (الاستعمال) (Utilization) بمعناها الواسع ليسنى للقانون الجوي تنظيم موضوعات مرتبطة هذين المصطلحين مثلما قد يرتبط بمصطلح (الحركة) كصلاحية المركبات الهوائية للطيران، وملكية المركبات سواء أكشاب أو نقل الملكية والرهن والحجز على وبيع الطائرة، والخدمات المتعلقة بالمرتفات⁽⁴⁷⁾ والاتصالات الجوية.

أما مصطلح (الاستعمال) فيدرج تحته مسائل النقل الجوي ومسؤولية الناقل الجوي، والتأمين منها، والمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، النصادم والإتقاذ الجويين، الاختطاف والجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، وأيضاً أنواع المركبات الهوائية واستعمالها. غير أننا نأخذ على هذا التعريف أنه أغفل المجال الذي تعمل فيه الطائرة وتمارس فيه نشاطها وهو الفضاء الجوي.

ومما سبق نستطيع تعريف القانون الجوي على أنه: (مجموعة القواعد القانونية التي تنظم حركة الطائرات واستعمالها وما ينشأ عنهما من علاقات قانونية، وينظم المجال الذي تعمل فيه هذه الطائرات).

وهذا التعريف شامل لعناصر الطيران الجوي فينظم أداة الملاحة الجوية وهي الطائرة، والنشاط الذي تقوم به وهو الحركة والاستعمال، والمجال الذي تمارس فيه نشاطها وهو الفضاء الجوي.

⁽⁴⁶⁾ يميل إلى هذا التعريف د.العربي حيث يعرف القانون الجوي على أنه: (ذلك الفرع من القانون الذي يحكم المركبة الهوائية وما ينشأ عن حركتها واستعمالها من وقائع أو علاقات).

⁽⁴⁷⁾ مثل المطارات، والطرق الجوية، والأرصاد الجوي.

المبحث الثالث: خصائص ومصادر القانون الجوي

درجت الغالب من الدول على ضم القانون الجوي لمنظومة القانون التجاري، ذلك لما تخنكم به القانون الجوي من قواعد عامة هي في الأصل من أحكام القانون التجاري، كما درجت أخرى بقياس موضوعاته على مواضع القانون البحري، وبالتالي تطبيق أحكام هذا الأخير على مواضع القانون الجوي، لكن وعلى الرغم من ذلك فإن للقانون الجوي خصائص مميزة عن غيره من باقي فروع القانون التجاري خاصة والقانون الخاص بصفة عامة، كما أن القانون الجوي يتميز عن القوانين الأخرى من حيث مصادر أحكامه كما سنبين ذلك في هذا المبحث، وسنترتسبم هذا المبحث إلى مطلبين، نحدث في المطلب الأول عن خصائص القانون الجوي، ونحدث عن مصادر القانون الجوي في المطلب الثاني.

المطلب الأول: خصائص القانون الجوي

يتميز القانون الجوي بعدة خصائص - كما ذكرنا - تمنحه الاستقلالية عن بقية فروع القوانين الأخرى إلى تشكيل قانون خاص له أحكامه الخاصة به التي يستمد منها ذاتيته، ومعنى تخصص القانون الجوي، إفراجه بصفات تميزه عن باقي فروع القانون الأخرى، وتمنحه وجوده المستقل باعتبار أن موضوعاته خاصة، فأصبح من الضروري أن تخوي أحكاماً خاصة لتنظيمها دون الرجوع للقواعد العامة في القانون المدني أو التجاري لحل الصعوبات التي تكمن في موضوعات القانون الجوي، ولا يتعدى اقترب القانون الجوي من بعض القوانين أحكاماً - كالقانون البحري - لا يتعد ذلك في ضرورة وجود أحكام القانون الجوي الخاصة واستقلاله النامة عنها عن هذه القوانين، وتمثل خصائص القانون الجوي في ظرف نشأته باعتبارها قانون حديث النشأة، وفي الأداة التي تدور حولها أحكامه وهي الطائرة، لكن قبل أن نذكر هذه الخصائص لا بد أن نشير إلى نقطتين:

- أن القانون الجوي ضروري لجميع الدول بحيث لا يمكن لأي دولة الاستغناء عنه أو أن تخلق قوانينها الوطنية منه (48).
- أن القانون الجوي ينظم موضوعات تندرج تحت نطاق القانون الخاص مثل: النقل الجوي التجاري، والنصقات التي ترد على الطائرة كتنقل ملكيتها، أو رهونها، أو حجزها، أو إجارتها، موضوع الناقل الجوي ومسؤوليته وحدودها، والنأمين منها وغيرها . كما أنه ينظم مواضيعاً تعد من قبيل القانون العام مثل: صلاحية الطائرة للطيران، تسجيلها، الجرائم المرتكبة على مشها، حق الدولة في السيادة على أجوائها، وتدريب

(48) وذلك لطبيعة أحكام هذا القانون، وطبيعة ما تنظمه، فلا يمكننا القول بوجود دولة حبيسة جويًا - كما في القانون البحري مثلاً - بحيث لا تحتاج للقانون الجوي، وهذا ناتج لطبيعة حركة أداة الطيران، وطبيعة المجال الذي تعمل فيه، كونها لا تحتاج لإقليم معين لتطير كالسفينة التي تحتاج للمياه لتبحر، أو أن طيرانها مقصور فقط على دول ذات طبيعة معينة، كأن تكون جبلية أو صحراوية دون بقية الدول، بل أن لها القدرة على الإقلاع أو الهبوط حتى على إقليم مائي. وهذا يشكل انتشاراً كبيراً في مجال عمل الطائرة، مما يحتم بالضرورة ضرورة تنظيم هذا الانتشار.

الطيارين... وغيرها. وبالتالي فلا يمكن ضمها لأي فرع من فروع القانون بحيث لا تتعدى أحكامه تنظيم موضوعات ليست مضمنة تحت هذا القانون، كأن يضمن للقانون الخاص أو القانون العام.

وتقصد بالخصائص السمات والمميزات، واختص بالشيء إذا انفرد به، واختص فلان بالأمم وتخصص له إذا انفرد (49)، وخاصية سمته، والجمع خصائص أو خاصيات نسبة إلى الخاصة (50).
ونعني بخصائص القانون الجوي: إفرادة بصفات تميزه عن باقي فروع القانون الأخرى، وتمنحه وجوده المستقل باعتبار موضوعاته خاصة فأصبح من الضروري أن تخوي أحكاماً تنظمها دون الرجوع للقواعد العامة للقانون في حل الصعوبات التي تكمن في موضوعات القانون الجوي.
وتتمثل خصائص القانون الجوي - كما ذكرنا في ظروف نشأة هذا القانون، وطبيعة تكوينه، ومحيط العلاقات القائمة في بيئته، وفي الأداة التي تدور حولها أحكامه ومن أهم هذه الخصائص: أولاً: القانون الجوي قانون حديث النشأة:

يرجع السبب في ذلك إلى حداثة مواضيعه كإطائرة ومجالها الذي تعمل فيه، ونشاطها الذي تمارسه، فكل هذه المواضيع هي وليدة التقنية الحديثة التي لم تكن موجودة إلى عهد قريب، الأمر الذي استلزم وضع التشريعات وإبرام المعاهدات لتنظيمها.

هذا القانون الشاب - كما يصفه البعض (51) - رغم حداثة إلا أنه لا بد من تحديثه بصفة دائمة لينماشى وتنظيم ما وُضع لأجله من مواضيع وظواهر تحتاج لقواعد قانونية جديدة، فنظور الطيران يزداد بسعة كبيرة، وهذا يجعل القانون الجوي يحتاج إلى مفاهيم قانونية جديدة تؤكد هذا التطور، وإلى تحديث مستمر وتطوير دائم لتنظيم تلك الموضوعات والظواهر الجديدة.

(49) لسان العرب لابن منظور. دار المعارف، بدون تاريخ، ص 117.

(50) المنجد في اللغة ط 29، دار المشرق، بيروت، 1987م، ص (180، 181).

(51) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 11.

ولكننا نلاحظ على ما سبق أن مسألة قدم القانون أو حدثته لا تعد ميزة له، لا سيما وأن خاصية التعديل في القوانين أو تحديدها ممكنة. فإن كان لا بد من أن تُسم بعض القوانين لحدثها فمن باب أولى أن تُسم بقدمها، غير أنه يمكننا ذكر هذه المسألة عند الحديث عن تاريخ القانون الجوي، أو عند الحديث عن مصادره كسبب في جعل التشريع مصدراً رسمياً وحيداً واستبعاد العرف من مصادر القانون الجوي.

ثانياً: ذاتية واستقلال القانون الجوي:

في الواقع لقد ثار جدل واسع بين فقهاء القانون الجوي حول هذا الموضوع ما بين مؤيد لفكرة ذاتية واستقلال القانون الجوي، ورافض لها، ولكل في ذلك حججه وأسائده ولن نخوض في هذا الحديث لأنه ليس موضوعنا، إلا أن ما يهمنا ذكره هو أن الفقه الأغلب استقر على أن القانون الجوي يتمتع بذاتية واستقلال تميزانه عن بقية فروع القوانين الأخرى.

ونعني بذاتية القانون الجوي أنه لا يمكن حصره ضمن فروع القانون الخاص، كما لا نستطيع أيضاً -إدراجه ضمن فروع القانون العام، مما دعا البعض لتسمينه بالقانون المختلط⁽⁵²⁾، فهو ينظم مواضيعاً تنتمي إلى القانون الخاص، كملكية الطائرات، والنصف فيها، والحجز عليها... وغيرها، وأخرى تعد من قبيل القانون العام، مثل ما ينظمه القانون الجوي الإداري من مواضيع تنظيم المطارات وطاقم الطائرات وهيئات الطيران، أو تلك التي تخص لها القانون الجوي الجنائي وما ينظمه من أفعال مجرمة متعلقة بالنشاط الجوي، أو التي ينظمها القانون الجوي المالي كسومر تأشيرات المغادرة أو الدخول، أو تعريفه الجمارك أو التذاكر وغيرها.

أما استقلال القانون الجوي فنعني به أنه تحوي أحكاماً خاصة بموضوعاته نظراً لأنه يختلف عن باقي فروع القانون بيئةً وموضوعاتٍ وأطرافاً، فلا يمكن تطبيق أي قواعد قانونية أخرى على

(52) د. حفيظة السيد حداد. مرجع سابق، ص 21.

موضوعات القانون الجوي، ومما يؤيد استقلال القانون الجوي: التشريعات الدولية التي فرضتها متطلبات الملاحمة الجوية، واستغلال الطائرات وضرمات النشاط الجوي التي تعتبر أساساً لنشأة القانون الجوي.

ولا يقدر باستقلالية القانون الجوي وجود تقارب بين قواعد وقواعد فروع القانون الأخرى، مثل القانون البحري (53) لكنها لا يمكن تطبيقها على موضوعاته أو حتى الاستعارة من أحكامها (54).

لكن القول باستقلالية القانون الجوي عن باقي فروع القانون لا يعني انفصاله تماماً عن هذه القواعد، أو انفصاله في المبادئ العامة التي تحكم جميع فروع القانون، إذ أن وجود الصلة بين القانون الجوي وفروع القانون الأخرى ضرورية، فالقانون الجوي لا يستطيع أن ينمو أو يتطور بمعزل عنها (55).

ثالثاً: دولية القانون الجوي:

لا يمكن حصر الملاحمة الجوية- كما ذكرنا- على دولة واحدة أو إقليم معين، فهي بطبيعتها تنم غالباً- فوق عدة ملكيات خاصة، وأقاليم دول عديدة، كما أن استغلال الطائرة يكمن في عبورها أجواء دولية عديدة دون أن تخول بينها وتلك الأجواء أي حائل جغرافي أو سياسي، وأن المخاطر التي تهدد الطيران منوحدة (56)، الأمر الذي يخرج أحكام القانون الجوي من النطاق الوطني

(53) فالقانون البحري يعد من أقرب القوانين تجانساً بأحكامه مع القانون الجوي، وذلك للتشابه الكبير بينهما في المواضيع التي ينظمانها، وتشابه درجة المخاطر في كليهما، وإتسام كل منهما بالطابع الدولي... إلخ.

(54) د. جلال وفاء محمدين. مرجع سابق، ص 16.

(55) المرجع السابق، ص 18.

(56) فلا يقدر اختلاف التضاريس في الدول ذات الطبيعة الجبلية عنها في الدول ذات الطبيعة الصحراوية (وهو أمر يزيد من المخاطر في هذه الأخيرة التي تكثر فيها الأعاصير وتقلبات الأجواء مما يسبب عرقلة أكثر لحركة الطيران وإحتمال أكبر لوقوع الحوادث) في توحد المخاطر التي تهدد أمن وسلامة الطيران بين الدول.

إلى النطاق الدولي، ويتنضي وضع هذه الأحكام الثناء العديد من الدول في معاهدات دولية(57).

ومن ثم فإن هناك طرق عديدة للتوحيد الدولي لقواعد القانون الجوي نذكر أهمها باختصار:

- عن طريق العادات الاتفاقية: وهي قواعد وشرط غير ملزمة تقوم بوضعها المنظمات الدولية إلا أن الدول غير ملزمة للأخذ بها، وتكون هذه القواعد صحيحة بالقدر الذي لا تتعارض مع أحكام المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية، ومثال ذلك الشروط العامة للإياتا (IATA)(58).

- المعاهدات الدولية في مجال القانون الجوي الخاص أو العام.
- توحيد التشريعات الوطنية (القواعد الموضوعية في القانون الوطني).
- توحيد قواعد الإسناد التي تحدد القانون الواجب التطبيق في العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي دون الحاجة إلى توحيد القواعد الموضوعية(59).

رابعاً: القانون الجوي قانون منطور (غير ثابت):

تظهر هذه الخاصية في القانون الجوي بوضوح إذا ما قورنت أحكامه بالإكتشافات التكنولوجية الحديثة في مجال الطيران وأداته وسرعة تطورها، الأمل الذي تلخه وجود ثورة تشريعية منجدلة في

(57) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص12.

(58) الإتحاد الدولي للنقل الجوي (International Air Transport Assosiation) تأسس في 1919/8/28 م في لاهاي من قبل شركات الطيران الأوروبية من أجل التقريب بين القواعد المتباينة التي يخضع لها النقل الجوي في الدول المختلفة، ثم أعيد تشكيل هذا الإتحاد في 1945/4/19 م في مدينة "هافانا" بكوبا وأعلن ميلاد الإتحاد الجديد الذي يحمل نفس الاسم والأحرف مع تعديل كلمة (Traffic) إلى (Transport) فأصبح اسم الإتحاد الجديد: (International Air Transport Assosiation)، ثم اجتمعت الجمعية العامة في تشكيلة جديدة بمدينة (مونتريال) بكندا التي أصبحت مقراً له فيما بعد - تضمن 44 شركة ومؤسسة كأعضاء عاملين (في خطوط جوية دولية) و 138 شركة كأعضاء منتدبين (يعملون في خطوط جوية داخلية)، ثم بدأت الدول تشجع على الإنضمام إلى هذا الإتحاد حتى بلغ عدد الأعضاء عام 1991م 230 عضواً من 130 دولة من مختلف أنحاء العالم. د. عادل محمد خير. مسؤولية الناقل الجوي ودعوى المسؤولية وآلية التعويض في القانون الجوي المصري والاتفاقيات الدولية، ط1، مكتب الدكتور عادل محمد خير للمحاماة والاستشارات القانونية، القاهرة، 2001م، ص44.

(59) د. عبد الفضيل محمد أحمد. مرجع سابق، ص 51.

القانون الجوي منواملة ومواكبة لهذه الاكشافات(60)، ولذلك يصف البعض القانون الجوي بأنه قانون ثوري(61).

خامساً: القانون الجوي قانون لأحيى ذو قواعد آمرة:

وتكمن أهمية هذه الخاصية في تسهيل حركة النقل الجوي، وتأمين سلامة الطيران التي تشترط وجود قواعد تنظيمية موحدة تجب على الكافة عدم مخالفتها، فنصبح معر وفة لكل القائمين على الطيران الذين تحكمهم هذه القواعد نفسها، كما أنه لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها(62)، فهي ملزمة للجميع، وآمرة غير تفسيرية، مثل مواصفات إنشاء المطارات أو صلاحية الطائرات للملاحة الجوية، وأهلية القائمين على تلك الملاحة وغيرها(63).

سادساً: القانون الجوي قانون فني:

ولأن الطائرة تتميز عن غيرها من وسائل النقل بما كينة بالغة التعقيد وبالتالي تنأث أحكام القانون الجوي-والذي تدور معظم أحكامه حول الطائرة-بميكنته هذه الأداة؛ فعلى الرغم من أن أحكام مسؤولية الناقل تظل في الإطار التقليدي للمسؤولية المدنية، إلا أنها تخضع لقواعد خاصة لمواجهة الأخطار التي يتعرض لها المسافر أثناء انتقاله بالطائرة، كما أن هناك قواعد خاصة بسلامة الطائرة وصلاحيتها للطيران، وأخرى خاصة بضرورة توافر الخبرة المطلوبة في الأشخاص الذين يقومون على إدارتها.

سابعاً: القانون الجوي قانون منكب:

(60) د. مصطفى إبراهيم عريبي. مرجع سابق، ص 8.

(61) د. فايز نعيم رضوان. قانون الطيران التجاري، ط3، بدون ناشر، 2003، ص9.

(62) وذلك باستثناء بعض القواعد في مجال القانون الجوي الخاص، مثل الاتفاق على زيادة حدود مسؤولية الناقل التي سنتعرض لها لاحقاً في الفصول القادمة من هذه الدراسة.

(63) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 12.

ونعني بأن القانون الجوي قانون مركب أنه لا ينتمي إلى فرع معين من فروع القانون، بل إن البعض يعتبره نظاماً قانونياً منكملاً بالنظر إلى التقسيم التقليدي لفروع القانون، فهو تخنوي على مواضع تنتمي إلى القانون الخاص بطبيعتها، وأخرى تعد من قبيل القانون العام، وثالثة تعد من قبيل القانون الداخلي، وغيرها تنتمي إلى القانون الدولي (64).

(64) د. محمود سمير الشرقاوي. محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986م، ص4، 5.

المطلب الثاني: مصادر القانون الجوي

تخرج القانون الجوي عن الترتيب التقليدي لمصادر القوانين الأخرى إلى ترتيب خاص به، فنخزل مصادر القانون الجوي الأصلية إلى التشريع، والتفسيرية إلى العادات الاتفاقية وأحكام القضاء ومبادئ القانون الدولي العام، وسنعرض لهذه المصادر تباعاً بإيجاز دون التفصيل في شرحها في الآتي:

أولاً: المصادر الأصلية للقانون الجوي:

وتنحصر مصادر القانون الجوي الأصلية- كما ذكرنا في التشريع:

التشريع:

نظراً لما يتميز به القانون الجوي من دولية قواعد، وأن قواعد أمره، فإن معظم أحكامه تستنبط من نوعين من التشريعات:

أ. التشريعات الدولية:

ومثل المعاهدات والاتفاقيات الدولية الملزمة وتختلف هذه المعاهدات في تنظيم أحكام القانون الجوي إلى نوعين:

1- الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأحكام القانون الجوي العام:

ومن أهم هذه الاتفاقيات:

- اتفاقية باريس الدولية بشأن تنظيم الملاحة الجوية (1919/10/13م).
- اتفاقية بيونس آيرس بشأن تنظيم الترانزيت بين دول أمريكا اللاتينية (1935م).
- اتفاقية بوخارست بشأن تنظيم شؤون الملاحة الجوية بين دول البلقان (1936م).
- اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدني (1944/12/7م).

- اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم والنسرفات التي ترتكب على متن الطائرة
(1963/9/14م).
- اتفاقية لاهاي بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع الموجه ضد أمن الطيران المدني
وسلامته (1971/12/23م).
- 2- الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأحكام القانون الجوي الخاص:
ومن أهم هذه الاتفاقيات:
 - اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي
(1929/10/12م).
 - اتفاقية روما بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على الطائرات (1933/5/29)
(65).
 - اتفاقية بروكسل بشأن مساعدة وإنقاذ الطائرات (1938/12/29م).
 - اتفاقية جنيف بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات
(1948/6/19م).
 - اتفاقية روما الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات على سطح الأرض
(1952/10/7م).
 - اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي
الدولي (1999/5/28م) (66).

(65) عدلت هذه الاتفاقية في 1952/10/7 في روما.

(66) دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 4/نوفمبر/2003م بعد أن وقعت عليها الولايات المتحدة لتصبح بذلك الدولة الثلاثين المنضمة للاتفاقية، وهو النصاب القانوني الذي نصت عليه الاتفاقية لبدء سريانها بين الدول الأطراف وقد بلغ عدد الدول المصادقة عليها 70 دولة بينها 9 دول عربية هي: الإمارات، الأردن، السعودية، البحرين، الكويت، قطر، لبنان، مصر والسودان، وإن كانت هذه الأخيرة لم تودع وثائق التصديق أو تدخلها حيز التنفيذ حتى الآن، إلا أن قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م قد أشار إلى إنفاذ أحكامها في المادة (2/4). وقد أوصت الجمعية العامة للهيئة

أ. التشريعات الوطنية:

سارعت معظم الدول إلى تنظيم قواعد وأحكام الطيران الوطنية الخاصة بها، ومن ثم أصدرت تشريعاتها الوطنية المنظمة للملاحة الجوية، ومن هذه التشريعات قانون الطيران المدني في إنجلترا لسنة 1920م، وتشريع الملاحة الجوية الفرنسي لسنة 1924م، ومجموعة تشريعات الطيران المصرية لسنة 1954م (67).

التشريعات الوطنية السودانية:

اهتم السودان كغيره من الدول بتنظيم مسائل الطيران والنقل الجويين فصدر فيه قانون الخدمات العامة للطائرات لسنة 1959، ثم قانون الطيران لسنة 1960م، فأُسِّم الملاحة الجوية رقم (1) لسنة 1961م، واسم العمل به إلى أن صدر قانون الطيران المدني السوداني النافذ لسنة 1999م الذي ألغى جميع القوانين السابقة، ويذكر أن هناك مشروع قانون جديد يتم إعداده ليكون بديلاً لهذا القانون (68)، وقد عرض مشروع الطيران المدني السوداني 2008م على بعض الجهات ذات الصلة للتعليق عليه قبل تقديمه للمجلس الوطني لإجازته النهائية ومن المتوقع أن يصدر في نهاية هذا العام (2008م).

التشريعات الوطنية اليمنية:

ظل اليمن لسنوات طويلة خاضعاً لحكم الإمامة المتعاقبة عليه والتي عملت على عزل اليمن عن منظومة المجتمع الدولي، فلم تكن تربط اليمن أي حركة جوية تجارية بياقي المجتمعات الأخرى أو حتى على المستوى الداخلي، مما أدى إلى تأخر بزوغ التشريعات والقوانين اليمنية وخاصة في مجال الملاحة الجوية، أما بعد أن قامت ثورة 26 سبتمبر سنة 1962م، بدأ اليمن بعدها في خلق

العربية للطيران المدني في دورتها الثامنة التي انعقدت في "مراكش" بالمغرب للفترة من 15-17 مايو 2006م قد أوصت باقي الدول العربية التي لم تصادق على هذه الاتفاقية بسرعة المصادقة عليها.

(67) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 29.

(68) د. مصطفى إبراهيم عريبي، مرجع سابق، ص 10، 11.

العلاقات الدولية وإصدار تشريعاته الوطنية ومنها النشريات الجوية فصدر قرار رئيس الجمهورية العربية اليمنية - سابقاً - رقم (6) لسنة 1964م بشأن إنشاء وتحديد اختصاصات مصلحة الطيران المدني، أعقبه القرار الجمهوري رقم (2) لسنة 1969م بشأن تنظيم وتحديد اختصاصات مصلحة الطيران المدني في صنعاء، و صدر في عدن القانون رقم (28) لسنة 1979م بشأن الطيران المدني بعدن، ثم صدر القانون النافذ رقم (12) لسنة 1993م بشأن الطيران المدني والذي لا زال نافذاً حتى اليوم.

العرف ومصادر القانون الجوي:

يرى بعض الكتاب (69) أن العرف يكسب أهمية نسبية في تكوين القواعد القانونية الجوية، و أن قلة من شباب الفقه في مصر تؤيد وجود أعراف قانونية تضاف لمصادر القانون الجوي . كما يذكر البعض (70) أن العرف قد احتل مكانه بين مصادر القانون الجوي، ويستدل على ذلك بواقعة تعميم أول من كبت فضائية روسية قبل إطلاقها، حيث فعلت الولايات المتحدة الشيء نفسه عند إطلاقها سفينها الفضائية.

لكننا نخلص في الرأي إلى أن العرف بطبيعته لم يتخذ له مكاناً بين مصادر القانون الجوي و أصبح التشريع هو المصدر الرسمي الوحيد للقانون الجوي ويرجع ذلك للآتي:

- تميز القواعد القانونية الجوية - كما ذكرنا - بالدولية فمن الصعوبة إجماع واجتماع الدول على عادة محددة واعنيادهم عليها .
- حداثة القانون الجوي بعكس القواعد القانونية عن فية المصدر التي تستند إلى قدم عادة و إلزاميتها لينكون منها عرف فيصبح بعد ذلك تشريعاً أو مصدراً للتشريع، و لم يكن

(69) د. محمد فريد العربي. مرجع سابق، ص 12.

(70) د. طالب حسن موسى. القانون الجوي الدولي، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998م، ص 10، 11.

الطيران عادةً لدى الشعوب حتى يكون هنالك عرف ينظمه في الأصل لكي يصبح من بعد ذلك مصدراً للقانون الصادر.

- تطور قواعد القانون الجوي المسنم، وهذا لا يتوافق وشرط العرف الجوهرى وهو اضطراب العرف مدحاً من الزمن دون أن يتغير بتعديله أو إلغائه.

ثانياً: المصادر التفسيرية للقانون الجوي:

إلى جانب العادات الاتفاقية توجد بعض المصادر التفسيرية للقانون الجوي مثل القضاء والفقهاء والمبادئ العامة للقانون الجوي:

1. العادات الاتفاقية: مثل شروط الأيالات (I A T A)⁽⁷¹⁾ في أوروبا، والجمعية الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية (P A A C)⁽⁷²⁾ وقواعد الإتحاد العربى للنقل الجوى (A A C O)⁽⁷³⁾، وقد أسهمت هذه الأخيرة في تنظيم حركة النقل الجوى والسياحى بين البلدان العربية، وتسوية النزاعات وحل المشاكل بين الدول الأعضاء، وغيرها من المسائل التي تخص الطيران بين البلدان العربية⁽⁷⁴⁾.

2. القضاء: فيمكن الاستئناس بالأحكام الصادرة من محكمة العدل الدولية بشأن قضايا القانون الجوى، واعتبارها مصدراً تفسيرياً من مصادر القانون الجوى. ونشير هنا إلى أنه لا توجد إلى الآن محكمة دولية خاصة بقضايا النقل الجوى والطيران المدني، لكن وعلى الرغم من عدم وجود مثل هذه المحكمة إلا أن معاهدة شيكاغو لسنة 1944م قد أجازت لمحكمة العدل الدولية تولي الفصل في منازعات شركات الطيران بين الدول

(71) الإتحاد الدولي للنقل الجوى (International Air Traffic Assosiation).

(72) (Permanent American Aeronautical Commission) نشأت هذه الجمعية في "ليما" بالبيرو عام 1937م على ضوء معاهدة بان أمريكان 1928م وألغيت بمقتضى معاهدة شيكاغو 1944م.

(73) الإتحاد العربى للنقل الجوى (Arab Air Carrirs Organization) تأسس في أغسطس 1965م برعاية جامعة الدول العربية.

(74) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص34.

المختلفة⁽⁷⁵⁾، فيمكننا الاستئناس بمثل هذه الأحكام عند تفسير قواعد القانون الجوي والاتفاقيات الدولية بشأنه، أيضاً يلعب القضاء دوراً بارزاً في تفسير بعض القواعد التي سكنت عنها الاتفاقيات كما سنرى في الفصول القادمة من هذه الدراسة.

3. الفقه: يلعب الفقه دوراً بين مصادر القانون الجوي التفسيرية في محاولة التوفيق بين ما يعارض من أحكام في الاتفاقيات الدولية والنصوص الوطنية، وإرشاد القضاء إلى التطبيقات والسوابق القضائية، كما يناط بالفقه متابعة مدى ملائمة القوانين القائمة والوقائع المستجدة على ضوء التطور التكنولوجي المستمر، والاستئناس بأراء الفقهاء في تعديل أو إلغاء تلك القوانين⁽⁷⁶⁾.

4. يرى البعض (77) وجوب الاستعانة بالمبادئ العامة للقانون الدولي لسد ما يظهره العمل والتطبيق من عجز في مصادر القانون الجوي الرسمية.

(75) د. عبد الفضيل محمد أحمد. مرجع سابق، ص 61.

(76) د. عبد الرحمن عبد الله شمسان. مرجع سابق، ص 28.

(77) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 34.

المبحث الرابع: أحكام القانون الجوي

تقتضي دراستنا لأحكام القانون الجوي تناول مواضيعاً ثلاثة وهي: دراسة أداة النقل الجوي (الطائرة)، ودراسة المجال الذي تمارس فيه نشاطها (الفضاء الجوي)، دراسة عملية النقل الجوي، إلا أننا سنعيد عن هذه الأخيرة فسأتي دراستها مفصلة في الفصول اللاحقة من هذه الدراسة، وعليه سنتناول في هذا المبحث أداة النقل الجوي (الطائرة) بإيجاز وذلك من خلال المطلب الأول، ونخصص المطلب الثاني للمجال الذي تعمل فيه (الفضاء الجوي).

المطلب الأول: الطائرة

لما كان موضوع دراستنا هو عقد النقل الجوي، ومسؤولية الناقل الجوي في هذا العقد...
ولما كان عقد النقل الجوي لا ينرمعموماً - إلا بواسطة أداة النقل وهي الطائرة...
ولذلك فلا بد من أن نحدث عن هذه الأداة كمدخل هام لموضوعنا الأساسي وسوف يقتصر حديثنا عن هذه الأداة على النظام القانوني للطائرة من حيث تعريفها، وجنسياتها، وتسجيل الطائرات.

أولاً: تعريف الطائرة:

أ. تعريف الطائرة لغتياً:

الطَّيْرُ: اسمٌ جامعٌ مؤنث. الواحد: طائر، وقلمًا يقال للأثني: طائفة.
والطَّيْرَانُ: مصدر طار يطير⁽⁷⁸⁾.

وطائر الطائرة وخوة طيراً وطيراناً تحرك وارتفع في الهواء بخناحيه، وطائر سابق في الطيران،
والطائر من الحيوان: كل ما يطير في الهواء بخناحين.

والطائرة: مركب آلي على هيئة الطائرة يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب⁽⁷⁹⁾.

ب. تعريف الطائرة في القانون:

لمرتقيد الدول والمنظمات بتعريف محدود للطائرة، فهناك أكثر من تعريف للطائرة إذ عرفتها
الإيكاو⁽⁸⁰⁾ في تعديلها للتعريفات في 6/11/1967م، بأنها: (كل جهاز يمكنه الصمود في
الفضاء بفضل مرد فعل الهواء مع استبعاد مرد فعل الهواء الناشئ عن سطح الأرض)، وعرفتها

(78) قاموس العين، أشهر وأول قواميس اللغة العربية، للخليل بن أحمد الفراهيدي (100-170 هـ) (718-786م).

(79) إبراهيم مصطفى. أحمد حسن الزيات. حامد عبد القادر. محمد علي النجار. المعجم الوسيط ج2، المكتبة الإسلامية، تركيا، ص573، 574.

(80) المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) (International Civil Aviation Organization).

اتفاقية باريس لسنة 1919م في ملحقها (A) بأنها: (كل آلة تستطيع البقاء في الفضاء بفضل مردود فعل الهواء).

توسعت بعض القوانين في تعريف الطائرة ولعل أكثر تلك القوانين توسعاً هو قانون الولايات المتحدة الأمريكية لعام 1938م حيث عرف الطائرة أنها: (كل اختراع معروف أو سيكشف في المستقبل ويسعمل في الملاحاة أو الطيران في الجو) (81).

يشارك القانون الأمريكي في ذلك المشع الفرنسي إذ عرف الطائرة أنها: (كل جهاز يستطيع الارتفاع أو السير في الجو) (82).

ويلاحظ على التعريفين السابقين أن القانون الأمريكي والقانون الفرنسي كليهما لم يتخذا شكلاً معيناً للطائرة، أو غرضاً محدداً لطيرانها وملاحقتها، فنعتبر من عداد الطائرة وفقاً لهذين التعريفين - أي أداة تستطيع التحليق في الجو ولو لغير غرض الملاحاة أو النقل الجويين، مثل المناطيد، المركبات الهوائية، الصواريخ، والقذائف الموجهة.

ومن التعريفات ما ضيقت في تحديد مفهوم الطائرة وتعريفها مسنحرةً الناحية الفنية للطائرة، مثل اتفاقية باريس لعام 1919م، واتفاقية شيكاغو 1944م، وما جاء في تعريف المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) في 1967م، إذ عرفت جميعها الطائرة أنها: (أي جهاز أو آلة يمكنها التحليق في الفضاء أو الصمود فيه بفضل مرد فعل الهواء بشرط استثناء مرد فعل الهواء الناشئ عن سطح الأرض) (83).

ونلاحظ على هذه التعريفات أنها تسبعت كل جهاز لا يعتمد في طيرانه على مرد فعل الهواء مثل الصواريخ، والمركبات الهوائية، التي تستطيع الطيران دون الحاجة إلى أي مرد فعل للهواء، كما

(81) أحمد عبد اللطيف غطاشة. مرجع سابق، ص 38.

(82) د. محمد سعيد فرهود. د. محمود مرشحة. القانون التجاري (بري، بحري، جوي) مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، دمشق، (1415 هـ - 1994م)، ص 64.

(83) د. عبد الرحمن عبد الله شمسان. مرجع سابق، ص 32.

تسبعت أي جهاز يعتمد في طيرانه وارتفاعه في الجو على مرد فعل الهواء لكن ذلك المنعكس من سطح الأرض.

ومن التعريفات المضيق، لمفهوم الطائرة ما حاول البعض تعريفها مستحضراً الغرض من طيرانها بأنها: (الأجهزة التي تستطيع نقل الأشخاص والأموال جواً)⁽⁸⁴⁾، وهو نفس التعريف الذي عرفها بعض القوانين مثل القانون الياباني لسنة 1921م، والإيطالي لسنة 1942م، فقد عرفها الطائرة بأنها: (الآلة المخصصة لنقل الأشخاص والأشياء جواً)⁽⁸⁵⁾.

ومما سبق نستطيع تعريف الطائرة بأنها: (كل أداة تستطيع الطيران بفضل مرد فعل الهواء غير ذاك المنعكس من سطح الأرض، وتستخدم للنقل الجوي)، وهذا التعريف يعتبر الأنسب والأكثر شمولاً؛ ذلك لأنه يتناسب والقانون الجوي وينسق معه باعتبارها منظماً للنقل الجوي، ويشمل الطائرة سواء من الناحية الفنية أو الغرض من طيرانها.

تعريف الطائرة في القانون السوداني:

لم يتعرض المشع السوداني في قانون الطيران المدني لسنة 1999م لتعريف الطائرة إلا أنه يمكن تعريف الطائرة بالنظر إلى القوانين السابقة لهذا القانون، حيث عرف المشع السوداني الطائرة في قانون الخدمات العامة للطائرات لسنة 1959م بنصه على أنه يقصد بالطائرة: (أي جهاز يعتمد في طيرانه على قوة مرد فعل الهواء)⁽⁸⁶⁾، وهو نفس التعريف تقريباً في قانون الطيران لسنة 1960م، كما ميز هذا الأخير الطائرات السودانية عن الأجنبية، والطائرات المدنية عن طائرات الدولة والطائرات الحربية.

(84) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 43.

(85) د. طالب حسن موسى. مرجع سابق، ص 29.

(86) المادة (3) من قانون الخدمات العامة للطائرات السوداني لسنة 1959م.

ونلاحظ على هذا الأخير أنه أدخل ضمن تعريفه بعض المركبات التي لا تخضع لأحكامه كالزحافات الهوائية (Hovercraft)⁽⁸⁷⁾ التي تخضع وفقاً لرأي الغالب من الفقهاء - لأحكام النقل البحري أو البري بحكم طبيعة طيرانها إذ أنها تعتمد في ارتفاعها على ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض⁽⁸⁸⁾.

وعلى الرغم من أن هذه المركبات تمتاز بالسرعة أيًا كان السطح الذي تنزلق عليه، كما أن لها القدرة على تحقيق الاتصال في المناطق التي ينعذر الاتصال فيها، وتعتبر أفضل من الطائرة في إجراء بعض عمليات الطيران في مجال البحوث العلمية كسمر الزلازل، ومسح الأمراض، والرقابة على النهر، إلا أن طبيعة طيرانها واختلاف المخاطر ودرجاتها بين تلك المركبات والطائرات تجعل النكيف القانوني لهذه المركبات يختلف عن الطائرة وبالتالي ينعذر تطبيق أحكام الطائرة على مثل هذه المركبات⁽⁸⁹⁾.

كما نلاحظ على القانون السابق في تعريفه للطائرة أنه لم ينظر لموضوع النقل الجوي كعرض من طيرانها.

تعريف الطائرة في القانون اليمني:

لا يختلف القانون اليمني كثيراً في تعريفه للطائرة عن القانون السوداني حيث عرف الطائرة بأنها: (أي آلة في استطاعتها أن تستند بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل: المناطيد والبالونات الحرة والمقيدة والطائرات البحرية والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والطائرات ذات الأجنحة الدوارة ومركبات

(87) الزحافات الهوائية: هي مركبات تسير منزلقة على وسائد هوائية تصنعها هي بواسطة محركاتها فتدفعه رأسياً على سطح الأرض، وتستخدم هذه المركبات لنقل الأشخاص والأموال، إلا أن تكييفها يكون أقرب للسفينة إن كان الهواء الذي تدفعه منعكس من سطح الماء أو لأحكام النقل البري إن كانت على اليابسة. د. طالب حسن موسى. مرجع سابق، ص 30،31.

(88) الأرض هنا تشمل إقليم اليابسة كما تشمل الإقليم المائي.

(89) د. مصطفى البنداري. الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1421هـ، 2000م، ص 44.

الفضاء والصواريخ ومظلات الطائرة ونموذج الطائرات وغير ذلك من الأجهزة المعدة للاستخدام في الجو⁽⁹⁰⁾.

من التعريف السابق نجد أن القانون اليمني يتفق مع القانون السوداني في تعريف الطائرة إلا أن القانون اليمني كان أكثر تحديداً للطائرة من القانون السوداني إذ استبعدت الزحافات الهوائية (Hovercraft) من عداد الطائرات وفقاً لتعريف القانون اليمني للطائرة، فعلى الرغم من إتحاد الغرض من طيران هذه المركبات والطائرات، وهو النقل الجوي، إلا أنه لا يمكن تطبيق أحكام هذا القانون على مثل هذا النوع من المركبات فهي تعتمد في طيرانها وارتفاعها على مردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض.

جنسية الطائرة:

استقر رأي الفقه الغالب على ضرورة منع الطائرة برابطة قانونية، وهي الجنسية، وعلى ضرورة وجود وولاء سياسي بين الطائرة وبين الدولة التي منحها تلك الجنسية، وعندئذٍ يمكنها المنع مزايا ناجمة عن تلك الرابطة مثل: القيام بدورها على الوجه المطلوب، ومن ناحية اقتصادية تمنع الطائرة بأولوية النقل الوطني، والمنافسة الاقتصادية، ومن ناحية مالية تمنع الطائرات الوطنية بإعفاء الطائرات المدنية من الضرائب أو التخفيض منها، كما يمثل حمل الطائرة جنسية دولة معينة فائدة أمنية للدولة والطائرة معاً؛ فنمكّن الدولة من معرفة الطائرات العابرة في أجوائها وسيادة الدولة على فضاءها الجوي، وتمنع الطائرة تخميط الدولة الحاملة لجنسيتها⁽⁹¹⁾.

ومن ناحية قانونية تمثل الجنسية أهمية في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأفعال التي ترتكب على متن الطائرة، وتحديد المحاكم المختصة بنظر النزاعات الخاصة بالطائرة⁽⁹²⁾.

(90) المادة (1) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.

(91) د. مصطفى إبراهيم عريبي. مرجع سابق، ص 17، 18.

(92) مستقبل العالم الإسلامي، السنة الثانية، العدد السادس، ربيع 1992، دورية تصدر عن مركز دراسات العالم الإسلامي، مالطا، ص 234.

أيضاً تعتبر الجنسية سبباً في تطبيق أحكام قانون الدولة الوطني على طائراتها حتى لو كانت خارج إقليمها⁽⁹³⁾.

كما أن بعض الحقوق على الطائرة تنشأ اعتباراً لجنسيتها مثل حق الرهن الرسمي، حيث تعترف الدولة بحق الرهن الرسمي على الطائرات كضمان لدين شرطية أن ينمقدها في السجل العام للطائرات وفقاً لجنسيتها⁽⁹⁴⁾.

وفي الخلاف حول معيار منح الطائرة جنسية معينة، حسمت الاتفاقيات الدولية هذا الخلاف بأن أخذت بمعيار دولة التسجيل فقد قضت معاهدة باريس 1919 بمنح الطائرة

جنسية الدولة التي سجلت فيها⁽⁹⁵⁾.

أيضاً قضت اتفاقية شيكاغو 1944م بجعل معيار جنسية الطائرة هو معيار دولة التسجيل، فنحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها :

Aircraft have the nationality of the State in which
(they are

Registered)⁽⁹⁶⁾ .

كما أوجبت الاتفاقية السابقة على كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها :

Every aircraft engaged in international air navigation
shall bear its appropriate nationality and registration
marks⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹³⁾ المادة (1/3ب) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م .

⁽⁹⁴⁾ المادة (1/د) من الاتفاقية المتعلقة بالإعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات جنيف 1948م.

⁽⁹⁵⁾ المادة (6) من اتفاقية باريس الدولية بشأن تنظيم الملاحة الجوية (1919/10/13م).

⁽⁹⁶⁾ المادة (17) من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو 1944/12/7م.

⁽⁹⁷⁾ المادة (20) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

كما أكدت ذات الاتفاقية على مبدأ وحدة الجنسية. ويقصد بهذا المبدأ بأنه: لا تجوز تسجيل الطائرات تسجيلًا صحيحًا في أكثر من دولة واحدة ولكن تجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى:
(An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another) ⁽⁹⁸⁾.

جنسية الطائرة في القانون السوداني:

لم ينص القانون السوداني في قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م لجنسية الطائرة لكنه قد أخذ بنفس المعيار الذي أخذت به الاتفاقيات الدولية فجعل معيار جنسية الطائرة هو معيار دولة التسجيل، وينص ذلك في قانون الطيران لسنة 1960م الذي ميز الطائرات السودانية عن الطائرات الأجنبية، فذكر في تعريف الطائرات السودانية: (يقصد بها الطائرات المسجلة على الوجه الصحيح في السجل السوداني) ⁽⁹⁹⁾، وفي تعريف الطائرات الأجنبية: (يقصد بها الطائرات المسجلة في سجل غير السجل السوداني) ⁽¹⁰⁰⁾، فوجد أن القانون السوداني قد جعل دولة التسجيل معياراً لجنسية الطائرات، فهو لا يعترف بأي طائرة ليست مسجلة في سجل سوداني أو أجنبي إذ أنها عندئذٍ لا تحمل أية جنسية.

جنسية الطائرة في القانون اليمني:

نظر قانون الطيران المدني رقم (12) لسنة 1993م أحكام جنسية الطائرات فذكر أنه:
(تتمتع كل طائرة ينم تسجيلها في السجل المشار إليه بجنسية الجمهورية اليمنية، وينبغي عليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها بطريقة ظاهرة وواضحة، وفقاً للتواعد والمواصفات التي تقررها الهيئة

⁽⁹⁸⁾ المادة (18) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

⁽⁹⁹⁾ المادة (2) من قانون الطيران السوداني لسنة 1960م.

⁽¹⁰⁰⁾ المادة (2) من قانون الطيران السوداني لسنة 1960م.

العامة للطيران المدني⁽¹⁰¹⁾، فنجد أن القانون اليمني قد اتفق مع القانون السوداني والاتفاقيات الدولية بشأن معيار جنسية الطائرات. وقد منع القانون اليمني أي طائرة لا تحمل علامات جنسيتها وفقاً لقانون الدولة التي سجلت الطائرة فيها من العمل في إقليم الجمهورية اليمنية: (لا تجوز لأية طائرة أن تعمل في إقليم الجمهورية، ما لم تحمل علامات جنسيتها طبقاً لقانون دولة التسجيل)⁽¹⁰²⁾.

تسجيل الطائرات:

لكي تتمكن الدول من استغلال الطائرات، وتتمكن الطائرات من التحليق فوق أقاليم دولية، والعمل في أجواء تلك الأقاليم، لابد وأن تكون مسجلة في سجلات إحدى هذه الدول وقد نظمت الاتفاقيات الدولية أحكام التسجيل ومنها اتفاقية شيكاغو 1944م التي حظرت تسجيل الطائرة في أكثر من دولة، لكنها لم تمنع - كما ذكرنا - نقل تسجيلها بين الدول من دولة إلى أخرى.

كما قضت الاتفاقية على وجوب حمل كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية لعلامات جنسيتها وتسجيلها:

(Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks)⁽¹⁰³⁾.

إلا أن الاتفاقية قد تركت لكل دولة منعقدة حرية تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها وفق قانونها الوطني:

(The registration or transfer of registration of aircraft in any

(101) المادة (1/59) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.

(102) المادة (52) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م،، وقد بينت المواد (52 - 58) أحكام السجل والتسجيل ومحتويات السجل.

(103) المادة (20) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations)⁽¹⁰⁴⁾ .

وتشترط بعض الدول لتسجيل الطائرة في سجلاتها الوطنية أن تكون الطائرة مملوكة بكاملها لأشخاص يحملون جنسيتها نفسها سواء كانوا أفراداً أو مؤسسات، مثل القانون المصري⁽¹⁰⁵⁾، في حين تخفف بعض الدول من حدة هذا الشرط مثل القانون السوري الذي يشترط أن تكون ملكية ثلثي رأسمال الشركات لعايا سوريين بشرط أن تكون جميع الأسهم في الشركات المساهمة اسمية، وأن يكون مدير الشركة وثلثي أعضاء مجلس الإدارة سوريين⁽¹⁰⁶⁾ .

تسجيل الطائرات في القانون السوداني:

يشترط قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م تسجيل الطائرات كشروط أساسي لكي تتمكن الطائرات من التحليق والعمل في الإقليم السوداني: (تجب في الطائرة التي تعمل في إقليم الدولة أن تكون مسجلة في الدولة النابطة لها)⁽¹⁰⁷⁾ .

كما ألزم الطائرات بحمل شهادة صلاحية للطيران وتكون بعلم دولة التسجيل: (تجب في الطائرة التي تعمل في إقليم الدولة أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول صادرة من دولة التسجيل أو معتمدة منها)⁽¹⁰⁸⁾ .

تسجيل الطائرات في القانون اليمني:

نظم قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م أحكام تسجيل الطائرات فأوجب تسجيل أي طائرة مملوكة للدولة لشخص طبيعي أو اعتباري يمني الجنسية في السجل العام

(104) المادة، (19) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

(105) د. مصطفى إبراهيم عربي. مرجع سابق، ص 22.

(106) د. الياس حداد. مرجع سابق، ص 530.

(107) المادة (1/9) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(108) المادة (1/9) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

للطائرات لدى الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد⁽¹⁰⁹⁾، كما تجب تسجيل كل طائرة مسنّجة بقصد الشراء أو مسنّجة لمدة تتجاوز سنة أشهر بواسطة شخص طبيعي أو اعتباري يمني الجنسية في السجل العام للطائرات الأجنبية لدى الهيئة⁽¹¹⁰⁾، أما الطائرات المملوكة لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين أجنبيين في الجمهورية اليمنية فيجب تسجيلها في السجل الخاص بالطائرات الأجنبية لدى الهيئة⁽¹¹¹⁾.

كما بين القانون شروط تسجيل الطائرات على النحو التالي:

- 1- تقوم الهيئة بإعداد وإدارة السجل العام للطائرات الوطنية، والسجل الخاص بالطائرات الأجنبية، المشار إليهما في المادة السابقة.
- 2- يشترط لتسجيل أي طائرة في السجل العام توفّر الشروط التالية:
 - أ- ألا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة أخرى.
 - ب- أن تكون حائزة على شهادة صلاحية الطيران، سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة.
 - ج- إذا كان طالب التسجيل شخصاً طبيعياً، فيشترط أن يكون مالكا للطائرة ملكية تامة، أو مسنّجراً لها بقصد الشراء، أو مسنّجراً لها لمدة تتجاوز سنة أشهر، وأن يكون ممنوعاً بجنسية الجمهورية ومقيماً فيها.
 - د- إذا كان طالب التسجيل شخصاً اعتبارياً، فيجب توفّر الشروط التالية:
 - (1) أن يكون 51% من رأسمال المؤسسة مملوكاً لأشخاص ممنوعين بجنسية الجمهورية اليمنية.

(109) المادة (1/55) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993 م .

(110) المادة (2/55) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993 م .

(111) المادة (3/55) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993 م .

- (2) أن تكون المؤسسة مكونة تكويناً صحيحاً طبقاً للقانون.
 - (3) أن يكون المركز الرئيسي بالجمهورية اليمنية.
 - (4) أن يكون رئيس مجلس إدارة المؤسسة ممنعاً بجنسية الجمهورية اليمنية.
 - (5) أن تكون الإدارة الفعلية الرئيسية في يد مواطنين يمينيين.
- 3- يعتبر سجل الطائرات سجلاً عاماً، وتجاوز لأي شخص ذي مصلحة الإطلاع عليها⁽¹¹²⁾.

كما بين القانون محتويات السجل وهي :

- أ- رقم وتاريخ التسجيل.
- ب- علامات الجنسية والسجيل.
- ج- البيانات الأساسية عن الطائرة ومحركاتها وشهادة صلاحيتها للطيران.
- د- اسم وموطن المالك أو المستأجر وأي تغيير يطرأ عليهما.
- هـ- بيان عن كافة الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها وأي تغيير يطرأ على ذلك.
- و- كافة الوقائع والنصرات التي ترد على الطائرة وتاريخ حدوثها.
- ز- اسم وموطن وجنسية كل من مديري المؤسسة وأعضاء مجلس إدارتها، في حالة ما إذا كانت الطائرة مملوكة لمؤسسة، تمنع بجنسية الجمهورية.
- ح- أية بيانات أخرى تقر سلطات الطيران المدني تضمينها في السجل⁽¹¹³⁾.

(112) المادة (56) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993 م ..

(113) المادة (57) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993 م .

المطلب الثاني: الفضاء الجوي

يقصد به المجال الذي تستخدم فيه الطائرة وتعمل به، وقد تباينت الآراء حول مدى تمتع الدولة بسيادة مطلقة على فضاءها الجوي إلى أربعة اتجاهات وهي:

1. نظرية الملاحمة الحرة:

ويعتقد هذه النظرية ينفي الفقهاء أية سيادة للدولة على أجوائها، ويرون أن تظل أجواء كل الدول مفتوحة للطيران والتحليق فيها بحرية، ودون قيد أو انقاص من هذه الحرية، وسندهم في ذلك أن الوضع في الفضاء يشبه الوضع في أعالي البحار لا تخضع الإخمار فيه لسيادة أي دولة، كما أن أساس المنع والسيادة هو الملكية والحيازة الدائمة والمستمرة، الأمر الذي لا ينوفر للدولة بالنسبة لفضائها الجوي وبالتالي لا تمتلك الدولة السيادة على أجوائها⁽¹¹⁴⁾.

ونلاحظ على هذه النظرية أنها لا تخدم مصالح الدولة الاقتصادية أو الأمنية؛ إذ أن القول لها يجعل فضاء أي دولة مشاعاً بين الدول الأخرى للأغراض الاقتصادية أو الأعمال الحربية والعسكرية، وخاصة تلك التي تمتلك تقنية صناعة الطائرات وتطويرها، كما أنه لا يمكننا القياس بين أعالي البحار والفضاء الجوي لاختلاف موقع الدولة من كليهما⁽¹¹⁵⁾، وبالتالي اختلاف درجة المخاطر في كلٍ منهما.

2. نظرية السيادة المطلقة:

بعكس ما ذهب إليه الفقهاء في النظرية السابقة اتجه فريق آخر من الفقه إلى وجوب تقرير حق السيادة الكاملة والمطلقة للدولة على أجوائها، ويبرر هذا الاتجاه ضرورة حماية المصالح

(114) د. إلياس حداد. مرجع سابق، ص 532.

(115) فأعالي البحار ليس منطقة داخلية في إقليم الدولة أو مجاورة لإقليمها بل يبعد عنها أفقياً بمسافة تسمح للدولة بأن تأمن من المخاطر المحتملة منه، أما فضاء الدولة الجوي فيقع في إقليم الدولة نفسها ويعلوها رأسياً مما يزيد درجة المخاطر على الدولة فيه.

الاقتصادية والعسكرية للدولة، كما أن بعض القوانين المدنية - مثل القانون الروماني - تقضي بأن: (من يملك سطحاً يملك ما فوقه من طبقات الجو) ⁽¹¹⁶⁾.

هذه النظرية لم تسلم من النقد أيضاً إذ أن من الصعب علينا تطبيق قواعد القانون المدني من حق ملكية أو استيلاء على الفضاء الجوي أو يستدل لها، كما أن الفضاء الجوي لا يمكن حيازته وبالتالي تطبق عليه أحكام السيادة.

3. النظرية النصاحية ⁽¹¹⁷⁾:

و إزاء الانتقادات الموجهة لكل من النظريتين السابقتين جاء البعض بنظرية توفيقية بحيث تمنع بقدر من الاتزان والتوفيق بين كل من المبدأين المتعارضين التاليين:

- حق الدول في السيادة الكاملة على إقليمها بما فيه فضاءها الجوي.
 - حرية الملاحة والحركة الجوية وعدم النعسف في الحد من هذه الحرية.
- والمقصود بالنظرية التوافقية أن ينهر تقسيم الفضاء الجوي إلى مناطق سيادة، ومناطق تكون فيها الملاحة حرة، بحيث يكون للدولة السيادة الكاملة على فضاءها الجوي لارتفاع معين، وما فوق ذلك تكون مناطق تعدم فيها السيادة وتكون فيها الملاحة حرة لباقي الدول .
- وفي تحديد هذه المناطق اقترح البعض تقسيمها إلى مناطق ثلاث: مناطق سيادة، مناطق مجاورة، ومناطق حرة ⁽¹¹⁸⁾.

إلا أن هذه النظرية - كغيرها - لم تنج من النقد إذ أن المخاطر التي تهدد أمن الدولة وسلامتها ما زالت موجودة إذا ما سمح بالطيران الحر فوق إقليمها ولو في المناطق الحرة كالنجس، وإرسال

(116) د. جعفر محمد مقبل الشلاحي. مبادئ القانون الجوي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط1، عدن، 2005م، ص(169)،

(170).

(117) تسمى هذه النظرية أيضاً بالنظرية التوافقية، أو نظرية المناطق.

(118) د. أحمد عبد اللطيف غطاشة. مرجع سابق، ص(92، 93).

الأقمار الصناعية أو المركبات الفضائية، كما أنها تخلق ازدواجاً في أحكام القانون الوطني للدولة نفسها، ناهيك عن صعوبة تحديد كل منطقة لحدود معينة كما افترضت هذه النظرية.

4. النظرية الوظيفية:

وأساس هذه النظرية يقوم على أن يقاس مدى سيادة الدولة على فضاءها الجوي بالخطر المستشعر من الطيران من قبل الدولة نفسها، فنكون لها السيادة الكاملة على أجوائها دون تقييد بمنطقة معينة عندما يشكل الطيران خطورة على أمن الدولة وسلامتها كالنجس أو النصوص لأغراض عسكرية، أو على مصالحها الاقتصادية عندئذ يكون للدولة السيادة المطلقة على أجوائها وحق المنع حتى لو كان الطيران في الفضاء الخارجي، أما إن كان الطيران لا يمس أمن الدولة، أو يضر بمصالحها المختلفة، فعندئذ يكون الفضاء الجوي مفتوحاً أمام أي طيران يستهدف إسعاد البشرية كالعبور، والطيران التجاري، أو الاتصالات التلفزيونية أو الإذاعية⁽¹¹⁹⁾.

ومما سبق نستنتج أن هذه النظرية هي الأنسب للأسباب التي ذكرنا، كما أن تطبيقها يساعد على الرقي بالبشرية فوحياة اقتصادية أفضل، وتكنولوجية أقوى، كما أن النظرية الوظيفية تسمح للدولة بالسيطرة على أجوائها بالحد الذي يعدها المخاطر دون الإضرار بحركات الطيران التجارية الأخرى، وتجنب الدولة وضع أحكاماً لتنظيم الجوّ لا تتفق مع بعضها مما تخلق ازدواجاً بين أحكام القانون في الدولة نفسها.

مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي في اتفاقية شيكاغو 1944م:

نظمت اتفاقية شيكاغو 1944م مبدأ سيادة الدولة على أجوائها، وحرية الطيران في تلك الأجواء، فأقرت حق سيادة الدولة المطلقة على فضاءها الجوي في صدارة أحكامها:

(119) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 207.

(The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory)⁽¹²⁰⁾.

ولكنها رغم إقرار هذا الحق للدول لم تغفل الاتفاقية السابقة حق الطيران التجاري في استخدام الفضاء الجوي من عبور أو هبوط لأغراض تجارية⁽¹²¹⁾، أو أسباب فنية، غير أن هذا الحق لم يترك للدول على إطلاقه، بل وضعت عليه قيود تتمثل في حصص حرية الهبوط أو العبور على الطائرات التي تعمل على خطوط جوية غير منتظمة فقط إذ أنها لا تمثل أي خطورة على الاقتصاد الوطني للدولة الطرف في الاتفاقية:

(Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall

⁽¹²⁰⁾ المادة (1) من اتفاقية شيكاغو 1944م. وقد عرفت الاتفاقية الإقليم بأنه يشمل: الأراضي، والمياه الإقليمية الملاصقة لها الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بإنتدابها. المادة(2) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

⁽¹²¹⁾ تعد هذه الحقوق استثناءات على مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي وهي ما عبرت عنها الاتفاقيات الدولية بالحرية الجوية التسع والتي تتمثل بالآتي:

الحرية الأولى: الطيران العابر: وهو حق يمنح لدولة ما أن تطير عبر إقليم الدولة التي تمنح الحق بدون هبوط.
الحرية الثانية: التوقف الفني: هو حق يمنح لدولة ما أن تهبط في إقليم الدولة المانحة لأغراض غير تجارية، كالتزود بالوقود أو لأي أغراض فنية كالصيانة.

الحرية الثالثة: تفرغ الحركة: حق يمنح لدولة ما أن تنزل إلى الدولة المانحة أشخاص أو بضائع تتعلق بالخدمات الجوية المنتظمة.

الحرية الرابعة: حق شحن الحركة: حق يمنح لدولة ما أن تحمل ركاباً أو شحن بضائعاً من الدولة المانحة تتعلق بالخدمات الجوية المنتظمة.

الحرية الخامسة: حق النقل من دولة ثالثة وإليها: حق يمنح لدولة ما أن تشغل خطوطاً منتظمة من وإلى الدولة المانحة لحمل الركاب والبضائع.

الحرية السادسة: نقل الحركة عن طريق الدولة الأم: حق يسمح بالقيام بعملية النقل عن طريق دولة وطن الناقل فيما بين دولتين أخريين.

الحرية السابعة: التشغيل من دولة ثانية إلى/من دولة ثالثة: حق يمنح من دولة ما إلى دولة أخرى للنقل بين إقليم الدولة المانحة ودولة ثالثة بدون ضرورة إدراج أي نقطة في إقليم الدولة المستفيدة في هذه العملية، أي أنه لا تدعو الحاجة إلى وصل هذا الخط بأي خط أو إمتداد خط من دولة وطن الناقل وإليها.

الحرية الثامنة: نقل الحركة بين نقطتين في دولة أجنبية: حق يمنح من دولة ما لدولة أخرى بالنقل الداخلي بين نقطتين داخليتين في إقليم الدولة المانحة لخط يبدأ أو ينتهي في إقليم وطن الناقل.

الحرية التاسعة: التشغيل فقط في دولة أجنبية: حق يمنح من دولة ما لدولة أخرى لتشغيل خطوط داخلية فقط في الدولة المانحة، وهو ما تعرفه بعض القوانين (بالكابوتاج) أو النقل الداخلي المحظور. (دليل تنظيم النقل الجوي، منظمة الطيران المدني الدولي، (ICAO)، ط2، 2004م، ص (4.1.7 - 4.1.12)

have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing)⁽¹²²⁾.

أما تلك التي تعمل في الخطوط الجوية المنتظمة فيجب أن تحصل على إذن مسبق للطيران في الفضاء الجوي لإقليم الدولة المتعاقدة، إلا إذا رفع هذا القيد باتفاق ثنائي:

(No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization)⁽¹²³⁾.

والخط الجوي المنتظم كما عرفته اتفاقية شيكاغو 1944م: أي خط تستخدم فيه طائرات نقل عامة للمسافرين أو البريد أو البضائع:

(For the purpose of this Convention the expression:
a- "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo)⁽¹²⁴⁾.

⁽¹²²⁾ المادة (5) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

⁽¹²³⁾ المادة (6) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

⁽¹²⁴⁾ المادة (96 / أ) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

أما الخطوط الجوية غير المنظمة فيقصد بها: الخطوط التي تقوم فيها الطائرة بسجلات غير منظمة تتفاوت في مواعيدها حسب الطلب ولا تعد من فقا عاماً للنقل الجوي كذلك المنظمة إذ أنها لا تعد سوى عمليات تجارية ولها صورتان:

● رحلات النقل العارض: وهي رحلات تنم إما بدون مقابل وليست مناحة للجمهور العام، مثل الطيران لمهمة خاصة، أو في حالة حدوث الكوارث، وإما بمقابل لكنها ليست منظمة كأن تسأجر الطائرة لفترة زمنية محددة أو لرحلة واحدة.

● الرحلات الجوية لغير غرض النقل: وهي الرحلات التي تقوم بها الطائرة لغير غرض النقل الجوي مثل المسح أو أغراض الدفاع المدني ومكافحة الأوبئة أو لأغراض الزراعة أو الإقناذ أو أي أغراض أخرى⁽¹²⁵⁾.

مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي في القانون السوداني:

أقر قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999 م في أحكام الشروط العامة للطيران مبدأ سيادة السودان الكاملة على فضاءها الجوي ونص على أنه: (تكون للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي داخل إقليمها)⁽¹²⁶⁾.

كما حظر القانون طيران أي طائرة دون ترخيص إما وفق أحكام معاهدة يكون السودان طرفاً فيها، أو اتفاق ثنائي، ويكون في هذه الحالة دائماً. ولمدة لا تزيد عن سنة قابلة للتجديد في غير الحالات السابقة، ويكون هنا مؤقتاً: (لا تجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة إلا بموجب ترخيص يصدره المدين العام للهيئة العامة للطيران المدني وتحدد شروطه ويسمح لمشغلها بالقيام بعمليات جوية معينة ويكون هذا الترخيص:-

(125) د. جعفر محمد مقبل الشلالي. مرجع سابق، ص 179.

(126) المادة (6/ 1) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(أ) دائماً، إذا استند إلى معاهدة دولية منضمة إليها الدولة ودولة مشغل الطائرة أو إلى اتفاق نقل جوي ثنائي نافذ المفعول مبرم بين الدولتين لتنظيم النقل الجوي بينهما .

(ب) مؤقتاً، لمدة لا تزيد على سنة في غير ما نص عليه في الفقرة (أ) وتجاوز تجديده هذا الترخيص لمدة أخرى بناء على طلب المرخص له وموافقة المدين العام⁽¹²⁷⁾ .

وفي مجال الأنظمة المتعلقة بقواعد الجو تختص المدين العام للهيئة العامة للطيران المدني السودانية بتنظيمها وقد نص القانون على أنه: (يصدر المدين العام قواعد الجو والأنظمة المتعلقة بتخليق الطائرات والملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات على السطح واستعمال الفضاء الجوي للدولة)⁽¹²⁸⁾، كما تحدد الهيئة الطرق الجوية للطائرات، وحرصاً كالتالي على إقليمها : (تحدد الهيئة طرق خدمات الحركة الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات عند الدخول إلى إقليم الدولة أو الخروج منه أو الطيران في الفضاء الجوي داخله وفقاً لما هو منشور ومعمم في دليل الأعلام الجوي أو نشرات الطيارين)⁽¹²⁹⁾ .

مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي في القانون اليمني:

وكنظيره السوداني أقر القانون اليمني مبدأ سيادة الدولة المطلقة على أجوائها : (لجمهورية السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي والخارجي الذي يعلو إقليمها)⁽¹³⁰⁾ كما أن سلطات الطيران المدني تصدر قواعد الجو، وكافة الأنظمة المتعلقة بالملاحة الجوية، وتخليق الطائرات في أجواء الجمهورية، واستخدام الفضاء الجوي، وحماية الأشخاص والممتلكات على السطح، ومنع أخطار الطائرات والحد من الأضرار المترتبة على استخدامها، وبصفة خاصة ما يتعلق بالضوضاء وتلوث البيئة وذلك طبقاً للقواعد

(127) المادة (7) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999 م.

(128) المادة (36) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999 م.

(129) المادة (38) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999 م.

(130) المادة (26) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993 م.

- والأنظمة الدولية المقررة في هذا الشأن⁽¹³¹⁾، ولا تجوز لأية طائرة أن تخلق على ارتفاعات تخالف تلك التي تحددها سلطات الطيران المدني إلا في الحالات الاضطرارية أو بنصرح من هذه السلطات⁽¹³²⁾، وقد احتفظ القانون لسلطات الطيران المدني بحقها في أن تحرم أو تقيد، دون تمييز في الجنسية تخليق الطائرات في الأماكن الآتية:
- 1- فوق مناطق معينة في الجمهورية اليمنية لأسباب عسكرية أو لمطالبات النظام العام والسلامة.
 - 2- فوق إقليم الجمهورية اليمنية أو أي جزء منه، وذلك في الأحوال الاستثنائية أو لأسباب تتعلق بالنظام العام، كما أن لها سلطات تحديد مناطق خطرة تخاطر فوقها الطيران⁽¹³³⁾.

(131) المادة (116) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.
(132) المادة (1/118) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.
(133) المادة (1/119 أ، ب) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.

الفصل الثاني: أحكام عقد النقل الجوي

يعتبر عقد النقل الجوي من أهم مواضع القانون الجوي، ذلك لأن معظم أحكام القانون الجوي تدور حول تنظيم عقد النقل الجوي، وأداة تنفيذ هذا العقد وهي الطائرة، وسوف نفصل دراستنا عقد النقل الجوي من خلال تفسير هذا الفصل إلى أربعة مباحث، نحدث في المبحث الأول منها عن تعريف عقد النقل الجوي و عن خصائصه، وفي المبحث الثاني نحدث عن أنواع عقد النقل الجوي، ونحدث عن وثائق عقد النقل الجوي في المبحث الثالث، وخصص المبحث الرابع لأحكام عقد النقل الجوي.

المبحث الأول: تعريف عقد النقل الجوي وخصائصه

النقل عصب الحياة فيه يسهل إنتقال الأشخاص والخبرات من دولة إلى أخرى، وهو بذنا يلعب دوراً كبيراً في مجال الاقتصاد والحضارة وتقدم الإنسان⁽¹³⁴⁾، كما أن النقل يلعب دوراً هاماً في دعم مراكز الدولة في مجال النشاط الاقتصادي⁽¹³⁵⁾، حتى قيل بأن حضارة الأمم تقاس بما لديها من خطوط وشبكات للنقل بوسائلها المختلفة⁽¹³⁶⁾.

ويعتبر النقل الجوي من أهم أنواع النقل مرتبة، نظراً لزيادة حجم التبادل التجاري الجوي الداخلي والدولي، وزيادة حركة الإنتقال ولذلك أصبح النقل الجوي ضرورة من ضرورات النقل⁽¹³⁷⁾. وسينرقتسيم هذا المبحث إلى مطلبين نحدث في المطلب الأول عن تعريف عقد النقل الجوي، وخصص المطلب الثاني للحديث عن خصائص عقد النقل الجوي.

(134) د. حمد الله محمد حمد الله. مرجع سابق، ص5.

(135) د. جعفر محمد مقل الشلالي. مرجع سابق، ص189.

(136) د. محمد محمد هلاله. محاضرات في القانون الجوي، جامعة المنصورة، بدون ناشر، 1991م، ص103.

(137) ربان. مدحت عباس خلوصي. قانون النقل الدولي، الشنهابي للطباعة، القاهرة، 2000م، ص71.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي

ورد تعريف العقد لغته في بعض الكتب بمعنى: الرِبط أو الشد أو الوثيق والأحكام والقوة، أو الجمع بين شيئين⁽¹³⁸⁾ والعقد بمعنى المعاهدة والميثاق، وتعاقد القوم: تعاهدوا، والجمع عقود بمعنى العهود أو الفرائض اللازمة⁽¹³⁹⁾.

أما النقل لغته فهو: تغيير مكان الشخص أو الشيء⁽¹⁴⁰⁾. وهو تحويل الشيء من موضع إلى موضع، نقله ينقل نقلًا فانقل⁽¹⁴¹⁾.

وعقد النقل في القانون: عقد يلتزم بمقتضاه شخص⁽¹⁴²⁾ يطلق عليه أمين النقل بنقل أشخاص أو أشياء من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل في مقابل أجر⁽¹⁴³⁾، والنقل عقد رضائي يتعقد بمجرد توافق الإيجاب والقبول⁽¹⁴⁴⁾، وتختلف أداة النقل بحسب اختلاف محيط النقل، ويترتب على هذا الاختلاف أحكام خاصة تخضع لها بالنالي عقد النقل⁽¹⁴⁵⁾.

وعقد نقل الأشخاص: هو اتفاق⁽¹⁴⁶⁾ يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل شخصاً أو أكثر من مكان إلى آخر أو إلى ذات المكان (كما في حالة النزهة)⁽¹⁴⁷⁾ مقابل أجر أو كراء معين بواسطة وسيلة نقل مأمونة مناسبة، وبإتخاذ الإحتياطات اللازمة لسلامة المسافر وأمنه⁽¹⁴⁸⁾.

(138) د. تاج السر محمد حامد. أحكام العقد، جامعة النيلين، بدون ناشر، 1993، ص1.

(139) لسان العرب، للإمام العلامة ابن منظور، ج8، دار الحديث، 2003م، القاهرة، ص683.

(140) د. أكرم ياملكي. القانون الجوي، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998م، ص106.

(141) لسان العرب، ج6، مرجع سابق، ص354.

(142) شخص هنا قد يكون فرد أو شركة عامة أو خاصة.

(143) لا يشكل الأجر أهمية في وجود عقد النقل عند بعض القوانين كالقانون الأردني، إذ جاء تعريف عقد النقل في القانون

الأردني خالٍ من الأجر، د. عيسى غسان ربيضي. مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص

وأمنتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الإصدار الأول، عمان، 2008م، ص51.

(144) د. علي جمال الدين عوض. العقود التجارية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1959م، ص144.

(145) د. علي حسن بونس. العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1969م، ص194.

(146) يرى البعض أن العقد يختلف عن الاتفاق، فالعقد: إنشاء التزام أو نقل حق، بينما الاتفاق: إنشاء التزام، أو تعديله، أو

إلغائه، أو نقل حق، وبذا يكون مفهوم الاتفاق أوسع من مفهوم العقد، إلا أن الفقه الغالب يرى عدم وجود أي أهمية

للتفرقة بين العقد والاتفاق، ويعتبر أنهما لفظان لمعنى واحد. فاروق مصطفى السلطان. مسؤولية الناقل الجوي عن

سلامة المسافرين والأمتعة والبضائع، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة عدن، 2002م، ص8.

(147) د. علي جمال الدين عوض. مرجع سابق، ص180.

والأمثلة: هي الأشياء التي تجوز للمسافر حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء النقل، ولا يشمل هذا اللفظ، الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسته المسافر أثناء السفر⁽¹⁴⁹⁾.

ولا تختلف عقد نقل الأشخاص جواً - عموماً - في جوهره عن سائر عقود النقل إلا من ناحية الأداة إذ هنا في هذا العقد تكون الطائرة، وبذا نستطيع القول بأن عقد نقل الأشخاص جواً: اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر المسافر يعهد فيه الناقل بنقل المسافر وأمنه من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال فترة زمنية محددة لقاء أجرٍ محدود، مع ضرورة توافر أركان العقد من رضا ومحل وسبب⁽¹⁵⁰⁾، وأضاف بعضهم الأهلية⁽¹⁵¹⁾.

(148) د. حمد الله محمد حمد الله. مرجع سابق، ص72.

(149) المادة (205) من قانون التجارة الكويتي رقم 68 لسنة 1980م.

(150) د. عدلي أمير خالد. عقد النقل الجوي، قواعد و أحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006 م، ص15.

(151) د. فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005 م، ص60. ونشير هنا إلى أن هذا الشرط لا يؤخذ على إطلاقه وفي جميع الأحوال؛ فنستطيع القول بإمكانية تطبيق هذا الشرط على أحد طرفي العقد دون الآخر، أي الناقل دون المسافر، وعلى الرغم من أن الأهلية تعد ركن من أركان العقود المدنية، يؤثر إنعدامها أو نقصانها في وجود وصحة العقد، فإننا نجد عقد النقل الجوي يكون صحيحاً بنقصان أهلية المسافر أو إنعدامها، كالمسافر الطفل أو المجنون، أو كما في حالة نقل جثمان الموتى.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي

لا تختلف عقد النقل الجوي - كما ذكرنا - في تكوينه عن بقية عقود النقل الأخرى إلا من حيث الوسيلة التي ينبرها وهي (الطائرة)، فهو إذاً تخضع للقواعد العامة للعقود من حيث الشروط الموضوعية، إلا أن لعقد النقل الجوي بعض الخصائص التي ينفرد بها عن سائر عقود النقل الأخرى ومن أهم تلك الخصائص:

أولاً: الإذعان:

يرى البعض⁽¹⁵²⁾ أن عقد النقل الجوي يعتبر من عقود الإذعان، رغم أنه يقوم على مبدأ الرضاية، إذ يمثل هذا العقد بعدة شروط محددة سلفاً من قبل شركات الطيران باعتبارها طرف العقد الأول، دون أن يملك المسافر باعتبارها الطرف الثاني إرادة مناقشة ومن ثم تعديل أو رفض أي من هذه الشروط بل يعين عليه قبولها ككل أو رفضها كوحدة واحدة⁽¹⁵³⁾، ولذلك يرى البعض أن من الاستحالة، يمكن المساواة بين المتعاقدين في عقد النقل الجوي⁽¹⁵⁴⁾، بينما يرى البعض الآخر أن عقد النقل الجوي عقد رضائي من عقود الإذعان⁽¹⁵⁵⁾.

ثانياً: الرضاية:

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضاية، فلا يشترط لانعقاد شكلاً معيناً أو تسليم عيناً معينة، إنما يكفي لانعقاد عقد النقل الجوي إقتران الإيجاب الصادر من أحد المتعاقدين - وهو هنا الناقل - بقبول الطرف الآخر وتطابقهما، والأصل في عقود النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام،

(152) د. عدلي أمير خالد. أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007م، ص 17.

(153) د. حسام عبد الغني الصغير، د. عاطف محمد الفقي. القانون الجوي، بدون ناشر، القاهرة، 2005-2006م، ص 103، 104.

(154) د. بوعشة مبارك. قانون العلاقات الاقتصادية الدولية، جامعة التكوين المتواصل، السنة الثالثة، الإرسال الثاني، الجزائر، بدون تاريخ، ص 3.

(155) أحمد محمد المليجي في رسالة دكتوراه قدمت لأكاديمية الشرطة في القاهرة بعنوان: التنظيم القانوني والشرطي لدخول ومعاملة الأجانب في مصر، 1424هـ، 2003م، ص 214.

فينعقد العقد منى ما جاء قبول المسافر منطاباً مع إيجاب الناقل وشروطه مع إحفاظ هذا الأخير لنفسه ببعض الحقوق، ومنى ما حدث ذلك فعلى الناقل إبرام العقد وإلا عدّ منعسفاً للمسافر، محلاً بمبدأ المساواة بين الأفراد⁽¹⁵⁶⁾.

ومن آثار رضائية عقد النقل الجوي: عدم ضرورة إفراغ العقد في قالب معين كشرط شكلي، أو تأثر العقد بقيام الناقل بنحرين وثيقة النقل الجوي وتسليمها للمسافر من عدمه، إنما يكمن دورها في إثبات العقد⁽¹⁵⁷⁾.

ثالثاً: النجارية:

يندرج النقل-بصفته خدمة عامة يقدمها الناقل الجوي إلى المسافر تحت قائمة الأعمال النجارية منى ما كان الهدف هو تحقيق الربح، وكان النقل بمقابل، فيعتبر النقل عملاً تجارياً ولو كان الناقل غير تاجر أو غير محترف للنجارية⁽¹⁵⁸⁾.

كما يعد عملاً تجارياً النقل الجوي وأي عمل منعلق به بغض النظر عن صفة القائم به أو نيته⁽¹⁵⁹⁾، ولم تشترط القوانين العربية باتجاهاتها الحديثة تكرار عملية النقل الجوي أو انظامه لإكتسابه صفة النجارية بل يكفي أن ينم النقل ولو لمرة واحدة ليكون بذلك العقد عملاً تجارياً⁽¹⁶⁰⁾، ولهذا ينسرد

(156) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص 130، 131. ولنا ملاحظة هنا على ما ذكر أن الناقل يعتبر في إيجاب عام فهذا القول لا يوجد له سند قانوني في الأصل ذلك لأن القاعدة القانونية تقضي بانعقاد العقد متى إقترن قبول أحد الأطراف بإيجاب الطرف الآخر (العقد: هو إرتباط الإيجاب الصادر من أحد المتعاقدين بقبول الآخر. المادة (1/33) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م)، وعند تطبيق القاعدة السابقة على عقد النقل الجوي وإفراض أن الناقل في حالة إيجاب عام لانعقد العقد بمجرد قبول المسافر، وأصبح بعد ذلك العقد منتجاً لآثاره ملزماً لأطرافه، أما التطبيق في الواقع فينم إلى عكس ذلك إذ أن اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م من بعدها والإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) قد إحتفظت جميعها للناقل بحقه في عدم قبول المسافر أو إبرام عقد النقل دون إبداء أي أسباب لذلك أي بعد أن يقبل المسافر إبرام العقد وبالتالي يقترن قبوله بالإيجاب الصادر من الناقل، إلا أن الناقل يستطيع بعد ذلك رفض التعاقد ودونما أي سبب، فنخلص مما سبق إلى أن الناقل لا يمكن أن يعد في حالة إيجاب عام لكننا يمكن أن نطلق عليه أنه في حالة دعوة للتعاقد.

(157) د. مصطفى إبراهيم عريبي. مرجع سابق، ص 75.

(158) المادة (8) من القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م.

(159) المادة (11/10) من القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م.

(160) د. عيسى غسان ربيضي. مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، ط1، الإصدار الأول، دار الثقافة، 2008م، ص 56، 57.

عقد النقل الجوي عن العقود التجارية الأخرى حتى عن أقرب العقود تجانساً معه - عقد النقل البحري - الذي يشترط إحتراف الناقل البحري لنشاط النقل على شكل مشروع تجارة وتكراره لتقديم هذه الخدمة كي يعد عملاً تجارياً.

و نحن إذ نقول بتجارية عقد النقل الجوي نقصد تجارته، بالنسبة للناقل، فيعتبر عقد النقل الجوي بالنسبة للناقل دائماً عقداً تجارياً، بشرط أن يكون عقد معاوضة⁽¹⁶¹⁾، أما بالنسبة للمسافر فلا يكون عقد النقل الجوي عملاً تجارياً إلا في حالة قيامه بالرحلة لأغراض تجارية أو تلبية لحاجته التجارية⁽¹⁶²⁾.

وما نقصده هنا هو عقد النقل الجوي التجاري دون سواه من عقود النقل الجوي الأخرى كعقد النقل الجوي الإداري⁽¹⁶³⁾ وغيره.

مربعاً: عقد النقل الجوي عقد شخصي:

ويعني لهذه الصفة أن عقد النقل الجوي يقوم على اعتبار أشخاص أطرافه، وهو هذا المعنى يمثل عقد شخصي بالنسبة للشخص المسافر والناقل معاً، فيقوم على اعتبار شخصية المسافر وبذلك لا يستطيع المسافر التنازل عن تذكركه لشخص آخر أو بيعها له، ولا يستفيد منها غير صاحبها الذي صدرت باسمه، كما أن سفر الشخص على خط جوي ينبع ناقل معين دون أن تكون قد صدرت له تذكيرة سفر عنه يعد تخكراً للمسافر خلسته، ولا ينحمل الناقل أية مسؤولية تجاهه، كما أن عقد النقل الجوي يقوم على الاعتبار الشخصي للناقل⁽¹⁶⁴⁾، فالعقد المبرم بين المسافر والناقل يلزم الناقل

(161) د. أحمد محمد أبو الروس. الموسوعة التجارية الحديثة، الكتاب الثاني، الدار الجامعية، الإسكندرية، بدون تاريخ، ص 83.

(162) د. جعفر محمد مقبل الشلالى. مرجع سابق، ص 203.

(163) عقد النقل الإداري: اتفاق يتعهد بمقتضاه شخص بنقل أشياء منقولة، أو بوضع وسيلة من وسائل النقل تحت تصرفه كالمطائرة أو السفينة. د. محمود حلمي. العقد الإداري، ط 1، دار الفكر العربي، القاهرة، 1974م، ص 178.

(164) على الرغم من هذا القول فإننا نجد بعض ما يمكن أن نسميه استثناء عليه، وهو ما نصت عليه المواد (39، 40) من اتفاقية مونتريال 1999م من إمكانية إبرام عقد النقل الجوي بواسطة ناقل أطلقت عليه الاتفاقية اسم الناقل المتعاقد، وتنفيذه بواسطة ناقل آخر أطلقت عليه اسم الناقل الفعلي، والتي سيأتي الحديث عنهما في الفصول اللاحقة من هذه الدراسة، إلا أننا نشير إلى أن القصد من أن عقد النقل الجوي يعد شخصياً بالنسبة للناقل هو عدم تنصل الناقل المتعاقد

بتنفيذه دون غيره، وما تقوم به شركات الطيران بنحو حمل المسافرين إلى شركات أخرى تقوم بتنفيذ العقد يترتب عليه نقل المسؤولية إلى هذه الأخيرة⁽¹⁶⁵⁾.

وفي هذه الحالة تكون أمام نوعين من حدود المسؤولية بالنسبة للناقل نحو المسافر:

الأولى: فيما إذا كانت مسؤولية كلا من الشركتين متساوية نحو المسافر فلا تثار أي مشكلة.

الثانية: فيما لو اختلفت حدود مسؤولية الشركتين نحو المسافر وهنا إما أن تكون:

أ. حدود مسؤولية الشركة التي فنحت عليها التذكري محددة بخدود أكبر من الشركة المتعاقدة

مع المسافر.

ب. حدود مسؤولية الشركة التي فنحت عليها التذكري محددة بخدود أقل من الشركة المتعاقدة

مع المسافر وهنا تجوز للمسافر الرجوع على الشركة المتعاقدة بفارق حدود المسؤولية.

ويترتب على شخصية عقد النقل الجوي ما يلي:

• أن العقد لا ينعقد بمجرد قبول أي شخص للعرض المقدم من الناقلين فيجوز للناقل

رفض قبول المسافر للعقد برغم أن الناقل يعد في وضع إيجاب دائم لحين إقتران إيجابه

بقبول المسافر.

• تجوز للناقل رفض التعاقد لأسباب تتعلق بشخص المسافر.

• الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي شخصية غير قابلة للانتقال لشخص

آخر⁽¹⁶⁶⁾.

خامساً: الأمان:

من مسؤوليته حيال الأضرار التي قد تصيب المسافرين حتى وإن أوكل تنفيذ العقد لناقل آخر فإنه يكون باستطاعة المسافر الرجوع على الناقل الذي أبرم عقد النقل الجوي معه حتى وإن قام بتنفيذ عقد النقل الجوي ناقل آخر وسنبين ذلك تفصيلاً عند الحديث عن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في الفصل الرابع من هذه الدراسة.

(165) د. مصطفى إبراهيم عريبي. مرجع سابق، ص 76.

(166) فاروق مصطفى السلطان. مرجع سابق، ص 11.

أصبح النقل الجوي يعد أكثر الوسائل أماناً للإنقال خاصة مع تطور صناعة النقل الجوي وتكنولوجيا تصنيع وتجهيز الطائرات⁽¹⁶⁷⁾، وبذا يفوق النقل الجوي- رغم حداثة- وسائل النقل الأخرى، فحوادث ومن ثم ضحايا النقل الجوي قد تضائلت مؤخراً، حتى أصبحت أقل بكثير منها في النقلين البري أو البحري، إذ تفيد دراسات أجريت في بعض الدول أن ضحايا النقل البري تصل إلى 235 شخص يومياً وهو رقم مهول أمام ضحايا النقل الجوي، كما يذهب البعض للقول بنعرض قائد الطائرة عند استخدامها لسيارتها الخاصة لمخاطر تزيد أربع مرات عن المخاطر التي يتعرض لها وهو على متن طائرتها⁽¹⁶⁸⁾.

سادساً: الإحتمال:

أيضا يتميز النقل الجوي بإحتمال نقل بعض الأشياء التي ينحصر نقلها على النقل الجوي فيفرد لها دون غيرها، مثل نقل البضائع ذات العناية الخاصة، كالأجهزة العلمية الدقيقة، والأجهزة الإلكترونية عالية الحساسية، أو تلك عالية القيمة خفيفة الوزن كالقطع الأثرية أو كسباً لعامل الزمن في بعض المنقولات سريعة التلف، أو لصعوبة تضاريس بعض المناطق نحيث لا تستطيع وسائل النقل الأخرى الوصول إليها⁽¹⁶⁹⁾.

ويمتاز أيضاً النقل الجوي بالسرعة التي أصبحت من مقومات الحياة الاقتصادية، والحدائق إذا ما قورن بالنقلين البري و البحري، فقد ظهر القانون الجوي مع بدايته ظهوراً تقنيته استخدام الفضاء الجوي كوسيلة للنقل، والملاحظة فيه⁽¹⁷⁰⁾.

(167) يقول البعض بأن النقل الجوي يعد أكثر وسائل النقل أماناً لأنه يعد أكثرها خطورة. (الشيخ/ عبد الجليل الكاروري. خطيب مسجد الشهيد، الخرطوم، 10 جمادى الآخرة 1429م-2008/6/13م). ولعل القصد من ذلك أن كثرة مخاطر النقل الجوي و حجمها الكبير قد دفعت صناعة النقل الجوي إلى استخدام أرقى ما وصل إليه العقل البشري من التكنولوجيا الدقيقة لزيادة مجال الأمان في الطائرات.

(168) د. محمد عبد الحميد القاضي. أصول القانون الجوي، دار الرحمن للطباعة، القليوبية، 2003م-2004م، ص 137-139.

(169) د. محمد عبد الحميد. القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الدولي في المملكة العربية السعودية، مكتبة النصر، الزقازيق، 1989م، ص9.

(170) المسافر، دورية تصدر عن الخطوط الجوية اليمنية، السنة السابعة، العدد(73-74)، فبراير-مارس، ص7.

المبحث الثاني: أنواع عقد النقل الجوي

ينقسم عقد النقل الجوي إلى أنواع عدة بحسب طبيعة نشاطه، فيتشوع من حيث تجارته إلى نقل جوي للبضائع ونقل جوي للمسافرين، ويتشوع من حيث وجود الأجرة إلى نقل جوي بمقابل ونقل جوي بالجان، ومن حيث انتظام رحلات الطائرة وفق جدول زمني معلن عنه أو متعارف عليه ينقسم النقل الجوي إلى نقل جوي منظم ونقل جوي غير منظم، ومن حيث الغرض منه ينقسم النقل الجوي إلى نقل جوي عام تقوم به الدولة لغرض خدمات عامة كالإغاثة، والإقذاع، ونقل جوي خاص إما للدولة كقفل الوفود الرسمية، أو للمؤسسات والشركات الخاصة كقفل طاقم تنقيب عن بترول أو فريق استكشاف معادن، أو خاص بالأفراد كمن يمتلك طائرة ينقل لها، ومن حيث النطاق الجغرافي يتشوع النقل الجوي إلى نقل جوي داخلي ونقل جوي دولي، وأخيراً فإن النقل الجوي ينقسم من حيث نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال 1999م -موضوع دراستنا- إلى نقل جوي خاضع لهذه الاتفاقية، ونقل جوي غير خاضع لها⁽¹⁷¹⁾.

إلا أن ما يهمنا في هذا المقام هو أنواع النقل الجوي من حيث النطاق الجغرافي، ومن حيث نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال 1999م، وعليه سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتحدث في المطلب الأول عن أنواع النقل الجوي من حيث نطاق تنفيذ الجغرافي، وفي المطلب الثاني نتحدث عن أنواع عقد النقل الجوي من حيث نطاق تنفيذ القانوني.

(171) د. جعفر محمد مقبل الشلالى. مرجع سابق، ص 191، 190.

المطلب الأول: النطاق الجغرافي لتنفيذ عقد النقل الجوي

إذا ما تم تنفيذ النقل الجوي في الحدود الإقليمية للدولة، يكون عندها نقلًا جويًا داخليًا خاضعاً لأحكام قانون تلك الدولة الوطني، وأما إن تجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة، فيصبح عقد النقل حينئذٍ عقد نقل جوي دولي تخضع في تنظيمه للاتفاقيات الدولية بحسب قواعد وشروط تلك الاتفاقيات، ونفصل ذلك كما يلي:

1. النقل الجوي الداخلي:

هو النقل الذي يتم تنفيذه كاملاً داخل الحدود الإقليمية للدولة، وتطبق عليه القوانين الوطنية للدولة، وغالباً ما تخضع للقواعد العامة للنقل والمسئولية من مروح القانون المدني أو التجاري، إلا أنه وتجنباً لتعارض تلك القوانين مع أحكام الاتفاقيات التي تنظم النقل الجوي والتي تكون الدولة طرفاً فيها، تلجأ الدول إلى دمج قواعد تلك الاتفاقيات مع قانونها الوطني، أو النص على تطبيق أحكام الاتفاقية عند حدوث تعارض بين الاتفاقيات وقوانينها الوطنية.

تعريف النقل الجوي الداخلي في القانون السوداني:

لم ينص قانون الطيران المدني السوداني 1999م ليعرف النقل الداخلي، غير أنه قد ورد تعريف النقل الداخلي في قانون الطيران 1960م، حيث يعتبر النقل داخلياً وفقاً لقانون الطيران 1960م إذا كان النقل على شكل سلسلة من الرحلات التي تنوف فيها الشروط التالية:

- 1- أن يمر عبر الفراغ الجوي فوق الإقليم السوداني دون غيره،
- 2- أن تقوم بها طائرات لنقل المسافرين أو الحيوانات أو البريد أو البضائع مقابل أجر بحيث تكون كل مرحلة منها مباحة لاستعمال أفراد الجمهور⁽¹⁷²⁾.

(172) المادة (2) من قانون الطيران السوداني لسنة 1960م.

أما عن أحكام مسؤولية أطراف عقد النقل الداخلي فقد نص قانون الطيران المدني 1999م على أنها مسؤولية تعاقدية تخضع لما تحدده المدين العام للهيئة العامة للطيران المدني السودانية من أحكام بشأنها⁽¹⁷³⁾.

كما أن القانون السابق قد حظ على الطائرات الأجنبية القيام بنقل المسافرين أو البضائع أو البريد بين نقطتين واقعتين في إقليم الدولة، واستثنى من ذلك الحالة التي يصدر فيها لهذه الطائرات تصريح بذلك من قبل الهيئة العامة للطيران المدني السودانية على أن يكون ذلك النصيح في أضيق حدوده وفق ما تقتضيه الحاجة لذلك⁽¹⁷⁴⁾.

ويقتصر النقل الجوي الداخلي على الشركات الوطنية للدولة لاعتبارات اقتصادية أو سياسية أو أمنية، وهذا ما يسمى بالنقل الجوي الداخلي المحظور⁽¹⁷⁵⁾، إلا أن بعض الدول قد تصدر تراخيص لشركات طيران أجنبية للعمل في مجال النقل الداخلي وفق ضوابط وأحكام تخصها الهيئة العامة للطيران المدني الوطنية والتي يعين على هذه الشركات الالتزام بها وعدم مخالفتها.

تعريف النقل الجوي الداخلي في القانون اليمني:

ورد تعريف النقل الجوي الداخلي في القانون اليمني على أنه: (النقل الجوي المقرر أن يبدأ وينتهي في نقطة أو أكثر تقع في الحدود الإقليمية للدولة)⁽¹⁷⁶⁾.

ومن التعريف السابق نجد أن القانون اليمني لم يشترط في تعريفه للنقل الداخلي عدم تخطل نقطتي البداية والنهاية نقطة توقف في دولة، وهنا قد يندخل هذا النص مع اتفاقية مونتريال 1999م إذ أنه يعد نقلًا دوليًا من منظور الاتفاقية كل نقل تقع نقطتا المغادرة والمقصد النهائي

(173) المادة (118) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(174) المادة (66) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(175) أطلق القانون اليمني على هذا النوع من النقل اسم (الكابوتاج) بحيث لا يجوز لأي طائرة أجنبية أن تقوم بنقل مسافرين أو بضائع أو بريد مقابل أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الجمهورية اليمنية إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم.

المادة (15) قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.

(176) المادة (43/1) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.

فيه داخل إقليم دولتين طرفين في الاتفاقية، أو إقليم دولة واحدة منعقدة بشرط وجود نقطة توقف مشروطة في إقليم دولة أخرى، وعليه فإن أقلعت طائرة من مطار صنعاء منجتها إلى مطار الحديدة-بفرض الجمهورية اليمنية طرفاً في الاتفاقية-وكان لها نقطة توقف مشروطة في مطار أسمره فإن هذا النقل يعد دولياً من منظور الاتفاقية، بينما لا يعد كذلك من منظور القانون اليمني .

2. النقل الجوي الدولي:

فصلت اتفاقية مونتريال 1999م تعريف النقل الجوي الدولي ونصت على صورتين يعتبر فيهما النقل الجوي دولياً، وهاتان الصورتان هما:

أ. أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليمين دولتين طرفين:

(The expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination within the territories of two States Parties)

(177)

فمن النص السابق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد اشترطت لاعتبار النقل دولياً أن تقع نقطة المغادرة (Departure) -وفقاً لما قرره عليه الاتفاق بين الناقل والمسافر بغض النظر عما تم تنفيذه من نقل فعلاً- في إقليم إحدى الدول الأطراف فيها، و تقع نقطة المقصد النهائي (Destination) في إقليم دولة أخرى طرفاً في الاتفاقية، ولكن يجب أن نشير هنا إلى أن الاتفاقية قد قصدت بمصطلح "المقصد النهائي" نقطة المحطة الأخيرة بالنسبة للمسافر (Passenger) وليس للناقل (Carrier) فقد عبرت عن نقطة المقصد النهائي بمصطلح الهبوط أو

(177) المادة (2/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الوصول (Destination)، و بالتالي فإن الاتفاقية تعتبر النقل دولياً وفق ما سبق تفصيله حتى وإن كانت نقطة المقصد الأخير للناقل تقع في دولة الإقليم نفسها التي أُلغ منها .

ب. أي نقل تقع فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي في إقليم دولة واحدة طرف بشرط وجود نقطة مرسو جوي في إقليم دولة أخرى:

(The expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State)⁽¹⁷⁸⁾.

الصورة الثانية التي يصبح النقل الجوي دولياً فيها وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 مهي أن تقع نقطة المغادرة والمقصد النهائي (بالنسبة للمسافر) في إقليم دولة واحدة طرفاً في الاتفاقية بشرط وجود نقطة مرسو جوي (توقف) (stopping) في إقليم دولة أخرى، ولا أهمية إن كانت هذه الأخيرة طرفاً في الاتفاقية أمر لم تكن كذلك:

(Even if that State is not a State Party)⁽¹⁷⁹⁾.

ونشير إلى أنه وفي كل من الصورتين السابقتين (أ، ب) لا يؤثر ما قير به من نقل فعلاً على دولية عقد النقل إذا ما اتفق أطرافه على دوليته وفق إحدى الصورتين السابقتين.

وبذا نرى أنه يعتبر نقلاً جويًا دولياً في اتفاقية مونتريال 1999 م كل نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعين:

- إما في إقليم دولتين متعاقدتين أو،

(178) المادة (2/1) من اتفاقية مونتريال 1999 م.

(179) المادة (2/1) من اتفاقية مونتريال 1999 م.

- في إقليم دولة واحدة منعقدة بشرط وجود محطة توقف في دولة أخرى ويسنوي أن تكون هذه الأخيرة طرفاً في الاتفاقية أو ليست طرفاً فيها .
ولا يؤثر انقطاع النقل أو تغيير الطائرة أو جنسية الأطراف على دولية العقد إذا ما استوفى الشروط السابقة .

المطلب الثاني: النطاق القانوني لتطبيق اتفاقية مونتريال 1999م

أولاً: النقل الجوي الخاضع لاتفاقية مونتريال 1999م:

تطبق نصوص اتفاقية مونتريال 1999م على النقل الجوي الدولي بصورة التي حددناها في المطلب الأول من هذا المبحث وقد نصت الاتفاقية على ذلك في صدارة أحكامها:

(This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking)⁽¹⁸⁰⁾.

فمن النص السابق نجد أن الاتفاقية قد نصت على تطبيق أحكامها على كل نقل للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بشرط أن يكون النقل دولي (International) وبواسطة طائرة (Aircraft) و أن يكون النقل قد تم مقابل، أي بأجر (Reward) مع وجود استثناء على هذه الأخيرة، ونفصل جميع هذه الشروط كالآتي:

1. وجود عقد نقل جوي:

لعل أهم شرط من شروط خضوع النقل الجوي لاتفاقية مونتريال 1999م هو وجود عقد نقل جوي، وعلى الرغم من أن الاتفاقية لم تتعرض لهذا الشرط صراحة إلا أنه يمكن استنتاج ضرورته من مصطلح "نقل دولي" (International carriage) الوارد في النص والذي اشترطت الاتفاقية لدولية العقد- كما بينا في المطلب السابق- أن يكون دولياً حسب اتفاق أطرافه، فبنى باقي الشروط على وجوده، وينضم هذا الشرط عنصراً:

الأول: وجود العقد:

(180) المادة (1/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

فلا يكون التغيير المكاني للأشخاص أو الأئمة خاضعاً للاتفاقية ما لم يكن بموجب عقد، وبذا يخرج المسافر خلسة عن نطاق تطبيق الاتفاقية، فإذا ما صعد شخص خلسة إلى الطائرة، ومن ثم النقل وحصل تغيير لمكان هذا الشخص، إلا أن طريقة انتقاله كانت خلسة ومنصفتة بعدم وجود تعاقد ومن ثم عقد النقل بين المسافر و الناقل، في هذه الحالة لا نستطيع وصف السفر بنقل جوي خاضع للاتفاقية ولا يلتزم الناقل قبل المسافر بخدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية، بل تخضع التقدير عندئذ للقوانين الوطنية، وخسب القانون المطبق على النزاع، وحينها لا يستحق المسافر شيئاً من التعويض باعتبارها منعدياً في بعض القوانين كالتقانون الأجلو أمريكي، أو قد تحصل على تعويض كامل أكبر من المسافر المتعاقد وهذا في حالة أن أخذت المحكمة مبدأ المسؤولية التصيرية غير المحدودة للناقل، وهنا يرى بعض الفقهاء أن المسافر خلسة لا يستحق بأي حال تعويض أكبر مما تحصل عليه المسافر المتعاقد⁽¹⁸¹⁾.

الثاني: أن يكون محل العقد هو نقل الأشخاص أو الأئمة:

مرغم عدم نص الاتفاقية صراحة على هذا الشرط إلا أن البعض يضيفه مستنجاً له من عبارة "بمقابل" الواردة في الفقرة الأولى من المادة (1)، ومن عبارة "خسب اتفاق الطرفين" الواردة في الفقرة الثانية من المادة المذكورة، فيدل ذلك على أنه لتطبيق أحكام الاتفاقية لا بد من وجود عقد نقل جوي و أن يكون محل هذا العقد هو نقل الأشخاص أو الأئمة أو البضائع وبذا يخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية كل عقد ليس محله ما ذكر، كعقد إيجار الطائرة، أو عقد العمل المبرم بين الناقل وتابعيه أو أفراد الطاقم الذين يعملون معه، على الرغم من أنهم يسافرون مع المسافر وينعرضون لنفس الأخطار التي قد يتعرض لها المسافر فيخضع العقد في هذه الأخيرة لقانون العمل الوطني للدولة وليس لأحكام الاتفاقية، أما إذا سافر أحد تابعي الناقل أو أفراد الطاقم على

(181) أحمد إبراهيم الشيخ. المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929م، ومونتريال 1999م، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 2006م، ص 85.

طائرة تنبع لخط النقل الذي يعمل لديه بموجب تدكّرة سفر فإن هذا النقل تخضع للاتفاقية، وإن كانت التدكّرة بدون مقابل أو كانت قيمتها رمزية⁽¹⁸²⁾.

2. أن يكون عقد النقل الجوي دولياً:

فقد نصت اتفاقية مونتريال 1999م صراحة على هذا الشرط لإخضاع عقد النقل لأحكامها، والنقل الدولي: هو النقل الذي يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة⁽¹⁸³⁾، ويكون النقل الجوي دولياً في عرف اتفاقية مونتريال 1999م إذا:

أولاً: وقع النقل بين دولتين كل منهما طرفاً في الاتفاقية:

وعني بذلك أن تحصل النقل بين نقطتين تقع أحدهما في إقليم دولة وتقع الثانية في إقليم دولة أخرى بشرط أن تكون كل من الدولتين طرفاً في الاتفاقية، وتكون الدولة طرف في الاتفاقية منى ما انضمت إليها أو صادقت عليها ولا يكفي مجرد التوقيع على الاتفاقية لاعتبار الدولة طرفاً فيها⁽¹⁸⁴⁾، ويسمى النقل الجوي في هذه الحالة النقل الجوي في حالة ثنائية الإقليم. ومما سبق نستنتج أن:

- النقل الذي تم تنفيذه في حدود إقليمية لدولة واحدة فقط بينما اتفق الأطراف على دوليته يظل دولياً خاضعاً لأحكام الاتفاقية: كأن نقل طائرة مسافرين بموجب عقد نقل من "الخرطوم" إلى كل من "بور تسودان" فـ "صنعا" على نفس الرحلة، فيكون النقل داخلياً تخضع لأحكام قواعد الإسناد في دولة القاضي بالنسبة للمسافرين المنجّهين إلى "بور تسودان" بينما تحتفظ النقل نفسه بدوليته بالنسبة لأولئك المنجّهين إلى

(182) د. هشام خالد. ماهية العقد الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007م، ص 184.

(183) د. عدلي أمير خالد. أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 35.

(184) فاروق أحمد محمد زاهر. تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1985، ص 199، 200.

"صنعاء" حتى وإن سقطت الطائرة وتحطمت قبل هبوطها في "بور تسودان" وهذا ما نسميه بـ (الأمان القانوني) (185).

- النقل الذي يقع بين دولتين ليست أي منهما طرفاً في الاتفاقية لا يعد نقلًا دولياً في عرف الاتفاقية وإنما يعد نقلًا دولياً من الناحية الجغرافية فقط.
- النقل الذي يقع بين دولتين أحدهما منقادة والأخرى غير منقادة لا يعد أيضاً نقلًا دولياً من منظور الاتفاقية، ولا يصبح النقل خاضعاً للاتفاقية لجرد حدوث رسو جوي قبل الوصول لنقطة المقصد النهائي حتى لو كان هذا الرسو قد وقع في دولة منقادة طالما كان هذا الرسو غير مشروط عند اتفاق الطرفين، إذ العبرة باتفاق الطرفين ونقطة القيام والمقصد النهائي، وليس بما تم تنفيذه فعلاً من العقد، والعبرة من ذلك هي: أن كل طرف تكون في نيته عدة اعتبارات قبل إبرام العقد: فالمسافر تناح له الفرصة لمعرفة الأحكام المطبقة على عقد النقل، والقانون الذي تخضع له عقد النقل قبل أن يبدأ مراعاة مقتضيات الأمان القانوني، فيقوم بالأمين الشخصي على الأضرار التي قد تصيبه، أو لبيان وجود مصلحة خاصة في استلامه أمغنه عند نقطة المقصد النهائي - كما سيأتي تفصيل ذلك في الفصول القادمة- أو الاتفاق مع الناقل لزيادة حدود مسؤولية هذا الأخير عما حددتها الاتفاقية من حدود للتعويض، والناقل يكون ملزم بنقطة البداية والنهاية، عالمًا بحدود مسؤوليته عن كل حاله من حالاتها مع احتفاظه بختمه في الهبوط أو عدم الهبوط في أقاليم أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل إذا اضطرت له لذلك ظروف

(185) د. محمود أحمد الكندري. التنظيم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال 1999م، تحديث نظام وارسو، ط1، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت، 2000م، ص37.

قاهرة⁽¹⁸⁶⁾، وفي كل تخضع النقل في هذين الحالتين للقانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد في المحكمة المختصة بنظر النزاع.

- النقل بين دولتين إحداهما طرف في اتفاقية مونتريال 1999م دون الأخرى، لكن كليهما طرف في اتفاقية وارسو 1929م، أو براتوكول لاهاي 1955م، يعد عقد النقل عن تطبيق أحكام مونتريال 1999م وتخضع النقل لأحكام وارسو 1929م أو لاهاي 1955م بحسب الحال -باعتبارها الاتفاقية الأقرب للدولتين والجامعة لعضوبتهما فيها⁽¹⁸⁷⁾.

ثانياً: أن تقع نقطتا المغادرة والمقصد النهائي في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية بشرط وجود مرسوم جوي مشروط في دولة أخرى (مرحلات الذهاب والعودة):

وهو النوع الثاني من أنواع النقل الجوي الدولي الذي يدخل تحت نطاق تطبيق الاتفاقية وصورتها أن ينم النقل بين تقنين تتعان في إقليم دولة واحدة بشرط:

- i. أن تكون هذه الدولة طرفاً في الاتفاقية .
- ii. أن تحصل مرسوم جوي في إقليم دولة أخرى .
- iii. أن يكون منقثاً على هذا الرسو في عقد النقل .

فإذا غادرت "الخطوم" طائرة منجته إلى "بور تسودان" وحصل مرسوم جوي مشروط (أي منقث عليه في عقد النقل) في "أديس أبابا" فإن هذا النقل تخضع لأحكام الاتفاقية على اعتبار أن "السودان" طرفاً في الاتفاقية-يسنوي في ذلك كانت "أثيوبيا" طرفاً في الاتفاقية أمر لم تكن كذلك، فالنقل هنا قد وقع بين إقليمين تخضعان لسيادة دولة منعقدة ويسمى النقل في هذه الحالة بالنقل الجوي الدولي في حالة أحادية الإقليم.

(186) د. محمود أحمد الكندري. مرجع سابق، ص 37.

(187) ربان. مدحت عباس خلوصي. مرجع سابق، ص 74.

ومما سبق نستنتج أنه:

- لا يتدح في دولية النقل عدم ذكر محطة الرسو الجوي عند التعاقد بل يكفي إعلان الناقل عنها وإعلام المسافرين بها .
- لا يتدح في دولية النقل وقوع نقطة الرسو الجوي في دولة غير طرف في الاتفاقية .
- لا يتدح في دولية النقل عدم حصول الرسو الجوي الملتق عليه نخجة أن النقل قد تم تنفيذه داخلياً فإذا غادرت طائرة من "الخرطوم" منجته إلى "بور تسودان" وفق عقد نقل جوي مشروط برسو جوي في "أديس أبابا" وانظر وف طائرة تغير مسار الطائرة فاجتت مباشرة إلى "بور تسودان" دون أن تنزل في "أديس أبابا" يظل العقد دولياً إذ العبرة - كما أسلفنا - باتفاق الأطراف وليس بما تم تنفيذه من العقد .
- لا يؤثر على دولية النقل شكلينه أو إفراغه بصيغته عقد نقل واحد أمر عقود متعدده كالنقل المتتابع⁽¹⁸⁸⁾، أو النقل المشترك⁽¹⁸⁹⁾ .

(188) النقل المتتابع : هو قيام عدة ناقلين بتنفيذ عقد نقل واحد (د. نادية محمد معوض. القانون الجوي، النقل الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 2001م، ص60. وأنظر أيضاً: د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص91) وصورة ذلك العقد أن يتفق المسافر مع الخطوط السودانية-كناقل-لنقله من "الخرطوم" إلى "الرياض" على أن يكون هناك رسو جوي في "اسمره"، و " صنعاء " و " جدة" تتولى في " صنعاء" اليمنية-كناقل- تنفيذ باقي العقد من " صنعاء " إلى " الرياض، فواصلت رحلتها إلى "جدة" وتحطمت بعد اقلاعها من "جدة" وقبل وصولها إلى "الرياض"، فيظل العقد دولياً على الرغم من حصول الحادث بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة بشرط إتجاه إرادة الأطراف إلى اعتبار عمليات النقل المتتابع التي يتولاها عدة ناقلين عملية واحدة.

(189) النقل المشترك: هو النقل الذي يتم جزء منه بواسطة الطائرة، و جزء آخر بواسطة وسيلة نقل أخرى برية أو بحرية أو نهريّة، ولا يخضع لأحكام الاتفاقية إلا الجزء الذي تم بواسطة الطائرة فقط دون الذي تم بالوسائل الأخرى حتى ولو كانت عملية النقل يحكمها كلها عقد نقل واحد. د. حسن كيره. مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفي وبرتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مطبعة جامعة الإسكندرية، العددان الأول والثاني، السنة الثامنة، 1959م، ص10.

• لا يؤثر على دولية النقل وجود انقطاع للنقل أم لا، أو انتقال المسافر من طائرة لأخرى من عدمه.

• لا يؤثر المدى الزمني للرسو الجوي على دولية العقد:

فقد تطول فترة الرسو الجوي لمدة عام، وفي هذه الحالة يرى البعض⁽¹⁹⁰⁾ أن صيغة عقد النقل الجوي تعد نقلين منفصلين بذكرتين منفصلتين وبالتالي لا تطبق المعاهدة على مثل هذه الأنواع من النقل لأن الرحلتين منفصلتان، فالأولى من دولة منقادة إلى أخرى غير منقادة وهنا لا تطبق أحكام الاتفاقية، والأخرى من دولة غير منقادة إلى أخرى منقادة ولا تطبق أحكام الاتفاقية - أيضاً - ولكننا نؤيد الرأي الذي جعلها نقلًا واحدًا بذكرته واحدة، حتى لو اسنم الثوقف في نقطة الرسو الجوي لمدة عام، فلا يؤثر على دولية العقد ويظل خاضعاً لاتفاقية مونتريال 1999م، فالعبرة باتفاق الأطراف، كما أن الاتفاقية لم تحدد زمنًا محدوداً لفترة الرسو الجوي، فيستفيد من تفسير ذلك الطرف الضعيف في عقد النقل وهو هنا المسافر - ويسمى النقل في هذه الحالة: النقل الجوي الدولي في حالة أحادية الإقليم.

وفي رحلات الذهاب والعودة إما أن تكون:

أ . الدولتان منقادتين، وهنا تطبق أحكام الاتفاقية⁽¹⁹¹⁾.

ب . إحدى هذه الدول منقادة والأخرى غير منقادة فنجد حالين لهذا الفرض:

1 . أن تقع نقطتا المغادرة والمقصد النهائي في دولة منقادة وتقع نقطة الرسو الجوي

في دولة غير منقادة، وهنا تطبق أحكام الاتفاقية وفقاً للنص الذي جاءت

بها الاتفاقية⁽¹⁹²⁾.

(190) صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي. النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، بدون تاريخ، ص 26-29.

(191) المادة (2/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(192) المادة (2/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

2 . أن تقع نقطتا المغادرة والمقصد النهائي في دولة غير منقطة غير أن نقطة الرسو

الجوي كانت في دولة منقطة، وفي هذه الحالة يخرج النقل الجوي عن تطبيق أحكام الاتفاقية لعدم انطباق شروطها عليه، ويصبح نقلًا دوليًا بمعناه الجغرافي فقط، ولا يهرش على شكل الاتفاق كان في صورة عقد واحد أو في صورة عقود متعددة، ولا تأثير -أيضاً- جنسية الأطراف على دولة عقد النقل كأن تحمل جميع أطراف العقد جنسية دولة واحدة⁽¹⁹³⁾.

3 . أن تنجم إرادة الأطراف إلى إبرام عقد نقل جوي دولي:

فلا يكفي لخضوع النقل لأحكام الاتفاقية وجود عقد النقل أو كون تنفيذه قد تم دولياً، إنما يجب أن يكون هذا التنفيذ قد تم وفقاً لإرادة أطراف العقد في إبرام عقد نقل جوي دولي وقد عبرت الاتفاقية عن ذلك بالنص:

(According to the agreement between the parties)⁽¹⁹⁴⁾.

وخلص مما سبق إلى أن عقد النقل الجوي الذي اتجهت إرادة أطرافه إلى أن يكون عقد نقل جوي دولي يظل دولياً دون الالتفات إلى ما تم تنفيذه منه فعلاً، فإذا اتفق مسافر مع إحدى شركات النقل لنقله من "الخرطوم" إلى "بور تسودان" على أن تكون هنالك نقطة توقف في "أسمرّة" - باعتبار إرتريا طرفاً في الاتفاقية وأثناء النقل أعلنت "أسمرّة" إغلاق مطارها وعدم استقبال الطائرات لظروف أمنية أو حروب أهلية. . أو غير ذلك، مما حدا بالطائرة النوجه مباشرة إلى مطار "بور تسودان" فهنا ورغم عدم تجاوز تنفيذ العقد الحدود الإقليمية للسودان يظل العقد دولياً من منظور الاتفاقية خاضعاً لأحكامها، وبذا فإن إرادة الأطراف عند إبرام عقد النقل الجوي الدولي

(193) د. عدلي أمير خالد. أحكام دعوى المسؤولية، مرجع سابق، ص 39.

(194) المادة (1/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

هي ما تحدد ما إذا كان العقد دولياً في عرف الاتفاقية وفي النطاق الجغرافي معاً وبالتالي تخضع لنظام المسؤولية المحددة فيها، أم دولياً من المنظور الجغرافي فقط فيخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية .

4. أن ينم النقل بواسطة الطائرة:

لكي تخضع عقد النقل الجوي لأحكام اتفاقية مونتريال 1999م لابد وأن تكون أداة النقل في تنفيذ العقد هي الطائرة (By aircraft)⁽¹⁹⁵⁾ وبذا يخرج كل عقد نقل عن نطاق تطبيق الاتفاقية لا تكون أداة النقل فيه الطائرة، كالنقل البري أو البحري .

ولتحديد معنى الطائرة وتعريفها أهمية تكمن في استعادة الأطراف منه فيستفيد الناقل من انطباق وصف الطائرة على أداة النقل ليحتمي ببعض القواعد التي جاءت لها الاتفاقية كأحكام دفع المسؤولية والتعويض وغيرها، بينما يستفيد المسافر من عدم انطباق ذلك الوصف على أداة النقل لشثي شروط تحديد التعويض المنصوص عليها في الاتفاقية، كما تكمن أهمية تحديد المقصود بالطائرة في أهمية معرفة القانون الواجب التطبيق على عقد النقل؛ حيث يخرج النقل الذي ينم بواسطة مركبات ليست بالطائرة عن تطبيق أحكام الاتفاقية، كالذي ينم بالمركبات الحديثة مثل الصواريخ والطائرات الشراعية أو العمودية أو الزحافات الهوائية.

لكننا نلاحظ على اتفاقية مونتريال 1999م والاتفاقيات السابقة لها أنها جاءت خلواً من تعريف الطائرة، باستثناء ما جاءت به بعض الاتفاقيات ذات الصلة بالموضوع مثل ما ورد في الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو بأنها: أي آلة تستطيع البقاء في الجو نتيجة لدفع الهواء غير ذلك المنعكس من سطح الأرض:

(195) المادة (2/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface)⁽¹⁹⁶⁾.

وقد يشكل ذلك اختلافاً بين القوانين مما ينشئ تنازعاً بينها نظراً لاختلاف تعريف الطائرة بين تلك القوانين كما رأينا عند الحديث عنها في الفصل السابق من هذه الدراسة.

5. أن يكون النقل بمقابل: (الشرط النجمي):

أيضاً تشترط الاتفاقية لتطبيق أحكامها على النقل الجوي وخضوعه لها أن يكون النقل مأجوراً، أي بمقابل، وقد يكون المقابل نقداً أو عيناً أو أداء عمل، أو القيام بخدمة لصالح الناقل، بل ذهب البعض⁽¹⁹⁷⁾ إلى القول بأن وجود عنصر المصلحة كافٍ لقيام المقابل، بشرط الاتفاق على هذا المقابل عند تنفيذ عقد النقل، ولا يشترط مقدار الأجر عند البعض⁽¹⁹⁸⁾، فيكفي أن يكون هنالك مقابل ولو كان رمزياً، إذ الأهمية في وجود الأجر لا في مقداره، بينما يرى البعض الآخر⁽¹⁹⁹⁾ ضرورة تحقق الربح فلا يكون رمزياً، وأن يكون حقيقياً متناسباً مع الخدمة التي يقدمها الناقل للمسافر لا صورياً فيكون خكم النقل مجاناً ومخرجاً بلذا عن نطاق تطبيق الاتفاقية:

(It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking)⁽²⁰⁰⁾.

(196) المادة (1) من الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو 1944م، صادر عن الإيكاو، الإصدار الخامس، يوليو 2003م.

(197) د. جلال وفاء محمد بن. مرجع سابق، ص 265.

(198) د. جعفر محمد مقل الشلالي. مرجع سابق، ص 196.

(199) د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 69.

(200) المادة (1/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

ومما سبق نستنتج الآتي :

- النقل المجاني الذي يقوم به الناقل لأحد تابعيه أو أحد أفراد الطاقم ممن تربطه به علاقة عمل يكون خاضعاً للاتفاقية، إذ أنه حينئذٍ يعتبر بمقابل ويكون الأجر هنا جزءاً من أجر العمل أو المكافأة.
- النقل المجاني الذي يقوم به الناقل لأحد أقاربه أو أصدقائه، تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية لانعدام الأجر أو المصلحة.
- النقل المجاني الذي يقوم به الناقل لغرض المجاملة، أو الأعمال الخيرية تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية. وهنا نشير إلى أن بعض من هذه النتائج قد يتعارض مع نص الاتفاقية، فالنص في الاتفاقية قد جاء عاماً وبالتالي تخضع لأحكام الاتفاقية أي نقل مجاني تقوم به مؤسسة نقل جوي، وعلى الرغم من أن قصد الاتفاقية لهذا النص هو حرمان الناقل من التصلب عن تحمل مسؤولية أن يدفع مجاناً النقل، إلا أن المسافر قد يكون قريباً له نقله أو صديقاً لديه جامله وبالتالي فإن النقل في هذه الحالة لا تخوي أي أجر أو دعوى للناقل، وبالتالي ينعدم الشرط التجاري الذي قصدته الاتفاقية لهذه الرحلات فنخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية، وبالتالي يكون تفصيل النقل المجاني الذي نصت عليه الاتفاقية كالآتي:

1. النقل المجاني الذي يقوم به فرد كان ينقل صديقاً لديه أو قريباً له على متن طائرته الخاصة، ومثل هذا النقل تخرج - كما ذكرنا - عن تطبيق أحكام الاتفاقية عليه لانعدام شرط التجارية.

2. النقل الجوي المجاني الذي تقوم به مؤسسة نقل جوي وتفرق في هذه الحالة بين

فرضين:

أ. النقل الجوي المجاني الذي تقوم به مؤسسة تحترف النقل الجوي، كأن تقوم شركة طيران بنقل أحد المشاهير أو الشخصيات الاجتماعية أو السياسية الهامة مجاناً، وهذا النوع من النقل هو ما عنده الاتفاقية بالخضوع لأحكامها، إذ أن حقيقته لا تكون مجانية فقد يخذها الناقل سبيلاً للدعاية والترويج لمؤسسته، مما يزيد من الإقبال عليها، وتخضع لأحكام الاتفاقية-أيضاً-النقل المجاني الذي تقوم مؤسسة النقل الجوي لشخص تابع لها أو أحد طاقمها كما أسلفنا به.

ب. النقل الجوي المجاني الذي تقوم به مؤسسة تجارية لا تحترف النقل الجوي يخرج عن مفهوم النقل المجاني الذي تقصده الاتفاقية وبالتالي لا تخضع لأحكامها مثل هذا النقل كأن تقوم شركة تعمل في مجال التنقيب عن النفط، أو استكشاف المعادن، أو الصيد... أو غيرها من الأنشطة التجارية غير النقل الجوي بنقل مجاني لتابعيها بطائراتها الخاصة من أو إلى مواقع عملهم.

ثانياً: النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية مونتريال 1999م:

تخرج أنواع من النقل الجوي بطبيعتها عن نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال 1999م، كالنقل الداخلي، النقل بغير مفهوم الاتفاقية (أي الذي لا تنطبق عليه الشروط السابقة)، النقل المجاني الذي لا تقوم به مؤسسة نقل جوي والنقل دون تعاقد (خلسته).

كما استبعدت الاتفاقية نوعين من النقل تنطبق عليهما الشروط الواردة في الاتفاقية من تطبيق أحكامها عليهما، وهذان النوعان هما:

أولاً: النقل الجوي الذي تقوم به الدولة:

النقل الجوي الذي تقوم به الدولة من المواضيع التي تعاقبت على تنظيمها الاتفاقيات الدولية: فقد ورد في اتفاقية وارسو 1929م أنها تسري على النقل الذي تنولاه الدولة أو الأشخاص القانونية الأخرى الخاضعة للقانون العام منى ما توافرت الشروط التي ذكرت الاتفاقية في مادتها الأولى على هذا النوع من النقل، إلا أن البروتوكول الإضافي للمادة الثانية الملحق بالاتفاقية والموقع عليه معها في نفس الوقت قد أجاز للدول الأطراف أن تعلن عند التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها مرغبتها في عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على النقل الدولي الجوي الذي تنولاه الدولة مباشرة، أو مستعمراتها أو محمياتها أو الأقاليم التي تحت إدارتها أو أي إقليم خاضع لسيادتها أو إماراتها أو سلطاتها⁽²⁰¹⁾، فالاتفاقية قد استثنت النقل الجوي الدولي الذي تقوم به الدولة عن تطبيق أحكامها إذا رغبت الدولة الطرف ذلك بشرط أن تقوم بالنقل الدولة بنفسها، أو يقوم به أحد الأشخاص الاعتبارية العامة، وبالتالي تخرج عن هذا الاستثناء النقل الذي يقوم به أحد أشخاص القانون العام غير الدولة، كما تخرج عن هذا الاستثناء النقل الذي تقوم به شركات الطيران الوطنية أو الأجنبية لحساب الدولة، والاستثناء هنا قاصر على النقل الذي تبشره الدولة بنفسها، فلا ينوسع فيه ولا يقاس عليه⁽²⁰²⁾.

أما اتفاقية مونتريال 1999م فقد أخضعت مثل هذا النوع من النقل لأحكامها بدايةً بحسب الشروط المنصوص عليها في مادتها الأولى:

(This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1)⁽²⁰³⁾.

(201) المادة (1/2) من اتفاقية وارسو 1929م.

(202) د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 62.

(203) المادة (1/2) من اتفاقية مونتريال 1999م.

لكن الاتفاقية لم تجعل هذه المادة ملزمة للدول الأطراف فيها إلا طوعاً، وللدول الحرة في عدم الالتزام بها في حالين رغم نص الاتفاقية على أنه ليس لأي دولة إبداء أي تحفظ على أحكامها:

(No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State)⁽²⁰⁴⁾.

فمن النص السابق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد استثنت من تطبيق أحكامها النقل الذي تقوم به الدولة الطرف رغم توفّر وانطباق شروطها عليه وتعتبر هذه الحالة الأولى لخروج النقل عن نطاق تطبيق الاتفاقية رغم توفّر شروط انطباقها عليه، لكنها قد اشترطت لتطبيق هذه الحالة الشروط التالية:

1. أن تعلن الدولة الطرف في الاتفاقية إلى منظمة الطيران المدني (ICAO) بصفتها جهة الإيداع -عدم رغبتها في تطبيق ما ورد في المادة (1/2) من الاتفاقية.
2. أن تقوم به الدولة مباشرة: ونعني بذلك أن تباشّر السلطات العامة في الدولة النقل بنفسها دون باقي أشخاص القانون العام، أو الأشخاص الاعتبارية الأخرى غير العامة في الدولة حتى لو كان لحسابها.

(204) المادة (1/57) من اتفاقية مونتريال 1999م.

3. أن يتعلق النقل بمهام الدولة بصفتها السيادية شريطة أن يكون لأغراض غير تجارية.

أما الحالة الثانية التي تخرج فيها النقل الجوي عن نطاق تطبيق الاتفاقية رغم توافق شروطها عليه فهي: حالة النقل الذي تقوم به السلطات العسكرية:

(No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities)⁽²⁰⁵⁾.

فمن النص السابق نجد أن الاتفاقية قد اشترطت لخروج النقل الذي تقوم به السلطات العسكرية (Military authorities) في الدولة عن نطاق تطبيق أحكامها ما يلي:

1. أن تعلن الدولة الطرف مرغبتها في عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على مثل هذا النوع من النقل بموجب إخطار موجه إلى (الإيكاو)⁽²⁰⁶⁾.
2. أن يكون النقل لحساب سلطات الدولة العسكرية.
3. أن ينم النقل بواسطة طائرة مسجلة في تلك الدولة أو مسجلة بواسطةها.
4. أن تجز كافة الحمولة من أشخاص أو أمثلة أو بضائع بواسطة السلطات العسكرية في الدولة أو بالنيابة عنها.

(205) المادة (2/57) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(206) وقد أعلنت عند التوقيع على الاتفاقية عدة دول برغبتها عن عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على هذا النوع من النقل، وهذه الدول هي: الولايات المتحدة الأمريكية، المملكة المتحدة، استراليا، كندا وفرنسا.

وقد جعلت اتفاقية مونتريال 1999م جهة الإيداع هي "الإيكاو" وليست حكومة الدولة التي وقعت عليها الدول فيها كاتفاقية وارسو 1929م التي نصت على أن جهة الإيداع هي حكومة جمهورية بولندا.

ثانياً: نقل الرسائل والطرود البريدية:

استنتت اتفاقية وارسو 1929م عن تطبيق أحكامها نقل الرسائل والطرود البريدية، غير أن الاتفاقية قد اشترطت لخروج هذا النقل عن تطبيق أحكامها أن ينم النقل وفقاً لاتفاقيات البريد الدولية⁽²⁰⁷⁾.

أما بروتوكول لاهاي 1955م المعدل لاتفاقية وارسو 1929م فقد جاء عاماً دون استثناء وبالنالي لاتسري الاتفاقية على نقل الرسائل والطرود البريدية⁽²⁰⁸⁾.

وفي هذا الموضوع قرر بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (4) لسنة 1975م أن يكون الناقل مسؤولاً فقط في مواجهة إدارة البريد المعنية، طبقاً للقواعد المطبقة بشأن العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد، ولا تسري الاتفاقية على نقل المواد البريدية⁽²⁰⁹⁾.

أما اتفاقية مونتريال 1999م فقد جمعت بين ما جاء به بروتوكول لاهاي 1955م بشأن نقل الطرود والرسائل البريدية و بروتوكول مونتريال الرابع 1975م السابق ذكر أحكامهما لهذا الشأن، وأبقت هذا النوع من النقل ضمن أنواع النقل المستثنى عن تطبيق أحكامها رغم انطباق الشروط المذكورة في مادتها الأولى عليه:

(In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with

(207) المادة (2/2) من اتفاقية وارسو 1929م.

(208) المادة (2) من بروتوكول لاهاي 1955م.

(209) المادة (3/2/2) من بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (4) 1975م.

the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations)⁽²¹⁰⁾.

أما بقية أنواع النقل التي كانت تخرج عن نطاق تطبيق اتفاقية وارسو 1929م أو أحكام الاتفاقيات المعدلة لها فلم تستشها اتفاقية مونتريال 1999م، وبالتالي تخضع جميعها للأحكام الواردة في اتفاقية مونتريال 1999م، وهذه الأنواع هي: النقل على سبيل التجربة، النقل في ظروف استثنائية، النقل الجوي المنتفع، والناقل الفعلي و الناقل المتعاقد، والنقل التجاري الذي تباشره الدولة أو أشخاصها المعنوية العامة، ونعتقد أن السبب في إخراج أنواع النقل هذه من دائرة الاستثناء عن تطبيق أحكام الاتفاقية، وبالتالي إخضاعها لأحكامها أن الاتفاقيات السابقة لاتفاقية مونتريال 1999م كانت اتفاقية وارسو 1929م وتعد يلائها اللاحقة قد وجدت جميعها في ظروف دعت الحاجة فيها لإخراج هذه الأنواع من دائرة تطبيق هذه الاتفاقيات، فقد كانت صناعة الطائرات في مهدها مما جعل الأخطار التي تهدد الطائرات كبيرة نتيجة لضعف أنظمة الأمان في الطائرات آنذاك، وظروف الحروب التي مرافقت تطبيق تلك الاتفاقيات، وعدم المعرفة الدقيقة بأحوال الأجواء والمناخات، وضآلة عدد الطائرات والأساطيد الجوية التجارية الذي حتم على بعض الناقلين اللجوء إلى النقل المنتفع لتنفيذ عقد النقل الجوي، أما وقد استطاعت تكنولوجيا صناعة الطائرات تلافي كل ذلك، وقد أصبحت الدول تنجح إلى المنافسة التجارية الجوية عبر أساطيد ضخمة وكس حاجز الاحكام، فإن كل ذلك كان في اعتبار الدول الأطراف في اتفاقية مونتريال 1999م لإرجاع أنواع النقل السابقة إلى دائرة نطاق تطبيق الاتفاقية عند التوقيع عليها.

(210) المادة (2/2) من اتفاقية مونتريال 1999م.

المبحث الثالث: وثائق عقد النقل الجوي

اهتمت اتفاقية مونتريال 1999م بتنظيم مستند النقل الجوي دون تكوين عقد النقل الذي تتركه للقوانين الوطنية لكل دولة وفق القواعد المنبثقة في تلك الدول، وقد نظمت اتفاقية مونتريال 1999م وثائق عقد النقل الجوي وهي تذكرة السفر، اسنمارة (إيصال) نقل الأمتعة، وخطاب نقل البضائع، وسنحدث عن تذكرة السفر في المطلب الأول، واسنمارة نقل الأمتعة في المطلب الثاني، وخيد عن موضوع خطاب نقل البضائع كونه يخرج عن موضوع دراستنا.

المطلب الأول: تذكرة السفر

تكتسب تذكرة السفر أهمية قانونية كبيرة في عقد النقل الجوي، ذلك لأنها تساعد في إثبات عقد النقل الجوي، وقد نصت على هذه الأهمية اتفاقية وارسو 1929م بفتحها وجوب إصدار تذكرة سفر للمسافر، كما قررت الاتفاقية أن إصدار تذكرة السفر بصورة صحيحة يجنب الناقل من أن يتحمل كاهله بمسؤولية مطلقة ليست محدودة، فليس للناقل أن ينسك بخدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية السابقة إن لم يصدر مستند نقل جوي للمسافر أو أنه أصدرها لكن بصورة غير صحيحة:

(If the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability)⁽²¹¹⁾.

وقد أوجب بروتوكول لاهاي 1955م على الناقل تسليم المسافر تذكرة سفر مشتملة على نقطتي القيام والوصول، ونقطة رسو جوي واحدة على الأقل إن كان العقد بين نقطتين واقعيتين في إقليم نفس الدولة، ووجدت نقطة أو نقاط رسو جوي في دولة أخرى، وإعلان المسافر أن هذا العقد تخضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929م المعدل بأحكام لاهاي 1955م، وعدم التزام الناقل بما سبق يستطحقه في النمسك بأحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية⁽²¹²⁾، كما اعتبر البروتوكول السابق تذكرة السفر دليلاً على إبرام عقد النقل الجوي وحجة بشرطه حتى يثبت العكس⁽²¹³⁾

(211) المادة (2/3) من اتفاقية وارسو 1929م.

(212) المادة (1/3) أ، ب، ج) من بروتوكول لاهاي 1955م.

(213) المادة (2/3) من بروتوكول لاهاي 1955م.

وقد أجاز بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م للناقل أن يصدر تذكرة سفر فردية أو جماعية، كما أجاز للناقل الاستعاضة عن تسليم التذكرة بأي وسيلة أخرى من شأنها أن تؤدي إلى الاحتفاظ بسجل للمعلومات التي تشمل عليها تذكرة السفر⁽²¹⁴⁾.
أما اتفاقية مونتريال 1999م فقد نصت على وجوب تسليم تذكرة سفر للمسافر فردية أو جماعية بحسب الحال:

(In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered)⁽²¹⁵⁾.

كما بينت الاتفاقية السابقة أهم ما يجب على الناقل تبيانَه للمسافر في تذكرة السفر وهو بيان نقطتي المغادرة (Departure) والمقصد النهائي (Destination)، وبيان نقطة توقف واحدة على الأقل من نقاط التوقف (Stopping place) إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف مثق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى:

(An indication of the places of departure and destination and if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place)⁽²¹⁶⁾.

⁽²¹⁴⁾ المادة (2/1/3) من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م.

⁽²¹⁵⁾ المادة (1/3) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽²¹⁶⁾ المادة (1/3 أ، ب) من اتفاقية مونتريال 1999م.

ومن النص السابق نلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999م قد جمعت كل الأحكام والقواعد التي جاءت لها الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة بشأن تذكرة السفر فالزمت الناقل عند تسليمه للمسافر مستند النقل الجوي (تذكرة السفر) ذكر البيانات التالية:

بيان تغطي المغامرة والمقصد النهائي:

فيجب على الناقل أن يبين للمسافر نقطة بداية تنفيذ عقد النقل الجوي، والنقطة التي ينهي عندها تنفيذ العقد، والحكمة من ذلك تبيان ما إذا كان العقد دولياً فيخضع بالتالي لأحكام الاتفاقية، أم داخلياً يسري عليه القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون دولة القاضي المختص بنظر النزاع، أيضاً بيان المحكمة المختصة بنظر النزاع كما سيأتي تفصيلها في الفصل الأخير من هذه الدراسة.

• النقل الدولي في حالة أحادية الإقليم:

و يجب على الناقل تبيان نقطة توقف واحدة على الأقل إن كان النقل في حالة النقل الدولي الذي يمر بين نقطتين واقعيتين في إقليم دولة واحدة وتوجد نقطة أو نقاط مرسو جوي في دولة أخرى، ولا يعني بذلك أنه يجب على الناقل الرسو في هذه النقطة عند تنفيذ العقد أو عدم تغييرها، إنما لبيان دولية العقد وخضوعه لأحكام الاتفاقية، وبصورة المسافر في أن الدول التي توجد لها بعض أو كل نقاط التوقف تتطلب إجراءات خاصة على جواز سفره كإشيرات الدخول، أو بعض النحوصات أو التظييمات الطيبة على سبيل المثال.

يضيف البعض⁽²¹⁷⁾ ضرورة اشتمال التذكرة على مكان وقامريغ إصدارها، واسم وعنوان الناقل أو الناقلين، لينمكن الناقل من معرفة وكلائه، ومعرفة المحكمة المختصة بنظر النزاع.

(217) د. يحيى أحمد البناء. أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1993م، ص288.

ولم تشترط الاتفاقية تسليم التذكرة للمسافر شخصياً فيجوز تسليمها إلى من ينوب عنه، أو أحد تابعيه، أو الجهة التي تولت تنظيم الرحلة الجوية أو حجز تذكرة الطيران، أو رئيس المجموعة أو مندوبها في حالة صدور التذكرة بشكل جماعي.

وعلى الرغم من أحكام الاتفاقية السابقة إلا أن الاتفاقية قد أجازت للناقل الاستعاضة عن تسليم تذكرة السفر للمسافر بأي وسيلة أخرى تسجلها المعلومات السابق تفصيلها:

(Any other means which preserves the information indicated in paragraph (1) may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph)⁽²¹⁸⁾.

إلا أن الاتفاقية قد ألزمت الناقل في هذه الحالة أن يعرض على المسافر تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة في هذه الوسيلة:

(If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved)⁽²¹⁹⁾.

وأخيراً فقد قررت الاتفاقية أن عدم الالتزام بالأحكام السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الجوي، ولا يعفي الناقل من مسؤوليته وفق ما حددها الاتفاقية ولا يخرج النقل عن دائرة تطبيق أحكامها:

(Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall,

⁽²¹⁸⁾ المادة (2/3) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽²¹⁹⁾ المادة (2/3) من اتفاقية مونتريال 1999م.

nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability)⁽²²⁰⁾.

ولا يوحى عدم تعرض الاتفاقية لوجوب كتابة اسم صاحب التذكرة عليها بعدم ضرورتها، أو أنها قابلة للتبادل بين الأشخاص، فالشروط العامة للإتحاد الدولي للنقل الجوي تُمنع إصدار تذكرة قابلة للتحويل، وتشتترط اسمية التذكرة بأن تحمل اسم صاحبها عليها⁽²²¹⁾ (A ticket is not transferable)، وهذه الشروط تعتبر نافذة طالما لم تخالف نص أي اتفاق دولي أو نص قانون وطني⁽²²²⁾.

كما أن اتفاقية مونتريال 1999م لم تتعرض للغة أو شكل التذكرة، فقد جاءت اتفاقية وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة لها خالية تماماً من أي التزام على الناقل الجوي بأن يصدر تذكرة السفر بلغة معينة أو بلغة كل مسافر وبالتالي فإنه لا بد من الرجوع إلى القوانين الوطنية لكل دولة تصدر فيها التذكرة وكذلك لم تتعرض الاتفاقيات المشار إليها إلى ضرورة كتابة بيانات التذكرة بحروف ذات خصائص محددة عدا ما اجتهد به البعض⁽²²³⁾ بأن تكتب بلغة بلد التعاقد الرسمية ليسهل على المسافر فهم بياناتها وما تخوي عليه.

التذكرة الإلكترونية (Ticket Electronic):

التذكرة الإلكترونية هي: نموذج إلكتروني للتذكرة الورقية، وهي طريقة بديلة لتوثيق عملية بيع التذاكر حيث يتم إنشاء سجلاتها في قاعدة المعلومات الخاصة بالناقل المصدر للتذكرة، ويتم تخزين تفاصيلها إلكترونياً بحيث يمكن للناقل الرجوع إليها عند الحاجة في أي وقت.

⁽²²⁰⁾ المادة (5/3) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽²²¹⁾ IATA General conditions of carriage (Passenger and Baggage) article 3.1.4.

⁽²²²⁾ د. محمد فريد العريني. القانون الجوي (النقل الجوي-حوادث الطيران)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص 147.

⁽²²³⁾ د. عبد الرحمن عبد الله شمسان. مرجع سابق، ص 240، 241.

وفي العادة تطوع شركات الطيران التي تصدر النذائر الإلكترونية إيصلاً تخنوي على بياناتٍ يستند لها على المعلومات المدخلة آلياً بشأن النذيرة الإلكترونية، كما يبين هذا الإيصال معلومات أخرى قد تحتاجها ناقل آخر أو تحتاجها الجهات المختصة في بعض الدول للسماح بدخول المسافرين إلى أراضيها كالحالة التي تشترط بعض السلطات وجود تذكرة عودة أو تذكرة مواصلة الرحلة (الترانزيت) لكي تسمح للمسافر بالدخول إلى أراضيها .

إن فكرة النذيرة الإلكترونية هي وليدة التقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل الجوي، وفكرة هذه النذيرة تقوم على فتح قناة توزيع جديدة بين شركات الطيران والمسافر فنلغي بذلك النذيرة الورقية، ونحل محلها النذيرة الإلكترونية أو البطاقة الذكية⁽²²⁴⁾، ويمكن أيضاً للمسافر أن يدفع قيمة النذيرة إلكترونياً عن طريق بطاقات الاعتماد وذلك بالدخول إلى موقع شركة النقل الجوي على شبكة الإنترنت، ومن ثم يتم تحويل المبلغ إلكترونياً لحساب شركة النقل، أو عن طريق البطاقة الذكية التي يتم وصلها بجهاز خاص إلى الكمبيوتر الذي بدوره يقوم بخصم قيمة النذيرة وتسجيل البيانات كاملة عليها بما في ذلك الحجز للسفر⁽²²⁵⁾.

التكليف القانوني للنذيرة الإلكترونية:

ذكرنا أن اتفاقية مونتريال 1999م قد أجازت للناقل الاستغاضة عن إصدار النذيرة العادية أو الورقية بأي وسيلة أخرى، ولم تحدد الاتفاقية هذه الوسيلة بل تركت تحديدها للناقلين الجويين والدول الأعضاء والتقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل الجوي، وتعتبر النذيرة الإلكترونية تطبيقاً لنص اتفاقية مونتريال 1999م لهذا الشأن، كما أن الإتحاد الدولي للنقل

(224) البطاقة الذكية: عبارة عن معالج (Proecssor) مصغر وذاكرة (Memory) كبيرة إلى حد ما تسمح بحمل معلومات (Informations) من خلال هذه المعلومات يعرف المسافر عن نفسه، وتسجل كافة بياناته (All details) عليها، كما يمكنه استخدامها لصعود الطائرة.

(225) أ. ماهر عبد الخالق السيسى. أعمال شركات الطيران، ج1، مقدمة في النقل الجوي والحجز، بدون ناشر، 2003م، ص132، 133.

الجوي (الآياتا) قد جعل إصدار هذا النوع من التذاكر واجباً على جميع الناقلين الجويين، بل وحدد لهآية العام 2007م كأقصى موعد لانتهاء التعامل بالتذكرة الورقية، ثم تمديد هذا الموعد فيما بعد إلى مايو 2008م، وقد بدأ جمر هذا النوع من التذاكر يلوح في الأفق في "سنغافورة"⁽²²⁶⁾ عام 2004م عندما أعلن الإتحاد الجوي للنقل الدولي (الآياتا) لأول مرة بأنه بصد إصدار مثل هذا النوع من التوجيه لتنفيذ ذلك الإلزام.

مزايا التذكرة الإلكترونية:

- تتميز التذاكر الإلكترونية عن التذاكر الورقية بالعديد من المزايا نورد أهمها فيما يلي:
- إراحة المسافر من حمل التذكرة الورقية ومواصلة الحرص عليها⁽²²⁷⁾.
 - ميزة الحجز الإلكتروني: بحيث يستطيع المسافر تأكيد حجزه أو إلغائه إلكترونياً عبر شبكة الإنترنت في أي مكان كان دون الحاجة للظهور في مكتب الناقل وعرض تذكرة الورقية عليه⁽²²⁸⁾.
 - توفير التكاليف: فحين تتراوح قيمة تكلفة إصدار التذكرة الورقية للمسافر ما بين (عشرة) إلى (عشرين) دولاراً للتذكرة الواحدة، تتراوح قيمة إصدار تذكرة إلكترونية ما بين (دولار) إلى (دولارين) للتذكرة الواحدة، وبذا توفر التذاكر الإلكترونية على شركات الطيران ما يقارب الثلاثة مليارات دولار سنوياً⁽²²⁹⁾.
 - صعوبة اختراقها أو تزويرها: فبيانات التذكرة الإلكترونية محفوظة في قاعدة المعلومات الخاصة بالناقل المصدر لها فقط، وبذا قضت على عمليات تزوير التذاكر أو انفعال شخصية المسافر التي كانت مصاحبة للتذاكر الورقية.

⁽²²⁶⁾ تعتبر شركات النقل الجوي السنغافورية من أكبر شركات النقل الجوي العالمية.

⁽²²⁷⁾ www.sea7h.net

⁽²²⁸⁾ www.fananews.com

⁽²²⁹⁾ www.alriyadh.com

• الحد من المشاكل التي يواجهها المسافر ون عند التعامل بالذكرة الورقية والتي تتمثل بالنفد أو الضياع، اللذين يدفع المسافر عليهما غرامة يقدرها الناقل، كما توفر الذاكرة الإلكترونية ميزة المحافظة عليها من الأخطاء في حملها أو سرقها، وتوفر أيضاً على المسافر الوقت الذي قد تستغرقه الطوابير والانتظار في الطوابير داخل مكاتب الناقل لاستلام تذكرته، أو لتأكيد حجزه أو إلغاءه أو تعديله، ويستطيع المسافر الحجز لسفرة أو تأكيداً أو إلغاءه إلكترونياً عن طريق موقع الناقل الإلكتروني عبر شبكة الإنترنت بواسطة رمز دخول آمن يعطيه الناقل للمسافر، ولتأكيد ذلك تقوم شركة النقل بإرسال رسالة إلكترونية (Email) إلى بريد المسافر الإلكتروني (Inbox) تشمل على تفاصيل مسار رحلته، ورقم حجزه المرغبي، وإيصالات تذكرته الإلكترونية⁽²³⁰⁾.

• تسهل الذاكرة الإلكترونية إجراءات المغادرة على كل من طرفي عقد النقل فالناقل لا يحتاج إلا إلى معلومات بسيطة لينم التأكيد من وجود الذكرة أو صحتها أو صلاحيتها كرقم الحجز المرغبي أو أي بيانات عن المسافر كاسمه أو رقم جوازها، كما أنها تتيح للناقل قدراً أكبر من المرونة في إجراء تغييرات على خطط الرحلة⁽²³¹⁾.

عيوب الذكرة الإلكترونية:

وعلى الرغم من مزايا الذاكرة الإلكترونية السابق ذكرها إلا أن التطبيق العملي لهذه الفكرة تواجهه بعض الصعوبات ونذكر منها:

• عدم توافر شبكة الإنترنت في كل مكان مما يشكل عائقاً أمام المسافر للحجز الإلكتروني أو عملية شراء الذاكرة الإلكترونية.

(230) www.arabic-av.com and www.alriyath.com

(231) www.iata.org

- إن أي مشاكل قد تطرأ على شبكة الإنترنت مثل مشاكلًا بالنسبة للتذكرة الإلكترونية، ذلك لأنه وكما ذكرنا فإن إصدار مثل هذه التذاكر أو التعامل لها يرتبط كلياً بشبكة الإنترنت.
- عدم وجود بطاقة الائتمان لدى كل المسافرين، وبالتالي عدم استطاعة المسافرين أو الراغب في السفر الدخول إلى مواقع شراء التذكرة الإلكترونية وإتمام عملية البيع.
- في حالة الغلط أو الخطأ من قبل أحد تابعي الناقل في إدخال البيانات اللازمة لإصدار تذكرة إلكترونية فلن يتمكن المسافر من ركوب الطائرة في حالة عدم تطابق هذه البيانات - كرقم جواز السفر أو الاسم - مع ما يبرزها المسافر في مطار المغادرة إذ أن تسليم بطاقة صعود الطائرة (Boarding Pass) ينوقف على تطابق هذه المعلومات مع ما هو مدخل بواسطة الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
- الاعتماد الكلي على قاعدة المعلومات الخاصة الموجودة في شبكة الإنترنت أمر قد تخلق نوعاً من الصعوبات في إتمام عقد النقل، فقد لا يتمكن الناقل من الدخول إلى قاعدة المعلومات الخاصة بإصدار التذاكر ومراجعتها على شبكة الإنترنت لخطأ في النظام، أو لخلل في أجهزة إصدار التذاكر الإلكترونية الموجودة في المطار، أو لنعطل ألياف الشبكة، أو لانقطاع التيار الكهربائي، وبالتالي تنشأ تعقيدات في تنفيذ عقد النقل قد تصل لتأخير المسافرين عن صعود الطائرة أو إلغاء رحلته بالكلية.
- لا تتيح التذكرة الإلكترونية للمسافر الوقوف على أو الرجوع إلى شروط عقد النقل، أو تبيان أي نظام للمسؤولية التي تخضع لها عقد النقل الجوي، وما درجت عليه بعض شركات الطيران من كتابة شروط العقد ونظام المسؤولية التي تخضع لها عقد النقل على ظهر مظاريف ورقية لحفظ إيصال استلام قيمة التذكرة تسليم للمسافر في مكتب

الناقل عند شراء التذكرة ذلك لا يفيد المسافر بشيء، لأنه وكما ذكرنا أن التذكرة الإلكترونية تتيح للمسافر التعاقد إلكترونياً عن طريق شبكة الإنترنت دون الحاجة للذهاب إلى مكتب الناقل.

• أن التذاكر الإلكترونية قد حرمت للمسافر من حقه في إمكانية إثبات عقد النقل الجوي إلى حد ما ونقلت وسيلة الإثبات إلى سلطة الناقل، فقد ذكرنا أن أهم ما تظلم به تذكرة السفر من دور ينمثل في اعتبارها أداة إثبات على وجود العقد وصحته حتى يثبت الناقل العكس، وكان الأمر سهلاً على المسافر إبان العمل بالتذاكر الورقية لأنها كانت في حوزته ومثاول يده، أما التذكرة الإلكترونية فيحفظ لها الناقل لديه ولا يسلم للمسافر إلا إيصال استلام قيمتها الذي يمكن للناقل دحضه بدون صعوبة مقارنة مع ما كان سائراً في التذاكر الورقية.

• عدم وجود آلية محددة لإصدار هذه التذاكر بين الدول، وعدم وجود مقياس دولي بشأنها، كما قد تتعارض هذه الفكرة مع قوانين بعض الدول التي تنص على وجوب إصدار تذكرة ورقية مكنونة تسلم للمسافر.

• إضافة إلى ما سبق فإنه من الاستحالة يمكن الجزم بدراية جميع المسافرين بالإنترنت وذلك من حيث:

- إما عدم دراية المسافر باستخدام الإنترنت من حيث الأصل، وإما:

- عدم دراية المسافر بكيفية الحجز والأسعار وذلك لأن لكل خط جوي أسعار شهرية أو شهرين أو ثلاثة أو سنوية أو أسعار طلاب أو دبلوماسيين أو غيرها، وإما:

- عدم دراية المسافر بارتباط شركة الطيران بمنظومة الجزء الإلكتروني من عمله⁽²³²⁾.

• وأخيراً فإن كانت النذكرة الإلكترونية قد حدثت من سرقات النذاكر واستعمالها من قبل غير أصحابها أو انحال شخصية المسافر الذي كانت مصاحبة للنذاكر الورقية، فإن ذلك لا يعني أن النذكرة الإلكترونية قد أصبحت في مأمن من التزوير أو السرقات فقد تعرضت للسرقة الإلكترونية أو ما يسمى بالقرصنة (Hacking).

وقد أصبحت معظم شركات الطيران اليوم تستخدم شبكة الإنترنت في إصدار النذاكر الإلكترونية، وشرائها آلياً، وذلك استجابة للنداء الذي أطلقه الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) لدعوة كافة شركات الطيران الأعضاء لاستبدال النذاكر الورقية بالنذاكر الإلكترونية في موعد أقصاه آيار (مايو) 2008⁽²³³⁾، وتجدر الإشارة إلى أن الخطوط الجوية السودانية كانت قد بدأت إصدار النذاكر الإلكترونية والتعامل من خلالها في العام 2007م، لكنها توقفت عن إصدارها في العام 2008م، وأعادت التعامل بالنذاكر الورقية أما الخطوط الجوية اليمنية فقد بدأت إصدار النذاكر الإلكترونية والتعامل من خلالها منذ العام 2007م.

(232) www.flyingway.com

(233) www.al-5jl.com

المطلب الثاني: استنارة نقل الأمتعة

يصطحب المسافر غالباً أثناء رحلته الجوية نوعين من الأمتعة النوع الأول يسمى بالأمتعة غير المسجلة (Unchecked baggages) وهي حاجات المسافر الشخصية (Personal items) وحقائبه اليدوية (Hand bags) التي يصعد بها الطائرة وتظل في صحبه طيلة فترة الرحلة الجوية دون أن يسلمها للناقل أو يستلمها أي إيصال من هذا الأخير، أما النوع الثاني فيسمى بالأمتعة المسجلة (Checked baggages) وسميت بالمسجلة لأن المسافر يسلمها للناقل قبل بدء تنفيذ عقد النقل الجوي ويستلم إيصال من الناقل بذلك يسمى هذا الإيصال باستنارة نقل الأمتعة. ألزمت اتفاقية وارسو 1929م الناقل تحريز استنارة نقل للأمتعة المسجلة ويدون عليها البيانات التالية:

- مكان وتاريخ إصدارها .
- تقطننا القيام والوصول .
- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين .
- رقم تذكرة السفر .
- النص على أن يكون تسليم الأمتعة لحامل الاستنارة .
- عدد الطرود ووزنها .
- بيان بقيمة الأمتعة حسب قواعد الاتفاقية .
- النص على أن النقل تخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية⁽²³⁴⁾ .

(234) المادة (4) من اتفاقية وارسو 1929م.

أما اتفاقية مونتريال 1999م فقد ألزمت الناقل بتسليم المسافر بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة التي سلمها المسافر للناقل قبل بدء تنفيذ العقد في مطار المغادرة أو في أحد مكاتب الناقل خارج مطار المغادرة ويستلمها منه في مطار الوصول:

• (The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage) ⁽²³⁵⁾.

كما أوجبت الشروط العامة للأليات شروط لم تتضمنها الاتفاقية وهي وجوب نقل الأمتعة على نفس الطائرة التي يستقلها المسافر أي بنفس الرحلة، أو بالرحلة التي تليها إن تعذر نقلها بصحة المسافر، كما يجب أن تكون الأمتعة محكمة الربط، والغليف، وبيان أنها لا تحتوي أي مواد ممنوع نقلها بالطائرات، وأيضاً علم وموافقة الناقل إن كانت هذه الأمتعة مشتملة على مواد معينة كالحوانات أو بعض السوائل ⁽²³⁶⁾.

وقيمة مستندات عقد النقل الجوي السابقة هي قيمة نسبية، فهي ليست واجبة لانعقاد العقد، وإنما تكمن أهميتها في إثبات ذلك العقد ⁽²³⁷⁾، وهي لهذه الأهمية قرينة بسيطة يمكن للمسافر إثبات عكس ما فيها، ثم إن اتفاقية مونتريال 1999م قد نصت على أن عدم وجود هذه المستندات أو ضياعها أو إتلافها لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي أو على صحته فيظل العقد مع ذلك خاضعاً لقواعد الاتفاقية بما في ذلك القواعد المتعلقة بخدود المسؤولية:

(Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the

⁽²³⁵⁾ المادة (3/3) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽²³⁶⁾ د. فاروق أحمد زاهر. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 63.

⁽²³⁷⁾ د. عيسى غسان ربضي. مرجع سابق، ص 59.

rules of this Convention including those relating to limitation of liability)⁽²³⁸⁾.

⁽²³⁸⁾ المادة (5/3) من اتفاقية مونتريال 1999م..

المبحث الرابع: آثار عقد النقل الجوي

شأنه شأن باقي العقود إذا انعقد صحيحاً ينجع عقد النقل الجوي آثاراً على شكل التزامات (Obligations) تقع على عاتق طرفيه، وقد حددت الاتفاقيات الدولية المنعقدة التزامات الناقل ولم تحدد التزامات المسافر التي تكفل لها الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، وبعض الاتفاقيات الدولية الأخرى أو القوانين الوطنية ذلك لأن مسؤولية الناقل الجوي تتمحور مع التزامات الناقل في عقد النقل فإذا أخل الناقل الجوي بكل أو بعض التزاماته لهضت مسؤوليته وفق ما حددت الاتفاقية من شروط لقيامها وحدود لقيمتها - كما سنرى في الفصول القادمة - وسوف نقوم بتفسير هذا المبحث إلى مطلبين نحدث في المطلب الأول عن التزامات الناقل ونخص المطلب الثاني للحدث عن التزامات المسافر.

المطلب الأول: التزامات الناقل في عقد النقل الجوي

1. إعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

ويعد هذا أول التزام يقع على عاتق الناقل ويؤخذ تفسير هذا الالتزام على معناه الواسع، فيلتزم الناقل بنوفير طائرة صالحة للملاحة الجوية من الناحيتين المادية والفنية، ويقصد أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية من الناحية المادية أن تتوفر فيها وسائل الخدمات للمسافر والالتزام بنوفير الدرجة والامتيازات الملتحق عليها في عقد النقل، فإن أخذ الناقل لهذا الالتزام يكون للمسافر الحق في استرداد فرق الأجرة والسفر على الدرجة الأقل، أو رد التذكرة واستلام قيمتها من الناقل، أما من الناحية الفنية فنقصد أن تتوفر في الطائرة جميع وسائل الأمان مثل التأكد من جاهزية محركاتها للإقلاع ومواصلة الرحلة، وأنظمة الاتصال فيها، وأجهزة الطوارئ من مخارج وكمامات تنفس وبدلات السباحة و أدوات إطفاء الحرائق وغيرها مما يؤمن سلامة وصول المسافر وأمنه ويضمن إتمام الرحلة بسلام⁽²³⁹⁾.

2. تسليم تذكرة سفر للمسافر:

يلتزم الناقل بتسليم تذكرة سفر للمسافر مشتملة على البيانات التي حددها اتفاقية مونتريال 1999م وخط مقرر،⁽²⁴⁰⁾ لينتمكن المسافر من معرفة شروط النقل، وإتاحة الفرصة له لحماية نفسه أو التأمين على حياته، إن قدر ذلك، ولا يعني تسليم الناقل إيصال مؤقت أو تذكرة مؤقتة عن تسليم تذكرة السفر⁽²⁴⁰⁾.

(239) د. جعفر محمد مقبل الشلاحي. مرجع سابق، ص 210، 211.

(240) د. محمد فريد العريني. القانون الجوي، النقل الجوي-حوادث الطيران، مرجع سابق، ص 172.

ونلاحظ على الالتزام السابق عدم أهيمته في الوقت الحاضر بعد أن حلت النذكرة الإلكترونية محل النذكرة الورقية- كما ذكرنا- فلم يعد الناقل ملزماً إلاً بتسليم إيصال دفع قيمة النذكرة فقط وليس تسليم النذكرة نفسها.

3. نقل المسافرين جواً:

فلا تجوز للناقل توصيل المسافرين بوسائط أخرى غير الطائرة كأن ينتقله بواسطة أداة نقل بري أو بحري، فالناقل هنا ملزم بنقل المسافرين جواً من بلد المغادرة إلى بلد المقصد النهائي بحسب الاتفاق بينهما، وتعتقد مسؤولية الناقل الجوي إذا تقاعس عن النقل وذلك إما في حالة إلغاء المكان المخصص للمسافر في الطائرة وهذه الحالة تسمى بـ (Over-booking) أو إلغاء الرحلة كاملة وتسمى بـ (Cancellation) وبما أن اتفاقية مونتريال 1999 لم تفرق بين هاتين الحالتين فإن الحكم واحد وهو انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في النقل وفقاً للأحكام المقررة فيها⁽²⁴¹⁾.

4. التحقق من استيفاء المسافرين الشروط اللازمة للسفر:

تلزم بعض القوانين الناقلين الجويين بالتحقق من استيفاء المسافرين على الطائرة، و أمنعته المسجلة أو غير المسجلة منها لجميع الشروط اللازمة للصعود أو الشحن على الطائرة، كما تقررهما القوانين الداخلية ولوائح النقل⁽²⁴²⁾.

5. التزام السلامة:

وهذا الالتزام مؤداه أن يلتزم الناقل بتوصيل المسافرين من مكان المغادرة إلى مكان الوصول سالماً أثناء تنفيذ عقد النقل الذي يبدأ منذ دخول المسافرين تحت احتمالات مخاطر السفر

(241) د. محمود أحمد الكندري. مرجع سابق، ص 80، 81.

(242) المادة (286) من قانون التجارة الجديد المصري رقم (17) لسنة 1999م.

و وضع نفسه تحت إمرة وسيطرة الناقل إلى أن يصبح في مأمنٍ من هذه المخاطر⁽²⁴³⁾، وينوب عن الناقل الجوي في حالة طيران الطائرة قائد الطائرة، وتكون له سلطات النصرف لضمان سلامة الرحلة والمسافرين وفق ما نثليه عليه واجبات وظيفته وتحويل له حدود سلطاته.

6. احترام مواعيد النقل

يلتزم الناقل باحترام مواعيد النقل وكسب الوقت لتنفيذ عقد النقل في ميعاده، وإخلال الناقل بهذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافر أو الأمتعة يجعله تحت طائلة المسؤولية، وهذا الالتزام يعد التزام بتحقيق غاية، إلا إذا استنطاع الناقل إثبات أن السبب الذي سبب الضرر أجنبي لا دخل له فيه، فيتحول عندئذٍ التزامه إلى التزام ببذل عناية لتنفيذ العقد في الميعاد المعقول⁽²⁴⁴⁾ مع انعقاد مسؤوليته عن الضرر الحاصل للمسافر أو الأمتعة كما سنرى في الفصل القادم.

7. نقل الأمتعة:

كما يلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافر بنوعها المسجلة التي تم تسجيلها وتسليم اسنمارة نقل للمسافر بشأها، وغير المسجلة التي تحتفظها المسافر بصحبته أثناء صعوده الطائرة ولا تسلم للناقل، وتحدد شركات الطيران عادة الوزن المسموح للمسافر خمله مجانياً لكل تذكرة سفر، أو عدد الطرود بالنسبة للأمتعة الغير مسجلة، والتزام الناقل هنا هو التزام بتحقيق غاية، إذ تتعدّد مسؤولية الناقل إن لم تصل الأمتعة إلى بلد المقصد النهائي أو وصلت لكنها معيبة، أو تالفة لسبب لا يعود لخلل كامن فيها أو لنوعيتها أو عيب ذاتي فيها كما سنبين ذلك في الفصول القادمة من هذه الدراسة.

8. الخدمات الإضافية:

(243) د. فايز نعيم رضوان. مرجع سابق، ص 162.

(244) د. عدلي أمير خالد. عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 80.

كما تقتضي بعض الاتفاقيات بأنه تجب على الناقل الجوي عند حدوث تأخير في قيام رحلته، إذا كانت مدة التأخير في حدود (الساعتين) تقديم المرطبات وتوفير اتصال مجاني هاتفي أو فاكس أو بريداً إلكترونياً وفقاً لاختيار المسافر، أما إذا تجاوزت فترة التأخير (الأربع ساعات) فيجب على الناقل بالإضافة إلى ما سبق ذكره تقديم وجبة مناسبة، وفي حالة تجاوز التأخير فترة (الست ساعات) توفير المواصلات المناسبة لنوصيل المسافر إلى منزله أو إلى الفندق بحسب اختياره لحين قيام الرحلة، دون أدنى تمييز بين المسافرين، كما لا يفقد ما سبق ذكره للمسافر أي حق في المطالبة بالنعويض⁽²⁴⁵⁾.

9. التزامات أخرى:

كما ألزمت اتفاقية تحرير النقل الجوي العربي الموقعة في دمشق عام 2004م الناقل بتوفير المعلومات والبيانات النوضيحية للمسافر حول الأسعار وعملات الدفع، والنداءك التي تصدر قبل إعلان زيادة الأسعار، وشروط استرداد قيمة النداءك غير المستخدمة أو المفقودة، وتأكيده الحجز من عدمه، ومواعيد حضور المسافر إلى المطار، والمواد الممنوع حملها على الطائرة بسبب الحجز الزائد، ومنطلبات الصحة والتأمين، وشروط نقل القصر والحيوانات الأليفة، والأنظمة الخاصة بالندخين والسلامة على متن الطائرة، والإجراءات المنبئة في حالة ضياع الأمتعة، وأي معلومات أخرى يمكن أن تفيد المسافر⁽²⁴⁶⁾.

⁽²⁴⁵⁾ المادة (58) من اتفاقية تحرير النقل الجوي العربي الموقعة في دمشق عام 2004م. لم تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد وقد انعقد مؤتمر عربي لمناقشة مشروع تنفيذها في "طرابلس" في الفترة 12-13 مايو 2008م. ورقة عمل مقدمة في الدورة الحادية عشر للجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني، طرابلس 12-13 مايو 2008م.
⁽²⁴⁶⁾ المادة (45) من اتفاقية تحرير النقل الجوي العربي الموقعة في دمشق عام 2004م.

المطلب الثاني: التزامات المسافر في عقد النقل الجوي

1. دفع الأجرة:

يلتزم المسافر بدفع الأجرة المقررة نظير قيام الناقل بنوصيله إلى بلد المقصد النهائي حسب العقد المبرم بينهما، وتكون أجرة النقل محددة سلفاً بواسطة الناقل مراعيًا بذلك قواعد الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) لهذا الشأن، والتي تحدد (الأياتا) الحدود القصوى لأسعار التذاكر لكي لا يضم المسافر من تعسف الناقلين بالنحس بأسعار التذاكر ورفع قيمتها، كما يضع (الأياتا) الحد الأدنى للأجرة (أسعار التذاكر) وذلك لغرض المحافظة على استمرارية شركات النقل الجوي الصغيرة للاستثمار في مجال النقل الجوي وتقديم الخدمة دون سيطرة الشركات الضخمة ذات الأساطيل الجوية العملاقة على هذا المجال⁽²⁴⁷⁾، وتكون أجرة النقل عرضة للتغير قبل البدء بعملية النقل بحيث يراعي الناقل أحكام (الأياتا) السابق ذكرها، ودفع الأجرة من شروط إنفاذ عقد النقل إذ يستطيع الناقل رفض النقل إذا لم تدفع له الأجرة المطلوبة.

2. الحجز للرحلة:

تشهد شركات النقل الجوي إقبالاً متزايداً من المسافرين، الأمر الذي يجعل عدد المقاعد المهمة للسفر عليها في الطائرات قليل بحيث لا يكفي لجميع الراغبين في السفر، وفي هذه الحالة تلزم شركات الطيران المسافرين بالحجز للرحلة قبل الذهاب إلى مبدأ تنفيذ العقد، وحصول المسافر على تذكرة سفر أو إيصال مؤقت لها لا يتحول الحق بالسفر على أي مرحلة شاء قبل الحجز على تلك الرحلة أو إعادة تأكيد حجزه عليها، ولرغبة شركات الطيران في المنافسة تعطي الحق للمسافرين في الحجز المبدئي للرحلة الجوية حتى قبل الحصول على تذكرة السفر

(247) www.pukmedia.com.

وحجز المقعد لا علاقة له بالندوة إذ أنه يمكن للمسافر الحجز قبل التعاقد أو شراء الندوة ودفع الأجرة، بيد أنه لا ينم إعادة تأكيد الحجز إلا بواسطة الناقل، ويجب على المسافر في هذه الحالة إعادة تأكيد حجزه قبل سفره بمدة تحددها شركة الطيران الناقل، وغالباً ما تكون ما بين الـ 24 والـ 72 ساعة، يُعطى فيها الفرصة من لديه تذكرة سفر لإعادة تأكيد حجزه للسفر على الرحلة التي حجز عليها، وقد اشترطت اتفاقية تحرير النقل الجوي العربي الموقعة في دمشق عام 2004م على المسافر أن يكون لديه حجز مؤكد على الرحلة المحددة بالندوة⁽²⁴⁸⁾.

3. الالتزام بتعليمات الناقل وتنفيذها:

يلتزم المسافر بإتباع تعليمات الناقل الواجبة لتنفيذ عقد النقل، فيحضر المسافر في الوقت المحدد إلى مكان المغادرة المحدد سلفاً قبل قيام الرحلة بوقت كافٍ، ويلتزم أيضاً بالانصياع ووضع نفسه تحت إمرة الناقل حتى يصل إلى بلد المقصد النهائي سالماً، وهذا الالتزام مؤداه أن تتم عملية النقل دون أن يكون هنالك تأخير سببه المسافر، أو تحصل ضرر له من جانبه نفسه، ويدخل تحت هذا الالتزام إتباع تعليمات قائد الطائرة والطاقم الذين معه، كالجلوس في المقعد المحدد له، وربط حزام الأمان عند إقلاع الطائرة وعند هبوطها، أو عند الحاجة، وعدم التدخين على متن الطائرة، ومراعاة راحة الآخرين⁽²⁴⁹⁾، وعدم استخدام الأجهزة الإلكترونية لحظتي الإقلاع والهبوط أو طوال الرحلة حسب ما يتخذه الناقل، وعدم صعود الطائرة وهو في حالة سكر، وفي هذه الأخيرة تجوز للناقل إرجاع المسافر ولو كان قد صعد

(248) المادة (46) من اتفاقية تحرير النقل الجوي العربي الموقعة في دمشق عام 2004م.

(249) د. زهير عباس كريم. مبادئ القانون التجاري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1995م، ص 332.

الطائرة وجلس في المقعد أو كان حجزه مؤكداً كما لا يلزم في هذه الحالة برد أجره نقل المسافر أو الأمتعة⁽²⁵⁰⁾.

4. حمل الوثائق المطلوبة للسفر:

كما يلزم المسافر بحمل جميع الوثائق المطلوبة منه للسفر، مثل جواز سفره ساري المفعول، وتأشيرات المغادرة أو الدخول من أو إلى البلاد التي تتطلب قوانينها ذلك، أو كروت التطعيم ضد بعض الأمراض، كما يلزم المسافر بمراجعة شروط المطارات للتأكد من عدم منعه من السفر، وإلغاء الإجراءات الإدارية والجمركية لسفرك⁽²⁵¹⁾.

5. وأخيراً فإنه تحتفظ الناقل بحق رفض نقل أي شخص حصل على تذكرة مخالفة للقوانين المطبقة أو لعرفته الناقل أو قوانينه أو أنظمتهم⁽²⁵²⁾.

(250) د. طالب حسن موسى. مرجع سابق، ص 132.

(251) د. محمد محمد هلاله. مرجع سابق، ص 131.

(252) www.iatatravelcentre.com

الفصل الثالث: أساس وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي

من أهم المواضيع التي نظمتها اتفاقية مونتريال 1999م، موضوع مسؤولية الناقل الجوي، سواء من ناحية الأساس الذي تقوم عليه تلك المسؤولية، أو شروط انعقادها، والتي يصبح الناقل بموجب تلك الشروط مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تصيب المسافرين أو أمنعته وفقاً لأحكام الاتفاقية، وسوف نحدث في هذا الفصل عن أساس وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي وذلك من خلال تفسير هذا الفصل إلى أربعة مباحث نحدث في المبحث الأول عن تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي، وفي المبحث الثاني نحدث عن شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال 1999م، وفي المبحث الثالث نذكر شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمنعته وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال 1999م، ونخصص المبحث الرابع للحديث عن شروط مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل الجوي.

المبحث الأول: تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي

سوف ننتج في هذا المبحث تطور الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم عقد النقل الجوي إلى أن أصبحت في اتفاقية مونتريال 1999م مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل النبعة بعد أن كانت في اتفاقية وارسو 1929م مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، وسوف نقوم بتفصيل ذلك من خلال تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب نحدث في المطلب الأول منها عن أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م، و نحدث في المطلب الثاني عن تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929م، ونخص المطلب الثالث للحديث عن أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م:

لم تكن أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي قبل اتفاقية وارسو 1929م واحدة عند جميع الدول، بل كانت كل دولة تحكم في قواعد القانون الجوي وأحكام مسؤولية الناقل الجوي فيها إلى أحكامها العامة الموجودة في قانونها الوطني، ولم تكن هناك قواعد مثق عليها بين جميع الدول تلزم الناقل بخدود معينة لمسؤوليته تجاه المسافر الذي تضرر من عقد النقل الجوي، الأمر الذي جعل أساس المسؤولية إبان التحضير لاتفاقية وارسو تتنازع عدة اتجاهات مختلفة، وتفصيل ذلك كالنالي:

أولاً: أساس مسؤولية الناقل الجوي قبل اتفاقية وارسو 1929م:

كان الناقل الجوي في القانون الإنجليزي قبل اتفاقية وارسو 1929م يمنع بحرية مطلقة في التعاقد وله سلطة تحديد مسؤوليته بمبلغ تحدده هو بل كان له الحق في اشتراط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها.

أما القانون الأمريكي فكان يحرم على الناقل شرط الإعفاء من المسؤولية ولكن لم يكن الغرض من ذلك حماية المسافر، بل لأنها كانت تخالف النظام العام والآداب، بيد أن القانون الأمريكي قد سمح للناقل بتحديد مسؤوليته بخدود معينة بشرط أن تكون عادلة⁽²⁵³⁾.

أما المشرع الفرنسي فقد أبطل شروط الإعفاء من المسؤولية عن أخطاء الناقل الشخصية فقط، وسمح له أن يحدد مسؤوليته أو يخفف منها لشروط خاصة كأخطار الملاحة الجوية⁽²⁵⁴⁾، وكانت المحاكم في فرنسا تطبق أحكام القانون المدني على عقد النقل الجوي، ولم يكن الناقل ملتزم بضمان السلامة، وبالتالي يكون مصدر الالتزام هو العقد وليس القانون، إذ كان المدعي يؤسس دعواه

(253) د. عدلي أمير خالد. عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، مرجع سابق، ص 67.

(254) المرجع السابق، ص 67.

على عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل وليس على أساس الفعل الضار أو الخطأ المفترض أو الخطأ واجب الإثبات⁽²⁵⁵⁾.

ثانياً: أساس مسؤولية الناقل الجوي إبان التحضير لاتفاقية وارسو 1929م:

تنازعت أساس مسؤولية الناقل الجوي إبان التحضير لاتفاقية وارسو 1929م، ثلاثة اتجاهات - كما ذكرنا - تزعم الأول منها فرنسا التي استنتت مسؤولية الناقل الجوي من روح قواعد قانونها المدني العامة فسعت إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ الثابت بحيث يلتزم الناقل أمام المسافر بنوصيله إلى نقطة مقصده النهائي معافى، وهو التزام بتحقيق نتيجة، إذ يلقي على الناقل تبعة الحادث الضار الذي يرتب مسؤولية تقع على كاهله⁽²⁵⁶⁾.

أما الإنجليز فكانت لهم نظرة مختلفة، وهي إقامة مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ واجب الإثبات، فلا يكون الناقل ملتزم قبل المسافر في عقد النقل الجوي إلا ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، فلا يفترض وقوع الخطأ من جانبه، ولذلك يقع على كاهل المسافر عبء إثبات عدم بذل الناقل تلك العناية⁽²⁵⁷⁾، وللناقل أيضاً اشتراط الإعفاء من المسؤولية في مجال نقل الأشخاص، بشرط أن يستخدم الناقل عند التعاقد عبارات صريحة لا غموض فيها، وإلا يكون هناك إخلالاً جوهرياً لعقد النقل الجوي (A fundamental breach of contract of carriage)⁽²⁵⁸⁾، أما الاتجاه الثالث والذي تزعمه كل من ألمانيا وروسيا⁽²⁵⁹⁾ اللتان كانت لهما نظرة بعيدة فيرون أن تكون المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل في عقد النقل الجوي قائمة على أساس

(255) د. يحي أحمد البناء. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994م، ص 66.

(256) د. فاروق أحمد زاهر. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 76، 77.

(257) أصحاب هذا الرأي لا يفرقون أيضاً بين الناقل العام (Common carrier) والناقل الخاص (Private carrier) فتتعقد مسؤولية الناقل الجوي العام أو الناقل الجوي الخاص على أساس التقصير أو الإهمال في تنفيذ عقد النقل، ويقع في هذه الحالة عبء الإثبات على المضرور وهو المسافر. د. نادية محمد معوض. مرجع سابق، ص 102، أنظر أيضاً: د. جعفر محمد مقبل الشلالي. مرجع سابق، ص 231.

(258) صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي. مرجع سابق، ص 304، 305.

(259) ساند هذا الاتجاه كل من سويسرا، التشيك ويوغسلافيا.

المخاطر وتحمل النبعة، فنصبح مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية، إذ كانوا يرون أن الغرم بالغرم، فكما أنه (أي الناقل) يربح من عقد النقل الجوي فلا بد أن يتحمل مغارمه⁽²⁶⁰⁾.

على الرغم من أن كل اتجاه من الاتجاهات السابقة أبدى منبوه أسبابه وأسائده محاولاً بذلك كل طرف منهم تأسيس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م بما يتوافق واتجاهه، وتتقدم مصالحه التي تتلاءم مع قواعد الوطنية، إلا أن اتفاقية وارسو 1929م لم تركز على اتجاه معين من تلك الاتجاهات، بل حاولت التوفيق بين مصالح الدول المتعارضة الموقعة عليها وتقريب وجهات النظر المتباينة، وما كانت تسيطر عليه قوانين تلك الدول الوطنية من تباين بشأن أحكام النقل الجوي، وخاصة فيما يتعلق بقواعد وأحكام مسؤولية الناقل الجوي، لذلك فقد استبعد الرأي الألماني القائل بجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل النبعة، وذلك نتيجة للظروف التي كانت سائدة في ذلك الوقت من كثرة مخاطر الطيران، إذ لم تكن صناعة الطائرات - خاصة وسائل الأمان في الطائرة - منظورة بشكل يسمح بأن يُعتد عائق الناقل الجوي معه بمثل هذه المسؤولية والتي قد تصبح حرج عثرة في طريق قدرته على الاستمرار في مجال النقل الجوي، أضف لذلك أن النقل الجوي يعتبر حديث النشأة لذلك كان في اعتبار الاتفاقية تشجيع المستثمرين وأرباب الأموال للاستثمار في مرفق النقل الجوي، والعمل على تقديم التسهيلات المختلفة لشركات الطيران للاستثمار لهذا المرفق، وعليه فقد جرى التوفيق بين وجهتي النظر الفرنسية والإنجليزية، ومحاولة إيجاد رأياً وسطاً والتوفيق بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية⁽²⁶¹⁾، فأخذت

(260) د. فاروق أحمد زاهر. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 76، 77. وأنظر: د. أبو زيد

رضوان. مرجع سابق، ص 170، 169. و د. نادية محمد معوض. مرجع سابق، ص 103.

(261) على الرغم من أن المسؤوليتين (التقصيرية والعقدية) تتفقان في الأساس القانوني لكل منهما، وهو الإخلال بالتزام سابق أو الخطأ، وأن قوام كل منهما هو التعويض وجبر الضرر، إلا أنهما تختلفان في نواح قانونية عديدة نوجزها في الآتي: جهة المصدر المنشئ لكل منهما: فالمسؤولية العقدية تجد مصدرها في العقد لأنها تنهض عند الإخلال بالتزام عقدي سابق، أما المسؤولية التقصيرية فتجد مصدرها في القانون مباشرة لأنها جزء على الإخلال بواجب عام سابق، أيضاً تتطلب المسؤولية العقدية أهلية الرشد القانونية بينما يُكتفى في المسؤولية التقصيرية بأهلية التمييز، ويكون الإضرار واجب لقيام المسؤولية العقدية وطلب التعويض في حين لا يشترط أي إضرار في المسؤولية التقصيرية، أيضاً يقع عبء الإثبات في المسؤولية العقدية على عاتق المدعى بأنه قد أوفى بالتزامه الناشئ عن العقد وإخلال الطرف

الاتفاقية مبدأ المسؤولية العقدية من القانون الفرنسي، و ألزمت الناقل ببذل العناية الواجبة في تنفيذ عقد النقل الجوي أخذاً من الرأي الإنجليزي، وجعلت أيضاً خطأ الناقل مفترضاً بمجرد وقوع الضرر، وعليه إثبات بذله العناية الواجبة لتفادي كدفع للمسؤولية⁽²⁶²⁾. وبذا كان لاتفاقية وارسو الفضل الأول في تقريب وجهات النظر المبنية و في وضع اللبنة الأولى لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي وخاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وتحديدتها، ونشير إلى أن افتراض الاتفاقية الخطأ من جانب الناقل في إصابة المسافر لا يلزم هذا الأخير إقامة الدليل على خطأ الناقل، لكن هذا الأخير يستطيع التخلص من المسؤولية بإثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية (The necessary measures) لتجنب وقوع الضرر (The Damage) أو إثبات استحالة اتخاذها، ويعفى أيضاً الناقل من المسؤولية بقدر مساهمة المسافر المضرور في وقوع الضرر⁽²⁶³⁾.

كما نشير إلى أن اتفاقية وارسو السابقة قد وجدت قبولا منشراً من مختلف الدول ذلك لأنها تعتبر أول اتفاقية دولية حقيقية في مجال تنظيم منق النقل الجوي وتحديد مسؤولية الناقل الجوي فيه، أضف لذلك أن الأحكام التي وضعها الاتفاقية كانت متناسبة مع ظروف الدول حتى تلك التي كانت تمتلك أساطيل جوية صغيرة أو عدد ضئيل من الطائرات.

الأخر أو الدائن بينما يقع عبء إثبات خطأ المدين في المسؤولية التقصيرية على عاتق الدائن المضرور. إذا تعدد المسؤولون في المسؤولية العقدية فإن كل متعاقد مسؤول بقدر ما يمليه عليه العقد ولا يلزم بينهم التضامن في تحمل المسؤولية إلا في حالة اتفاق سابق بينهم على خلاف المسؤولية التقصيرية إذ يكون المسؤولون متضامنين بدفع التعويض فيها. وأخيراً فإنه يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها إن انتفى الغش أو الخطأ الجسيم في المسؤولية التعاقدية في حين لا يجد هذا الاتفاق مكاناً له في المسؤولية التقصيرية إذ لا يجوز الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف منها. أشرف جابر سيد. المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002م، ص 17-12. أنظر أيضاً: فاروق مصطفى السلمان. مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين والأمتعة والبضائع، دراسة مقارنة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون، جامعة عدن، عدن، 2002م، ص 46، 45).

(262) د. فاروق أحمد زاهر. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 77، 78.

(263) د. يحيى أحمد البناء. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، مرجع سابق، ص 91، 90.

المطلب الثاني: تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929م وجدت اتفاقية وارسو 1929م قبولاً واسعاً بين الدول و شركات الطيران لأنها - كما أسلفنا - ساعدت مصالح الناقل بتحديد مسؤوليته، وتشجيعه على الاستثمار، والتوسع من نطاق طرق دفع مسؤوليته والتحلل منها .

إلا أن حدود مبالغ التعويض التي وضعها الاتفاقية قد أثارت بعض الصعوبات والمشاكل عند التطبيق العملي في المحاكم، ذلك لأن المسافر الداخلي كان باستطاعته الحصول على تعويض قد يبلغ أضعاف ما قد تحصل عليه المسافر الدولي، بدأت المحاكم بعد ذلك توحى بقلته مبالغ التعويض تلك من خلال أحكامها، وبالتالي كان للقضاء رأي مخالف لما ذهب إليه الدول عند التوقيع على الاتفاقية نيجة أن المبلغ الذي تحصل عليه المسافر كتعويض وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو 1929م لا يتناسب وحجم الضرر الذي أصابه، حتى أن بعض المحاكم قررت عدم الالتزام بأحكام الاتفاقية نفسها⁽²⁶⁴⁾، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى إن هذا المبلغ ينخلف كثيراً عما تقره وسائل النقل

⁽²⁶⁴⁾ فقد كان للمحاكم في إنجلترا رأي مختلف بعد التوقيع على اتفاقية وارسو 1929م وهو بناء مسؤولية الناقل الجوي قياساً على مسؤولية الناقل البري (السكة حديد) وسعى القضاء الإنجليزي حديثاً لتطبيق قاعدة (Res ipsa loquitur) على مسؤولية الناقل الجوي وازدهرت هذه القاعدة في الأربعينات حتى قبيل تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي 1955، وقاعدة (Res ipsa loquitur) تعني أن الشيء يتحدث لذاته (The thing speaks for itself) وتعني أن الحادث ما كان ليقع لولا إهمال (Negligence) صاحب السيطرة على الشيء (وهو هنا الناقل) ويتطلب إعمال هذه القاعدة توافر شرطين:

1. رجوع الحادث الذي سبب الضرر للناقل وحده.
2. خضوع الشيء (أداة النقل) لسيطرته الكاملة،

أي أن الحادثة لم تكن لتقع بحسب المجرى العادي للأمر إذا بذل الناقل العناية الواجبة لذلك. وقد طبقت المحاكم في إنجلترا هذه القاعدة على قضايا النقل الجوي آنذاك، خاصة بعد أن أصبح باستطاعة الطائرة مغالبة عناصر الطبيعة، وصار من السهل على الناقل التنبؤ بالأحوال الجوية وتقلبات الأجواء، إذ انحصرت حوادث الطيران التي يكون سببها تقلبات الجو حتى أصبحت تشكل (9%) فقط من إجمالي حوادث الطيران، وأصبحت أغلب الحوادث الجوية تنشأ من خطأ الناقل أو إهماله، أو خطأ تابعيه أو إهمالهم. ففي قضية: *Malone v. Trans. (Canada Airlines)* (1942م) والتي تتلخص وقائعها في اصطدام طائرة تابعة للخطوط الجوية الكندية بالأرض وتحطمها أثناء عملية الهبوط، قالت محكمة استئناف "أونتاريو" أن السفر بالطائرة قد أصبح وسيلة مألوفة للنقل في مناطق كثيرة من العالم، وبالتالي أجازت المحكمة تطبيق قاعدة (Res ipsa loquitur). وهو نفس الحكم الذي توصلت إليه محكمة استئناف الولايات المتحدة عام 1951م في قضية (United States v. Kesinger elal) بأن الحادث لم يكن ليقع لولا إهمال الناقل وتابعيه، وان الطائرة وقت وقوع الحادث كانت تحت سيطرة المدعى عليه (الناقل) وحده، ولا يتخلف هذا الشرط إلا في حالات نادرة غير اعتيادية كأن يتولى المسافر بنفسه قيادة الطائرة التي هو على متنها. (د. ثروت أنيس الأسيوطي. مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط1، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960م، ص180-185). وفي قضية (Fosbroke-Hobbes v. Airwork Ltd etel) والتي تتلخص

الأخرى من تعويض للمنصرمين من عقود النقل بواسطتها، واتسام النقل الجوي بالأمان توأكباً مع التطور التكنولوجي في صناعة النقل الجوي وأداة الطيران (الطائرة) من ناحية ثالثة، ولم يكن من مجالٍ أمام المحاكم للتعير عن رأيها هذا في أحكام الاتفاقية، إلا أن لجأت إلى الاستفادة من مدخل وحيد تركته لها الاتفاقية، هذا المدخل هو عدم استطاعة الناقل النمسك بخدود المسؤولية التي فرضتها الاتفاقية عليه في حالة كان سيء النية، فجعلت المحاكم تتوسع في تفسير النصوص التي تضي على الناقل سيء النية على نحو تخفق مآربها في الحصول على أكبر قدر من الحماية لمصلحة المسافرين، والقفز فوق حدود المسؤولية التي حددتها الاتفاقية، وكثيراً ما كانت المحاكم توجي في ثنايا أحكامها برغباتها في تعديل نصوص الاتفاقية على نحو يثق وما ذكر⁽²⁶⁵⁾، وقد نمخض عن كل ذلك ميلا بروتوكول لاهي 1955م المعدل لأحكام اتفاقية وارسو 1929م الذي رفع الحد الأقصى للتعويض إلى ضعف ما كانت عليه إبان اتفاقية وارسو 1929م كما سنفصل ذلك في المباحث القادمة.

ومما ساعد المحاكم في اتجاهها هذا هو موقف الولايات المتحدة الأمر يكية التي رفضت التصديق على بروتوكول لاهي 1955م المعدل لاتفاقية وارسو 1929م، بسبب عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض الذي جاء به البروتوكول السابق، بل إن الولايات المتحدة قد ذهبت إلى أبعد من ذلك فأفصحت عن رغبتها بالانسحاب (Denounce) من الاتفاقية الأصلية (وارسو)⁽²⁶⁶⁾، الأمر الذي

وقائعها في أن الطائرة لم تكذ تغادر مطار الإقلاع إلى ارتفاع 100 قدم حتى سقطت وتهشمت، أعملت المحكمة قاعدة (Res ipsa loquitur) إذ أن مثل هذا الحادث ما كان ليحدث لولا إهمال الناقل (المرجع السابق. ص189)، وأصل قاعدة (Res ipsa loquitur) يعود إلى العام 1863م، حين سقط برميل من نافذة إحدى المخازن في إنجلترا وأصاب أحد المارة بجراح، فرفع دعوى بالتعويض لكنه لم يتمكن من إثبات خطأ صاحب الحانوت إذ دفع هذا الأخير بأن الخطأ لا يفترض، لكن المحكمة ذهبت إلى وقوع إهمال من صاحب الحانوت مستدلة بتدريج البرميل، إذ لا يمكن أن يسقط البرميل في حالة عدم وجود إهمال. أيضاً لا يتصور أن يحضر المدعي شهوداً من داخل الحانوت لإثبات ما يدعيه.

(265) د. محمد فريد العريني. القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002م. ص 179-182.

(266) وبهذا الشأن أرسلت الولايات المتحدة الأمريكية إلى حكومة جمهورية بولندا -باعتبارها جهة الإيداع- إعلاناً (A notification) بتاريخ 1965/11/15م تفصح فيه عن ارادتها بالانسحاب من اتفاقية وارسو 1929م.

شكل تهديداً كبيراً لمستقبل النقل الجوي والاتفاقيات المبرمة، لهذا الخصوص فسنصبح في مهب الريح إن فذت الولايات المتحدة ما لوحته، لأنها كانت تملك كبرى شركات النقل العالمية، وأكثر من 40% من إجمالي شركات النقل الجوي، لهذا سارع الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) بإيجاد طريقة لتفادي وقوع ما لا تحمد عقباه، واستطاع الإتحاد السابق إقناع عدد كبير من شركات الطيران الدولية لتوقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الفيدرالية في الرابع من مايو 1966م⁽²⁶⁷⁾.

وقد رفع بروتوكول مونتريال السابق حدود التعويض عن المسؤولية إلى أضعاف ما كانت عليه في اتفاقية وارسو فجعلها محدودة بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي لجأه كل مسافر مضرراً، أو 58 ألف دولار أمريكي إن دفعت مصاريف الدعوى وأتعاب المقاضاة في الدولة التي رفعت فيها الدعوى وسوف تفصل ذلك عند الحديث عن حدود التعويض في المباحث القادمة، كما حص

(267) يسمى هذا الاتفاق: اتفاق مونتريال المؤقت (The Montreal Interim Agreement of 1966)، وقد حقق للولايات المتحدة ما كانت ترمي إليه من رفع الحد الأقصى للتعويض ليصل إلى ما أسمته الحد العادل للتعويض عن إصابة المسافر أو وفاته، وعلى الرغم من عدم دخول الدول بصفتها دول ذات سيادة في هذا الاتفاق، بما فيها الولايات المتحدة - وإن كانت صياغة هذا الاتفاق قد تمت بمعرفة ممثلين عن الحكومة الأمريكية - وعلى الرغم من ذلك إلا أنه أصبح سارياً بين شركات الطيران الحكومية التابعة لهذه الدول ليحقق بذلك رغبات الولايات المتحدة وبغيتها الأولى منه في حماية رعاياها المسافرين جواً. ويطلق بعض الفقه الأمريكي على هذا الاتفاق "الاتفاق الخاص" إذ أنه - من وجهة نظرهم - لا يعتبر اتفاقاً جديداً، بل يعتبر عين التطبيق لنص اتفاقية وارسو 1929م الذي قرر بأنه يمكن للناقلين والمسافرين بموجب اتفاق خاص رفع الحد الأقصى للتعويض على ما قررتها الاتفاقية:

(Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability). **Warsaw Convention 1929, article 22/1.**

وإرضاء لحكومات الشركات الموقعة في هذا الاتفاق فقد وافقت الولايات المتحدة على إرساء المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي رغم معارضتها لهذا الأساس ومهاجمتها له في الاتفاقيات السابقة، أيضاً يعد هذا الاتفاق من أسرع الاتفاقيات التي دخلت حيز التنفيذ بعد التوقيع عليها إذ أصبح سارياً بين شركات الطيران في تاريخ 1966/5/13م، أي بعد (9) أيام فقط من التوقيع عليه والسبب في ذلك أن الولايات المتحدة عندما بعثت خطابها لحكومة جمهورية بولندا مفضحة فيه عن رغبتها بالانسحاب من اتفاقية وارسو 1929م بتاريخ 1965/11/15م كان سيصبح من حقها التنصل (Denounce) عن الاتفاقية بتاريخ 1966/5/15م أي بعد ستة أشهر من تاريخ الإخطار وفقاً لنص اتفاقية وارسو:

(1. Any one of the High Contracting Parties may denounce this Convention by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which will at once inform the Government of each of the High Contracting Parties.

2. Denunciation shall take effect six months after the notification of denunciation, and shall operate only as regards the Party who shall have proceeded to denunciation.)

(Warsaw convention 1929 A.D, Article 40.)

فلم يكن أمام شركات الطيران إلا التوقيع على اتفاق مونتريال 1966م قبل تاريخ 1966/5/15م وهو ما حدث بالفعل.

بروتوكول مونتريال 1966م وسائل دفع الناقل للمسؤولية عن كاهله خطأ المضرب فقط⁽²⁶⁸⁾، وبذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لهذا البروتوكول مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل تبعاته، لكن البروتوكول السابق لم يمكن جميع المسافرين من الانتفاع بأحكامه، بل حصرت إمكانية الاستفادة منها على الطيران الذي يمثل فيه الولايات المتحدة الأمر بركية نقطة إقلاع أو توقف أو هبوط⁽²⁶⁹⁾.

وما كان من شأن تطبيق هذا البروتوكول هدم مبدأ المساواة بين المسافرين أمام المرافق العامة، وخلق تعارضاً بين أحكام حدود مسؤولية الناقل الجوي، والمساس بسيادة الدول المتعاقدة⁽²⁷⁰⁾ فقد نادى الفقهاء والهيئات المهتمة بشؤون الملاحة الجوية إلى عقد مؤتمر تخذ من هذا التعارض، ويدرس توازناً بين شركات الطيران وحدود مسؤولياتها تجاه مسافريها، ومحاولت وضع جميع المسافرين على قدم المساواة، فعقد مؤتمر جواتيمالا في مدينة "جواتيمالا" نبع عنه بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971م، القاضي بجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل النبعة بالنسبة للأضرار التي تقع على المسافرين وأمنعهم غير تلك الناجمة عن التأخير إذ أبتى عليها البروتوكول في عداد المسؤولية العقدية القائمة على أساس الخطأ المفترض⁽²⁷¹⁾.

ومما سبق نجد أنه على الرغم من التعديلات المتواصلة والمختلفة لاتفاقية وارسو 1929م إلا أن اتفاقية واحدة لم تغط جميع جوانب مسؤولية الناقل الجوي أو تجمع أحكام المسؤولية كاملة، إذ

(268) د. محمود أحمد الكندري. مرجع سابق، ص 134.

(269) وفي هذا إشارة واضحة إلى أن الغرض من هذا البروتوكول كان توفير حماية أكبر للمسافرين الأمريكيين.
(270) فقد كان من شأن تطبيق أحكام هذا البروتوكول اختلاف التعويض الذي يحصل عليه بعض المسافرين عن البعض الآخر نسبة لاتجاه كل منهم؛ فالمسافر الذي تشتمل رحلته على نقطة مغادرة أو توقف أو مقصد نهائي واقعة في إقليم الولايات المتحدة يحصل على التعويض المنصوص عليه ببروتوكول مونتريال دون غيره الذي تبقى حدود تعويضه خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو المعدلة باتفاقية لاهاي نظراً لأن رحلته لا تشتمل على أي من النقاط المذكورة.
(271) لم يستفد المسافرون من التعديلات التي جاء بها هذا البروتوكول لأنه لم يدخل حيز التنفيذ لعدم إكمال النصاب القانوني من الدول الموقعة عليه ليصبح سارياً بينها.

أن كل اتفاقية كانت تهمر ببعض مواضع مسؤولية الناقل الجوي دون الطرق لبعضها الآخر كبروتوكول لاهاي 1955م الذي رفع الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الذي يصيب المسافرين، بينما أبقى على حالات المسؤولية الأخرى كما وردت في أحكام اتفاقية وارسو 1929م، أو بروتوكول مونتريال 1966م الخاص الذي أهنر فقط برفع حدود المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين من رعايا الولايات المتحدة، أما بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م والذي كان يعتبر بمثابة الأمل الوحيد لمعالجة ما سببه بروتوكول مونتريال 1966م من المثالب فلم يدخل حيز التنفيذ من الأصل.

المطلب الثالث: أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م

إذا كان الفصل الأول في محاولة جمع وتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي يرجع لاتفاقية وارسو 1929م، فإن اتفاقية مونتريال 1999م لا تنقص عنها أهمية إذ أن الفصل يعود لها في محاولة إنقاذ مبدأ توحيد قواعد النقل الجوي الدولي بعد أن اعترت اتفاقية وارسو وتعديلاتها الصعوبات في توحيد هذه القواعد، وخاصة بعد دخول بروتوكولات مونتريال الإضافية الثلاثة لعام 1975م حيز التنفيذ⁽²⁷²⁾ وما جاءت به هذه البروتوكولات من أحكام جديدة بشأن أحكام مسؤولية الناقل الجوي والتي سينمى النقص لها في الفصل القادم، فالاختلاف فيما بين هذه البروتوكولات واتفاقية وارسو وتعديلاتها كان واضحاً خاصة فيما تخص أساس مسؤولية الناقل الجوي وحدود التعويض المقررة فيها، فكان لا بد على المجتمع الدولي من محاولة وضع اتفاقية واحدة شاملة لأحكام النقل الجوي، فتم التوقيع على اتفاقية مونتريال في 28 مايو 1999م.

جاءت اتفاقية مونتريال الموقعة في مايو 1999م، مستنصحة في أحكامها ما وصلت إليه جمع الاتفاقيات السابقة لها من تطورات في أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ومستنصحة أيضاً بتطوير مرفق النقل الجوي وتطور صناعة الطيران معه، حتى أصبح مرفق النقل الجوي يمثل عصب الحياة فعلاً⁽²⁷³⁾، ومن ثم وضعت اتفاقية مونتريال 1999م كل ما ذكر في الاعتبار فأرست نظام المسؤولية المطلقة (Absolute Liability) التي يعد الناقل بموجبها مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافرين بغض النظر عن عدم خطأ الناقل أو تابعيه⁽²⁷⁴⁾.

(272) تسمى هذه البروتوكولات ببروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة لسنة 1975م، وقد دخل البروتوكول الأول والثاني منها حيز التنفيذ في 15 فبراير 1996م، أما البروتوكول الرابع فقد دخل حيز التنفيذ في 14 يونيو 1998م، أما البروتوكول الثالث فلم يدخل حيز التنفيذ حتى الآن.

(273) إذ تقول دراسة إحصائية أجريت أنه في كل عام تسافر 15 مليون طائرة مسافرين تجارية حاملة معها 1.2 مليار مسافر... مما يعني إقلاع طائرة تجارية من مكان ما في العالم كل ثانيتين. مجلة آفاق العلم (prospects of science) العدد 11، أكتوبر- نوفمبر 2006م، ص 8.

(274) لم تكن اتفاقية مونتريال 1999م هي أول اتفاقية تتحدد مسؤولية الناقل الجوي الدولي فيها على أساس الخطر وتحمل التبعة، فقد جاء بروتوكول مونتريال 1966م، وبروتوكول جواتيمالا 1971م بذات الأساس لمسؤولية الناقل الجوي.

وعلى الرغم من إمكانية القول أن اتفاقية مونتريال 1999 قد حوت أحكام اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها المختلفة إلا أنها قد جاءت مخالفة كافة الاتفاقيات السابقة في بعض الأحكام؛ ففي الوقت الذي تشترط اتفاقية وارسو 1929 م على المضرر للحصول على تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر فيها إقامة الدليل على غش الناقل أو خطئه الجسيم المساوي للغش⁽²⁷⁵⁾، وتؤسس المسؤولية في هذه الحالة على أساس الخطأ واجب الإثبات، وفي الوقت الذي يشترط بروتوكول لاهاي 1955 م في مثل هذه الحالة إثبات المضرر لفعل من جانب الناقل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرنة باحتمال ترتب ضرر على ذلك⁽²⁷⁶⁾، وفي الوقت الذي لا تجيز بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 م في مثل هذه الحالة تجاوز الحد الأقصى للتعويض (Unbreakable) بأي حال⁽²⁷⁷⁾، نجد اتفاقية مونتريال 1999 م في هذه الحالة تجيز تجاوز الحد الأقصى للتعويض لكنها تجعل مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل.

أيضاً من أهم المشكلات التي اهتمت اتفاقية مونتريال 1999 م بوضع حلول مناسبة لها، هي مسألة توحيد الحلول المبنية في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض، والقواعد الخاصة لحساب هذا الحد فقد نشأ تضارب بين الاتفاقيات السابقة في حساب قيمة التعويض ذلك لأن الظروف الحادثة في مجال

⁽²⁷⁵⁾ حيث تنص المادة (1/ 25) من اتفاقية وارسو 1929 م على:

(The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct).

⁽²⁷⁶⁾ حيث تنص المادة (XIII) من اتفاقية لاهاي 1955 م المعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو 1929 م على:

(The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment).

⁽²⁷⁷⁾ حيث تنص المادة (9) (IX) من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 م المعدل للمادة 24 من اتفاقية وارسو 1929 م على:

(Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability).

الحد الأقصى للتعويض جعل التعويض تحسب بمبالغ تختلف عن بعضها البعض تحسب ما تنص عليه الاتفاقية التي تحكم العقد فقد نصت بعض الاتفاقيات على حساب قيمة التعويض بموجب الفرنك الفرنسي، ونصت أخرى على حساب قيمته بموجب الدولار الأمريكي، وثالثة بموجب وحدات حقوق السحب الخاصة (Special Drawing Right) وما واجهته التطبيقات العملية من صعوبة عند تحويل هذه المبالغ إلى ما يساويها بالعملة الوطنية بالاستناد إلى واقع صرف الذهب الذي لم يستقر هو الآخر على سعر محدد، أيضاً افتراض عضوية الدول التي وقعت على بروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة 1975م في صندوق النقد الدولي سبب صعوبة في حساب قيمة التعويض على أساس وحدات السحب الخاصة وفق ما تحدده صندوق النقد الدولي (IMF) (Monetary Fund International) من أحكام، مما جعل هذه الدول تحسب التعويض على أساس وحدات السحب التي نصت عليها اتفاقية وارسو وتعديلاتها وهي (الفرنك بوانكاريه) (PF) (Poincaré Franc) (أي الفرنك الفرنسي) وهو الأمر الذي أنشأ التعارض بين الاتفاقيات نفسها فيما يتعلق بمدى التعويض عن الضرر (Extent of the compensation for damage) نظراً لاختلاف أسعار هذه الوحدات عن بعضها وحدود التعويض المقررة⁽²⁷⁸⁾، وقد تلافت اتفاقية مونتريال 1999م هذه العيوب ووضعت أحكاماً خاصة بالدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، كما وضعت أحكاماً أخرى خاصة بالدول التي ليست أعضاء في الصندوق وستفصل ذلك عند الحديث عن حدود التعويض في الفصل الرابع من هذه الدراسة إلا أن ما يهمنا ذكره في هذا المقام أن اتفاقية مونتريال 1999م قد اتخذت نظامين كأساس لمسؤولية الناقل الجوي في وقت واحد، فنكون مسؤوليته الناقل مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل النبعة عن الأضرار

(278) د. هشام فضلي. مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999م، وقانون التجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م، ص43، 44.

التي لا تتجاوز الحد الأقصى للتعويض وهو (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، ومسؤولية شخصية قائمة على أساس خطأ الناقل المفترض عن الأضرار التي تتجاوز الحد الأقصى للتعويض المشار إليه (Exceeding the maximum compensation).

ونلاحظ مما سبق أن اتفاقية مونتريال 1999م قد ارتفعت بأساس مسؤولية الناقل الجوي لمصلحة المسافرين بشكل مختلف عما كانت عليه في أحكام اتفاقية وارسو 1929م؛ فحينما كان أساس مسؤولية الناقل الجوي يؤسس في اتفاقية وارسو 1929 على الخطأ المفترض عن الأضرار التي لا تتجاوز حدود مبلغ التعويض لجده في اتفاقية مونتريال 1999م يؤسس على أساس مطلق قوامه الخطر وتحمل النبعة، وفي الوقت الذي تبني اتفاقية وارسو 1929م مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات في حالة تجاوز مبالغ التعويض الحدود التي قررها الاتفاقية، نجد اتفاقية مونتريال 1999م قد ارتفعت بأساس المسؤولية لمصلحة المسافرين في هذه الحالة لتصبح مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض.

كما نستطيع القول أن اتفاقية مونتريال 1999م بنأسيها المسؤولية المطلقة قد أُرست توافقاً فيما بين موضوعات القانون الجوي وتكاملاً مع بعضها البعض، كما أنها بنأسيها لتلك المسؤولية قد شكلت حلقة وصل بين عامة موضوعات القانون الجوي والقوانين الوطنية؛ ففي الوقت الذي تكون أحكام القانون الجوي فيه واجبة التطبيق على كل الأشياء المنصحة في الجو وكل ما من شأنه أن يشكل بالنسبة للغير خطراً خاصاً ومنصلاً باستعمالها نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد وضعت تحديداً أوضح لمعنى الطائرة وذلك بنأسيها مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطر وهو الأساس الذي ارتكزت عليه القوانين الوطنية في تعريفها لمعنى الطائرة.

المبحث الثاني: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافر

أوضحنا في الفصل السابق أن أهم التزام يقع على عاتق الناقل الجوي هو توصيل المسافر إلى نقطة مقصده النهائي سالماً معافى، وإخلال الناقل لهذا الالتزام يجعله عرضة لتحمل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كما بينها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع النقل الجوي ومسؤولية الناقل، وتعد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال 1999م إن هو أخل بالالتزام نحو المسافر و أمنه، لكن هذه المسؤولية ليست مطلقة دون قيد إنما قيدتها الاتفاقية بشروط ثلاثة نصت عليها الاتفاقية:

(The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking)

(279)

من النص السابق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد جعلت الناقل مسؤولاً عن الضرر (Damage) الذي تلحق للمسافر في حالة أدى هذا الضرر إلى وفاة المسافر (Death) أو إصابته بدينياً (Bodily injury)، لكنها قد اشترطت لتحمل الناقل المسؤولية عن هذا الضرر أن تكون الحادثة (The accident) التي سببت الوفاة أو الإصابة البدنية قد وقعت على متن الطائرة (On board the aircraft) أو أثناء أي من عمليات الصعود إليها (Embarking) أو الهبوط منها (Disembarking) ونستطيع من خلال النص أعلاه استخلاص شروط⁽²⁸⁰⁾ ثلاثة لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافر، نصلها من خلال المطالب التالية:

(279) المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(280) ونحن إذ نتحدث عن هذه الشروط فإننا نقصد الشروط الخاصة لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي مفترضين توافر الشروط العامة والتي تتمثل في كون عقد النقل عقداً جويّاً تجارياً دولياً.

المطلب الأول: وقوع ضرر أدى إلى وفاة المسافر أو عرضه لإصابة جسدية أولاً: المقصود بالضرر:

أول شرط من الشروط الخاصة لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر كما بينها اتفاقية مونتريال 1999م هو وقوع ضرر يصيب المسافر وتكون نتيجته وفاة المسافر أو إصابته الجسدية:

(The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger)⁽²⁸¹⁾.

نلاحظ من النص السابق أن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد في اتفاقية مونتريال 1999م لحدوث وقوع الضرر، لكن الاتفاقية السابقة لم تأتِ بتعريف محدد لمعنى الضرر بل اكتفت بذلك صوره وهي الوفاة أو الأذى البدني، وعليه فإنه يرجع في تفسير المقصود بالضرر إلى القواعد العامة في القانون الواجب التطبيق على النزاع.

والضرر في اللغة: النقصان يدخل في الشيء⁽²⁸²⁾، والضرر: خلاف النفع⁽²⁸³⁾، لا يضر الرجل أخاه فينتقصه شيء من حقه⁽²⁸⁴⁾، أما تعريف الضرر في القانون - وهو ما نود الإشارة إليه هنا - فليس ثابتاً إذ أن القوانين الوطنية تختلف فيما بينها في تفسير معنى الضرر فتوسع بعض هذه القوانين ليدخل في عداد الضرر فيها الأضرار النفسية، مثل القانون السوداني الذي يعرف الضرر على أنه: (أي أذى يقع بالمخالفة للقانون يصيب الشخص في جسمه أو صحته العقلية أو النفسية أو في عرضه أو ماله أو سمعته)⁽²⁸⁵⁾، ويتوسع البعض الآخر ليدخل الضرر المتوقع (expected damage) وغير المتوقع

(281) المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(282) كتاب العين. لأبي عبد الرحمن الخليل بن أحمد الفراهيدي. الجزء السابع، ص 7.

(283) الصحاح في اللغة للجوهري. الجزء الأول، باب ضررم، ص 408.

(284) تاج العروس. لمرتضى الزبيدي. الجزء الأول، باب ضرر، ص 3090.

(285) المادة (3) من القانون الجنائي السوداني لسنة 1991م.

عند التعويض مثل القوانين الأجلوسكسونية، بينما لا تعوض بعض القوانين إلا عن الضرر المتوقع فقط كـ بعض القوانين العربية وهذا الاختلاف قد يؤدي إلى تنازع في القوانين⁽²⁸⁶⁾.

ثانياً: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين:

إن حوادث النقل عامة وحوادث الطيران خاصة قد تسبب إلى جانب الأضرار البدنية (Bodily Injury) المتمثلة في وفاة المسافر أو جرح جسمه، أضراراً نفسية (Mental Injury) قد تتمثل في الهياصات العصبية (Nervous breakdown) أو الصدمات النفسية (Psychological trauma) أو غيرها من تلك التي لا تكون ظاهرة على جسم المسافر، فهل تشبع مسؤولية الناقل لشمل التعويض عن الأضرار النفسية؟ أم أن مسؤوليته قاصرة على تغطية الإصابات البدنية فقط دون تلك النفسية؟

لم تلزم اتفاقية مونتريال 1999م الناقل بالتعويض (Compensation) عن الأضرار النفسية (Mental injury) بل أن الاتفاقية قصرت التعويض عن الأضرار البدنية فقط المتمثلة في وفاة المسافر أو إصابة بدنه بجروح (Bodily injury)⁽²⁸⁷⁾، بيد أن القضاء قد تصدى لهذه المسألة وتناوّلها في قضايا عديدة أجهت في بداية الأمر إلى عدم التعويض عن الأضرار النفسية واقتصر التعويض على الأضرار البدنية منها، ففي قضية (Husserl)⁽²⁸⁸⁾ التي جاء في حكم القاضي (Tyler) أنه من خلال قراءته لنص المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929م فإن هناك صعوبة في إلزام الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية وحدها إذ أن عبارة "أذى بدني" تنصرف إلى الأذى الجسماني فقط⁽²⁸⁹⁾، وهو نفس الاتجاه الذي ذهب إليه المحكمة في قضية (Burnett V. Trans World

(286) د. محمود أحمد الكندري. مرجع سابق، ص 104.

(287) المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(288) د. رفعت أباديير. مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 عن الأضرار التي تلحق المسافرين من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، دون ناشر، القاهرة، 1983م. ص 6.

(289) وهو نفس النص الذي جاءت به اتفاقية مونتريال في المادة (1/17).

Airlines Inc)⁽²⁹⁰⁾ برفض التعويض عن الأضرار النفسية التي أصابت المسافر (Burnett) جراء عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها إلى "صحراء الأردن" بدلاً عن "نيويورك" واحتجازها هناك لمدة خمسة أيام، فقد استند القاضي في هذه القضية إلى أن القانون الفرنسي والأمريكي كليهما يميزان تمييزاً دقيقاً بين الأذى البدني (Bodily Injury) والأذى النفسي (Mental Injury)، وما دامت الاتفاقية قد اقتضت بالتعويض عن الأذى البدني فلا وجه هنا للتوسع بالتفسير لأن الأضرار النفسية وحدها غير كافية لقيام مسؤولية الناقل الجوي، كما جاء في قضية:

(Antal Beck V. KIM Royal Dutch Airlines and Ritz Travel)⁽²⁹¹⁾ أنه لا

يعد من قبيل الأذى البدني الذي يوجب مسؤولية الناقل الجوي الاضطراب النفسي الذي أصاب المسافرين نتيجة هبوط الطائرة اضطرارياً لخلل أصابها أثناء رحلتها من "أمستردام" إلى "بودابست"، وهو نفس الحكم الذي انتهت إليه المحكمة في قضية: (Rosman V. trans world Airlines) وقد جاء في الحكم أنه:

An air carrier can't be held liable under Article (17) when an accident has not caused a passenger to suffer death or physical injury and no view as to whether passenger can recover for mental injuries are accompanied by physical injury.

فإذا تسبب الحادث في ضرر نفسي فقط ولم ينسب في وفاة المسافر أو إصابته بأذى بدني فلا مسؤولية على الناقل.

أيضاً حكمت المحكمة بعدم التعويض عن الأضرار النفسية التي تلحق بالمضرب في الفترة ما بين وقوع الحادث والوفاة إذا أن الموت السريع لم يفسح المجال للضرر النفسي، جاء ذلك في دعوى: (In

(290) د. رفعت أبادير. مرجع سابق، ص 6-8. وأنظر أيضاً: د. رفعت فخري، د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 119م.

(291) أوردها د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 106.

(Re Aircash Disaster)⁽²⁹²⁾ حيث تحطمت الطائرة قرب بلدة "Rose lawn" بالقرب من ولاية "أنديان" بالولايات المتحدة الأمريكية، فطالب المدعون بالتعويض عن الأضرار البدنية الممنثلة بالوفاة والأضرار النفسية الممنثلة بالخوف والذعر الذي أصاب المنوفين قبيل لحظة الوفاة. لم تطل المحاكم على هذا النهج طويلاً فقد اتجهت إلى تفسير نص المادة (17) التفسير الواسع بحيث يستطيع المسافر معه الحصول على التعويض عن الأضرار النفسية المصاحبة للأضرار البدنية. ففي قضية:

(Alvarez v. American Airlines) انتهت المحكمة إلى ضرورة وجود رابط بين الضرر النفسي والضرر البدني حتى يتم التعويض عن الضرر النفسي:

There must be a causal link between the alleged physical injury and the alleged emotional injury .

وهو نفس النهج الذي سارت عليه المحاكم الإنجليزية، ففي قضية:

(Marris v. KIM Royal Dutch Airlines) والتي تلخص وقائعها في أن أحد المسافرين كان يجلس خلف الطفلة (Marris) في رحلة من "كوالالمبور" إلى "أمستردام" فنحش لها جنسياً، ادعت والدة الطفلة بإصابة ابنتها بأضرار نفسية تتمثل باكئاب إكلينيكي، جاء في حكم مجلس اللوردات (The House of Lord) أن وجود ضرر نفسي مستقل عن الضرر البدني لا يرقى إلى التعويض ومن ثم لا تعويض عن الضرر النفسي في حالة عدم وجود ضرر بدني مرتبط به :

No Recovery is available for mental injury absent physical symptoms .

⁽²⁹²⁾ المرجع السابق، ص114. ونلاحظ من هذه القضية أن المحكمة قد اعترفت ضمناً بإمكانية التعويض عن الأضرار النفسية، ونستنتج ذلك مما ذهبت إليه المحكمة بعدم الحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية نسبة لعدم وجودها، بمعنى أن المحكمة كانت ستحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابت المسافرين المتوفين لو كان هناك فارق زمني كاف لحدوثها بين لحظة وقوع الحادث ولحظة الوفاة.

وفي قضية: (King v. Bristow Helicopters Ltd) والتي تلخص وقائعها في أن المدعي كان أحد مسافرين الطائرة "هيلوكبتر" فنعطلت وسقطت في الماء قرب ميناء سخن الشمال مما أصاب المدعي بأضرار بدنية وأخرى نفسية تمثلت في الخوف من الطيران والقلق والكوابيس والأرق، جاء في حكم اللوردات أن: إن صاحبة الأضرار البدنية أضرار نفسية فقد يستطيع المسافر المطالبة بالتعويض عن جميع الأضرار سواء كانت بدنية أو نفسية، وبالتالي أجابت المحكمة المدعي إلى طلبه بالتعويض عن الأضرار النفسية المصاحبة للأضرار البدنية الناجمة عن الحادث:

A casual link can be established by showing that the mental injury causing the physical symptoms itself caused by the accident

(293)

ثالثاً: موقف القضاء العربي من التعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين:

القضاء العربي أيضاً كان له رأي في هذه المسألة إذ يعترف القضاء المصري بإمكانية التعويض عن الأضرار غير البدنية التي تصيب المسافرين، جاء ذلك في الطعن رقم (888) لسنة 60 ق جلسة 1994/6/19م، إذ ذهب القاضي إلى إمكانية تعويض المسافرين في عقد النقل الجوي عن الضرر المادي والضرر الأدبي (Mental distress) الذي أصابه⁽²⁹⁴⁾.

يرى بعض الكتاب⁽²⁹⁵⁾ أيضاً أن الناقل يسأل عما يلحق المسافرين أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي من أضرار بدنية أو غير بدنية فإذا كانت الأضرار البدنية تشمل على الوفاة والجرح فإن الأضرار غير البدنية تشمل ما عدا ذلك من ضرر معنوي كالإحساس بالألم والمعاناة النفسية بسبب ما أصابه، فالأذى المعنوي لا يقل عن الأذى البدني في خطورته، بل إن بعض الأضرار النفسية تدخل في معنى

(293) د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 120، 121.

(294) إبراهيم سيد أحمد. العقود والشركات التجارية فقهاً وقضاءً، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999م، ص 53.

(295) شريف أحمد الطباخ. التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005م، ص 99.

الأضرار البدنية، كالانهيار العصبي (Nervous breakdown) أو الخلل العقلي (Mental defect) ⁽²⁹⁶⁾.

ويرى البعض ⁽²⁹⁷⁾ أن من مصلحة الناقل تعويض المسافر عن الأضرار النفسية وفق حدود الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع النقل الجوي؛ فإذا كانت الاتفاقيات قد اتجهت إلى وضع حدوداً للتعويض لحماية الناقل وتشجيعاً لصناعة النقل الجوي، فإن عدم مسائلة الناقل عن الأضرار النفسية التي أصيب بها المسافر يفتح الباب أمام هذا الأخير لمسائلة الناقل عن تلك الأضرار وفقاً لقواعد القوانين الوطنية، وبالتالي لا يستطيع الناقل الانتفاع بحدود المسؤولية المقررة في الاتفاقيات، بل إن الأمر قد ينطور فيطالب المسافر الناقل بتعويضين، الأول عن الأضرار البدنية وفق أحكام الاتفاقيات الدولية، والآخر عن الأضرار النفسية وفق القوانين الوطنية وهذا الأمر يتخلل بالعرض الذي وضعت الاتفاقيات من أجله بتحديد مسؤولية الناقل الجوي قبل كل مسافر.

لكننا نلاحظ على الرأي السابق عدم إمكانية الأخذ به عند تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م، ذلك لأن الاتفاقية السابقة قد نصت صراحة على عدم جواز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها، سواء بمقتضى الاتفاقية نفسها، أو بناء على عقد، أو بسبب عمل غير مشروع، أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشرط وحدود المسؤولية المقررة فيها:

(In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention) ⁽²⁹⁸⁾.

⁽²⁹⁶⁾ د. أكثم أمين الخولي. دروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبه، القاهرة، 1971م، ص 416.

⁽²⁹⁷⁾ د. رفعت أبادير. مرجع سابق، ص 26.

⁽²⁹⁸⁾ المادة (29) من اتفاقية مونتريال 1999م.

ومما سبق نخلص إلى أنه وعلى الرغم من إتباع اتفاقية مونتريال 1999م سابقاتها بعدم التعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين واقتصارها فقط على تعويض الأضرار البدنية منها، إلا أنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابته وسندنا في ذلك أن القضاء يعترف بالتعويض عن الأضرار النفسية بشرط أن تكون مصاحبة لأضرار بدنية أصابت المسافرين، و يستطع المدعي إثبات وجود الضرر النفسي وارتباطه بالضرر البدني، والأمر هنا يعد نسبياً تخضع لتقدير القاضي المختص بنظر النزاع، بل إن المضمرة - وحق - قد يصاب بأضرار نفسية أكبر من الأضرار البدنية ونورد مثلاً لذلك قضية: (Nazir Tarar v. Pakistan International Air Lines)⁽²⁹⁹⁾ والتي نلخص وقائعها في أن ورثة المنوفى (Tarar) تعاقدوا مع الشركة الجوية الباكستانية الدولية لنقل جثمان السيد (Tarar) إلى مسقط رأسه في "باكستان" لينم دفنه هناك، فقام الناقل بنأخير نقل الجثمان أربع وعشرين ساعة، وتم نقل الجثمان على طائرة (بضائع) تعطلت هذه الطائرة في مطار "أمستردام"، فلم يكثر الناقل لإخراج الجثة ونقلها على رحلة أخرى أو شركة أخرى مع إمكانه ذلك، وقد أجابت المحكمة المنضمرين بالتعويض عما أصابهم من أضرار نفسية، تمثلت في تأخير مناسم الجنازة، وعدم احترام حرمة المنوفى باعتبار نقل الجثمان يمثل شحنة غير عادية (Extraordinary Shipment)، ولذلك فقد حكمت المحكمة بمسؤولية الناقل، بل وبشدائد مسؤوليته ومنح المضمرة تعويضاً يزيد عن الحدود القصوى المقررة في الاتفاقية. أيضاً أثبت الطب الحديث أن مزاج الجسم ينبع أخلاق النفس، وأن الوهم والأحداث النفسية من العلة التي تؤثر في البدن كالتهاب المفاصل وما تميزمي. الذي تؤثر فيه أصول نفسية وبعض أنواع سوء الهضم التي تنشأ عن أسباب نفسية⁽³⁰⁰⁾، كما أن الضرر النفسي الذي ينجم عنه ضرر معنوي تعتبره المحاكم من قبيل

(299) أوردها د. جلال وفاء محمدين. تشديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، بدون تاريخ، ص70، 71.

(300) الموسوعة العربية العالمية، موسوعة العلوم عند العرب والمسلمين (الطب النفسي)، الرياض، بدون تاريخ.

الحادث إذ جاء في قضية: (Salerno V. Pan American World Airway)⁽³⁰¹⁾ أن المدعية (ساليرنو) تستحق تعويض عن إصابها بالإجهاض الناتج عن إصابها بخالة انهيار لتلقي طاقم الطائرة إخطاراً بوجود قبلة على متهما مما أدى إلى ذعر المسافرين ومن بينهم المدعية. كما انتهت المحاكم الفيدرالية إلى اعتبار الاخطاف والعمليات الإرهابية التي ينضم منها المسافرين من قبيل الحادث وينحصر تبعها الناقل الجوي وحده لقدرة على اتقائها، وربما السيطرة عليها ففي قضية (Herman V. TWA) المتعلقة باختطاف إحدى طائرات هذه الشركة، وكانت المدعية على متهما، قضت محكمة نيويورك بالتعويض عن الضرر النفسي الذي وقع على المدعية والممثل في الخوف الشديد، والإصابة بالأرق ومن ثم نقص في الوزن نبع عنه مضاعفة في الحساسية التي كانت لديها⁽³⁰²⁾. ويدعم هذا الاتجاه - أيضاً قول البعض⁽³⁰³⁾ أنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض عن أي ضرر يلحق به في حقوقه غير المالية، وتعني الأضرار غير المالية هنا الأضرار الأدبية التي تصيب العاطفة أو الشعور والتي لا ينبج عنها أي إنفاق للمال على العلاج، أو نقص في القدرة على الكسب المادي، كما أن المحاكم الألمانية تعترف بالتعويض عن الأضرار النفسية في حالة خطأ الناقل الجسيم أو الغش من جانبها⁽³⁰⁴⁾.

(301) أوردها د. يحيى أحمد البناء. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، مرجع سابق، ص 124.
(302) د. مراد منير فهميم. خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1968م، ص 49.
(303) عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان. التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 1983م-1403هـ، ص 395.
(304) الخطأ الجسيم: كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر. أما الغش فهو: كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر. د. أكرم يا ملكي. مرجع سابق، ص 140، 141، 150. وقد تبلور جلياً معنى الضرر الجسيم في قضية رفعت ضد الخطوط الجوية الليبية عام 1973م، والتي تتلخص وقائعها في أن المدعين (وهم ورثة المسافرين المتعاقدين) طالبوا الشركة الناقلة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المسافرين وسبب وفاتهم، بعد أن أسقطت الطائرة بنيران السلاح الإسرائيلي، فقد أقلعت الطائرة من مطار "بنغازي" في 1973/2/21م متجهة إلى "القاهرة" إلا أنها لم تصل نقطة مقصد المسافرين النهائية بسبب أنها انحرقت عن الممر الملاحي الجوي المرسوم لها نتيجة لتشويش خارج عن الأجهزة الملاحية في الطائرة، ثم دخلت الطائرة مجالاً جويّاً تحتله إسرائيل فلحقتها طائرات اعتراضية إسرائيلية ووجه قائد شعبة الطائرات الإسرائيلية إشارات للطائرة الليبية فهبطت في قاعدة السلاح الجوي الإسرائيلي، لكن قائد الطائرة عاد للإقلاع مرة أخرى بعد أن لاحظ اختفاء الطائرات الملاحقة له الأمر الذي تسبب في إسقاط الطائرة بواسطة نيران السلاح الجوي الإسرائيلي، دفع الناقل ببذله العناية اللازمة، وما حدث لهو خارج عن إرادته أو خطئه الجسيم، انتهت محكمة أول درجة إلى مسؤولية الناقل عن الحادث مما يوجب التعويض وفقاً للحدود المقررة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955م، استأنف الناقل الحكم فذهبت محكمة الاستئناف إلى رفض ما تقدم به الناقل وأيدت وجوب التعويض إلا أنها خرجت عن حكم محكمة أول درجة، وقررت عدم الالتزام بحدود التعويض المقررة في الاتفاقية سالفة الذكر لأن ثمة خطأ جسيم آخر قد وقع من الناقل بطيرانه فوق أراضي خاضعة لسيطرة العدو، فلا يمكن الدفع بعدم علم الناقل وتوقعه لما سيحدث وعواقبه. عبد السلام علي المزوغي. مجلة الدراسات القانونية، تعليق على حكمين لمحكمة بنغازي الابتدائية، جامعة قارونس، 1977م، ص 371-373.

المطلب الثاني: الحوادث المسبب للضرر

لا يكفي لنحمل الناقل الجوي المسؤولية عن الضرر الذي أصاب المسافر وقوع الضرر فقط، بل يشترط أن يكون هذا الضرر قد نجم عن وقوع حادث (Accident)، وعلى الرغم من اشتراط الاتفاقية هذا الشرط، إلا أنها لم تؤرد تعريفاً محدداً لمعنى مصطلح "حادث" بل تركت ذلك للفقهاء والقضاء الذي بدوره لا هذا الأخير لم ينوان عن تفسير معنى "الحوادث" التفسير الواسع⁽³⁰⁵⁾ في ظل اتفاقية مونتريال 1999م، والتي يسعى فيها الناقل للدفع بأن الواقعة (Incident) التي سببت الضرر (Damage) لا تعد من قبيل الحوادث (Accident) الذي قصدته الاتفاقية بعد أن كان الناقل الذي تخضع أساس مسؤوليته لاتفاقية وارسو 1929م يتخذ طرقاتاً عدة للدرء المسؤولية عن كاهله، إذ كان يكفي الدافع بأنه اتخذ وتابعه جميع التدابير اللازمة لتقاء الحادث، أو أنه استنحال عليه اتخاذ مثل تلك التدابير، أما اتفاقية مونتريال 1999م فلا سبيل في أحكامها للناقل بأن يتصل من المسؤولية بمثل هكذا دفع، إذ أن المسؤولية قد أصبحت موضوعية أساسها الخطر وتحمل النبعة، وليس الخطأ المفترض أو واجب الإثبات كما كان من قبل كما ذكرنا، كما استبعدت الاتفاقية أي دفع للناقل لا يقوم على خطأ المسافر أو حالته الصحية، وبالتالي لجأ الناقل إلى دفع آخر للدرء المسؤولية عن كاهله ينمثل هذا الدفع في انشاء صفة "الحوادث" عن الواقعة التي سببت الوفاة أو الإصابة للمسافر وفقاً لتفسير اتفاقية مونتريال 1999م، وبالتالي نجد اتفاقية مونتريال 1999م وإن كانت لم تعط تعريفاً محدداً لمصطلح "الحوادث" إلا أنها قد توسعت ضمناً في تفسير هذا المصطلح عما كان عليه إبان

(305) ذلك لما شهدته صناعة النقل الجوي من تطور في استخدام وسائل الأمان والتكنولوجيا الحديثة في صناعة الطائرات، فبينما كانت الطائرات إبان اتفاقية وارسو 1929م تقتصر إلى كثير من وسائل الأمان ومجابهة الأخطار، فقد أصبحت اليوم تمتاز بتكنولوجيا عالية سواء من حيث حجمها الذي يصل بعضها لدرجة تستطيع معه الطائرة حمل ما يقارب الألف مسافر وحمولة 600 طن عند الإقلاع، أو من حيث تصاميمها المتميزة إذ أصبحت تضم كافة وسائل الراحة والرفاهية والسلامة والأمان، فهي تضم مطاعم واستراحات وغرف نوم وأماكن استحمام ومنظومة متكاملة للاتصالات الهاتفية وخدمات الفاكس والإنترنت وصالة ألعاب هذا عدا عن خدمات البثين التلفزيوني والإذاعي، وخدمات خاصة لرجال الأعمال واستخدام أحدث التقنيات التكنولوجية. (آفاق العلم، العدد 12، يناير- فبراير، 2007م).

اتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها اللاحقة، فقد أصبح من قبيل الحوادث في اتفاقية مونتريال 1999م وقائع لم تكن تعد كذلك في سابقاتها، كالإرهاب الدولي (International terrorism)، اختطاف الطائرات (Hijacking)، القرصنة الجوية (Air piracy)، الحروب المعلن عنها وغير المعلن (declared or undeclared war) و الأحوال الجوية (Weather)، ذلك لوجود ارتباط بين تعريف الحوادث ونوع المسؤولية وطبيعتها فإذا كانت المسؤولية شخصية وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو 1929م التي تجعل الخطأ المفترض من جانب الناقل أساساً لتحمله المسؤولية، عندها سيحمل تعريف "الحوادث" المعنى الضيق، أما في اتفاقية مونتريال 1999م التي تؤسس مسؤولية الناقل الجوي على الخطر وتحمل النبعة، فإن تعريف مصطلح حادث سينوسع ليدخل تحت نطاق الحادث أفعالاً لا ترتبط بحسب الأصل بعملية النقل الجوي كأن يصاب مسافر جراء اعتداء آخر عليه بالضرب.

تعريف "الحوادث" في الفقه:

تبانت التعريفات الفقهية لمعنى الحوادث فيذهب بعض الفقهاء إلى تعريف الحوادث تعريفاً ضيقاً وتجعل الحوادث مرتبطة بتشغيل الطائرة فقط، فلا توصف الواقعة بأنها "حادث" إلا إذا ارتبطت من حيث الأصل بتشغيل الطائرة كالحالة التي تعطب فيها الطائرة أو تحترق ونيجة لذلك يصاب المسافر بأذى⁽³⁰⁶⁾، أما الاتجاه الآخر فينوسع في تفسير معنى "حادث" نسبة إلى المساس بشخص المسافر والأضرار به، فكل واقعة ترتب عليها المساس بشخص المسافر تعتبر حادثاً بشرط أن تخرج عن إرادة الناقل وتابعيه⁽³⁰⁷⁾، ويلاحظ على هذا التعريف اشتراطه خروج الواقعة التي يترتب عليها المساس بشخص المسافر عن إرادة الناقل وتابعيه والأخذ بهذا الشرط يضيق من مفهوم الحادث إذ يخص مفهوم الحادث على الوقائع التي لا يكون للناقل وتابعيه أي علاقة في وقوعها وهذا التفسير من

(306) د. يحيى أحمد البناء. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994م، ص 117، 118.

(307) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 336.

شأنه النأي بالناقل عن أخطائه أو أخطاء تابعيه كقائد الطائرة والطاقم، وهو ما تخافى الهدف الذي تسعى إليه الاتفاقية لحماية المسافرين من أي ضرر يقع عليه.

تعريف "الحادث" في القضاء:

سعى القضاء حينئذٍ لتفسير كلمة "حادث" إذ ورد في القضاء الفرنسي تعريف "الحادث" بأنه كل واقعة مفاجئة وغير متوقعة، مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه⁽³⁰⁸⁾، وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، جاء ذلك في قضية الزوجين "حداد" ضد الخطوط الجوية الفرنسية (Haddad v. Air France)⁽³⁰⁹⁾ إثر اختطاف الطائرة الفرنسية التي كانا على متنها أثناء قيامها برحلة دولية بين "تل أبيب" و "باريس" وقد بينت المحكمة أن اختطاف الطائرة وتحويل مسارها يعد حادثاً إذ أن الحادث لا يقتصر على العطب الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة.

أما القضاء الأمريكي فقد توسع في تفسير معنى "الحادث" ليشمل كل واقعة فجائية غير معنادة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، ووفقاً لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة في البحر أو بطائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئاً عن عطل بالطائرة أو خطأ في قيادتها، أما إذا كان الضرر ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين -مثلاً- فلا يمثل ذلك الشجار حادثاً⁽³¹⁰⁾ يرتب المسؤولية على عاتق الناقل الجوي⁽³¹¹⁾، كما يسأل الناقل وفقاً للقضاء الأمريكي عن

(308) نلاحظ على هذا التعريف أنه قد ضيق من تعريف مصطلح "الحادث" إذ لا يعتبر خطأ الناقل وتابعيه من عداد الحادث، وبالتالي لا يسأل الناقل عن الأخطاء الملاحية، أو أخطاء قائد الطائرة أو طاقمها.

(309) د. رفعت فخري. د. محمد فريد العربي. مرجع سابق، ص 143، 144.

(310) على الرغم من ذلك فإن بعض أحكام القضاء الأمريكي تعتبر مثل هذا النوع من الإصابات حادثاً بالمعنى الذي قصدته الاتفاقية بشرط أن يكون سبب الإصابة متعلق بموضوع الاستغلال الجوي للطائرة -كأن يتمثل في تقصير الناقل في تقديم الخدمة مثلاً- حيث قضت محكمة استئناف نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية حين عرضت عليها قضية: "Ricci v. American Airlines" لصالح المدعي "رينشي" حيث أصيب أثناء رحلة جوية نتيجة اعتداء مسافر آخر عليه كان يجلس بجواره في الأماكن المخصصة للمدخنين (A smoker seated) بالضرب قضت بتعويض المدعي واعتبار الإصابة حادثاً بمفهوم الاتفاقية رغم عدم ارتباطها بحسب الأصل بعملية الاستغلال الجوي للطائرة على أساس أن الناقل لعدم وجود مقاعد خالية في قسم المسافرين غير المدخنين، قام بحجز مقعد لمسافر غير مدخن في قسم المسافرين المدخنين. أوردها د. يحي أحمد البناء. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، مرجع سابق، ص 130، 131.

(311) www.farrajlawyer.com.

الحادث الذي لم تعرف مسيباته، جاء ذلك في الحكم الذي أرسنه محكمة (SUR-Le Main - Frankfort) في مارس عام 1939م بأن الناقل يعد مسؤولاً عن آثار الحادث إذا لم تعرف مسيباته، أو كان من المسنحيل معرفة الظروف التي وقع فيها⁽³¹²⁾، بل إنه في قضية Saks v. Air (France) قد ذهبت المحكمة إلى تفسير أوسع من ذلك مؤداه أن الحادث: كل واقعة فجائية غير معنادة خارجة عن الشخص المضور⁽³¹³⁾:

An unexpected or unusual event happening that is external to the passenger.

والأخذ بالتفسير السابق يجعل من قيد الحادث عمليات الإرهاب و اختطاف الطائرات - كما ذكرنا - وإصابة المحرك بعطل أثناء هبوط الطائرة أو بعد هبوطها⁽³¹⁴⁾، وتضرر المسافرين من وقائع

⁽³¹²⁾ د. عبد الرافع موسى. أبعاد مفهوم التدابير الضرورية أو اللازمة في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997م، ص 22.

⁽³¹³⁾ د. محمد فريد العريني. القانون الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص 191.

⁽³¹⁴⁾ في العاشر من يونيو 2008م، تحطمت طائرة سودانية من طراز (Air-bus A310-300) في مطار الخرطوم بعيد هبوطها في مطار الخرطوم أثناء رحلة دولية قادمة من "عمان" و"دمشق" إثر اشتعال النار فيها بسبب انفجار في أحد محركاتها، الأمر الذي أودى بحياة أكثر من ثلاثين شخصاً أغلبهم من المسافرين على متنها، فالناقل هنا يعد مسؤولاً وفق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م، وأحكام قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م عن الحادث رغم وقوعه بعد هبوط الطائرة لكن قبل مغادرة جميع المسافرين الذين كانوا على متنها، الطائرة المذكورة لم تكن قد أتمت عامها الأول لدى الناقل الوطني السوداني إلا أن حالتها الفنية لم تكن بالشكل المطلوب لنقل المسافرين والبضائع، يأتي ذلك من تقارير هيئات الطيران الأجنبية التي أفاد آخرها بعزوف شركة "ايرو لينس" الأرجنتينية عن استئجار الطائرة المذكورة لأسباب فنية كامنة فيها، أيضاً تعرضها لعطل في مطار القاهرة قبل الحادث بـ 24 ساعة نجم عن تسرب الوقود إلى محركاتها- وهو ما نظنه قد سبب انفجار محركها في اليوم التالي- ويسال الناقل عن أخطاء تابعيه في عدم اتخاذ التدابير المترامنة مع وقوع الحادث كعدم الاهتمام بفتح جميع أبواب الطوارئ بعد اشتعال الحريق في الطائرة عدا باب واحد منها، وعدم استخدام وسائل الإطفاء المتاحة أو المفترض أن تكون متاحة في الطائرة. (تناولت الحادث الصحف السودانية في الأعداد الصادرة بتاريخ 2008/6/11م "صحيفة" "آخر لحظة" السودانية الصادرة بتاريخ 11 - 2008/6/19م). ووفق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م يستطيع الناقل الرجوع على سلطات الطيران المدني باعتبارها من الغير بالنسبة له حيث نصت الاتفاقية السابقة على أنه ليس في أحكامها ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقاً لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر:

(Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person).

Montreal Convention 1999 A.D. Article (37).

فيستطيع الناقل وفق النص السابق الرجوع على هيئة الطيران المدني السودانية إن ثبت ما نسب إليها من عدم استعدادها لمجابهة الكوارث و تأخر عملية الإطفاء حتى تمكن الحريق من القضاء على معظم أجزاء الطائرة وذلك لعدم وجود مواد الإطفاء الكيميائية المناسبة وعدم جاهزية سياراتها، تم استعمال المياه العادية للإطفاء، إضافة إلى أن شراء الطائرة المذكورة قد تم في ظروف غامضة ودون إشراف لجنة من المختصين والفنيين مما شكك بصلاحياتها للطيران أصلاً. و لم تنص اتفاقية مونتريال 1999م على تنظيم أحكام رجوع الناقل على الهيئة فتخضع بذلك لقواعد المسؤولية التقصيرية وفق القانون المدني.

خارجة عن إرادة الناقل كسقوط أشياء عليهم أثناء جلوسهم في مقاعدهم، أو سقوط فئجان القهوة الساخن على المسافر بعد أن وضعه المضيفة على المنضدة المعلقة أمام مقعد⁽³¹⁵⁾، والهبوط المفاجئ للطائرة مما أدى إلى إصابة المسافر بالصمم⁽³¹⁶⁾، أو حتى سقوط مسافر مخمور على مسافر آخر مما أدى إلى جرح الأخير أو إصابته⁽³¹⁷⁾.

تعريف "الحادث" في القانون السوداني:

عرف قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م مصطلح "الحادث" بأنه: كل حادث يكون مرتبطاً بتشغيل الطائرة ويقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي ينرفيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة⁽³¹⁸⁾. ونلاحظ على هذا التعريف أنه لم يعرف مصطلح "الحادث" بالمعنى المطلوب لتفسيره وفقاً لما أسلفنا، كما أن القانون السوداني ربط معنى الحادث بمصطلح تشغيل الطائرة ولم يضع تفسيراً واضحاً لمعنى هذا المصطلح، أضف لذلك أن لفظ الحادث في القانون السوداني قد جاء عاماً ولم يفرّد القانون الوقائع التي تعد من قبيل الحادث عن تلك التي تخرج عن نطاق تعريفه كما فصلت ذلك بعض القوانين العربية الأخرى⁽³¹⁹⁾.

إضافة إلى ما سبق نلاحظ - أيضاً - على القانون السوداني أنه قد ضيق من تعريف الحادث لخصه الفترة الزمنية لوقوع الحادث في الفترة الواقعة بين صعود الطائرة ومغادرتها، بينما تمتد الفترة الزمنية لوقوع الحادث إلى ما بعد مغادرة الطائرة كما سنرى في المطلب الثالث من هذا المبحث.

(315) (Affaire Lugo v. American Airlines) أوردها د. محمد فريد العريني. القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص 193.

(316) (Affaire Schneider v. Swiss Air) أوردها د. محمد فريد العريني. القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص 193.

(317) المرجع السابق، ص 193.

(318) المادة (5) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(319) كالقانون اليمني، والسعودي، والبحريني، والقطري.

تعريف "الحادث" في القانون اليمني:

عرف القانون اليمني "الحادث" بأنه⁽³²⁰⁾: (كل حادث تترتب عليه إحدى النتائج المشار إليها فيما يلي، ويكون مرتبطاً بتشغيل الطائرة و يقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي ينم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة مع مراعاة التفصيلات المحددة في الملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو 1944م:

أ- وفاة أي شخص أو إصابته بإصابات بالغة نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتمكا كما لها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها .

ب- إصابة الطائرة بعطب جسيم.

ج- فقدان الطائرة ولم يعثر عليها لهايئاً بعد البحث .

هذا ويستثنى من ذلك الإصابات البالغة أو الممينة التي لا تترتب بصفة مباشرة على تشغيل

الطائرة وهي:

- 1- الوفاة لأسباب طبيعية .
- 2- الإصابات التي يلحقها الشخص بنفسه .
- 3- الإصابات التي ينسب فيها أشخاص آخرون .
- 4- إصابات الأشخاص المنسللين للطائرة خارج مقصورة المسافرين .
- 5- إصابة العاملين على الأرض قبل قيام الطائرة بالرحلة أو بعد لهاينها⁽³²¹⁾

من التعريف السابق نجد أن القانون اليمني قد فصل تعريف "الحادث" أكثر من نظيره

السوداني ولعله قد استثنى هذا التعريف من مروح الاتفاقيات الدولية التي لا تنظم موضوع النقل

⁽³²⁰⁾ وهو نفس التعريف الذي ورد في المادة (38/1) من المرسوم الملكي السعودي رقم (44) لسنة 1426 هـ، بشأن قانون الطيران المدني، و المادة(1) من المرسوم البحريني بالقانون رقم (6) لسنة 1995م بشأن قانون الطيران المدني، المادة (25/1) من وقانون دولة قطر رقم 15 لسنة 2002م.
⁽³²¹⁾ المادة (65/1) من قانون الطيران المدني اليمني رقم(12) لسنة 1993م.

الجوي بصورة مباشرة كاتفاقية شيكاغو 1944م في ملحقها الثالث عشر (Annex 13)، ووفقاً لتعريف مصطلح الحادث في القانون اليمني يعد من قبيل "الحادث" أي حادث سبب لشخص صعد الطائرة بقصد السفر على مثلها، أو أحك لها احكاً مباشراً، أو بأي شيء مثبت فيها كالسلام المستخدمة في الصعود إلى الطائرة، الوفاة أو الإصابة البالغة، بشرط وجود تعاقده بينه وبين الناقل إذ لا يستفيد من هذا التعريف الشخص الذي يصعد الطائرة بقصد الطيران إلا أنه مسافر خلسة⁽³²²⁾ دون تعاقده سابق بينه وبين الناقل، كما أن إصابة الطائرة بعطب جسيم أو فقدانها يعد من قبيل الحادث في القانون اليمني، وقد اشترط القانون اليمني لتفسير الضرر الواقع على الشخص المسافر أن يكون سبب هذا الضرر حادثاً مرتبطاً بتشغيل الطائرة فإذا إنقضى هذا الشرط خرج الضرر الواقع على الشخص المسافر عن مفهوم الحادث في القانون اليمني، كالضرر الذي تحدثت نتيجة وفاة طبيعية، أو الإصابة التي ينسب فيها الشخص المضرور لنفسه، أو التي ينسب فيها الغير للمسافر، أما إصابة العاملين على الأراض قبل بداية الرحلة أو بعد لهاينها جراء حادث بالمفهوم السابق فيخرج عن نطاق المسؤولية التي قصدتها هنا القانون اليمني، ويتم مطالبته الناقل بالتعويض عن الأضرار أو الحوادث وفقاً للاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن كاتفاقية روما لسنة 1952م الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي توقعها الطائرة على السطح، أو القواعد العامة لأحكام القانون المدني.

إلا أننا نلاحظ على القانون اليمني في تعريفه لـ"حادث" اشتراطه أن تكون الإصابة التي وقعت للمضرور بالغة، في حين أنه لم يورد معياراً لتمييز الإصابة البالغة عن غير البالغة⁽³²³⁾،

(322) تعتبر بعض القوانين صعود المسافر إلى متن الطائرة بقصد الطيران، بموافقة الناقل قبولاً للإيجاب الصادر من هذا الأخير وبالتالي ينعقد العقد ولا يؤثر في وجود العقد عدم وجود تذكرة سفر للمسافر. المادة (3/210) من قانون التجارة الجديد المصري رقم 17 لسنة 1999م.

(323) يتفق البعض مع القانون اليمني في هذه الواجهة لكنهم يفرقون بين "الحادث" وهو: وقوع الخطر الذي ينتج عنه فقدان للأرواح أو خسارة في الممتلكات أي بمعنى فقدان طائرة أو أحد الأطقم الجوية، وبين "الحويث" وهو: وقوع إصابة بشرية

أضف لذلك أن هذا التفسير يعارض مع تفسير اتفاقية مونتريال 1999م التي حولت مسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة أو الإصابة إلى مسؤولية موضوعية، ولم تشترط لتحمل الناقل المسؤولية هذا الشرط، وأيضاً اشتراط القانون اليمني إصابة الطائرة بعطب جسيم بحيث لو تعطلت الطائرة ولم تحدث لها عطب جسيم من منظور القانون اليمني - الذي لم يضع تفسيراً لجسامة العطب - فلا يعد ذلك من قبيل الحوادث، وأخيراً إن نفي القانون اليمني لصفة الحادث عن الضرر الذي تسبب به الغير للمسافر بخافي روح اتفاقية مونتريال 1999م التي أسست مسؤولية الناقل على الخطر وتحمل النبعة مادام الضرر الواقع على الشخص المسافر مرتبطاً بتشغيل الطائرة ولا يرجع السبب فيه لخطأ المسافر المضرور نفسه أو لحالته الصحية.

وعلى الرغم من أن القانون اليمني قد فصل في معنى الأفعال التي تعتبر من قبيل الحادث بشكل أوسع من نظيره السوداني إلا أن القانونين السابقين كليهما لم يوردا تعريفاً واضحاً محددًا لمعنى الحادث إذ أهما قد عرفا "الحادث" بالحادث دون تبيان معناه أو تفسيره.

أما الوقائع التي ترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر على سلامة التشغيل⁽³²⁴⁾. لكنها لا تدخل ضمن تفسير "الحادث" وفق ما سبق شرحه فعرفها القانون اليمني بأنها "واقعة طائرة"، ونلاحظ على هذا التعريف عدم إبراز القانون لفائدته، كما أن القانون قد تجاهل الارتباط الوثيق والطرد بين كل من سلامة التشغيل وحادث الطائرة بالمفهوم المحدد في القانون، إذ أن الغلط أو التقصير في سلامة التشغيل يؤدي حتماً لوقوع حوادث الطيران وهو التفسير الذي فرق بين أسبابه القانون بينما تتحد نتائجها عملياً وهي وقوع الحوادث المسببة للضرر.

غير مميتة أو خسارة غير باهظة في الممتلكات نتيجة خطأ بشري أو فني، غير أننا نلاحظ عدم وجود أي جدوى من هذه التفرقة إلا من الناحية الفنية فقط أما الناحية القانونية فالاتفاقيات جميعها لم تعرف هذه التفرقة. (www.cd.gov.sa).
(324) المادة (66/1) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.

المطلب الثالث: وقوع الحوادث أثناء فترة زمنية محددة

لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن سلامة المسافر منذ إبرام العقد بل إن التزام السلامة يتزامن مع بداية تنفيذ عقد النقل الجوي ويسنم هذا الالتزام حتى ينهي عقد النقل الجوي بوصول المسافر نقطة مقصده النهائي سالماً واستلامه أمنه سليماً.

وقد حددت اتفاقية مونتريال 1999م الفترة الزمنية التي يكون خلالها الناقل الجوي ملتزماً بسلامة المسافر ومسؤولاً عن الضرر الذي يصيبه نتيجة لوقوع حادث بالفترة التي يكون فيها المسافر على متن الطائرة، أو خلال عملية صعود المسافرين ونزولهم:

(Upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking)⁽³²⁵⁾.

وإذا كانت فترة وجود المسافر على متن الطائرة واضحة⁽³²⁶⁾، فإن الاتفاقية لم توضح المقصود

بعبارة: عملية صعود المسافرين (Operations of embarking) أو نزولهم (Disembarking) التي اختلفت المعايير التي استند عليها الفقهاء في تفسير هذه الفترة حيث ذهب البعض إلى الأخذ بمعايير مخاطر الطيران، فيسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر من اللحظة التي يصبح فيها معرضاً لمخاطر الطيران حتى اللحظة التي تنتهي هذه المخاطر⁽³²⁷⁾، وذهب البعض إلى الأخذ بمعايير رعاية الناقل، بحيث لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر إلا منذ اللحظة التي يصبح المسافر فيها تحت وصاية و رعاية الناقل وتنتهي مسؤوليته لحظة تخلص المسافر من رعاية

⁽³²⁵⁾ المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽³²⁶⁾ فلا اعتبار هنا للمدة الزمنية التي يظل المسافر فيها على متن الطائرة والتي قد تطول لأيام أو أسابيع كما في حالة القرصنة الجوية والاختطاف التي يعتبر المسافر على متن الطائرة خلالها حتى وإن اقتيد لخارج الطائرة طالما لم يصل بعد إلى نقطة مقصده النهائي وتطبيقاً لذلك فقد قررت المحكمة في قضية (Husserl V. Swiss Air) مسؤولية الناقل عن تعويض جميع الأضرار للمسافرة (Husserl) طوال فترة احتجازها في أحد فنادق مدينة عمان، والتي استمرت لعدة أيام.

د. محمود أحمد الكندري. مرجع سابق، ص 104.

⁽³²⁷⁾ د. عيسى غسان ربضي. مرجع سابق، ص 97.

الناقل⁽³²⁸⁾، وتجمع البعض بين المعيارين السابقين بحيث يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين في الفترة التي يكون فيها المسافر تحت رعاية الناقل ومعزماً لمخاطر الطيران⁽³²⁹⁾، وتطبيقاً لذلك فقد قضى بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن سقوط المدعية في مردهات المطار قبل النداء على المسافرين واصطحبهم من قبل أحد تابعي الناقل للإقلاع، وبعدم مسؤولية الناقل أيضاً عن انزلاق المسافرين وإصابته داخل مباني المطار لوقوع الحادث في مكان تخضع لمسئول المطار وليس لمسئول الطائرة (الناقل)⁽³³⁰⁾، كما قضى بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصاب المسافرين إثر انزلاقه بسبب وجود كمية من الماء المغطاة بالطين في أرض المطار بعد نزوله من الطائرة وتوجهه إلى مبنى المطار لكنه انزلق وسقط على مسافة 20 متر قبل وصوله مبنى المطار وسقطه مما أدى إلى إصابته⁽³³¹⁾.

وبملاحظة على ما سبق أن الأخذ بمعيار مخاطر الطيران⁽³³²⁾ يكون من شأنه تعطيل أهداف اتفاقية مونتريال 1999م بتوسيع طرق تنصل الناقل عن المسؤولية والتي حصرتها الاتفاقية خطأ

(328) د. جعفر مقبل الشلالى. مرجع سابق، ص 241.

(329) المرجع السابق، ص 241.

(330) د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 89.

(331) د. طالب حسن موسى. مرجع سابق، ص 150.

(332) هذا المعيار كان يمكن الأخذ به وتطبيقه في تفسير أحكام اتفاقية وارسو التي تبنت نظام المسؤولية العقدية القائمة على الخطأ المفترض من جانب الناقل ونورد مثلاً لذلك قضية (Szigti v. American over seas Airlines) والتي تتلخص وقائعها في أن المسافر المضروب كان أحد المسافرين على هذه الرحلة المتجهة من "فرانكفورت" إلى "بتسبرج" وكانت لها نقطة توقف في "نيويورك" فبعد أن هبطت الطائرة في "نيويورك" اصطحب أحد تابعي الناقل المسافر (Szigti) إلى إدارة الصحة في المطار، اختفى فجأة بعدها وعثر على جثته بعد 10 أيام في خليج "بومباي" وظل سبب الغرق مجهولاً. رفضت المحكمة العليا في "نيويورك" التعويض استناداً إلى أن الحادث لم ينجم عن مخاطر الطيران وبالتالي لا يعد الناقل مسؤولاً. أوردها د. عز الدين الطيب آدم. مرجع سابق، ص 115، 116. ونلاحظ أن هذه القضية وقعت في ظل اتفاقية وارسو وحتماً كان الأمر يختلف ويصبح الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب المسافر (Szigti) لو أنها حدثت في ظل اتفاقية مونتريال 1999م التي يسأل الناقل الجوي عن الضرر لمجرد وقوعه دون العبء بسبب الحادثة من غير خطأ المسافر أو حالته الصحية، فقد أصبح الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م مسؤولاً عن أي ضرر يصيب المسافر بسبب أي حادث يقع بغض النظر عن مصدر هذا الحادث من غير خطأ المسافر وحالته الصحية، سواء وقع الحادث أثناء الإقلاع أو أثناء الطيران، أو بسبب العطل المفاجئ لمحرك الطائرة، أو الاهتزازات العنيفة في الطائرة نتيجة لسوء الأحوال الجوية كالعواصف المشحونة بالبرق، أو التصادم بين طائرتين أو الارتطام بجسم مرتفع كصار شامخ أو جبل عال، أو بسبب سقوط الطائرة من الجو وتهشمها، أو أي حادث وقع أثناء الهبوط أو بسبب الارتطام بجسم على سطح الأرض، أو فقدان الطائرة وانعدام أثرها، أو أي حادثة أخرى أثناء فترة الطيران التي عنتها وبينتها الاتفاقية.

المسافر أو حالته الصحية، فيستطيع الناقل وفقاً للمعيار السابق الدفع بأن المسافر لم يكن وقت وقوع الحادث الذي سبب الضرر معرضاً لمخاطر الطيران وبالتالي فلا مسؤولية تقع على كاهله.

عرف البعض⁽³³³⁾ الفترة الزمنية تعريفاً مضيماً بأنها تبدأ منذ اللحظة التي يدخل فيها المسافر صحن المطار منجهاً إلى الطائرة التي تكون رابطة في خطها، وتنتهي عند اللحظة التي تخط المسافر قدمه على مدخل مطار الوصول. ووفقاً لهذا الرأي لا يعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر عند تجوله في المطعم أو المتهى أو صالات المطار الأخرى أو عند تنقله بين مكاتب تغيير العملات والأسواق الموجودة في المطار أو عند توديع الجمهور⁽³³⁴⁾.

وفي ذلك يقول الفقهاء أن الفترة الزمنية للنقل تحدد بلحظة صعود المسافر الطائرة ونزوله منها وهي الفترة التي يكون فيها المسافر معرضاً لمخاطر الطيران⁽³³⁵⁾، ونلاحظ على هذا القول أنه يتعارض ومبدأ المسؤولية الموضوعية التي جاءت به اتفاقية مونتريال 1999م، ففي حين تبني الاتفاقية مسؤولية الناقل على أساس الخطر وتحمل النبعة، يقلص الرأي السابق الفترة الزمنية إلى الفترة التي يكون فيها المسافر معرضاً لمخاطر الطيران وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً عن ضرر وقع للمسافر لا تكون سببه حادثة من تبطة بمخاطر الطيران كاعثناء مسافر آخر عليه.

تبنى بعض القوانين الوطنية تفسيراً لنص الفترة الزمنية التي حددها اتفاقية مونتريال 1999م فيعد الناقل الجوي وفقاً للقانون المصري مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة المسافر، أو إصابته بجروح، أو بأي أذى بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود المسافر في حراسته الناقل أو تابعيه، داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو أي مطار آخر أو مكان تنزل فيه الطائرة اضطراراً أو اختياراً⁽³³⁶⁾. إلا أن هذا التفسير يلاحظ عليه أنه لم

(333) د. طالب حسن موسى. مرجع سابق، ص 150.

(334) د. محمود مختار بربري. قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985م، ص 114، 115.

(335) د. محمود أحمد الكندي. مرجع سابق، ص 102، 103.

(336) قانون التجارة الجديد المصري رقم (17) لسنة 1999م، المادة (287)

تحدد اللحظة التي يكون فيها المسافر تحت حراسة الناقل داخل مطار المغادرة، واستناداً إلى هذا التعريف يكون المسافر تحت رعاية الناقل، وبالتالي ينحمل هذا الأخير المسؤولية عن الأضرار التي تصيبه أثناء انتقاله من صالة الانتظار المعدة في مطار المغادرة إلى الطائرة سيراً على الأقدام أو بواسطة الحافلات المعدة لذلك، ويعد كذلك المسافر تحت حراسة الناقل أثناء هبوط الطائرة في مطار آخر أو مكان غير مطار الوصول نتيجة لحادث أو حدث إرهابي⁽³³⁷⁾ ولو اسنم لعدة أيام قبل وصولها مطار الوصول وتحرر المسافر من حراسة الناقل بعد وصوله نقطة مقصد النهائي وتسلمه أمنه.

و مما سبق نستطيع القول بأن عمليات صعود المسافرين ونزولهم يمكن أن تتحدد باللحظة التي يضع المسافر نفسه فيها تحت سيطرة الناقل بتسلمه كرت الصعود (Boarding Pass) في مطار المغادرة إلى اللحظة التي يتسلم فيها أمنه في المكان المخصص لها في مطار الوصول، مع الأخذ بعين الاعتبار عدم التقيد بهذه الفترة إن كان الحادث المسبب للضرر سببه القرصنة الجوية أو حادث إرهابي، وهذا التحديد ينسق مع أكبر قدر من الحماية للمسافر سواء كان بالمسؤولية الموضوعية، أو بتوسيع الفترة الزمنية التي تكون خاضعة للمسؤولية الموضوعية.

(337) د. جلال وفاء محمد. تشديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة مقارنة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون تاريخ، ص72.

المبحث الثالث: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة
ذكرنا في الفصل السابق أن الناقل الجوي يلتزم بضمان سلامة أمتعة المسافرين المسجلة
(checked baggage) وذلك بنوصيلها إلى نقطة مقصد المسافرين النهائية سليمة لا تالفت ولا
معيوبة، وقد نصت اتفاقية مونتريال 1999م على ذلك:

(The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of، or of damage to، checked baggage Upon condition only that the event which caused the destruction، loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier)⁽³³⁸⁾.

من النص السابق نلاحظ أن مسؤولية الناقل الجوي عن أمتعة المسافرين المسجلة تنحقق عند
الضرر الناشئ (Damage sustained) في حالة تلف الأمتعة المسجلة (Damage to
checked baggage)، أو ضياعها (Loss of)، أو تعييبها (Destruction)، ولكن الاتفاقية
تشرط لحمل الناقل الجوي المسؤولية عن الضرر الذي يصيب هذه الأمتعة ثلاثة شروط نذكرها
من خلال المطالب التالية:

⁽³³⁸⁾ المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

المطلب الأول: إصابة الأمتعة بضرر

أول شرط لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي عن أمتعة المسافر المسجلة هو إصابة هذه الأمتعة بضرر (Damage) وقد حددت الاتفاقية صوراً ثلاثاً للضرر الذي يمكن أن يقع على الأمتعة المسجلة فقط وهي: إما أن تصاب الأمتعة المسجلة بثلث (Damage) ونعني بثلث الأمتعة: أي عطب في مادتها يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له⁽³³⁹⁾، أما الصورة الثانية فهي ضياع (Loss of) الأمتعة المسجلة: فتهض المسؤولية عند ضياع أمتعة المسافر المسجلة، ويقصد بضياع الأمتعة: اخفاء⁽³⁴⁰⁾ الأمتعة وفقدانها وعدم تمكن الناقل من العثور عليها أو إعادتها⁽³⁴¹⁾، والصورة الأخيرة للضرر الذي يصيب أمتعة المسافر المسجلة ويسأل الناقل الجوي عنه هي: تعيب (Destruction) الأمتعة المسجلة⁽³⁴²⁾، وتعيب الأمتعة يعني: العوار الذي يلحق بالأمتعة بيد أنه لا يؤثر على استخدامها فيما أعدت له⁽³⁴³⁾، وتعد هذه هي صور الأضرار التي يمكن أن تصيب أمتعة المسافر المسجلة والتي يسأل عنها الناقل الجوي، ونحن إذ نتحدث عن الأمتعة المسجلة فإننا نقصد: الأشياء التي تجوز للمسافر حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته، ولا تُنشد لشمل

(339) د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 130.
(340) فقدان الأمتعة قد يكون كلياً أو جزئياً فيسأل الناقل عنه، فيما عدا حالات فقدان الطفيل الذي يصيب الأمتعة بحسب طبيعتها، كأن تكون الأمتعة سوائل تبخر منها القليل أثناء النقل. د. عبد الرحمن عبد الله شمس، مرجع سابق، ص 314.
(341) د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 130.
(342) على الرغم من أن اتفاقية مونتريال 1999م واتفاقية وارسو 1929م قد استخدمتا نفس المصطلحات لصور الضرر التي يمكن أن تصيب الأمتعة المسجلة وهي: (Destruction)، (Loss of)، (Damage)، إلا أن النص المترجم إلى اللغة العربية قد اختلف في الاتفاقيتين بالنسبة للصورة الثالثة (Destruction)، فبينما استخدمت اتفاقية مونتريال مصطلح (تعيب) كمرادف لمصطلح (Destruction) -ونقول مرادف لأن اللغة العربية كانت من ضمن اللغات التي حررت بها الاتفاقية - فقد ترجم هذا المصطلح في اتفاقية وارسو إلى مصطلح (دمار أو تحطيم) ولاشك أن مصطلح تعيب أكثر دقة من مصطلح دمار أو تحطيم، لأننا حينما نعني بالتعيب: العوار الذي يلحق بالأمتعة بيد أنه لا يؤثر على استخدامها فيما أعدت له، فإننا نقصد بالدمار أو التحطيم: تكسير الأمتعة وهلاك مادتها. (معجم البستان، للشيخ عبد الله البستاني اللبناني، ص 794)، وقد تعيب الأمتعة دون أن يحدث لها أي دمار أو تحطيم كأن تفقد الورود رائحتها بسبب روائح أخرى أثرت عليها دون أي هلاك في مادتها.
(343) د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص 130.

الأشياء الصغيرة التي لا تسلم للناقل لتكون في حراسه بل تبقى بصحبة المسافر طيلة السفر⁽³⁴⁴⁾، والتي تسمى بالأمعنة غير المسجلة (Unchecked baggage).

⁽³⁴⁴⁾ المادة (284) من قانون التجارة الجديد المصري رقم (17) لسنة 1999م.

المطلب الثاني: وقوع الحادث المسبب للضرر

الشرط الثاني من الشروط التي نصت عليها اتفاقية مونتريال 1999م لكي يصبح الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب أمتعة المسافر المسجلة هو ضرورة وقوع حدث (Event)، سبب ضرراً للأمتعة، فينتج عنه تلف الأمتعة أو تعييبها أو فقدانها.

وعلى الرغم من اشتراط اتفاقية مونتريال 1999م وقوع الحادث لقيام مسؤولية الناقل الجوي إلا أنها لم تُعَنْ بِتحديد تفسيراً معيناً لمصطلح (حدث) (Event)، بيد أن الراجح في الفقه والقضاء أن هذا المصطلح لا يُعد من ادفاً لمصطلح (حادث) (Accident)، الذي ورد أيضاً في الاتفاقية ويسأل الناقل بموجبه عن الضرر الواقع على المسافرين، وبملاحظة أن الاتفاقية قد استخدمت مصطلح (حدث) عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي تجاه أمتعة المسافر المسجلة، ذلك لأن مصطلح (حدث) أشمل عند تفسيره من مصطلح (حادث) فبينما عرفنا الحادث على أنه: كل واقعة فجائية غير معادة تخر بالسير المعناد للرحلة الجوية، يعرف الحادث على أنه: كل الأسباب الممكنة للضرر⁽³⁴⁵⁾. وهذا التعريف أوسع وأشمل من تعريف مصطلح الحادث إذ أن وقوع الضرر -وفقاً لتفسير مصطلح الحادث- لا يتطلب بالضرورة وقوع الحادث، فقد تفقد أمتعة المسافر المسجلة أو تعطب أو تغييب دون أن تحصل لها أي حادث وفقاً للمفهوم الذي بينته الاتفاقية، ونحن إذ نعتبر أن الاتفاقية قد وسعت من نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الأمتعة أكثر منه عن إصابة المسافرين، ذلك لأن سيطرة الناقل على الأمتعة المسجلة (checked baggage) تكون مطلقة وكاملة⁽³⁴⁶⁾، الأمر الذي لا ينفرد للناقل عند نقل المسافرين، أو الأمتعة غير المسجلة (Unchecked baggage) - كما سنرى وهذا النوسع يظهر في مكنة حمل الناقل للمسؤولية عن الضرر الذي يقع للأمتعة

(345) د. علي البارودي، د. محمد فريد العريني، د. محمد سيد الفقي، مرجع سابق، ص 605.

(346) ويتضح لنا ذلك أيضاً من اختلاف الأساس الذي انتهجته الاتفاقية لقيام مسؤولية الناقل الجوي حيال الأمتعة غير المسجلة كما سنرى لاحقاً.

المسجلة لحد وقوع الحادث، فيسأل الناقل الجوي -مثلاً- عن الفواكه التي تغير طعمها بسبب وجود بضاعة أو أمتعة مسجلة أخرى ذات روائح فاذة بخوارها على الرغم من عدم وقوع أي حادث بالمعنى الذي قصدته الاتفاقية كشرط لتحمل الناقل المسؤولية بالنسبة للمسافرين.

وعلى الرغم من أن اتفاقية مونتريال 1999م قد جعلت مسؤولية الناقل الجوي عن أمتعة المسافرين المسجلة مسؤولية موضوعية قائمة على الخطر وتحمل البعثة، إلا أنها قد استثنت أحوالاً لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً فيها عن الضرر الذي يصيب الأمتعة فنثلف أو تعيب، وقد نصت الاتفاقية على هذا الاستثناء:

(However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage)⁽³⁴⁷⁾.

إذ من النص السابق نلاحظ أن الاتفاقية قد نفت مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب أمتعة المسافرين المسجلة فيلحق أي تلف في مادلها (Damage)، أو أي عوار فيها (Destruction)، عندما يكون التلف الذي أصاب الأمتعة المسجلة أو النعيب ناجماً عن خللٍ كامنٍ (Inherent defect) في الأمتعة عينها، ونعني بالخلل الكامن: العيب المناصل فيها، كأن تكون الأمتعة فواكه كامنٌ فسادها، فنكون معطوبة بسببٍ خارج عن الناقل كنعينها أو سوء تخزينها قبل تسليمها للناقل لتصبح في حراسن، كما لا يسأل الناقل عن النعيب أو التلف الذي يصيب الأمتعة المسجلة بسبب نوعينها (Quality)، أو العيب اللاتي فيها (Vice of checked baggage) كأن تكون هذه الأمتعة عبارة عن ألبانٍ صادف انهاء مدة صلاحيتها أثناء الرحلة الجوية مع عدم إخلال الناقل بموعد الرحلة المحدد لقيامها، أو تكون لحوماً تسنّهت أثناء عملية النقل

(347) المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الجوي، أو تكون دهنوناً ساخت نسبةً لنوعيتها، فلا يُسأل الناقل عن كل ذلك ما دام وأنه قد التزم بقيام الرحلة في موعدها المثق عليه أو المعقول عند عدم الاتفاق على موعد محدد، ولم تحصل أي إهمال من جانبه أو تابعيه أو وكلائه أدى إلى ضرر هذه الأمانة. وتجب أن نشير هنا إلى نقطتين:

• إن الاستثناء الذي جاءت به الاتفاقية والذي يعنى بموجب الناقل من تحمل المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الأمانة المسجلة لا يشمل صور الضرر الذي يصيب الأمانة جميعها، بل إن هذا الاستثناء مقصور فقط على التلف أو النسيب فقط ولا يشمل الفقدان، وإن كانت الاتفاقية لم تنص على ذلك صراحة، إلا أنه من غير المنصور أن يدفع الناقل الجوي بالعيب الذاتي أو نوع البضاعة أو الخلل الكامن فيها ليحلل من مسؤوليته حيال فقدانها.

• أن الناقل لا يستطيع الدفع بالاستثناء الذي أوردته الاتفاقية ليحلل من مسؤوليته كاملةً تجاه الضرر الذي أصاب أمانة المسافر المسجلة إن لم يكن سبب الضرر الوحيد يعود إلى نوعية الأمانة أو إلى عيب ذاتي فيها، بل إنه لا يعنى إلا بقدر ما أثر هذا الضرر عليها، فإذا تلفت الأمانة وكان سبب تلف بعضها عائداً إلى نوعيتها أو إلى عيب مناصل فيها والبعض الآخر سبب تلفه إهمال الناقل أو تابعيه، أو وكلائه، فلا يعنى الناقل إلا عن الجزئية التي تلفت أو تعيبت بسبب نوعيتها أو العيب الذاتي فيها، وتظل مسؤوليته قائمة عن الجزئية الباقية بقدرها، ونستنج ذلك من عبارة: (And to the extent) التي وردت في نص المادة (2/17) من الاتفاقية، والتي تعني أن إعفاء الناقل لا يكون بصورة مطلقة، إنما بقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن أو عيب ذاتي، أو نوعية الأمانة، فيعنى الناقل من المسؤولية بقدر هذه النتيجة (The extent of this result).

المطلب الثالث: الفترة الزمنية لوقوع الحادث

ويشترط أخيراً لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب أمتعة المسافرين أن يقع الحادث الذي أدى إلى ضرر الأمتعة خلال فترة زمنية معينة، ونعني بالفترة الزمنية لوقوع الحادث: الزمن الذي يكون الناقل الجوي مسؤولاً عما يصيب أمتعة المسافرين من ضرر خلاله. وهذا شرطٌ بديهي، إذ من غير المتصور أن يسأل الناقل عن الضرر الذي أصاب الأمتعة قبل أن يستلمها من المسافرين لحظة بدء تنفيذ العقد، أو بعد تسليمها لهذا الأخير في نقطة مقصده النهائي. ولكن كيف يتم تحديد الفترة الزمنية التي يسأل الناقل خلالها عن الأضرار التي تصيب الأمتعة؟

حددت اتفاقية مونتريال 1999م هذه الفترة بالفترة التي تكون فيها الأمتعة على متن الطائرة (On board the aircraft)، أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة تحت حراسة الناقل وسيطرت:

(During any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier)⁽³⁴⁸⁾.

⁽³⁴⁸⁾ المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999م. ونصت المادة (1/18) من اتفاقية وارسو 1929م على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة أو البضائع:

(The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered luggage or any goods, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air). (WARSAW CONVENTION 1929 AD, Article 18/1.)

والملاحظ من النص أن اتفاقية وارسو 1929م قد عبرت عن الفترة الزمنية التي يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الأمتعة المسجلة فيها بمصطلح (خلال النقل الجوي) (During the carriage by air)، أما اتفاقية مونتريال 1999م فقد حددت هذا الزمن بالفترة التي تكون فيها الأمتعة على متن الطائرة (أي في جوفها) (On board the aircraft)، أو بالإضافة للفترة السابقة أي فترة أخرى تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل الجوي (Any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier)، ولا شك أن هذا المصطلح يأخذ تفسيراً أشمل من ذلك الذي اتخذته اتفاقية وارسو، إذ أن الفترة التي تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل تشمل الفترة من لحظة تسليم المسافرين الأمتعة للناقل إلى اللحظة التي يصل فيها المسافر نقطة مقصده النهائي ويتسلم أمتعته، بما في ذلك الفترة التي تكون فيها الأمتعة على متن الطائرة، وفترة النقل الجوي أيضاً. إلا أن اتفاقية مونتريال 1999م قد عبرت عن فترة مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة بفترتين وهما: الفترة التي تكون فيها الأمتعة على متن الطائرة والفترة التي تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل الجوي ولا نرى أي وجه لهذا التقسيم إذ أن الأمتعة عندما تكون على متن الطائرة هي بالضرورة في حراسة الناقل الجوي، إلا في حالة أن تكون الاتفاقية قد قصدت تفسير الشق الثاني من الفترة الزمنية (في حراسة الناقل) التفسير الأوسع؛ فإذا كانت عبارة على (على متن الطائرة) تعني مسؤولية الناقل عن الأمتعة حال الطيران، تعني عبارة (في حراسة الناقل) الفترة من اللحظة التي سلمت الأمتعة للناقل الجوي ولو في غير مطار القيام أو قبيل الرحلة الجوية - كأن تسلّم لمكتب الناقل في وسط المدينة- إلى اللحظة التي يستلم فيها المسافرين أمتعته شاملة بذلك حالات هبوط الطائرة اضطرارياً في غير مطار الوصول.

أي في الفترة التي تكون فيها الأمتعة محملة في جوف الطائرة وموضوعة في المكان المخصص لها لينقلها، أو الفترة التي تكون فيها الأمتعة تحت رعاية وحراسة الناقل وتكون الأمتعة كذلك منذ اللحظة التي ينسلمها الناقل من المسافر بغرض نقلها سواء تسلمها الناقل في مطار المغادرة، أو في أحد مكاتبه خارج مطار المغادرة، و نلاحظ هنا أن فترة النقل الجوي التي يسأل الناقل فيها عن الضرر الذي يصيب الأمتعة أوسع من تلك التي يسأل فيها عن الضرر الذي يصيب المسافرين إذ أن الفترة الزمنية في حالة نقل الأمتعة تمتد إلى ما قبل البدء في تنفيذ عقد النقل الجوي، كأن ينسلم الناقل الأمتعة في أحد مكاتبه وسط المدينة عند التعاقد.

مسؤولية الناقل الجوي عن أمتعة المسافرين غير المسجلة:

الأمتعة غير المسجلة (Unchecked baggage): هي الأشياء الصغيرة التي تجوز للمسافر حملها معه أثناء رحلته الجوية، والتي تبقى في صحبه طوال الرحلة الجوية، ولا تسلم للناقل لتكون في حراسته، وتشمل الأمتعة غير المسجلة حقائب المسافرين اليدوية (Hand bags)، وحاجياته الشخصية (Personal items). و يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق هذه الأمتعة بموجب أحكام اتفاقية مونتريال 1999م:

(In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents)⁽³⁴⁹⁾.

من النص السابق نلاحظ أن الناقل الجوي يسأل وفق أحكام الاتفاقية عن الضرر الذي يصيب أمتعة المسافرين غير المسجلة (Unchecked baggage)، غير أن الاتفاقية قد انهدجت في أساس هذه المسؤولية منهجاً مختلفاً عنه في حالة الأمتعة المسجلة (Checked baggage)، فبينما أسست

(349) المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة على أساس الخطر وتحمل النبعة (مسؤولية موضوعية)، تركت أساس المسؤولية عن الأمتعة غير المسجلة قائماً على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل (مسؤولية شخصية)، أي أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب هذه الأمتعة إلا إذا أثبت أن الضرر ناتج عن خطأ (Fault) من الناقل أو وكلائه (Agents) أو تابعيه (Servants). وتفسير ذلك أن هذه الأمتعة تكون بصحبة المسافر ولا ينوافر للناقل أي سلطة حراستها، أو سيطرة عليها كما هو الحال في الأمتعة المسجلة التي تسلم للناقل لتكون تحت حراسته وتامر سيطرته.

ومما سبق خلص إلى أن اتفاقية مونتريال 1999م قد فرقت بين مسؤولية الناقل الجوي للأمتعة بحسب نوعها كانت مسجلة أو غير مسجلة وشددت مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة فجعلتها موضوعية لا يستطيع الناقل دفعها عن كاهله إلا بإثبات أن الضرر الناتج للأمتعة المسجلة كان ناجماً عن عيبٍ كامنٍ فيها أو خلل ذاتي لها أو نوعيتها، بينما سهلت للناقل دفع المسؤولية عنه في حالة الأمتعة غير المسجلة بإثبات انقضاء خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه بتفسير أن الأمتعة غير المسجلة لا تكون تحت سيطرة وحراسته الناقل الكاملين كذلك المسجلة لذلك فإن مسؤولية الناقل عنها ليست مشددة كما في حالة الأمتعة المسجلة.

المبحث الرابع: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في النقل

أصبح الكثير من المسافرين يبحثون عن وسائل النقل التي تتوفر فيها أفضل سمات النقل، ومن أهم هذه المزايا هي السرعة في النقل، وهو الأمر الذي يجعل الإقبال على السفر جواً يتزايد يوماً بعد يوم، فلا عجب أن نرى أغلب الناس يتحدثون عن وقتهم وتقلاتهم بالساعة الواحدة فلقد أصبح الزمن هو معيار التعامل، وقد مراعت اتفاقية مونتريال 1999م هذا الشأن فنصت على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر (Damage) الناجم عن التأخير (Delay) في النقل:

(The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage)⁽³⁵⁰⁾.

من النص السابق نلاحظ أن الناقل الجوي يعد مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين، أو الأمتعة، ولكن الاتفاقية قد اشترطت لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي ثلاثة شروط نوضحها من خلال المطالب الثلاثة التالية:

(350) المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م.

المطلب الأول: التأخير في النقل

التأخير في اللغته يعني جعل الشيء بعد موضعه⁽³⁵¹⁾، والتأخير تقيض العاجل⁽³⁵²⁾، وتأخر في الشيء تقاس عن تنفيذ⁽³⁵³⁾، أما في القانون فإن التأخير في النقل يعني مجاوزة النقل لميعاد المحدد لتنفيذه فيه، ومجاوزة هذا الموعد ترتب عليه مسؤولية يمثّل لها كاهل الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال:

(The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage)⁽³⁵⁴⁾.

ونلاحظ من النص السابق أن اتفاقية مونتريال 1999م قد جعلت الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الناجم عن التأخير في النقل الجوي لكنها استثنت هذه المسؤولية من نطاق المسؤولية الموضوعية كما في حالة الأضرار التي تصيب المسافرين أو الأمتعة المسجلة ويكون سببها حادث أو حدث كما وضحنا ذلك في المباحث السابقة فقد أبتت عليها بالنسبة للأضرار التي تنجم عن التأخير كما كانت في اتفاقية وارسو 1929م مسؤولية تعاقدية، ويرجع السبب في ذلك إلى أن مواعيد النقل الملتق عليها لينم النقل خلالها قد يطرأ عليها تغيير لا يكون سببه الناقل بل تندخل في ذلك أسباب أخرى عامة كأعمال السلطات العامة⁽³⁵⁵⁾، أو الظروف الطارئة⁽³⁵⁶⁾، أو تقلبات الأحوال الجوية.

(351) معجم لغة الفقهاء. الجزء الأول، باب معجم لغة الفقهاء، ص 118.

(352) لسان العرب. لابن منظور الجزء الحادي عشر، باب أجل، ص 11.

(353) القاموس المحيط. للفيروز آبادي، الجزء الثاني، باب القعس- حركة خروج الصدر، ص 106.

(354) المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(355) كالحالة التي أصدرت فيها السلطات الموريتانية الحالية إغلاق كافة مطارات الدولة في وجه أي طيران إثر إمساكها بزمام الحكم بعد انقلابها على السلطات السابقة، فلم يعد بمقدور أي ناقل جوي الإقلاع من أو الهبوط في أي من هذه المطارات. (قناة الجزيرة الفضائية 2008/8/6م).

(356) كالإعلان الروسي بتعليق الطيران المدني الروسي إلى أي من المطارات الجورجية، وفي نفس الوقت عجزت المطارات الجورجية عن استقبال أي طيران مدني آخر نتيجة لحالة الحرب التي نشبت بينهما والتي تم فيها تدمير المطارات الجورجية. (قناة الجزيرة الفضائية 8، 9/أغسطس/2008م).

ولما كان التأخير يفس على أنه مجاوزة الميعاد المحدد للنقل فلا بد إذاً من وجود ميعاد للنقل محدد سلفاً يسأل الناقل الجوي عن الإخلال به، ولم يرد في اتفاقية مونتريال 1999م تفسيراً معيماً لمعنى التأخير، أو مدته، الأمر الذي يسعى معه الناقل للاستفادة القصوى منه وذلك بتفسير النص الوارد في الاتفاقية التفسير الأوسع لرعاية مصالحه، ويسانده في ذلك شركات التأمين ممثلة بالإتحاد الدولي لمؤمنى شركات الطيران، ووجههم في ذلك أن الالتزام بالمواعيد المحددة للنقل الجوي لا تخضع لسيطرة الناقل في غالب الأحوال وإن مساءلة الناقل عن إخلاله بهذه المواعيد يعرقل الملاحقة الجوية، ويعرض سلامتها للخطر؛ إذ أنها تضع الناقل موضع المغامس لمجاهة الظروف أو ركوب الأخطار⁽³⁵⁷⁾، أما المسافرين فمصالحه تقتضي وصوله وأمنه بالموعد المحدد للنقل الجوي والذي قد مرتب معاملاته الأخرى على أساسه.

إزاء هذا التعارض تدخل الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) و وضع شرطاً ضمن الشروط العامة للآياتا يقتضي بأن ينعهد الناقل لبذل أقصى مجهود لديه لنقل المسافرين وأمنهم بالموعد المعقول أو المحدد مسبقاً في جداول الطيران المثق عليها بينهما:

(Carrier undertakes to use its best efforts to carry the passenger and his baggage with reasonable dispatch and to adhere to published schedules in effect on the date of travel).⁽³⁵⁸⁾

كما أدرجت شرطاً يقتضي بأن مواعيد الرحلات الجوية المحددة من قبل الناقل الجوي في وثيقة السفر أو أي وثيقة أخرى تعد مواعيداً تقريرية، وليست مضمونة كما لا تعد هذه المواعيد جزءاً من عقد النقل الجوي:

(357) د. جعفر محمد مقبل الشلالي. مرجع سابق، ص 246.

(358) IATA General conditions of carriage (Passenger and Baggage). Article (10.1).

(Times shown in carrier's timetables or elsewhere are approximated and not guaranteed and form no part of the contract of carriage)⁽³⁵⁹⁾.

كما أنه لا يوجد هناك زمن ثابت في مواجهة الناقل لبدء أو انتهاء عملية النقل الجوي ما لم يتفق على خلاف ذلك على وجه التحديد والإشارة إليه في مستند النقل الجوي أو سجل الشحن، وينعهد الناقل لنقل البضاعة في مدة معقولة ولا يفترض أي التزام بنقل البضاعة بطائرة معينة أو طريقة محددة، كما أسقطت في مواجهة الناقل كل ميعاد محدد للنقل:

(No time is fixed for commencement or completion of carriage or delivery of cargo. Unless specifically agreed otherwise and so indicated in the air waybill or shipment record, carrier undertakes to carry the cargo with reasonable despatch but assumes no obligation to carry the cargo by any specified aircraft or over any particular route or routes, or to make connections at any point according to any particular schedule)⁽³⁶⁰⁾.

ومن خلال النصوص السابقة نجد أن الشروط العامة للأياتا قد خففت من مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناجم من التأخير في نقل المسافرين و أمنعهم والتي قد مراعتها اتفاقية مونتريال 1999م أصلاً بأن أبقته قائمة على أساس المسؤولية العقدية ومن ثم فقد سهلت طرق دفعها عن كاهلهم والنحلل منها غير أننا نلاحظ الآتي:

- إن تطبيق شرط إعفاء الناقل من المسؤولية الذي جاءت به نصوص الشروط العامة للأياتا سألته الذكر لا يؤخذ على إطلاقه؛ ذلك لأن اتفاقية مونتريال 1999م لم تشدد أصلاً في مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، فلم تجعلها مسؤولية موضوعية كما

⁽³⁵⁹⁾ IATA Conditions of carriage for cargo. Article(6.3.1).

⁽³⁶⁰⁾ IATA conditions of carriage for cargo. article 6.3.1

ذكرنا وبالنسبة يكون بمقدور الناقل دفعها بطرق عدة، وبشكل أوسع من طرق دفع المسؤولية عن ضرر المسافر أو أمتعته المسجلة بسبب الحوادث أو الحادث، أيضاً إن شروط الإتحاد الدولي للنقل الجوي تعطل نصوصها عند تعارض هذه النصوص مع نص دولي أو قانون وطني كما وضعنا في الفصل السابق، وشرط استبعاد مواعيد النقل الجوي عن عقد النقل يعني عدم التزام الناقل لها، ومن ثم عدم مساءلة الناقل عن الضرر الناجم من التأخير في النقل.

• إن إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الناجم من التأخير في النقل يعطل نصوص الاتفاقية نفسها وتخلق تعارضاً بين أحكامها؛ ففي الوقت الذي تخفف الشروط العامة للأليات من مسؤولية الناقل وتوسع للناقل طرق دفعها، تنص الاتفاقية على بطلان كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حداً أدنى من الحدود المعينة في الاتفاقية:

(Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void)⁽³⁶¹⁾.

(361) المادة (26) من اتفاقية مونتريال 1999م.

المطلب الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة

لا يكفي لانعتاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير حدوث التأخير في النقل فقط، لكن يشترط أيضاً لقيام هذه المسؤولية حدوث التأخير خلال فترة زمنية معينة:

(The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers، baggage or cargo)⁽³⁶²⁾.

لم تحدد اتفاقية مونتريال 1999 مدة محددة لفترة النقل الجوي التي يسأل الناقل الجوي عن إخلاله تنفيذ عقد النقل خلالها مما أثار خلافاً حول تحديد هذه الفترة، فذهب رأي⁽³⁶³⁾ إلى تحديدها بالفترة ما بين لحظة استعداد الطائرة للإقلاع ولحظة هبوطها في مطار الوصول⁽³⁶⁴⁾.

ونلاحظ على هذا الرأي أنه قد ضيق من الفترة الزمنية التي يسوجب مساءلة الناقل عند إخلاله بتنفيذ عقد النقل خلالها، إذ لا يسأل الناقل وفقاً لهذا الرأي عن التأخير في النقل قبل لحظة استعداد الطائرة للإقلاع، وبعد اللحظة التي تصل فيها الطائرة مطار الوصول وهو ما لا يتحقق غرض الاتفاقية من نص مساءلة الناقل عن الضرر الناجم عن التأخير في تنفيذ النقل. أيضاً إن الواقع العملي يسجل الكثير من حالات التأخير التي تكون قبل لحظة استعداد الطائرة للإقلاع أو بعد لحظة وصولها نقطة المقصد النهائي.

ينجس رأي آخر⁽³⁶⁵⁾ إلى تفسير الفترة الزمنية السابقة التفسير الأوسع بحيث تأخذ الفترة الزمنية التي يسأل الناقل عن التأخير في تنفيذ النقل خلالها بقياسها على الفترة التي أتت لها المادة (17، 18) من اتفاقية وارسو⁽³⁶⁶⁾ والخاصة بتحديد الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل عن الضرر الواقع على المسافرين بسبب الحادث، والأمنعة بسبب الحادث أو الواقعة، و وفقاً لهذا الرأي يكون الناقل مسؤولاً عن

⁽³⁶²⁾ المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽³⁶³⁾ د. جعفر محمد مقبل الشلالي. مرجع سابق، ص 246.

⁽³⁶⁴⁾ يسمى هذا الرأي بنظرية "جوديس" "Goedhuis" نسبة لصاحبها "جوديس".

⁽³⁶⁵⁾ يسمى هذا الرأي بنظرية "موريس" "Maurice" نسبة لصاحبها "موريس ليموان" "Mourice Lemoine".

⁽³⁶⁶⁾ وهي نفس المادة (2/1/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الضرر الناجم من التأخير بالنسبة للمسافرين في الفترة التي يكون فيها المسافر على متن الطائرة، أو أثناء عملية الصعود والنزول، وبالنسبة للأمنعة يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم من التأخير في الفترة التي تكون فيها الأمنعة تحت حراسة الناقل.

ونلاحظ على هذا الرأي التالي:

• تختلف صور الضرر التي تصيب المسافرين عن تلك التي تصيب الأمنعة، وبالتالي فإن سلمنا بإمكانية تطبيق الرأي السابق على الأمنعة فلا يمكن تطبيقه على المسافرين.

• أن المادة (17) لم تورد تفسيراً محدداً للفترة الزمنية التي يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين نتيجة لوقوع حادث، وبالتالي لا يستقيم القياس على هذه الفترة.

يذهب البعض⁽³⁶⁷⁾ إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بالنسبة للمسافرين من اللحظة التي يغادر فيها المسافر تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المحددة لجمع المسافرين بمطار القيام إلى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو تابعيه بدخوله مطار الوصول. أما بالنسبة للأمنعة فيسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب الأمنعة جراء التأخير في النقل في الفترة التي تكون فيها هذه الأمنعة تحت حراسة الناقل.

وهي راجعة نص المادة (19) من الاتفاقية التي لم تحدد فترة زمنية يسأل الناقل الجوي عن التأخير خلالها. نلاحظ أنها أعفت الناقل من هذه المسؤولية إن استطاع هو وتابعوه ووكلاؤه إثبات أنهم قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة واللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير⁽³⁶⁸⁾، نستطيع تحديد الفترة الزمنية التي يسأل الناقل الجوي عن التأخير فيها

(367) د. محمد فريد العريبي. القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص 255.

(368) المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م.

بالميعاد المحدد للحظة وصول المسافر نقطة مقصده النهائي إن وجد ميعاد مثق عليه، أو بالميعاد المعقول والذي تخضع لتقدير القاضي المختص في حالة عدم وجود مثل ذلك الميعاد بغض النظر عن لحظة إقلاع الطائرة أو دخول المسافر تحت إمرة الناقل استعداداً للانتقال، ولكن يجب مراعاة الآتي:

• عدم النوسع في تفسير الاستثناء الوارد في نص المادة (19) من الاتفاقية والتي يعنى الناقل بموجبه من المسؤولية عن التأخير إن أثبت أنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة واللازمة لتفادي الضرر أو أثبت أنه من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير، بحيث يستفيد الناقل من هذا الاستثناء إن كان السبب في التأخير عاماً لا يقتصر على الناقل المتعاقد وحده، كالقوة القاهرة، أو سوء الأحوال الجوية، وغيرها من الظروف التي ليس في مقدور أي ناقل آخر التغلب عليها، أما إن كان السبب في التأخير راجعاً إلى الناقل المتعاقد وحده كنعطل طائراته أو الحجز عليها، أو يعها وفاءً لديونه فنظل مسؤولينه في هذه الحالة قائمة تجاه المسافر و أمنعنه.

• تحديد الفترة الزمنية لمسائلة الناقل عن التأخير فيها بلحظة وصول المسافر نقطة مقصده النهائي في الموعد المثق عليه أو المعقول عند عدم الاتفاق على موعد معين دون العب بلحظة استعداد الطائرة للإقلاع، هذا التحديد يوسع من فرصة الناقل لتنفيذ عقد النقل الجوي في موعدة المحدد، كأن ينقل المسافرين على طائرة ذات سرعة أعلى، أو إلغاء بعض أو جميع نقاط التوقف المذكورة في عقد النقل الجوي مادامت لا يضار منها مسافرون آخرون.

• أن الضرر الذي يصيب المسافر جراء التأخير في النقل غالباً ما يرتبط بلحظة وصول المسافر نقطة مقصده النهائي أكثر من ارتباطه بلحظة إقلاع الطائرة أو وجوده تحت إمرة الناقل في صالة الانتظار بمطار المغادرة، ذلك لأن أغلب المسافرين ينصب اهتمامهم على زمن الوصول الذي يربطهم به معاملات خاصة كحضور مهم جان كبير، أو شهود عقد معين، أو المشاركة في احتفال تخضع كبار المسؤولين أو المشاهير.

أما الواقع العملي لعملية النقل في الموعد المعلن عنه أو المعقول في حالة عدم الإعلان فإننا نلاحظ أن شركات الطيران لا تنقيد به عادة، ولكن التأخير غالباً ما يحدد بمدة زمنية صغيرة، لا تسبب للمسافر في غالب الأحيان أي ضرر، والاتجاه السائد أن الناقل لا يسأل عن التأخير خلال هذه الفترة وذلك لأن عملية النقل تكون خاضعة لظروف أخرى خارجة عن إرادة أو سيطرة الناقل مثل أعمال الدولة السيادية كأن تعلن الدولة لجميع الناقلين المشغلين خطوطاً جوية من أو إلى إقليمها بإجراء كافة الرحلات لوضع ساعات وذلك لانشغال مطاراتها باستقبال أو ذراع الوفود الرسمية، أو أعمال الظروف الطارئة، أو سوء الأحوال الجوية.

المطلب الثالث: الضرر الناجم عن التأخير

الشرط الثالث لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير يتمثل في وقوع ضرر للمسافر أو أمنعنه، فلا يكفي لقيام هذه المسؤولية وقوع تأخيراً في تنفيذ عقد النقل الجوي، أو إخلالاً من جانب الناقل بالفترة الزمنية المحددة لتنفيذ العقد، بل يلزم مع ذلك وقوع ضرراً يستوجب مساءلة الناقل والتعويض عنه حسب نص الاتفاقية:

(The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage)⁽³⁶⁹⁾.

ونلاحظ من النص السابق عدم تحديد الاتفاقية تفسيراً محدداً لمعنى الضرر الناجم عن التأخير في تنفيذ العقد والذي يستوجب معه مساءلة الناقل عنه، الأمر الذي تخضع معه هذا التحديد لتقدير القاضي المختص بنظر النزاع، واستصحاب أحكام القضاء في هذا التقدير، وقد اعتبرت أحكام القضاء أن من الأضرار التي تستوجب مساءلة الناقل عنها التأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمحل علمي دعوي إليه بصفته أو من كره أو منصبه لتقدير خبراته، أو التأخير في وصول مريض لإجراء عملية جراحية عاجلة، أو التأخير الذي يترتب عليه حرمان اشتراك المعروضات في مسابقة دولية مرصدت لها جائزة كبيرة، أو التأخير الذي يترتب عليه هلاك أو تلف الأمتعة، أو نقص في قيمتها أو بوار في بيعها⁽³⁷⁰⁾، ومن ذلك لخص إلى أن مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر نتيجة الإخلال بتنفيذ عقد النقل الجوي لا تخضع لقاعدة معينة بل تتعلق بكل مسافر على حدة إذ قد ينم تعويض مسافر استنطاع إثبات ضرراً وقع عليه دون تعويض مسافراً آخر لم يتمكن من إثبات وقوع ذلك الضرر، أو أنه لم ينص أصلاً، ونشير إلى أن عبء إثبات وقوع الضرر يقع على كاهل المنصّر (المسافر) وفقاً للقواعد العامة للإثبات، أما عبء إثبات اتخاذ الناقل

(369) المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(370) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 345.

للندابير المعقولة واللازمة لتفادي وقوع الضرر أو اسنحالة اتخاذهم لمثل هذه الندابير فيتبع على عاتق الناقل. وبقي أن نشير إلى أن القضاء يعترف بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناشئ من التأخير في تنفيذ عقد النقل تشمل أي ضرر يصيب المسافر سواء كان مادياً أو أدبياً⁽³⁷¹⁾.

أساس وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي في القانون السوداني:

لم ينص المشرع السوداني لتنظيم عقد النقل الجوي أو لأحكام مسؤولية الناقل الجوي في قوانينه المنعقدة، إلا أنه قد تبني في قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م أحكام الاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها السودان، أو التي سينضم إليها مستقبلاً: (تطبق أحكام الاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الدولة بموجب قانون أو التي تنضم إليها مستقبلاً)⁽³⁷²⁾.

كما نص ذات القانون على سيادة أحكام اتفاقيات الطيران المدني التي يكون السودان طرفاً فيها على القانون الوطني وتطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية عند تعارضها مع أحكامه: (تطبق أحكام هذا القانون بما لا يتعارض مع أحكام تلك الاتفاقيات)⁽³⁷³⁾.

كما أورد القانون المذكور نصاً خاصاً بتطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م: (تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في الثامن والعشرين من شهر مايو 1999م)⁽³⁷⁴⁾.

ونلاحظ مما سبق أن المشرع السوداني لم يفصل أحكام عقد النقل الجوي، بل اكتفى بالإشارة إلى تطبيق أحكام المعاهدات الدولية ذات الصلة⁽³⁷⁵⁾ والتي يكون السودان طرفاً فيها، كما أنه

(371) جاء ذلك في حكم لمحكمة التمييز البحرينية: (www.mohamoon-ju.net)

(372) المادة (1/4) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(373) المادة (1/4) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(374) المادة (2/4) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(375) اتفاقية وارسو 1929م، وبروتوكول لاهاي 1955م المعدل لها اللذين لم يوقع عليهما السودان لكنه أودع وثائق التصديق عليهما في 1975/2/11م، وأدخلا حيز التنفيذ في 1975/5/12م.

نص على تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م، والتي يعتبر السودان من أوائل الدول العربية الموقعة عليها إلى جانب المملكة العربية السعودية والكويت⁽³⁷⁶⁾، إلا أن أحكام الطيران المدني في السودان لازالت خاضعة لاتفاقية وارسو 1929م المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955م. ونلاحظ أيضاً أنه لا يوجد أي تعارض بين نص المادة (2/4) من القانون التي تقضي بتطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م، وبين ما هو جاري عليه العمل من تطبيق أحكام اتفاقية وارسو 1929م المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955م، ذلك لأن اتفاقية مونتريال 1999م تقضي لسريان أحكامها إيداع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة لدى جهة الإيداع في "مونتريال"⁽³⁷⁷⁾، وهو الأمر الذي لم يثنه السودان بعد، إذ أن مجرد النوقيع على الاتفاقية لا يعدو سوى تعبير عن الرغبة الصادقة في الانضمام إليها.

أساس وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي في القانون اليمني:

لم يعرض قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م لتنظيم عقد النقل الجوي وأساس أو شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي فيه، إلا أن هذه الأحكام قد جاءت ضمن مواد القانون التجاري اليمني ذلك لأن عقد النقل الجوي يعتبر من العقود التجارية، والتي لم يخرج القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م بدورها في تنظيمها عما جاءت به اتفاقية وارسو، فيسأل الناقل الجوي وفقاً للقانون التجاري اليمني عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو أي أذى بدني آخر يقع للمسافر بشروط وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر على متن الطائرة، أو أثناء عملية صعود

⁽³⁷⁶⁾ تعتبر هذه الدول من أوائل الدول الموقعة على الاتفاقية في 1999/5/28م، إلا أن الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ في السودان بعد، ولم يودع السودان وثائق التصديق عليها حتى الآن كما ذكرنا. أما المملكة العربية السعودية فقد أودعت وثائق التصديق على المعاهدة في 2003/10/15م، ودخلت حيز التنفيذ في 2003/12/14م، وأودعت الكويت وثائق التصديق عليها في 2002/6/11م، ودخلت حيز التنفيذ في 2003/11/4م.
⁽³⁷⁷⁾ نصت اتفاقية مونتريال 1999م على ذلك في المادة (6/53) بقولها:

(This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depository between the States which have deposited such instrument).

المسافرين أو نزولهم⁽³⁷⁸⁾، كما يسأل الناقل عن الضرر الذي تحدث للأمتعة المسجلة فيسبب هلاكها، أو فقدانها، أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي⁽³⁷⁹⁾، ويسأل الناقل أيضاً وفقاً للقانون اليمني عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول المسافرين أو الأمتعة⁽³⁸⁰⁾.
وتجدر الإشارة في الأخير إلى أن ما سبق شرحه في المباحث الثلاثة الأخيرة من هذا الفصل يمثل حالات مسؤولية الناقل الجوي التي تتمثل في:

1- إصابة المسافرين بضرر يؤدي إلى وفاته أو إصابته بأي أضرار بدنية بسبب وقوع

الحادث أو بسبب التأخير في النقل.

2- إصابة الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة بضرر بسبب وقوع الحادث أو بسبب

التأخير في النقل.

وقد فصل بعض الكتاب الحالات السابقة تحت عناوين مستقلة ولكننا لم نسلك هذا التقصيل،

وأكثفنا بشرحها ضمناً مع شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي خشية التكرار.

(378) المادة (201) من القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م، وهو نفس النص الوارد في المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929م.

(379) المادة (202) من القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م، وهو نفس النص الوارد في المادة (18) من اتفاقية وارسو 1929م.

(380) المادة (203) من القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م، وهو نفس النص الوارد في المادة (19) من اتفاقية وارسو. إلا أننا نلاحظ أن القانون اليمني قد خالف الاتفاقية في تحديد الفترة الزمنية التي يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير خلالها، يظهر ذلك من نص الاتفاقية التي استخدمت مصطلح (في نقل) (In the carriage) الوارد في نص المادة (19) من اتفاقية وارسو الاتفاقية:

«(The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers luggage or good).

والتي تعني أن الناقل يسأل عن التأخير في النقل، أما القانون اليمني فقد استخدم مصطلح (في وصول) (Arrival of passengers) عند نصه على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير: (يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول المسافرين أو الأمتعة) المادة (203) تجاري يمني. ويتضح مما سبق أن القانون اليمني قد أعطى الناقل الجوي فرصة أكبر لتنفيذ عقد النقل منها في الاتفاقية إذ لا يسأل الناقل الجوي عن التأخير في النقل وفقاً للقانون اليمني إلا عند تجاوزه الزمن المحدد لوصول المسافرين وأمتعته بغض النظر عن مجاوزة ميعاد الإقلاع ويستفيد الناقل من ذلك كان ينقل المسافرين على طائرة أحدث ذات سرعة أعلى، أو بإلغاء بعض أو كل نقاط التوقف مثلاً.

الفصل الرابع: أحكام مسؤولية الناقل الجوي

تهض مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن الحادث وتكون نيجتها وفاة المسافر أو إصابته، أو الناجمة عن حدث فننلف الأمتعة، أو تضعج جراها، أو تعيب، أو الناجمة عن التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي سواء بالنسبة للمسافر أو الأمتعة، تهض مسؤوليته بالنعويض عن جميع الأضرار السابق ذكرها إذا توافرت جميع شروط قيام المسؤولية التي ذكرناها في الفصل السابق، وعندئذٍ وجب النعويض وفق ما حدده اتفاقية مونتريال 1999م من أحكام خاصة بمسؤولية الناقل وحدودها وذلك عن طريق اللجوء إلى القضاء برفع دعوى النعويض ضد الناقل الجوي، وسوف نقوم بتفصيل ذلك من خلال تفسير هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث نحدث في المبحث الأول عن تحديد مسؤولية الناقل الجوي، ونحدث في المبحث الثاني عن أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، والخروج القانوني والاتفاقي عنها، ونحدث في المبحث الثالث عن دعوى النعويض ضد الناقل الجوي والضمانات التي قررها اتفاقية مونتريال 1999م للمدعي.

المبحث الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي

من الملاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999م قد سعت في أحكامها لحماية مصالحاً متعارضة تتركز بين مصلحة المسافرين في الحصول على أكبر قدر ممكن من التعويض، ومصلحة الناقل في ضم أكبر قدر من طرق دفع المسؤولية عن كاهله إلى نطاقه، فجعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية رعاية لمصلحة المسافرين باعتبارها الطرف الأضعف في عقد النقل الجوي لتصبح بذلك مسؤولية الناقل مسؤولية مطلقة، و وضعت حدوداً معينة لجبر الضرر حماية لمصلحة الناقل و استمر نشاطه التجاري في مجال النقل الجوي كما أرسى شرطاً يعتبر بمثابة الحماية العامة لأطراف عقد النقل الجوي جميعاً هو شرط الضمانات المتمثلة في التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الذي سنعرض له في نهاية هذا الفصل.

وإذا كان أساس مسؤولية الناقل الجوي قد تطور بالشكل الذي رأيناه في الفصل السابق من هذه الدراسة، فإن حدود مسؤولية الناقل الجوي لم تظل هي الأخرى جامدة كما وضعها اتفاقية وارسو 1929م، بل أنها قد اختلفت مرتقعة في كل اتفاقية عن سابقتها حتى وصلت للحدود التي وضعها اتفاقية مونتريال 1999م متواكبة بذلك مع ارتفاع الأسعار ومع انخفاض قيمة النقود وبالتالي انخفاض قيمة مبالغ التعويض، ومع زيادة تقنية صناعة الطائرات، وتكنولوجيا الأمان فيها، وبالتالي تقلص مخاطر الطيران والحط من الحوادث التي يرجع سببها إلى خلل في صناعة الطائرات وبالتالي أصبح بالإمكان رفع قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو أمنعهم.

ولأن اتفاقية مونتريال 1999م ليست الاتفاقية الأولى التي تضع حدوداً لمسؤولية الناقل الجوي، بل أنها قد جاءت مكتملة وجامعة للاتفاقيات السابقة، فسوف ينترتقير هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب نحدث في المطلب الأول عن حدود مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها،

وحدثت في المطلب الثاني عن حدود مسؤولية الناقل في اتفاقية مونتريال 1999م، وحدثت عن حساب قيمة التعويض في المطلب الثالث.

المطلب الأول: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها

أولاً: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م:

وضعت اتفاقية وارسو 1929م حدوداً قصوى لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الأشخاص، ونصت على تحديد مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ (125000 بونكاريه فرانك) (Poincare Francs) لكل مسافر:

(In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs)⁽³⁸¹⁾.

كما نصت الاتفاقية السابقة على تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة بمبلغ (5000 بونكاريه فرانك):

(In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram)⁽³⁸²⁾.

كما حددت الاتفاقية الحدود القصوى لمبلغ التعويض في حالة نقل الأمتعة غير المسجلة بمبلغ 5000 بونكاريه فرانك:

(As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5,000 francs per passenger)⁽³⁸³⁾.

وإذا كان تقدير مبلغ التعويض الذي وضعته اتفاقية وارسو 1929م كحد أقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل الجوي قبل المسافر يعد اليوم بالمبلغ القليل، فإن هذا المبلغ كان مناسباً للتعويض

(381) المادة (1/22) من اتفاقية وارسو 1929م.

(382) المادة (2/22) من اتفاقية وارسو 1929م.

(383) المادة (3/22) من اتفاقية وارسو 1929م.

إبان تطبيق الاتفاقية سألته الذكر من وجهة نظر أغلب الدول المنضمة للاتفاقية لكن الكثير من الدول لم تعد راضية عن هذه الحدود فسعت جاهدة إلى تعديل اتفاقية وراسو 1929 م ورفع حدود التعويض فيه بموجب بروتوكول لاهاي 1955 م.

ثانياً: حدود مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول لاهاي 1955 م:

لما كانت حدود التعويض التي أرسنها اتفاقية وراسو 1929 م لم تعد ترضي الكثير من الدول الأطراف فيها، ولما كانت قد كثرت مطالبات القضاء والفقهاء برفع تلك الحدود كما ذكرنا، إذ أصبحت هذه المبالغ تكاد تكون بالمبالغ الضئيلة وغير المرضية إذا ما قورنت بالمبالغ التي تدفع كتعويض عند وقوع أي ضرر لمسافر داخلي، ولما كانت قيمة النفود في انخفاض متزايد بين وسنين، كل ذلك أدى إلى السعي لتعديل اتفاقية وراسو ورفع الحدود القصوى للتعويض، وقد كان ذلك عن طريق بروتوكول لاهاي 1955 م، المعدل لاتفاقية وراسو 1929 م، الذي رفع حدود التعويض بالنسبة للضرر الذي يصيب المسافر إلى (250000) بونكاريه فرانكاً⁽³⁸⁴⁾، في حين لم يتعرض لرفع حدود التعويض بشأن الأمتعة المسجلة وغير المسجلة بل ظلت في هذا البروتوكول ثابتة لم تتغير عما جاءت به اتفاقية وراسو 1929 م.

ثالثاً: حدود مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول مونتريال 1966 م:

يعتبر بروتوكول مونتريال 1966 م المؤقت⁽³⁸⁵⁾، أو كما يسميه بعض الفقهاء بالاتفاق الخاص⁽³⁸⁶⁾، يعتبر هذا البروتوكول من أهم الاتفاقيات التي أحدثت تغييراً في مسؤولية الناقل الجوي⁽³⁸⁷⁾ وحدود

(384) حيث تنص المادة (9/1) من بروتوكول لاهاي 1955 م المعدلة للمادة (1/22) على:

(In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 250,000 francs).

(385) سمي كذلك لأن الولايات المتحدة أعلنت بواسطة ممثلها المبعوث لحضور هذا الاتفاق أنه لا يدعو سوى اتفاق مؤقت لحين وضع اتفاقية دولية ترفع من شأن حدود مسؤولية الناقل الجوي ليصل إلى المبلغ العادل للتعويض، وأنها بصدد التحضير لاتفاق دولي بهذا الشأن وهو ما عرف بعد ذلك باتفاقية جواتيمالا سيتي 1971 م.

(386) يطلق بعض الفقهاء الأمريكيين عليه هذا الاسم لأنه كما يعتبرونه لا يعد اتفاقاً مستقلاً بل يعتبر امتداداً لأحكام اتفاقية وراسو 1929 م، ويستندون بذلك إلى نص المادة (1/22) من الاتفاقية القاضي بجواز رفع حدود التعويض إلى مبلغ أكبر من الذي حددته الاتفاقية بناءً على اتفاق خاص بين المسافر والناقل، ونحن إذ نسميه بالاتفاق الخاص ذلك ليس لأنه

هذه المسؤولية إذ بلغت حدود التعويض في هذا البروتوكول مبلغ (75000) دولار أمريكي لكل مسافر في حالة وفاته أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، ويكون المبلغ المذكور شاملاً أتعاب المحاماة والتقاضى، أما إن كان قانون الدولة التي رفعت فيها الدعوى يقضى بالحكم بأتعاب المحاماة ومصاريف التقاضى مستقلة، عندئذٍ فإن حدود المسؤولية تكون محدودة بمبلغ (58000) دولار أمريكي من غير تلك الأتعاب أو المصاريف، ومن ذلك نستنتج أن اتفاق مونتريال 1966م قد وضع حدوداً قصوى لما يدفعه الناقل من تعويض بمبلغ (75000) دولار أمريكي لا يتجاوز الارتفاع لهذا المبلغ إلى مبلغ أكبر، وحدد صافي المبلغ الأدنى الذي يدفع للمسافر بمبلغ (58000) دولار أمريكي لا يتجاوز النزول عنه إلى مبلغ أقل منه، كما حدد أقصى مبلغ يمكن أن يستقطع كأتعاب محاماة ومصاريف تقاضى في البلد التي يقضى قانونها بالحكم فيهما مستقلين عن مبلغ التعويض بمبلغ (17000) دولار أمريكي، غير أنه يمكن للقاضي النزول عنه لمبلغ أقل منه والارتفاع بمبلغ التعويض للمضرم فيحكم مثلاً بمبلغ (10000) دولار أمريكي كمصاريف تقاضى وأتعاب محاماة و مبلغ (65000) دولار أمريكي كتعويض للمسافر المضرم، ولكن لا يستطيع القاضي النزول عن مبلغ التعويض والارتفاع بمبلغ الأتعاب ومصاريف التقاضى كأن تحكم بمبلغ (20000) دولار أمريكي كمصاريف تقاضى وأتعاب محاماة ومبلغ (50000) دولار أمريكي، لأن الاتفاق حدد أقصى مبلغ

وكما قال بعض الفقهاء الأمريكيين امتداداً لاتفاقية وارسو 1929م، إنما لأنه خاص بحماية المسافرين من رعايا الولايات المتحدة الأمريكية برفع حدود التعويض لتصل إلى مبلغ (75000) دولار أمريكي، ولا يستفيد من ذلك إلا المسافر الذي يشتمل خط سفره على إقليم أمريكي، استوى بعد ذلك كان هذا الإقليم نقطة بداية لرحلة جوية أو نقطة مقصد نهائي أو نقطة توقف متفق عليها في عقد النقل.

(387) يعتبر اتفاق مونتريال 1966م أول اتفاق تم فيه تغيير أساس مسؤولية الناقل الجوي من مسؤولية شخصية قائمة على افتراض الخطأ من جانب الناقل إلى مسؤولية موضوعية مطلقة قائمة على الخطر وتحمل التبعة، وبالتالي ليس للناقل وفق أحكام هذا البروتوكول وفيما يختص بدعوى التعويض الناشئة عن وفاة مسافر أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، أن يتمسك بأي دفع مما ورد في الفقرة 1 من المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929م أو تعديلها الوارد في بروتوكول لاهاي 1955م الخاص بهذا الشأن، والتي تقضي بأن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذ تلك التدابير.

يمكن للقاضي الحكم على الناقل بمبلغ (75000) دولار أمريكي وأقل مبلغ يمكن أن يدفع للمسافر المضرور (58000) دولار أمريكي وجعل المبلغ الدائر بينهما محل تقديس القاضي.

مابعاً: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية جواتيمالا سيتي 1971م:

ذكرنا أن الولايات المتحدة كانت قد صرحت أثناء التوقيع على اتفاق مونتريال 1966م أنها لا يعدو اتفاق مؤقت وأنها بصدد التحضير لاتفاقية دولية ترفع من حدود التعويض بالتقدم الذي ينوازن مع مصلحة المسافرين، وكانت الولايات المتحدة بالنعل قد بدأت في التحضير للاتفاق المعني، فكان هذا الاتفاق هو اتفاقية جواتيمالا سيتي 1971م التي تم التوقيع عليها بعد خمس سنوات فقط من بروتوكول مونتريال 1966م المؤقت، وتم رفع حدود التعويض في هذه الاتفاقية إلى (1500،000) بونكاريه فرانك⁽³⁸⁸⁾.

وعن الأمانة غير المسجلة أو المحمولة صحبة المسافر يكون مبلغ التعويض وفقاً لهذه الاتفاقية محددًا بمبلغ (15000) بونكاريه فرانك لكل مسافر⁽³⁸⁹⁾.

أما الأمانة الغير مسجلة فقد تركت هذه الاتفاقية حدود التعويض بشأنها كما هي في اتفاقية لاهاي 1955م دون تعديل لكنها وضعت حدوداً عن التأخير في نقل المسافر (Delay in the carriage of passenger) وحددتها بمبلغ (62500) بونكاريه فرانك لكل مسافر⁽³⁹⁰⁾.

⁽³⁸⁸⁾ المادة (a /1/VIII) من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م، المعدلة للمادة (22) من اتفاقية وارسو 1929م، وقد نصت هذه المادة على:

(In the carriage of persons the liability of the carrier is limited to the sum of one million five hundred thousand francs for the aggregate of the claims, however founded, in respect of damage suffered as a result of the death or personal injury of each passenger).

⁽³⁸⁹⁾ المادة (c/1/VIII) من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م، المعدلة للمادة (22) من اتفاقية وارسو 1929م، وقد نصت هذه المادة على:

(In the carriage of baggage the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to fifteen thousand francs for each passenger).

⁽³⁹⁰⁾ المادة (b/1/VIII) من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م، المعدلة للمادة (22) من اتفاقية وارسو 1929م، وقد نصت هذه المادة على:

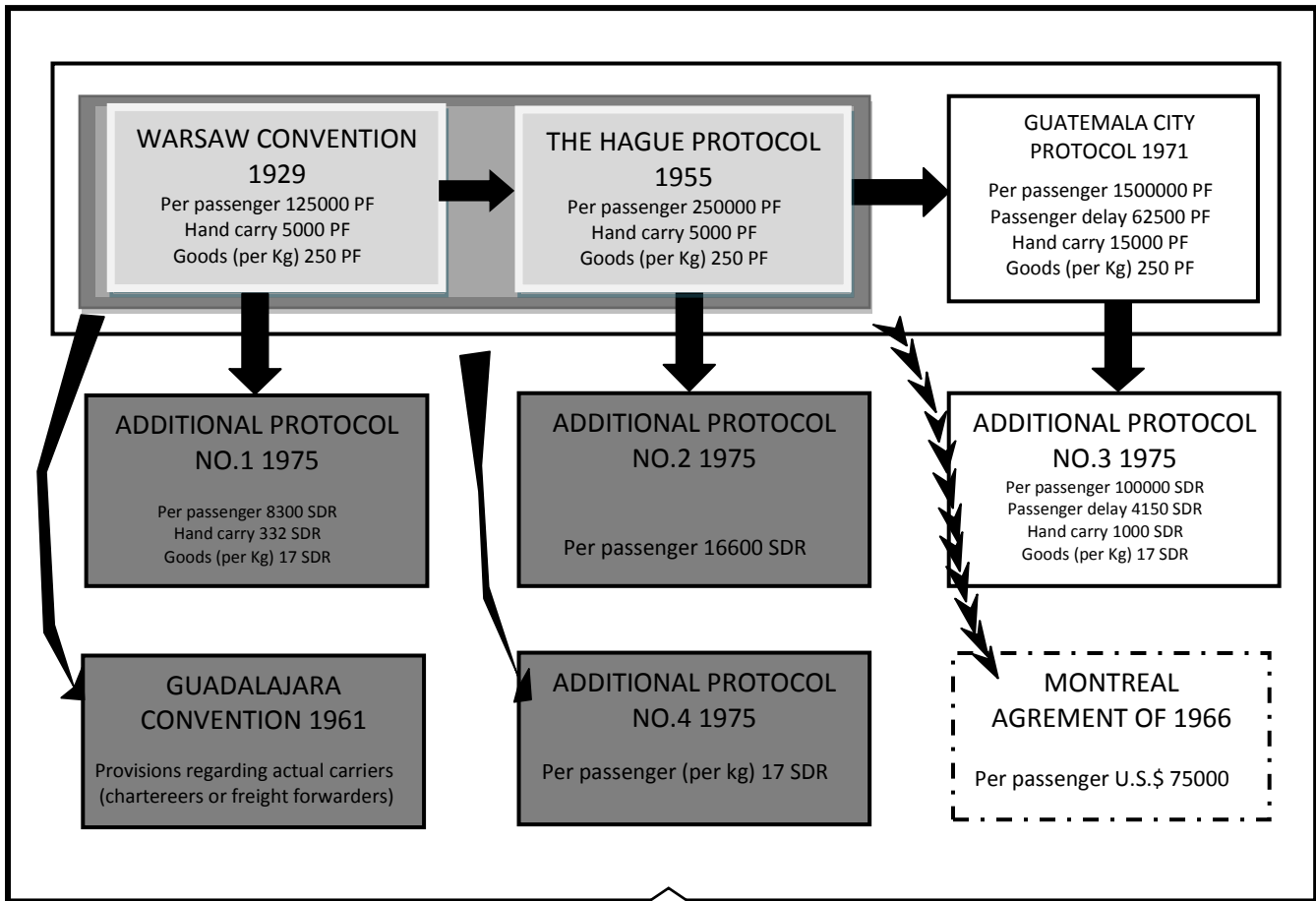
(In the case of delay in the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to sixty-two thousand five hundred francs).

وعلى الرغم من مناسبة المبالغ التي جاءت لها اتفاقية جواتيما لاسيتي 1971م لما يتفق مع مصلحة المسافرين، ويسعى إليه القضاء من رفع حدود التعويض للمسافر، وعلى الرغم أيضاً من تبني الولايات المتحدة الأمريكية لهذه الاتفاقية إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ حتى الآن لعدم اكتمال النصاب المطلوب من وثائق التصديق عليها لتصبح نافذة بين الدول الأطراف.

خامساً: حدود مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة 1975م:

جاءت بروتوكولات مونتريال الإضافية 1975م رقم (1، 2، 3) بتعديلات على حدود مسؤولية الناقل الجوي إذ عدل بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (1) 1975م حدود مسؤولية الناقل الجوي للمسافر إلى مبلغ (8300) وحدة حق سحب خاص (SDR) (Special Drawing Right) وبلغت في البروتوكول الإضافي رقم (2) (16600) وحدة حق سحب خاص (SDR) وفي البروتوكول الإضافي رقم (3) (100،000) وحدة حق سحب خاص (SDR) إلا أن هذا الأخير لم يدخل حيز التنفيذ لعدم اكتمال النصاب المطلوب من الدول المصدقة عليه لدخوله حيز التنفيذ.

ويمثل الشكل التالي حدود التعويض القصوى التي وضعها اتفاقية وارسو 1929م، وتعديلاتها بموجب بروتوكول لاهاي 1955م، وبروتوكول مونتريال المؤقت 1966م، وبروتوكولات مونتريال الإضافية 1975م واتفاقية مونتريال 1999م التي سنحدث عن حدود التعويض فيها في المطلب اللاحق:



Keys:

PF= Poincare Francs

SDR = Special Drawing Right = De facto amendment =Air law instrument in force

It an international agreement but ↑ = Replacement(as between its parties) = Air law

an arrangement among carriers instrument not in force

↘ → = amendment

Source: Manual on the regulation of International Air Transport، Second Edition، Issued by ICAO، 2004،page 3-2-7.

من الشكل السابق نلاحظ أن اتفاقية وارسو 1929م قد تم تعديلها المباشر وفق بروتوكولاتٍ ثلاثة هي: بروتوكول لاهاي 1955م، وبروتوكول مونتريال الإضافي 1975م رقم (1)، وبروتوكول جوادالاخارا 1961م الذي لم يعدل هذا الأخير من حدود المسؤولية لكن أحكامه جاءت بشأن الناقل الفعلي والناقلين المتعاقدين، أما بروتوكول لاهاي 1955م فقد تم تعديل حدود المسؤولية التي جاء بها بدايةً بحكم الأمر الواقع وفق بروتوكول مونتريال المؤقت 1966م، وبروتوكول مونتريال الإضافي 1975م رقم (2)، وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م، الذي تم تعديله بموجب بروتوكول مونتريال الإضافي 1975م رقم (3)، وقد عدلت أحكام اتفاقية وارسو 1929م وبروتوكول لاهاي 1955م بمجموعة وفق بروتوكول مونتريال الإضافي 1975م رقم (4) لكن هذا الأخير لم يعدل من حدود المسؤولية التي جاءت لها الاتفاقيتين بالنسبة للمسافرين ولكنه عدل من حدود المسؤولية عن الأمتعة غير المسجلة.

ونلاحظ مما سبق أن حدود مسؤولية الناقل الجوي لم تظل ثابتة بمبلغ معين يلتزم الناقل به تجاه كل مسافر، لكنها قد عدلت مرة تلو الأخرى وتباينت الاتفاقيات الدولية بشأن هذا التعديل بغية الوصول لحدود تروسيها توازناً بين أطراف عقد النقل الجوي، وتحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية للطرف الأضعف في هذا العقد وهو المسافر، إلا أن أي من الاتفاقيات السابقة لم تشمل كل ما يتعلق بحدود مسؤولية الناقل الجوي بشأن المسافرين وأمنهم والتأخير في النقل كما أن الاتفاقيات السابقة لم تدخل جميعها حيز التنفيذ الأمر الذي زادت معه حاجة المجتمع الدولي لاتفاقية دولية جامعة لأحكام الناقل الجوي وأساس مسؤوليته وحدودها.

المطلب الثاني: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م

ذكرنا في المطلب السابق أن جميع الاتفاقيات المعدلة لأحكام اتفاقية وارسو 1929م لم تأتِ بتعديل شامل لجميع ما يتعلق بأحكام حدود مسؤولية الناقل الجوي، بل جاء بعضها معدلاً لحدود مسؤولية الناقل الجوي في حالة إصابة المسافرين أو أمتعتهم المسجلة كبروتوكول لاهاي 1955م، بروتوكول مونتريال الخاص 1966م، بروتوكول جوايمالا سيتي 1971م و بروتوكولات مونتريال الإضافية 1975م رقم (1، 2، 3)، وبعضها جاء معدلاً لحدود مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة غير المسجلة كبروتوكول مونتريال الإضافي 1975م رقم (4)، والبعض الآخر وضع حدوداً لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير كبروتوكول جوايمالا سيتي 1971م، و مونتريال الإضافي 1975م رقم (3)، ولهذا فقد احتاج مجتمع الطيران المدني الدولي إلى اتفاقية دولية واحدة تجمع كل التعديلات التي أرسنها الاتفاقيات السابقة، والتي تعتبر اتفاقية مونتريال 1999م هي الاتفاقية الجامعة و المعدلة لجميع اتفاقيات النقل الجوي السابقة، ذلك لأنها احتوت على كل ما جاءت به الاتفاقيات المذكورة من تعديلات بشأن مسؤولية الناقل الجوي وخاصة فيما يتعلق بأساس تلك المسؤولية وحدودها.

وضعت اتفاقية مونتريال 1999م نظامين لحدود مسؤولية الناقل الجوي في حالة إصابة المسافرين، فجعلت مسؤولية الناقل الجوي المطلقة محدودة بمبلغ (100000) وحدة حقوق سحب خاصة (SDR) فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو أي إصابة بدنية أخرى:

(For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability)⁽³⁹¹⁾.

(391) المادة (1/21) من اتفاقية مونتريال 1999م.

ويسأل الناقل أيضاً وفق اتفاقية مونتريال 1999م عن الأضرار التي تزيد قيمتها عن (100000) وحدة حق سحب خاصة (SDR) بشرط أن يكون الضرر قد نشأ عن إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه أو خطأ أي منهم أو امتناعه:

(The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents)⁽³⁹²⁾.

فمن النص السابق نلاحظ أن الناقل الجوي يعد مسؤولاً ومسؤولية غير محدودة عن الأضرار التي تصيب المسافرين وتكون قيمتها أعلى من الحد الذي بينته الاتفاقية إذا كان الضرر قد نشأ عن إهمال الناقل، كأن ينهار الناقل في تجهيز الطائرة وصيانتها وإعدادها للطيران أو إهمال الطاقم في تزويد المسافرين بأدوات النجاة مثلاً أو تقاعسهم في فتح أبواب الطائرة المحترقة لينزل المسافرون، أو خطأ الناقل كأن ينقل المسافر على طائرة لم تخضع لفحصها من قبل سلطات الطيران المدني الوطنية.

كما يسأل الناقل أيضاً وفق هذه الاتفاقية عن الأضرار التي تزيد قيمتها عن (100000) وحدة حق سحب خاصة (SDR) بشرط أن يكون الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير:

(The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that

⁽³⁹²⁾ المادة (2/21) من اتفاقية مونتريال 1999م.

such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third ply)⁽³⁹³⁾.

ومن النصوص السابقة نجد أن الناقل الجوي يسأل مسؤولية مطلقة عن الأضرار التي تصيب المسافرين والتي لا تتجاوز قيمتها (100000) (SDR) ولا يستطيع الناقل دفعها عن كاهله بأي حال⁽³⁹⁴⁾، أما تلك التي تتجاوز قيمتها (100000) (SDR) فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها بما في ذلك الضرر الذي أصاب المسافرين بسبب حالته الصحية⁽³⁹⁵⁾ إلا إذا أثبت المسافر أن الضرر يعود لإهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه أو الغير، فإذا لم يستطع المسافر إثبات ذلك فإن مسؤولية الناقل تنزل لتصبح مسؤولية محدودة بمبلغ (100000) (SDR) حتى وإن زادت قيمة الضرر الذي أصاب المسافرين عن ذلك المبلغ.

أما في حالة نقل الأمتعة سواء كانت المسجلة أو غير المسجلة فقد حددت اتفاقية مونتريال 1999م مسؤولية الناقل الجوي عنها بمبلغ (1000) (SDR) لكل مسافر:

⁽³⁹³⁾ المادة (2/21) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽³⁹⁴⁾ وهذا التحديد يمثل الحماية التي وضعتها اتفاقية مونتريال 1999م للناقل الجوي بتحديد مسؤوليته عن الأضرار بمبالغ محدودة، كما أن الاتفاقية قد أكدت على هذه الحماية بنصها على تحريم رفع دعوى للتعويض ضد الناقل الجوي مهما كان سندها سواء بمقتضى الاتفاقية نفسها أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر خارج ما وضعت الاتفاقية من شروط لرفع تلك الدعوى، أو حدود قررتها وفق أحكامها:

(In the carriage of passengers, baggage, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention).

Montreal Convention 1999 A.D Article (29).

⁽³⁹⁵⁾ على الرغم من أن الاتفاقية لم تنص على عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي ترجع لحالة المسافر الصحية إلا أننا نستطيع استنتاج ذلك من صيغة الاتفاقية التي تشترط على المسافر إثبات رجوع الضرر الذي أصابه لإهمال أو خطأ أو امتناع الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه أو الغير، وذلك يخرج الناقل من دائرة المسؤولية عن الأضرار التي ترجع لحالة المسافر الصحية، لكن لو أن صيغة الاتفاقية اشترطت على المسافر في هذه الحالة إثبات عدم وقوع إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه لاستطاع المسافر المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي سببتها حالته الصحية، لأنه سيصبح من السهل عليه إثبات أن الضرر لم يقع بإهمال منه أو خطأ أو امتناع من جانبه، وليس في ذلك من ضيم على المسافر إذ أن الغرض من الاتفاقية حماية المسافر من الأضرار التي يسببها عقد النقل الجوي له والتي قد لا تمت للأضرار الناجمة عن حالة المسافر الصحية بصفة.

(In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger)⁽³⁹⁶⁾.

وفي حالة الضرر الناجم عن التأخير في النقل تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (4150 SDR) عن كل مسافر:

(In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4150 Special Drawing Rights)⁽³⁹⁷⁾.

⁽³⁹⁶⁾ المادة (2/22) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽³⁹⁷⁾ المادة (1/22) من اتفاقية مونتريال 1999م.

المطلب الثالث: حساب قيمة التعويض

إذا ما استحق المسافر المضروب للتعويض عن الضرر الذي أصابه أو أصاب أمنعه وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال 1999م، فعندئذٍ ينوجب على الناقل دفع المبلغ الذي نصت عليه الاتفاقية، ولكن الاتفاقية لم تنص على دفع مبلغ التعويض بعملة وطنية كاتفاقية وارسو 1929م التي استخدمت الفرنك الفرنسي، أو اتفاق مونتريال 1966م، الذي استخدم الدولار الأمريكي لتقدير مبالغ التعويض ونفصل ذلك كالنالي:

1. حساب قيمة التعويض في اتفاقية وارسو 1929:

استخدمت اتفاقية وارسو 1929م (الفرنك الفرنسي) لتقدير مبالغ التعويض ونلاحظ ذلك من نصوصها المعدلة حيال التعويض عن الضرر الذي يصيب المسافر أو أمنعه. وقد بينت اتفاقية وارسو 1929م أن تقدير قيمة التعويض يكون بواقع (الفرنك بونكاريه) الذي يشتمل على 65 مليجراماً⁽³⁹⁸⁾ من الذهب عيار 900 من الألف⁽³⁹⁹⁾ من الذهب الخالص على أن تكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرية (round figures) في كل عملة وطنية (national currency)⁽⁴⁰⁰⁾.

⁽³⁹⁸⁾ نص بروتوكول لاهاي 1955م في المادة (5/11) منه المعدلة للمادة (4/22) من اتفاقية وارسو 1929م على أن الفرنك يشتمل على 65.5 مليجراماً من الذهب عيار 900 في الألف:

(The sums mentioned in francs in this Article shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred).

⁽³⁹⁹⁾ وهو ما يعرف تجارياً (في سوق الذهب) بعيار 24.

⁽⁴⁰⁰⁾ المادة (4/22) من اتفاقية وارسو 1929م. وقد نصت المادة على:

(The sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of 65 « milligrams gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into any national currency in round figures).

وعلى الرغم من أن الاتفاقية قد سهلت الأمر بتحويل قيمة التعويض إلى ما يعادلها من العملات الوطنية، إلا أنها لم توضع معياراً معيناً لتحويل سعر الصرف عليه، الأمر الذي أثار اختلافاً فقهياً، بشأن وضع سعر صرف محدد يعول عليه عند دفع مبلغ التعويض، فذهب البعض⁽⁴⁰¹⁾ إلى حساب قيمة التعويض على أساس سعر الذهب، لكن هذا السعر لا يتخذ مصلحة المنضمرين بالاستفادة من مبلغ التعويض ذلك لأن سعر الذهب لم يعد يوجد في العديد من الدول التي تركزت التعامل به، أضف لذلك وجود اختلافات بين الدول بشأن أسعار الذهب تبعاً لسياسات هذه الدول، كما أن سعر الذهب نفسه ليس ثابتاً ذلك لاختلاف سعره الرسمي عن السعر الحر.

وقد ذهب البعض⁽⁴⁰²⁾ إلى حساب قيمة التعويض بواقع الفرنك الفرنسي، إلا أن هذا الرأي يشكل صعوبة عند التطبيق العملي، ذلك لأن ليس من مصلحة المنضمرين في كافة دول العالم تدخل الحكومة الفرنسية بتحديد سعر صرف الفرنك الفرنسي وفقاً لما يتخذ مصالحها ويدعى لسياستها.

كان لبعض الدول رأي مخالف لما سبق وهو حساب قيمة التعويض بالدولار الأمريكي، انطلاقاً من قاعدة النسوية الفعلية بين الذهب والدولار التي أرسنها معاهدة "برينون وودز"⁽⁴⁰³⁾، وقاعدة النسوية هذه تجعل كل من الدولار والذهب متساويين في السيولة والقبول العام⁽⁴⁰⁴⁾، ولكن هذه الطريقة وإن كانت قد نجحت فترة من الزمن إلا أنها لم تستطع مواصلة مسيرها، فقد

(401) د. عيسى غسان ربضي. مرجع سابق، ص 183.

(402) المرجع السابق، ص 184.

(403) أبرمت هذه المعاهدة في 1944/7/22م، التي أنشأت صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، تعهدت بموجب هذه المعاهدة الولايات المتحدة بتثبيت سعر الذهب على أساس 35 دولار للأوقية (الأوقية عبارة عن 31.1 جراماً) كما التزمت بتحويل الدولارات الورقية لدى البنوك المركزية في المعاملات الخارجية إلى ذهب وفقاً للسعر السالف الذكر، د. رفعت فخري، د. محمد فريد العريني. مرجع سابق، ص 182، و كان الغرض من إتزام الولايات المتحدة الأمريكية بدينك الالتزامين هو تثبيت سعر الذهب، و السيطرة الاقتصادية للدولار عالمياً.

(404) المرجع السابق، ص 182.

بدأت بوادر فشلها تتجلي في العام 1960م، بسبب العجز المستمر في ميزان المدفوعات الأمريكية، وتضخم الدولارات الورقية التي تحتفظها الدول كعملة احتياطي مما جعل إمكانية تحويلها إلى ذهب مسألة نظرية خنثى⁽⁴⁰⁵⁾، كل ذلك أثار العديد من الصعوبات العملية في تطبيق هذه القاعدة من ذلك ما جاء في قضية (Franklin mint. v. T.W.A) والخاصة بالتعويض عن أضرار أصابت بضائع أثناء نقلها من "الولايات المتحدة" إلى "بريطانيا" قضت الدائرة الثانية لمحكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية بأنه منذ أن تخلى النظام النقدي الدولي عن العمل بقاعدة الذهب، وما نتج عن ذلك من استحالة تحويل الفرنك الذهب إلى دولارات ورقية، أصبحت اتفاقية وراسو 1929م في شقها الخاص بتحديد مسؤولية الناقل الجوي مجردة من قوتها التنفيذية، الأمر الذي يقف عائق أمام المدعي في الحصول على تعويض كامل عن ما أصابه من أضرار⁽⁴⁰⁶⁾.

ومما سبق نستنتج أن اتفاقية وراسو 1929م لم تحظ برضي الكثير من الدول الأطراف، ذلك لما اعترفتها من صعوبات بشأن تحديد وحساب قيمة التعويض، وتضارب حساب قيمة التعويض بين الفرنك الفرنسي، الذهب والدولار الأمريكي، التي كشف التطبيق العملي للاتفاقية عن خدمة كل منها لمصالح دول معينة وتدخل سياسات الدول بتحديد مسألة التعويض الذي أصاب المسافرين الجوي لخدمة اقتصادها فقط دون العبء بما قد ينكبده المسافرين المضطرب من عدم الحصول على حقوقه من التعويض كاملة.

2. حساب قيمة التعويض في اتفاقية مونتريال 1999م:

(405) المرجع السابق، ص 184.

(406) أورداها د. رفعت فخري. د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 196.

ذكرنا أن اتفاقية وارسو 1929م قد أقرت حساب قيمة التعويض فيها بواسطة (الفرنك الفرنسي) وتبعها في ذلك بروتوكول لاهاي 1955م، وجواتيمالا سيتي 1971م، أما بقية البروتوكولات التي عدلت أحكام اتفاقية وارسو 1929م، فقد انهدجت لهجاً مغايراً لما سبق؛ فمنها ما قرر حساب قيمة التعويض بواسطة (الدولار الأمريكي) كبروتوكول مونتريال الخاص 1966م، ومنها ما قرر حساب قيمة التعويض بواسطة وحدات حقوق السحب الخاصة (SDR) وفق تفويض صندوق النقد الدولي، كبروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة 1975م، الأمر الذي اعترته بعض الصعوبات عند التطبيق العملي لأحكام التعويض الواردة في البروتوكولات السابقة كما بينا ذلك في بداية هذا المطلب، أضف لذلك أن البروتوكولات التي اتخذت من وحدات حقوق السحب الخاصة معياراً لتفويض مبالغ التعويض، تفترض عضوية الدولة التي ترفع فيها دعوى التعويض في صندوق النقد الدولي، وهو ما أوجد صعوبة حقيقية في تطبيق أحكام البروتوكولات المذكورة، ذلك لأن الدولة الطرف في أحد البروتوكولات المعنية قد لا تسمح قوانينها بإجراء طريقة التفويض هذه نظراً لعدم عضوية الدولة في صندوق النقد الدولي.

أما اتفاقية مونتريال 1999م فقد عاجلت هذه الصعوبات و وضعت أحكاماً لكل حالة على حدة تحسب عضوية الدولة في صندوق النقد الدولي من عدمها وفصل ذلك في الآتي:

أولاً: إذا كانت الدولة التي تقام الدعوى فيها عضواً في صندوق النقد الدولي:

من المعلوم أن قيمة العملات تختلف من دولة لأخرى تحسب قوة تلك الدولة الاقتصادية، وتقدمها الصناعي فتكون عملة إحدى الدول أرفع من الأخرى نسبة لما ذكر، وقد حرصت الاتفاقية على إرساء نظام نقدي واحد تحسب على أساسه مقدار التعويض للمسافر بحيث لا يؤثر من مركز دولته التي تحمل جنسيتها الاقتصادي، أو من مركز الدولة التي تقام فيها الدعوى على نقص

التعويض أو ارتفاعه، لترسي بذلك مبدأ المساواة بين الأفراد (المسافرين) أمام المرافق العامة، و مبدأ التعويض العادل للمسافرين، فنصت اتفاقية مونتريال 1999م على أن المبالغ التي وضعها كتعويض في شكل وحدات سحب خاصة تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي (International Monetary Fund) لهذه الوحدات، أي أن الاتفاقية قد أحالت تحويل قيمة التعويض إلى مبالغ نقدية لما يقرره صندوق النقد الدولي، بشرط أن يتم تحويل هذه المبالغ إلى ما يعادلها من العملات الوطنية لكل دولة عند التقاضي، يوم صدور الحكم وليس عند وقوع الحادث أو الحدث أو التأخير المسببة للضرر:

(The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgment)⁽⁴⁰⁷⁾.

وقد نصت الاتفاقية في المادة السابقة على تحويل المبالغ إلى العملات الوطنية عند التقاضي يوم صدور الحكم مراعاةً لحقوق المسافرين بصفته الطرف الأضعف، وبذلك يستطع المسافر الاستفادة من أي زيادة قد تطرأ على تحويل قيمة التعويض إلى العملة الوطنية في الفترة ما بين وقوع الضرر وصدور الحكم بالتعويض.

(407) المادة (1/23) من اتفاقية مونتريال 1999م.

كما نصت الاتفاقية على أن قيمة العملة الوطنية لدولة عضو في صندوق النقد الدولي تحسب مقومة بوحدة السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لمعاملته السارية بتاريخ صدور الحكم:

(The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgment, for its operations and transactions)⁽⁴⁰⁸⁾.

إذا ومن خلال النص السابق نجد أن الدول الأطراف في صندوق النقد الدولي تجب عليها مراعاة ما أحالت الاتفاقية إليه من أحكام بشأن تقييم وحدات السحب الخاصة وفقاً لعملياته، ومعاملته السارية يوم صدور الحكم في هذه الدولة.

ثانياً: إذا كانت الدولة التي تقام الدعوى فيها غير عضو في صندوق النقد الدولي:

قد تقام الدعوى وفق اختيار المدعي - كما سيأتي لاحقاً في هذا الفصل - في دولة طرفاً في اتفاقية مونتريال 1999م لكنها ليست طرفاً في صندوق النقد الدولي، وبالتالي لا تكون هذه الدولة ملزمة بطريقة تقييم وحدات السحب الخاصة المنصوص عليها في الاتفاقية كعويض إلى عمالها الوطنية وفق ما تحدده الصندوق، وفي هذه الحالة تحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدولة بوحدة السحب الخاصة وفقاً لما تحدده هذه الدولة من طريقة:

(408) المادة (1/23) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(In terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State)⁽⁴⁰⁹⁾.

ولكن الاتفاقية قد أجازت عند التصديق على اتفاقية مونتريال 1999م أو الانضمام في أي وقت لاحق للدولة التي لا تسمح قوانينها بتطبيق قواعد صندوق النقد الدولي بشأن تقويم قيمة التعويض إلى عملاتها الوطنية، أجازت لها في هذه الحالة أن تعلن أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين فنسب وفاته أو جرحه بدينياً، محدودة بمبلغ (1500.000) وحدة نقدية عن كل مسافر عند التفاوض داخل أقاليمها، وبمبلغ (62500) وحدة نقدية عن كل مسافر بالنسبة للأضرار التي تصيب المسافرين في حالة التأخير في النقل، وبمبلغ (15000) وحدة نقدية عن كل مسافر بالنسبة للأضرار التي تصيب أمتعة المسافرين غير المسجلة، وبمبلغ (250) وحدة نقدية عن كل كيلو جرام بالنسبة للأضرار التي تصيب أمتعة المسافرين المسجلة، على أن كل وحدة نقدية من الوحدات السابقة تساوي (65.5) ملجم من الذهب البالغة نسبة نقائه (900%1000)، وتجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية للدولة المعنية وفق قانون الدولة بشرط أن تجبر كسور هذه المبالغ إن وجدت كسور⁽⁴¹⁰⁾.

كما اشترطت الاتفاقية على الدولة المعنية بأحكام المواد السابقة ما يلي:

1. عند إجراء الحساب وفق الطريقة التي تحددها هذه الدولة، وإسلوب التحويل السابق

ذكره مراعاة إجراء الحساب والتحويل بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة

⁽⁴⁰⁹⁾ المادة (1/23) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽⁴¹⁰⁾ المادة (2/23) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الوطنية للدولة الطرف في الاتفاقية عن نفس القيمة الحقيقية لمبالغ التعويض التي بينها في
المطلب الثاني من هذا المبحث⁽⁴¹¹⁾.

2. تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب أو نتيجة النحول التي اتبعها، حسب الحالة، أو أي
تغيير في طريقة الحساب أو نتائجها، وينم النبليغ عند إيداع وثائق التصديق أو الموافقة
على الاتفاقية أو الانضمام إليها⁽⁴¹²⁾.

⁽⁴¹¹⁾ المادة (3/23) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽⁴¹²⁾ المادة (3/23) من اتفاقية مونتريال 1999م.

المبحث الثاني: أسباب دفع المسؤولية والخروج عنها

عند قيام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل: فإما أن يوفي بجميع التزاماته سواء تلك التي حنمها عليه الاتفاقية، أو تلك التي تم الاتفاق مع المسافر عليها، وبذا ينتهي عقد النقل الجوي، وتنتهي معه التزامات جميع أطرافه، وإما أن يقص الناقل ببعض أو كل التزاماته وعندئذٍ يصبح عرضةً لتحمل المسؤولية وفق ما قررها اتفاقية مونتريال 1999 من حدود خاصة بنحمله المسؤولية والتي لا تجوز للناقل الاتفاق على وضعها أو الحد منها، لكن وعلى الرغم من ذلك فإن الاتفاقية قد أقرت أحكاماً يستطيع بموجبها الناقل دفع المسؤولية عن كاهله والتصل عنها كاملة أو عن جزء منها، كما أقرت أخرى يستفيد منها المسافر بالخروج عن الحدود التي وضعها الاتفاقية إلى حدودٍ أعلى، وسنبين ذلك من خلال تفسير هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نحدث في المطلب الأول منها عن أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، ونحدث في المطلب الثاني عن الخروج القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، ونحدث عن الخروج الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي في المطلب الثالث.

المطلب الأول: أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي

إذا ما استوفت مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين وأمنهم شروط انعقادها وفقاً لما حددته اتفاقية مونتريال 1999م، فإنه يصبح من المنعذر على الناقل وضعها أو الحد منها فقد حرمت الاتفاقية على الناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية أو اشتراط وضع حدوداً أقل من الحد المعين فيها:

(Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void)⁽⁴¹³⁾.

بل أن اتفاقية مونتريال 1999م قد ذهبت إلى أبعد من ذلك فقررت بطلان تلك الشروط من غير أن يؤثر بطلانها على وجود أو صحة عقد النقل الجوي، لنصبح الشروط لاغية كأن لم تكن ويسنم تنفيذ عقد النقل الجوي بين أطرافه منجاً لآثاره وملزماً للطرفين:

(But the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention)⁽⁴¹⁴⁾.

وعلى الرغم من أن اتفاقية مونتريال 1999م كانت اتفاقية مونتريال 1999م وضعت النص السابق حماية لمصلحة المسافرين من تعسف الناقلين، ومنعاً لهم حقوقهم التي يكسبها من عقد النقل الجوي، لكنها قد نصت على طرقٍ يستطع الناقل الجوي التصل بموجبها عن تحمل المسؤولية أو التخفيف منها إذا ما توافرت شروط دفع المسؤولية التي نصت عليها الاتفاقية، فقد فقررت الاتفاقية

(413) المادة (26) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(414) المادة (26) من اتفاقية مونتريال 1999م.

سبباً عاماً لدفع مسؤولية الناقل الجوي أياً كانت حدودها أو نوعها أو سند المطالبة بالنعويض فيها أو حالاتها، وأسباباً خاصة لكل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي على حد ما وتفصيل ذلك كالآتي:

أولاً: السبب العام لدفع مسؤولية الناقل الجوي:

نعني بالسبب العام أن الناقل الجوي يستطع بالاستناد إليه دفع المسؤولية عن كاهله في حالة نقل الأشخاص مهما كان سندها أو حدودها، وقد نصت على ذلك اتفاقية مونتريال 1999م بقولها:

(If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage)⁽⁴¹⁵⁾.

من النص السابق نجد أن الاتفاقية تعفي الناقل الجوي من تحمل المسؤولية تجاه المسافر المضرور- بقطع النظر عن حدود هذه المسؤولية- أو عن أمعنه أو عن التأخير في نقلهما إذا استطاع الناقل إثبات أن الضرر الناجم قد وقع نتيجة:

- لخطأ المسافر (Wrongful)،
- امتناع المسافر (Omission)،
- إهمال المسافر (Negligence)،

(415) المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999م.

فإذا أصيب المسافر بضرر أدى إلى وفاته أو جرحه بدينياً أثناء هبوط الطائرة نتيجة لإهماله في ربط حزام الأمان الموجود في مقعده والمهياً من قبل الناقل لبطمه، أو لمخالفته توجيهات تابعي الناقل بعدم نزعها والنحرك من مقعده لحظتي الإقلاع والهبوط، أو امتنع المسافر عن استخدام أمتعة الأكسجين المدلاة أمامه لإمداده بالهواء اللازم لاستمرار حياته، أو الخروج من الطائرة التي بدأت تحترق وبقائه فيها حتى قضت نيرانها عليه أو أصابته بحرق، أو أهمل المسافر تبصير الناقل عن الأمتعة التي تحتاج لعناية خاصة كالأجهزة الإلكترونية، أو امتنع عن دفع مبالغ إضافية نظير نقل أمتعته الزائد وزنها عن المسموح به، أو تأخر عن الحضور إلى مينأ تنفيذ عقد النقل الجوي حتى قيام الرحلة، أو أخطأ المسافر في حمل وثائق سفره أو أهمل حملها أو امتنع عن الخضوع للتفتيش الخاص بالمطارات، كل ذلك يدعم الناقل بإعفائه من تحمل المسؤولية تجاه الضرر الذي أصاب المسافر، وقد قررت الاتفاقية هذا النص منعاً لتساهل المسافرين في تنفيذ التزامهم التي حتمها عقد النقل عليهم، أو السعي لإثقال عاتق الناقل بالمسؤولية تجاههم دون وجه حق أو سند تعاقدي.

وخن إذ نقول أن السبب السابق لدفع المسؤولية يعتبر سبباً عاماً تقتصد بذلك إلا اعتباراً لحدود المسؤولية أو لأساسها الذي تبنى مطالبة التعويض عليه في أعمال النص السابق، أو نوعها وحالتها عن مسافرٍ كانت أو أمتعةٍ أو عن تأخيرها، ولكن لا تقتصد بذلك أن الناقل يعفى من تحمل المسؤولية حتى وإن وقع الضرر بالمشاركة بين هذا الأخير والمسافر، فقد بينت الاتفاقية هذه الحالة صراحة ونصت على أن الناقل لا يعفى من المسؤولية إلا بقدر خطأ أو إهمال أو امتناع المسافر في وقوع الضرر ومشاركته فيه:

(the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage)⁽⁴¹⁶⁾.

(416) المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999م.

فيعفى الناقل من المسؤولية وفق النص السابق بقدر مساهمة المسافر المضرور في إحداث الضرر فقط وتظل مسؤوليته قائمة عن بقية الأضرار، فإذا أصيب المسافر بأضرار بدنية بعضها ناجم عن عدم ربطه حزام الأمان الموجود على مقعده، والبعض الآخر ناجم عن أكله أطعمة ملوثة قدمها له تابعو الناقل في الطائرة، فإن الناقل الجوي يكون مسؤولاً في نظرنا -بمعيوض المسافر عن هذه الأخيرة دون غيرها، ويكون أمر تقدير مساهمة المسافر في إحداث الضرر خاضع للقاضي المختص بنظر الدعوى، دون أن يكون له سلطة تقدير حمل الناقل المسؤولية من عدمه فهو أمر قد بنت فيه الاتفاقية، وعندئذ لا يقاس مقدار تحمل الناقل للمسؤولية وفق معيار مقارنة خطأ أو إهمال أو امتناع المسافر في وقوع الضرر إلى خطأ الناقل، أو جسامته خطأ أحدهما إلى الآخر، ولكن يقاس مقدار تحمل الناقل للمسؤولية بمعيار مقدار مساهمة خطأ المسافر أو إهماله أو امتناعه في إحداث الضرر.

كما أن إعفاء الناقل من المسؤولية على الوجه السابق تفصيله يشمل جميع أحكام المسؤولية المبنية في الاتفاقية مهما كان سند رفع الدعوى إذ يستفيد الناقل الجوي من النص السابق بإعفائه من المسؤولية سواء كانت الأضرار التي أصابت المسافر لم تتجاوز الحدود القصوى التي بينها الاتفاقية (100000) (SDR) أو تجاوزتها إلى أكثر من ذلك فلا أهمية هنا لمقدار الضرر طالما أنه لجزء نتيجة لإحدى أفعال المسافر السابق ذكرها:

(This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21)⁽⁴¹⁷⁾.

ويطبق نص الإعفاء من المسؤولية السابق سواء تقدم بطلب التعويض المسافر شخصه، أو أي شخص آخر غير المسافر هذا في حالة كان الضرر هو الوفاة، فيعفى الناقل من المسؤولية إذا تقدم

(417) المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999م.

بطلب التعويض شخص آخر غير المسافر كالورثة الشرعيين أو أي شخص يسند من التعويض حقوقه إذا أثبت الناقل أن الضرر الواقع كان نتيجة لخطأ أو إهمال أو امتناع الشخص المسافر:

(When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger)⁽⁴¹⁸⁾.

وتجب أن نفرق بين النص السابق ونص المادة (26) من نفس الاتفاقية الذي يلغي أي بند يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية، وإذا كان اللفظ يوحي بوجود تعارض بين النصين ذلك لأنه في الوقت الذي تنص الاتفاقية في المادة (26) على بطلان أي بند يهدف لإعفاء الناقل من المسؤولية أو وضع حد أدنى منها، تنص ذات الاتفاقية في المادة (20) على إعفاء الناقل جزئياً أو كلياً من المسؤولية تجاه المسافر إذا توافرت الشروط التي نصت عليها الاتفاقية في نفس المادة، فإن المعنى يوضح عدم وجود أي تعارض بين النصين ذلك لأن الاتفاقية عند نصها على بطلان أي بند يهدف لإعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية تجاه المسافر إنما تقصد بذلك أي حالة أخرى غير تلك التي نصت عليها في المادة (20) كالحالة التي يشترط فيها الناقل إعفائه من مسؤوليته أو تخفيفها بخدود أقل من تلك المقررة في الاتفاقية.

ثانياً: الأسباب الخاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي:

يستطيع الناقل إضافة إلى السبب العام السابق تفصيله دفع مسؤوليته في حالة نقل الأشخاص وفق أسباب خاصة لكل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي ونفصل ذلك كالنالي:

(418) المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999م.

❖ الأسباب الخاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل المسافرين:

ذكرنا أن اتفاقية مونتريال 1999م قد أرست نوعين لنظام مسؤولية الناقل الجوي عن المسافرين بحسب قيمة الأضرار التي تصيب المسافرين فجعلتها مسؤولية موضوعية مطلقة عن تلك التي لا تتجاوز قيمتها مبلغ (100000) (SDR) و ذكرنا أن هذه الحالة لا يجوز للناقل الجوي دفع مسؤوليته قبل المسافرين فيها إلا عن طريق السبب العام السابق ذكره، وجعلتها مسؤولية شخصية عن تلك التي تتجاوز قيمتها مبلغ (100000) (SDR)، وهذه الحالة يجوز للناقل الجوي دفعها بطريقتين: إما استناداً للسبب العام السابق ذكره، أو استناداً للأسباب الخاصة بهذه الحالة، وهذه الأسباب هي:

أ. لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين إذا استطاع إثبات أن الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه:

(The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents)⁽⁴¹⁹⁾.

فمن النص السابق نجد أن الاتفاقية تعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين إذا توافرت الشروط التالية:

1) أن تكون قيمة الأضرار التي أصابت المسافرين تزيد على مبلغ (100000) (SDR)، فلا يطبق النص السابق إلا في حالة كانت قيمة الأضرار تزيد على الحدود القصوى التي وضعها الاتفاقية كأن يصاب المسافر بخروق وتشوهات جلدية تكون قيمتها مبلغ (101000) (SDR)، أو فاقت عليه، أما إذا كانت قيمة الأضرار التي

(419) المادة (1/2/21) من اتفاقية مونتريال 1999م.

أصابت المسافرين تساوي أو تقل عن مبلغ (100000) (SDR) فلا يمكن دفع مسؤولية الناقل عنها إلا وفقاً للسبب العام لدفع المسؤولية.

ولكن فيما إذا استنطاع الناقل دفع المسؤولية عن الأضرار بحسب النص السابق فهل يعنى من كامل مسؤوليته؟ أم أنه يعنى فقط بالتقدير الذي يزيد عن الحدود القصوى للتعويض؟ بمعنى أنه إذا أصيب المسافر بنشوهات وحروق وإصابات أخرى نتيجة لوقوع حادث جوي -مثلاً- وكانت قيمة هذه الأضرار تقدر بمبلغ (130000) (SDR)، فهل يعنى الناقل منها كاملة أو يعنى فقط من مسؤوليته عن الأضرار التي تقدر قيمتها بمبلغ (30000) (SDR) وهو المبلغ الزائد عن الحدود القصوى للتعويض؟ وتظل مسؤوليته قائمة عن تلك التي تكون قيمتها (100000) (SDR)؟

إن نص الاتفاقية السابق يوحي بأن الناقل يعنى من مسؤوليته كاملة لأنه لم يرد في النص تخصيص إعفاء الناقل من المبلغ الذي يمثل قيمة الأضرار الزائدة عن الحدود القصوى للتعويض فقد استخدمت الاتفاقية للتعبير عن ذلك مصطلح (لا يكون الناقل مسؤولاً) (The carrier shall not be liable) وهو لفظ عام يشمل إعفاء الناقل من مسؤوليته كاملة، ولكن إعفاء الناقل من مسؤوليته كاملة وفق النص السابق يعطل نص الفقرة (1) من نفس المادة الذي يقضي صراحة بأنه لا تجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها (100000) (SDR)، أو يحد منها وبالتالي يخلص إلى أنه وعلى الرغم من عدم نص الاتفاقية على مقدار الإعفاء من مسؤوليته استناداً لنص المادة (2/21) السابق، إلا أن النص لا

يعني الناقل إلا بقدر المبلغ الزائد عن الحدود القصوى وتظل مسؤوليته قائمة عن باقي الأضرار وفقاً لنص المادة (1/21).

2) أن يبرهن الناقل أن الضرر الناجم لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتاع من جانبه، أو جانب أحد تابعيه، أو أحد وكلائه: فيستطيع الناقل الجوي دفع المسؤولية عن كاهله بإثبات عدم تقصيره، أو خطئه، أو امتناعه، هو أو أحد وكلائه أو تابعيه، فيكفي لدفع المسؤولية إثبات الناقل تجهيزه الطائرة للملاحة قبل الرحلة الجوية بالصيانة اللازمة ووسائل الأمان فيها وتأكد من أحوال الأجواء بمراجعة الجهات المعنية وإمكانية الطيران فيها، وعدم إهمال وكلائه أو تابعيه في استكمال إجراءات صعود المسافر إلى متن الطائرة، أو امتناعهم عن ذلك، أو خطئهم في إبلاغ المسافر بموعد الرحلة التي أكد حجزه عليها، أو امتناعهم عن ذلك، أو إهمال الناقل في تبصير المسافر بوسائل الأمان في الطائرة كحزام الأمان ومخارج الطوارئ أو وسائل النجاة كطوق السباحة أو كمادات الأكسجين الاحتياطية، أو امتناع تابعيه عن تمكين المسافر من استخدام تلك الوسائل.

و نلاحظ من الشرط السابق أن اتفاقية مونتريال 1999م قد سهلت الأمر على الناقل الجوي لهذا الشرط أكثر من اتفاقية وارسو 1929م التي تطلبت لدفع مسؤولية الناقل الجوي إثبات الناقل الجوي أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو إثبات أنه استحال عليهم اتخاذ مثل تلك التدابير⁽⁴²⁰⁾.

(420) تنص المادة (1/20) من اتفاقية وارسو 1929م على أنه:

(The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures).

فتشترط الاتفاقية وفق النص السابق على الناقل لدفع مسؤوليته إثبات أنه وتابعيه (His agents) قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية (The necessary measures) لمنع وقوع الضرر أو أنه استحال (Impossible) عليهم اتخاذها، وقد

وإن استطع القول أن اتفاقية وارسو 1929م قد تطلبت من الناقل في مثل هذه الحالة الإثبات الإيجابي كأن يثبت قيامه بأعمال تمثل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، فيثبت أنه فعلاً قد قام بعمل الصيانة اللازمة وتفقد المحركات قبل الرحلة الجوية، أما النص الذي أقرته اتفاقية مونتريال 1999م، من إثبات الناقل عدم إهماله أو خطئه أو امتناعه، هو أو أحد وكلائه أو تابعيه، فنستطيع وصفه بالإثبات السلبي، ونأخذ مثلاً لتوضيح ذلك الطائرة السودانية (Air-bus A310-300) التي احترقت في مطار الوصول (الخرطوم) في 10/6/2008م، سيكون الناقل_الخطوط الجوية السودانية- في هذه الحالة فيما لو كانت أحكام النقل الجوي الدولي في السودان محكمة وفق اتفاقية مونتريال 1999م، وعلى افتراض أن الأضرار التي وقعت تزيد عن مبلغ (100000) (SDR) للمسافر، سيكون الناقل مطالب بالإثبات السلبي لدرء مسؤوليته عن الأضرار فيكفي إثباته عدم تقصيره في صيانة الطائرة ومحركاتها، وعدم وقوع أي خطأ ملاحى من قبل تابعيه، أي أن الأضرار التي أصابت المسافرين بسبب الحريق الذي نشب في الطائرة لم تنشأ نتيجة خطأ من قبل الناقل أو تابعيه، أو إهمال أحدهم أو امتناعه، أما دمار الناقل الجوي السوداني تخضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929م فيجب عليه إثبات قيامه بأفعال إيجابية لمنع وقوع الضرر للمسافر ويمتد هذا الالتزام حتى لحظة وقوع الضرر، فلا يكفي إثبات الناقل أنه قد قام بجمع أعمال صيانة الطائرة وتفقد محركاتها والتأكد من جاهزيتها للملاحة على مثلها لدفع المسؤولية عن كاهله، بل يمتد مصطلح التدابير الضرورية ليشمل كل ما من شأنه منع وقوع الضرر كسعة فتح

اختلف الفقه والقضاء في تفسير معنى "التدابير الضرورية" فذهب اتجاه إلى أن المقصود بمثل هذه التدابير: اتخاذ جميع التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً لمنع حدوث الضرر، بمعنى أنها لو اتخذت وهذا هو التفسير الحرفي لما وقع الضرر، في حين ذهب اتجاه آخر إلى تفسير مضيق لتعني عبارة "التدابير الضرورية" وفقاً له إثبات الناقل عدم رجوع الضرر إلى خطئه، وذهب اتجاه ثالث إلى أن معنى "التدابير الضرورية" ينصرف إلى بذل الناقل الهمة الكافية والعناية المطلوبة وهذا هو التفسير الموسع للعبارة السابقة. د. هشام فضلي. مرجع سابق، ص52، وأنظر: د. عدلي أمير خالد. عقد النقل الجوي قواعد وأحكام، مرجع سابق، ص123-125، وأنظر أيضاً: د. حفيظة السيد حداد. القانون الجوي، مرجع سابق، ص152-156.

الأبواب ومخارج الطوارئ، وقيام تابعي الناقل بمحاولة إخماد الحريق وإتخاذ ما يمكن للناقل إتخاذها من المسافرين، وإثبات إتخاذها كافة التدابير الضرورية لحظة وقوع الحادث كاستخدام أدوات إطفاء الحريق المفترض وجودها في الطائرة وجاهزيتها للاستخدام، وسرعة الاتصال بسلطات الطيران المدني وسلطات المطار لمساعدته، أو إتخاذ غير ذلك من التدابير التي من شأنها منع وقوع الضرر أو إثبات أنه استحال عليه وتابعيه إتخاذ أي منها لسبب مرجح للغير، والمعيار هنا هو معيار الناقل الحريص وليس معيار الناقل المسؤول، ونخلص إلى أنه يمكن القول بأن معيار دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999 م يقاس بعدم تهاون الناقل، أما في اتفاقية وارسو 1929 م فيقاس بإقدام الناقل على فعل التدابير الضرورية جميعها لانتقاء الضرر.

ب. لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين إذا استطاع إثبات أن الضرر نشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الغير:

(The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third ply)⁽⁴²¹⁾.

ويعد النص السابق هو السبب الخاص الثاني لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأشخاص ويشترط لتطبيقه:

1) أن تكون قيمة الأضرار التي أصابت المسافرين تزيد على الحدود القصوى التي وضعها اتفاقية مونتريال 1999 م (100000) (SDR).

(421) المادة (2/21) من اتفاقية مونتريال 1999 م.

(2) أن يبرهن الناقل أن الضرر الذي وقع قد نشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الغير، والغير هنا كل شخص أجنبي عن الناقل لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله، بحيث يكون أجنبياً تماماً عن الناقل ولا تربطه به أية رابطة عقدية، كأن يكون نائباً له أو وكيلاً عنه أو تابعاً له⁽⁴²²⁾.

(3) أن يكون الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الغير فقط، فإذا وقع أحد الأفعال السابقة من جانب الغير لكنه لم يسبب الضرر للمسافر بل سببه إهمال آخر أو خطأ أو امتناع وقع من جانب الناقل، لا يعفى الناقل من مسؤوليته، وخير مثال على ذلك القضية التي رفعت ضد الخطوط الجوية الليبية السابق ذكرها في الفصل السابق من هذه الدراسة، فعلى الرغم أن الضرر قد وقع نتيجة لأعمال الحروب وإسقاط الطائرة بيران إسرائيلية، إلا أن سبب ذلك الضرر يعود لخطأ الناقل، فخطأ تابعي الناقل في إعادة الإقلاع بالطائرة بعد إجبارها على الهبوط، وعدم المقدرة على فهم إشارات سلاح الجوية الإسرائيلية هو ما سبب ضررها بالنيران الإسرائيلية وإسقاطها، كما أنه إذا أسهم الناقل بجزء من الضرر وأسهم الغير بالجزء الآخر لا يعفى الناقل من مسؤوليته كذلك إلا عن الجزء الذي تسبب فيه الغير فقط وتظل مسؤوليته قائمة عن باقي الأضرار كما لو أخطأت سلطات المطار بإرسال التعليمات للناقل بالهبوط في إحدى نقاط التوقف فهبطت الطائرة غير مثزنته، فسبب ذلك للمسافرة إجهاض أعقبه نزيف حاد، لكن الناقل امتنع عن إنزالها من الطائرة أو تقديم لها العلاج اللازم وقرر مواصلة الرحلة فأدى ذلك إلى وفاتها.

(422) د. عبد الفضيل محمد أحمد. مرجع سابق، ص 321.

ويفس النص السابق التفسير الواسع فيعد من الغير بالنسبة للناقل كل شخص طبيعي أو اعتباري لا تربطه به علاقة عقدية كوكلائه ونائبه⁽⁴²³⁾، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن أعماله كأعمال السلطات العامة والقوة القاهرة أو الأحوال الجوية الغير متوقعة، أو أعمال الحرب الأهلية أو الدولية أو غير ذلك.

❖ الأسباب الخاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة:

إذا كانت اتفاقية مونتريال 1999م قد حددت صور الضرر التي تصيب الأمتعة والتي يسأل عنها الناقل الجوي وهي التلف، الضياع والغييب، فإن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن أي ضرر بالصورة السابقة وفقاً لأحكام الاتفاقية إذا استطاع إثبات أن الضرر الممثل في الصور السابقة قد نجم بسبب خلل كامن في الأمتعة، أو عن نوعيتها، أو عن عيب ذاتي فيها⁽⁴²⁴⁾، وقد تم تفصيل ذلك في الفصل الثالث من هذه الدراسة فسوف نخيل عنها هنا منعاً للتكرار، إلا أن ما تجدر الإشارة إليه أن الناقل لا يعفى من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب الأمتعة وفقاً لأحكام الاتفاقية إلا بقدر ما سببه الخلل الكامن في الأمتعة أو نوعيتها أو العيب الذاتي فيها من ضرر، فإذا أصاب أمتعة الناقل المسجلة تلف وكان سبب التلف مراجع في بعضها لنوعيتها، أو لخلل كامن فيها - كأن تكون الأمتعة فوقكم، أصاب العطب جزء منها قبل تسليمها للناقل - وفي بعضها الآخر مراجع لخطأ الناقل في تسينها فوق بعضها بشكل يعرضها للتلف، يعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي سببه الخلل الكامن في تلك الأمتعة ونوعيتها، وتظل مسؤوليته قائمة عن باقي الأضرار.

⁽⁴²³⁾ ونلاحظ أن الناقل يسأل عن أعمال هؤلاء إن كانت في حدود ما خول لهم من قبله، أو ما يمليه عليهم العقد معه، أو ما تقتضيه واجبات وظائفهم، أما إن تصرف الوكلاء أو التابعون في غير ذلك ونجم ضرر عن تصرفهم فإنهم يعدون من الغير بالنسبة للناقل.

⁽⁴²⁴⁾ المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

❖ الأسباب الخاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة غير المسجلة:

لم تشدد اتفاقية مونتريال 1999م المسؤولية على الناقل الجوي بشأن الأمتعة غير المسجلة ولذلك فإن سبب دفع مسؤولية الناقل عن هذه الأمتعة قد أصبح سهلاً وفق أحكام الاتفاقية إذ أن الاتفاقية قد نصت على ألا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن هذه الأمتعة إلا إذا استطاع المسافر إثبات أن الضرر الذي أصاب هذه الأمتعة قد نجم عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه:

(In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents)⁽⁴²⁵⁾.

فمن النص السابق نجد أن الاتفاقية قد بنت أساس مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة على أساس الخطأ واجب الإثبات، كما ألتت بعبء الإثبات على عاتق المسافر، وبذا تكون الاتفاقية قد توسعت في أسباب دفع الناقل الجوي لمسؤوليته عن الأمتعة المسجلة، ونلاحظ أن ذلك ليس من مصلحة المسافر إذ أن الأمتعة المسجلة قد تبلغ قيمتها مبلغاً كبيراً كأن تكون مجوهرات، أو من الأجهزة الإلكترونية، مثل كاميرات التصوير، أو أجهزة الحاسوب المحمولة، أو عملاً أدبياً نادراً والتي قد تبلغ من القيمة أضعاف ما حددته الاتفاقية، وإذا كانت الاتفاقية قد قررت ما سبق نظراً لأن الأمتعة غير المسجلة تظل تحت سيطرة المسافر الخالصة، فإن الناقل حتماً سيكون غير مكترث لهذه الأمتعة أو عابئ بما قد يصيبها من أضرار.

❖ الأسباب الخاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير:

(425) المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

ترتبط أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي بالأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية؛ ففي حين كانت موضوعية مطلقة عن الأشخاص، كان لا يجوز دفعها أو اشتراط الوضع منها مطلقاً، فيما عدا السبب العام السابق ذكره، أما في حالة التأخير في النقل فإن مسؤولية الناقل الجوي تؤسس على أساس الخطأ المفترض، وبذلك تكون أسباب دفع هذه المسؤولية أسهل على الناقل، وقد نصت على ذلك اتفاقية مونتريال 1999م:

(The carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures)⁽⁴²⁶⁾.

فمن النص السابق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد أعفت الناقل الجوي من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو الأمتعة والتي تنشأ عن التأخير (Delay) في النقل إذا استنطاع الناقل الجوي إثبات أنه اتخذ هو وتابعوه (Servants) وكلاؤه (Agents) جميع التدابير المعقولة (Measures that could reasonably) لتفادي الضرر (To avoid the damage)، أو أنه استنحال عليهم اتخاذها، وفلسفة تسهيل الاتفاقية على الناقل لدفع مسؤوليته عن التأخير في نقل المسافرين والأمتعة ترجع للآتي:

- أن الأضرار التي تصيب المسافرين أو أمتعتهم وتكون ناجمة عن التأخير في النقل لا تكون غالباً شخيم تلك التي تصيب المسافرين أو الأمتعة وتكون ناجمة عن حادث أو حدث إذ أنها قد تؤدي في هذه الأخيرة إلى وفاة المسافرين أو هلاك أمتعتهم مما تطلب من الاتفاقية تشديد مسؤولية الناقل فيها وتضييق أسباب دفعها.

(426) المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م.

• أن جعل مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تنجم عن التأخير في النقل مسؤولية موضوعية يعد إجحاف في حق الناقل وضير عليه، ذلك لأن مواعيد النقل غالباً ما تخضع لظروف أخرى لا يتولى الناقل التحكم فيها كأعمال السلطات العامة أو تقلبات الأجواء أو الحروب.

وقد سهلت اتفاقية مونتريال 1999م على الناقل أسباب دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تنشأ نتيجة للتأخير في النقل أسهل منها في اتفاقية وارسو 1929م، ففي حين تشترط اتفاقية وارسو 1929م على الناقل لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تنجم عن التأخير في النقل تشترط إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية (The necessary measures) التي تعني إثبات الناقل أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً لمنع حدوث الضرر، فإن اتفاقية مونتريال 1999م قد خففت هذا الشرط ليصبح الناقل مطالباً لدفع مسؤوليته بإثبات أنه وتابعيه ووكلائه اتخذوا جميع التدابير المعقولة (The reasonable measures) لاقتفاء الضرر ونعني بعبارة التدابير المعقولة أن الناقل قد اتخذ وتابعيه ووكلائه تدابير الناقل الحريص على عدم وقوع الضرر كأن يثبت أن الطائرة كانت مجهزة تماماً قبل الرحلة، أو إثبات تأكد من كل ما من شأنه إتمام الرحلة الجوية بسلام.

المطلب الثاني: الخروج القانوني عن حدود المسؤولية

ينطلب تنفيذ عقد النقل الجوي استصحاب مبدأ حسن النية، وبذلك الناقل الجهد الأفضل في سبيل تنفيذ التزاماته التي حتمها عليه عقد النقل، وإن إخلال الناقل الجوي بذلك يجعله عرضةً لتحمل مسؤولية غير محدودة عن جبر الأضرار، بحيث تخسر الناقل من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة التي وضعها الاتفاقية، وتخضع لأحكام أخرى قررها الاتفاقية، فصلها فيما يلي:

1. في حالة نقل المسافر:

نصت اتفاقية مونتريال 1999م على أنه:

(The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100000 S.D.R. if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party⁽⁴²⁷⁾ .

من النص السابق نجد أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر فنسب وفاته أو تسبب له إصابة جسدية إذا كانت قيمة هذه الأضرار تزيد عن (100000) (SDR) إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن إهمال منه أو أحد تابعيه أو وكلائه أو خطأ أي منهم أو امشاعه. كما أنه لا يسأل عن هذه الأضرار إذا استطاع إثبات أن الضرر قد نشأ عن إهمال الغير أو خطئه أو امشاعه. ويستفاد من النص السابق أن الناقل إذا لم يستطع إثبات ما سبق فإنه يصبح عرضةً لتحمل مسؤولية غير محدودة، فيكون الناقل الجوي مسؤولاً بنحويض المسافر عن الأضرار التي أصابت

(427) المادة (21/2، أ، ب) من اتفاقية مونتريال 1999م.

هذا الأخير والتي لا تتقيد بأي حدود للمسؤولية أو تقف عند سقفها الأعلى الذي وضعته الاتفاقية إذا كانت قيمة الأضرار تزيد على مبلغ (100000) (SDR).

2. في حالة نقل الأمتعة والتأخير:

نصت اتفاقية مونتريال 1999م على:

(The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment)⁽⁴²⁸⁾.

فمن النص السابق نجد أن الاتفاقية قد حرمت الناقل الجوي من تحديد مسؤوليته وفق ما قررتها من حدود بشأن الضرر الذي يصيب الأمتعة، أو عن الضرر الناجم عن التأخير في نقل الأشخاص أو أمتعتهم إذا نتج ذلك الضرر من فعل أو امتناع من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر؛ أي أن الاتفاقية قد تطلبت للخروج عن حدود مسؤولية الناقل الجوي في الحالة السابقة قصد الناقل بإتيان فعل أو امتناع عنه مع علمه بأن ضرراً قد يترتب على هذا الإتيان أو الامتناع ويكون تقدير ذلك للقاضي المختص بنظر النزاع.

(428) المادة (5/22) من اتفاقية مونتريال 1999م.

أيضاً لا يستفيد الناقل وفق النص السابق من حدود مسؤوليته التي قررها الاتفاقية إذا أتى الفعل أو امتنع عن إتيانه برعونة مقرونة بإدراك أن ضمراً سينجم عن ذلك في الغالب، كأن يعطي الناقل توجيهاته لتابعيه بالإقلاع دون العبء بما أصدرته سلطات الأرصاد الجوي من نشرات بسوء الأحوال الجوية أو باحتمال وجود أعاصير تعيق الطيران أو تحجب الرؤية، أو مواصلة الرحلة الجوية في أجواء تعج بنيران الحروب، فقد قصدت الاتفاقية تنبيه الناقل لعدم النهاون مطلقاً فيما من شأنه أن يحدث ضمراً وفق الصورة السابقة، أو تخمّل أن تحدثه، والمعياري في هذا الخصوص معيار موضوعي إذ تكون للقاضي سلطة تقدير ذلك وفقاً لمعياري الناقل العادي وليس الناقل المسؤول.

أيضاً يسأل الناقل وفق النص السابق عن أفعال تابعيه أو وكلائه وفق ما شرحنا إذا ثبت أن هؤلاء التابعين أو الوكلاء قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظيفتهم، فإذا ثبت عكس ذلك، أي أن الضرر قد نبع خطأ الوكيل أو النافع بقصد أو برعونة مقرونة بإدراك ولكن في غير نطاق ممارسته لوظائفه أو حدود سلطاته، فإن الناقل لا يكون مسؤول في هذه الحالة بل يسأل النافع أو الوكيل مسؤولية تخدها قدر الضرر الواقع ولكن ليست مسؤولية عقدية خاضعة لأحكام الاتفاقية إنما يسأل عما نجم من الأضرار مسؤولية تقصيرية تخضع للتواعد العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المختص.

المطلب الثالث: الخروج الاتفاقي عن حدود المسؤولية

إذا توافرت شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي يصبح بذلك مسؤولاً عن الأضرار التي أصابت المسافرين أو الأمتعة، ولا تجوز له تقويض تلك المسؤولية إلا بالطرق التي حددها الاتفاقية، كما أنه لا تجوز للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها بخدود أقل من التي وضعها الاتفاقية، فإن حدث واشترط الناقل على المسافرين إعفاء من المسؤولية أو الحد منها، فإن هذا الشرط يعتبر باطلاً وفي حكم العدم من دون أن يؤثّر بطلانه على وجود عقد النقل الجوي أو بقاءه، أو صحته:

(Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention)⁽⁴²⁹⁾.

وإذا كانت اتفاقية مونتريال 1999م قد وضعت الأحكام السابقة لمصلحة المسافرين وحمايةً لحقوقه، كونه يعد الطرف الأضعف في عقد النقل الجوي، فإنها قد قررت أيضاً أحكاماً أخرى لمصلحة المسافرين تتمثل في إمكانية اشتراط الخروج الاتفاقي عن الحدود القصوى التي حددها الاتفاقية -سواء بالنسبة للمسافر أو أمتعه بنوعها المسجلة وغير المسجلة- إلى حدود أكبر منها بحيث يصبح الناقل مسؤولاً تجاه المسافرين وأمتعه بخدود أكبر مما حددها الاتفاقية فأجازت الاتفاقية للناقل الجوي

(429) المادة (26) من اتفاقية مونتريال 1999م.

اشترط خضوع عقد النقل الجوي لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها فيها، أو أنه لا تخضع لأي حدود للمسؤولية:

(A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever)⁽⁴³⁰⁾.

فيجوز للناقل وفقاً لنص الاتفاقية السابق الاتفاق مع المسافر على زيادة حدود مسؤوليته عن الحدود التصوى التي أقرها، كأن يتفق الطرفان على تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ (140000) (SDR) بدلاً من (100000) (SDR) عن الأضرار التي تصيب المسافر، أو بمبلغ (1500) (SDR) بدلاً من (1000) (SDR) عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة، أو بمبلغ (6000) (SDR) بدلاً من (4150) (SDR) لكل مسافر عن الأضرار التي أصابته جراء التأخير في النقل، أو بمبلغ (20) (SDR) بدلاً من (17) (SDR) عن كل كيلو في حالة الأمتعة غير المسجلة، كما تجوز لهما الاتفاق على عدم تقييد المسافر بأي حدود من التي وضعها الاتفاقية ليطالب لها الناقل فيخضع تقدير المبلغ المستحق للضرر الواقع حسب الاتفاق أو لما يتفقان عليه بشرط ألا يقل عما وضعها الاتفاقية من حدود.

ومن النص السابق يمكننا استنتاج الآتي:

1. إذا ما تم اتفاق بين المسافر و الناقل على رفع حدود مسؤولية هذا الأخير عن الأضرار التي تصيب المسافر فلا تجوز للناقل مناهضة هذه المسؤولية مستنداً لنص المادة (2/21) الذي تجيز له دفعها بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو

(430) المادة (25) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الامتاع من جانبه أو وكلائه أو تابعيه، أو إثبات أن الضرر نشأ عن إهمال أو امتناع أو خطأ الغير.

2. عبارة (Or to no limits of liability whatsoever) الواردة في النص

والتي تعني أن عقد النقل لا تخضع لأي حدود للمسؤولية تقصد فقط الخروج عن حدود المسؤولية إلى حدود أكبر منها وليس أقل لأن المادة (1/21) من الاتفاقية تحرم على الناقل الحد من مسؤوليته أو فيها.

3. يستطع طرفا العقد تطبيق هذا النص على جميع أحكام مسؤولية الناقل الجوي سواء

كانت مسؤولية عن المسافر شخصه أو عن أمنعه أو عن التأخير في نقلهما.

4. يوجد بعض التعارض بين ما يقضي به النص السابق وأحكام المادة (2/22) فيبينما

تقضي هذه الأخيرة بتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة بمبلغ (1000)

(SDR) ولا يتجاوز الخروج عن هذا المبلغ إلى مبلغ أكبر إلا إذا قام المسافر عند تسليم

الأمتعة للناقل بتقديم بيان خاص لهذا الأخير يوضح فيه مصلحته في رفع قيمة التعويض

عن هذا الحد وللناقل الخيار في رفع أجره نقل الأمتعة المذكورة من عدمه، نجد

التعارض قائم في موضعين:

• هذا النص لا يجيز للمسافر كسر حدود مسؤولية الناقل المحدودة

بمبلغ (1000) (SDR) إلى حدود أكبر منها إلا بتقديمه بيان خاص يوضح فيه

قيمتها ومصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد بينما يجيز النص موضوع المطلب

للمسافر الاستفادة من هذه الحدود دون قيد أو شرط.

• يستطع الناقل وفقاً لنص المادة (2/22) تقويض مسؤوليته عن المبلغ المعلن والمثقف عليه والنزول بمبلغ التعويض إلى الحد المقرر في الاتفاقية، إذا أثبت أن المبلغ الذي اتفق مع المسافر على دفعه يفوق مصلحة المسافر الفعلية في استلام الأمانة عند نهاية المقصد بينما لا يجوز للناقل وفقاً للنص موضوع المطلب تقويض مسؤوليته بأي حال بعد اشتراط خضوع العقد لحدود مسؤولية أعلى.

5. أن اشتراط رفع مسؤولية الناقل وفقاً لهذا النص تعد حالة خاصة بكل مسافر على حدة، فيمكن للناقل اشتراط خضوع العقد لحدود مسؤولية أعلى مما قررها الاتفاقية لمصلحة مسافر دون الآخر، ولا يؤثر ذلك مبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرافق العامة.

إلا أننا نلاحظ على النص السابق استخدامه لعبارة (تجوز للناقل أن يشترط... (A (carrier may stipulate that... وقد درج قانوناً استخدام مصطلح (يشترط) (stipulate) لضم بعض مزايا العقد لجانب المشتري أو لإعفاءه من بعض الالتزامات التي تخنمها عليه العقد وبالتالي نجد في هذا النص أن المشتري هو المسافر وليس الناقل.

المبحث الثالث: دعوى مسؤولية الناقل الجوي

عقد النقل الجوي-كما ذكرنا في الفصل الثاني من هذه الدراسة- من العقود الملزمة للجانبين، ويعنينا في هذا المقام التزام الناقل الذي يبدأ تنفيذه ببدء عملية النقل الجوي وينتهي بانتهاءها، وإخلال الناقل الجوي بما تخنمه عليه عقد النقل من التزامات يعرضه لتحمل مسؤولية تجاه المسافر أو عن أمنعه أو عن تأخيرها، وإذا ما قامت مسؤولية الناقل الجوي فإن المسافر يصبح بذلك ذا حق نشأ عن عقد النقل الجوي ينتمى لهذا الحق بالعيوض الذي يستطيع المسافر الحصول عليه قضائياً عن طريق رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، وقد نظمت اتفاقية مونتريال 1999م أحكام هذه الدعوى على وجه ما سوف نصله من خلال تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نتحدث في المطلب الأول منها عن أطراف دعوى المسؤولية، ونتحدث في المطلب الثاني عن المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية، ونخصص المطلب الثالث للحديث عن الضمانات التي قررها اتفاقية مونتريال للمسافر المضطرب.

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية

(1) المدعي (Plaintiff):

المسافر هو المدعي بطبيعة الحال في دعوى مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين، والأصل أنه من يطالب بخبر الأضرار التي أصابته أو أمنعه، لكنما قد تتمثل الأضرار بالوفاة فينتقل الحق في المطالبة بالتعويض إلى غير المسافر المضرور وهم خلفه من الورثة، فيستطيع الورثة رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل ومطالبته بالتعويض وفق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م، ونستنتج ذلك من نص الاتفاقية الذي منع رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة فيها دونما المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة أو حقوق كل منهم:

(In the carriage of passengers, baggage, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights)⁽⁴³¹⁾.

فمن النص السابق نجد أن الاتفاقية لم تحدد شخصاً معيناً تجوز له رفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي فيجوز للمسافر رفعها كما تجوز لخلفه أو أي شخص آخر يستمد من المسافر حقوقه رفع تلك الدعوى، فقد تركت الاتفاقية تحديد ذلك لقواعد القانون الواجب التطبيق على النزاع بحسب

(431) المادة (29) من اتفاقية مونتريال 1999م.

قواعد الاختصاص مراعية بذلك أن الدول تختلف فيما بينها في تحديد من هم خلف المدعي تبعاً لدراسات تلك الدول وأديانها حيث يقتصر دور قوانين تلك الدول على تحديد الأشخاص الذين لهم حق رفع الدعوى و توزيع الأنصبة بينهم دون العرض لتحديد مبالغ التعويض أو تقديرها، لكن الاتفاقية قد اشترطت في هذه الحالة تقريراً لمبدأ مسؤولية الناقل المحدودة عدم رفع أي دعوى للتعويض من أي مدعٍ إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية التي أقرها، وبذا تكون الاتفاقية قد قطعت على المحاكم أي سبيل للخروج عن الحدود المقررة في الاتفاقية مهما كان سند هذا الخروج كأن تذهب المحكمة إلى مساءلة الناقل بموجب مسؤولية تقصيرية غير خاضعة لحدود المسؤولية التي أقرها اتفاقية مونتريال 1999م عن الأضرار التي أصابت الوراثة جراء توفّي عائلهم الوحيد كون هذه المحكمة تعد الوراثة من الغرباء بالقياس إلى مسؤولية الناقل الجوي، كما تشترط الاتفاقية أيضاً عدم المطالبة بأي تعويضات جزائية أو تعويضات أخرى تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر الذي أصاب المسافرين وأمنعته:

(In any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable)⁽⁴³²⁾.

2) المدعى عليه (Defendant):

⁽⁴³²⁾ المادة (29) من اتفاقية مونتريال 1999م. ونلاحظ أن هذا النص يشكل حماية أخرى أقرتها اتفاقية مونتريال 1999م للناقل الجوي من أن ترفع ضد الناقل الجوي دعاوى تعويض أخرى غير التي قررتها الاتفاقية كأن يطالب الوراثة بتعويضين من خلال دعويين منفصلتين تستند إحداهما إلى عقد النقل الجوي وتؤسس على المسؤولية العقدية فيه، وتستند الأخرى إلى الأضرار التي أصابتهم وتؤسس على المسؤولية التقصيرية كون المسافر المتوفى كان يمثل عائلهم الوحيد، أو أن يطالب المدعي بتعويض عن الأضرار التي أصابته، وتعويض آخر رادع للناقل الجوي كما حصل في قضية "لوكربي" الشهيرة التي طالب فيها المدعون بالتعويضين السابقين.

المدعى عليه هو الناقل المسؤول، ففي حالة كان الناقل على قيد الحياة ترفع الدعوى ضده، وفي حالة وفاة الناقل المسؤول يجوز أن ترفع الدعوى وفق أحكام اتفاقية مونتريال 1999م ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته:

(In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate)⁽⁴³³⁾.

وتكون بذلك اتفاقية مونتريال 1999م قد اسبعت مرفع دعوى المسؤولية ضد أي شخص من غير أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته الناقل المسؤول كخلف الناقل من غير الورثة أو أقربائه الذين لا يرثونه، وقد تركت الاتفاقية مسألة تحديد أصحاب الحقوق الشرعيين للدول الأعضاء بحسب ما هو منيع في كل دولة وسائد في قوانينها وأديانها.

وعند إبرام المسافر عقد نقل جوي دولي مع أحد الناقلين فإن هذا الناقل يكون ملزماً بتنفيذ عقد النقل الملتق عليه مع المسافر، وغالباً ما يقوم بتنفيذه بنفسه عن طريق أسطوله الجوي الذي يملكه أو يسأجره، لكن أحياناً قد يرغب هذا الناقل عن تنفيذ العقد مع بقاء التزاماته التي حتمها العقد على كاهله، أو ينعذر عليه بتنفيذه لنفسه لأي سبب، فيلجأ الناقل إلى الاتفاق مع ناقل آخر ليقوم بتنفيذ جزء من العقد أو تنفيذه كاملاً، ويسمى هذا الأخير الناقل المنفذ، أو الفعلي كما أوردته اتفاقية مونتريال 1999م، كما أن عقد النقل الجوي قد يتطلب لأكثر من ناقل لتنفيذه وهو ما يجعلنا

(433) المادة (32) من اتفاقية مونتريال 1999م.

أمام مسألة الناقلين المتتابعين، وقد أفردت اتفاقية مونتريال 1999م تعريفاً لكل نوع من أنواع النقل السابقة فصلها كالآتي:

أولاً: الناقل المتعاقد (Contracting carrier): هو الشخص الذي يبرم بصفته طرفاً أساسياً عقد نقل جوي خاضع لأحكام الاتفاقية مع مسافر، أو مع شخص يعمل بالنيابة عنه⁽⁴³⁴⁾.

ثانياً: الناقل الفعلي (The actual carrier): هو الشخص الذي يقوم بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد بكل أو بجزء من النقل⁽⁴³⁵⁾.

كما قررت الاتفاقية أنه في حالة كان تنفيذ عقد النقل الجوي يشمل على ناقل متعاقد، وآخر فعلي بالصورة التي سبق توضيحها فإن كلا من الناقلين يعد مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافر وأمنه، ولكن الناقل الفعلي لا يكون مسؤولاً إلا عن الأضرار التي وقعت خلال ما قام به من نقل فقط، أما الناقل المتعاقد فيكون مسؤولاً عن الأضرار عامة طيلة فترة تنفيذ العقد بما فيها الأضرار التي وقعت خلال النقل الذي قام به الناقل الفعلي أو المنفذ:

(If an actual carrier performs the whole or part of carriage which is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs)⁽⁴³⁶⁾.

⁽⁴³⁴⁾ المادة (39) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽⁴³⁵⁾ المادة (39) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽⁴³⁶⁾ المادة (40) من اتفاقية مونتريال 1999م.

فمن النص السابق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد أجازت إبرام عقد النقل الجوي بواسطة ناقل، وتنفيذه بواسطة ناقل آخر⁽⁴³⁷⁾، لكن الاتفاقية قد جعلت الناقل المتعاقد مسؤولاً عن كل أجزاء تنفيذ العقد بما في ذلك الأجزاء التي نفذها الناقل الفعلي، بينما قصرت مسؤولية هذا الأخير على ما قام بتنفيذه من العقد فقط، وقد قصدت الاتفاقية من ذلك من إعادة مصلحة المسافر في المحافظة على حقوقه في التعويض وضمان وجود ناقل مسؤول عن الأضرار التي قد ينسب لها تنفيذ عقد النقل الجوي، إذ يعد الناقل غير المتعاقد أجنبياً عن العقد في حالة وقوع الضرر أثناء النقل الذي لم يقر به هو، ويصح من الغير بالنسبة للمسافر والناقل جميعاً، وبالتالي يخرج عن دائرة تحمل المسؤولية التي تقع كاملة على كاهل الناقل المتعاقد.

فإذا تعاقد شخص مع الخطوط الجوية السودانية "كناقل متعاقد" لنقله من مطار الخرطوم "بالسودان" إلى مطار أنقرة "بتركيا" وتضمن العقد نقطة توقف في مطار القاهرة "بمصر" وقامت الخطوط الجوية التركية بموجب اتفاق "ترخيص" مع الخطوط الجوية السودانية بنقل المسافر "كناقل فعلي" من مطار القاهرة إلى مطار أنقرة كجزء من تنفيذ العقد أو بنقل المسافر من مطار الخرطوم إلى مطار أنقرة أي تنفيذ العقد برئته، فعندئذ يصبح للمدعي الخيار في إقامة الدعوى ضد هذا الأخير (مع إعادة شرط وقوع الضرر خلال الجزء الذي قام به من نقل)، أو ضد الناقل المتعاقد، أو ضدها منضامين (Both together) أو منفردين (Separately):

(In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff,

⁽⁴³⁷⁾ وهنا نشير إلى أن ذلك لا يخل بخاصية أن عقد النقل من العقود الشخصية بالنسبة للناقل، ذلك لأنه حتى وإن قام ناقل فعلي غير ذلك المتعاقد بتنفيذ العقد فإن هذا الأخير يظل مسؤولاً عن الأضرار التي نجمت عن تنفيذ العقد.

against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately)⁽⁴³⁸⁾.

لكن يجب في حالة رفع الدعوى ضد الناقل المتعاقد، والناقل الفعلي منفردين، أو تابعيهم وكلائهم الذين قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم، من إعادة عدم تجاوز مبلغ التعويض الذي تقتضيه المحكمة للحدود القصوى التي وضعها الاتفاقية بحيث لا تتعدى المسؤولية التي تلتقى على عاتق أي شخص من الأشخاص المذكورين الحد الذي ينطبق عليه:

(In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person)⁽⁴³⁹⁾.

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال 1999م قد اعتبرت الناقل الفعلي من الغير بالنسبة للناقل المتعاقد ولا يسأل منضامناً معه أو منفرداً في حالة وجود اتفاق خاص (Special agreement) بين هذا الأخير والمسافر بشأن تحمل الناقل المتعاقد التزامات إضافية (Assumes obligations) لا تفرضا الاتفاقية، أو تنازل عن حقوق (Rights) أو أوجه دفاع (Defences) قررها الاتفاقية لصالحه، أو إقرار خاص بوجود مصلحة للمسافر في

(438) المادة (45) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(439) المادة (44) من اتفاقية مونتريال 1999م.

تسليم الأمتعة إلى الجهة المقصودة، فإن الناقل الفعلي يصبح أجنبياً عن هذا الاتفاق، ولا يسأل عنه أو يصبح ملزماً له إلا بموافقتهم، حتى وإن وقع الضرر في الجزء الذي نفذ من العقد:

(Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it)⁽⁴⁴⁰⁾.

ثالثاً: الناقلون المتتابعون (Successive carriers):

النقل بالنناج (Successive Carriage) كما عرفته اتفاقية مونتريال 1999م: هو النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين ويعتبر نقلاً واحداً لا ينجز إلا إذا ما اعتبرت الأطراف عملية واحدة، اسنوى بعد ذلك أن أبرم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أو أبرم بصورة سلسلة من العقود⁽⁴⁴¹⁾.

وتعتبر اتفاقية مونتريال 1999م كل ناقل يقبل مسافراً أو أمتعة وفق التعريف السابق طرفاً في عقد النقل وتخضع لأحكام المسؤولية المقررة فيها بحيث يكون مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب المسافر أو الأمتعة بمحلة النقل التي جرت تحت إشرافه:

(Each carrier which accepts passengers, baggage is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with

⁽⁴⁴⁰⁾ المادة (2/41) من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽⁴⁴¹⁾ المادة (3/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

that part of the carriage which is performed under its supervision)⁽⁴⁴²⁾.

وعلى عكس حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي التي تجوز فيها للمدعي رفع الدعوى ضد الناقلين كليهما بالنظام أو منفردين أو ضد أحدهما مع الاحتفاظ لكل منهما بالرجوع على الآخر، على عكس هذه الحالة لا تجوز للمدعي في حالة النقل بالتتابع -بشأن الضرر الذي أصاب المسافر- رفع الدعوى إلا ضد الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير المسبب للضرر خلال فترة النقل التي قام بها:

(In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred)⁽⁴⁴³⁾.

لكن الاتفاقية قد أجازت خلافاً لما سبق رفع دعوى التعويض ضد الناقل الذي وقع الضرر خلال النقل الذي قام به هو أو ضد الناقل الأول في حالة وجود اتفاق صريح ينحصر بموجبه الناقل الأول مسؤولية الرحلة كاملة⁽⁴⁴⁴⁾.

أما في حالة نقل الأمتعة فيجوز للمسافر خلافاً لما سبق رفع دعوى التعويض ضد الناقل الأول، أو الناقل الأخير، أو الناقل الذي تولى من رحلة النقل التي وقع فيها الضرر، أو ضدهم جميعاً ويكون جميع الناقلين السابقين مسؤولين بالنظام عن الضرر الذي أصاب الأمتعة⁽⁴⁴⁵⁾، ذلك لأن الأمتعة تصبح تحت حراسة كل ناقل من هؤلاء الناقلين، وكل ناقل يصبح مسؤول عن توصيلها سالمة إلى

(442) المادة (1/36) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(443) المادة (2/36) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(444) المادة (2/36) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(445) المادة (3/36) من اتفاقية مونتريال 1999م.

نقطة مقصد المسافر النهائية، وقد قصدت الاتفاقية من ذلك ضمان حق المسافر في التعويض عن أمنعه دون تكليفه بعناء إثبات وقوع الضرر من جانب أي من الناقلين.

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية

ذكرنا في الفصل الأول من هذه الدراسة أن القانون الجوي يمنع بصفة الدولية، كما ذكرنا في الفصل الثاني أن تنفيذ عقد النقل الجوي الدولي تخضع ارتباط العقد بأكثر من دولة، فإذا ما أصاب المسافر أو أمنعه ضراً، فإن تنازعاً قد يثور بشأن تحديد المحكمة المختصة لنظر دعوى التعويض الأمل الذي تسعى كل دولة من الدول الأطراف معه لضم هذا الاختصاص إلى محاكمها، لكن اتفاقية مونتريال 1999م قد قضت على مثل هذا النزاع وتولت تحديد المحاكم التي تجوز رفع دعوى التعويض لديها، وقد نصت الاتفاقية لهذا الخصوص على:

(An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination)⁽⁴⁴⁶⁾.

ومن النص السابق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد سهلت الأمل على المدعي⁽⁴⁴⁷⁾ في رفع دعوى التعويض ضد الناقل إذ لم تلزمه بإقامة الدعوى لدى محكمة أحد الأطراف بعينه، أو محكمة دون غيرها، ووفق النص السابق يستطيع المدعي رفع دعوى التعويض ضد الناقل في إحدى المحاكم التالية:

⁽⁴⁴⁶⁾ المادة (1/33) من اتفاقية مونتريال 1999م.
⁽⁴⁴⁷⁾ استخدمت الاتفاقية هنا لفظ المدعي (plaintiff) وليس المسافر (passenger) ذلك لأن المدعي قد يكون الشخص المضرور نفسه-المسافر- كما قد يكون شخصاً آخر يستمد من التعويض حقوقه، كالورثة والدائنين.

1. محكمة محل إقامة الناقل (Court of the domicile of the carrier):

ونعني بمحل إقامة الناقل مكان تواجد وسكنه الرئيسي والدائم، وفي وضع هذه المحكمة تسهيل لطرفي عقد النقل الجوي _ المدعي والمدعى عليه- إذ يسهل على المدعي طلب الناقل إلى القضاء، ويسهل على المحكمة تنفيذ الحكم في حال صدر لمصلحته، كما يسهل على الناقل التناضي وتجنبه عناء السفر إلى محكمة أخرى أو إقامة وكيله عنه في بلدٍ آخر.

2. محكمة محل مركز أعمال الناقل الرئيسي (Principal place of business):

تجوز رفع الدعوى أيضاً أمام المحكمة التي يباش الناقل نشاطه الرئيسي في دائرة اختصاصها، أو يوجد مكتبه الرئيسي الذي تنشأ باقي فروعها عن طريقه في محل اختصاصها، وليس بالضرورة أن يكون للناقل سكن واقع في دائرة اختصاص هذه المحكمة، كأن ترفع الدعوى في "السودان" ضد شركة أجنبية (وطنية أو خاصة) إذا كان مكتب هذه الشركة الرئيسي يقع في السودان أو أن أعمالها الرئيسية تتمركز في "السودان".

3. محكمة المكان الذي يوجد للناقل فيه مركز أعماله بواسطة إبرام

العقد (Place of business through which the contract has

been made): كما تجوز للمدعي رفع دعوى التعويض ضد الناقل لدى محكمة

الدولة التي يوجد لها فرع لنشاط الناقل، أو وكالة معتمدة لديه، أو نائباً عنه، وقر

بواسطة أحدهم إبرام عقد النقل الجوي الذي أنشأ الحق المطالب به، فلا يكفي -

مثلاً- أن يكون لشركة أجنبية فرع في "السودان" لرفع الدعوى في "السودان" بل

لابد أن يكون عقد النقل قد أبرم بواسطة هذا الفرع.

4. محكمة مكان نقطة المقصد (The place of destination): كما تجوز للمدعي رفع دعوى التعويض لدى محكمة المكان الذي تقع فيه نقطة مقصد المسافر كون أن له ارتباطات في هذا المحل، وللناقل تشغيل خطوط إليه أيضاً، ولكن الاتفاقية لم تحدد أي من نقاط المقصد التي تجوز رفع الدعوى فيها، إذ قد ينضم عقد النقل الجوي عدة نقاط توقف قبل نقطة المقصد النهائي، الأمر الذي تعتبر معه جميع هذه النقاط نقاط مقصد للمسافر فضلاً عن نقطة مقصد النهائية، وإذا كانت الاتفاقية قد وسعت من هذا النص ليشمل جميع نقاط التوقف كأماكن اختصاص لرفع الدعوى باعتبارها نقاط مقصد فإنها لم تشترط هبوط الطائرة فعلاً في هذه النقاط لتتحقق إمكانية رفع الدعوى فيها وبالتالي تجوز للمدعي رفع الدعوى في أي مكان تضمنه عقد النقل الجوي كنقاط توقف حتى وإن تم إلغائه عند تنفيذ العقد، أو وقع الحادث قبل الوصول إليه.

5. خلافاً لما درجت عليه الاتفاقيات السابقة لاتفاقية مونتريال 1999م⁽⁴⁴⁸⁾، فقد أضفت هذه الأخيرة محكمة خامسة تتعد لها ولاية الاختصاص وبالتالي تجوز للمدعي -وفق اختياره- رفع دعوى التعويض لديها وهي محكمة إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للمسافر وقت وقوع الحادث:

(In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in

(448) باستثناء بروتوكول جواتيمالا سيني 1971م الذي أجاز في المادة (2/12) منه رفع الدعوى في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة السامية التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة للناقل الجوي إذا كان موطن المسافر أو محل إقامته الدائمة واقعاً في إقليم نفس الطرف المتعاقد السامي.

the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement)⁽⁴⁴⁹⁾.

ولكن اتفاقية مونتريال 1999م قد اشترطت وفق النص السابق لإمكان رفع الدعوى لدى هذه المحكمة ما يلي:

1] أن يوجد محل إقامة رئيسي دائر للمسافر: فيجب أن يوجد للمدعي محل إقامة دائر أو سكن رئيسي في إقليم هذه المحكمة، وقد عرفت الاتفاقية محل الإقامة الدائم والرئيسي بأنه: مكان السكن الأوحده والثابت والدائم دون أن يكون هنالك أي أهمية لجنسية المسافر في تحديد هذا المحل:

(Principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard)⁽⁴⁵⁰⁾.

(449) المادة (2/33) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(450) المادة (33، 3، ب) من اتفاقية مونتريال 1999م.

فيسنطج المسافر "اليميني" -مثلاً- وفق النص السابق مرفع دعوى التعويض ضد "الخطوط الجوية الإماراتية" لدى محكمة سودانية طالما أنه اتخذ "السودان" سكنه الدائم والأوحد بغض النظر عن حملته للجنسية السودانية من عدمه، وسواء وجد من مركز رئيسي أو فرعي للناقل في "السودان" أم لم يوجد، كما يسنوي وجود منشأة نقل منمثلة بمكاتب رئيسية أو فرعية للناقل في "السودان" من عدمه.

(2) أن يمثل المحل السابق ذكره سكن المسافر الدائم والأوحد وقت وقوع الحادث: فقد تطلبت الاتفاقية تزامن اتخاذ المسافر لمحل الولاية القضائية الخامسة موضوع الحديث مع زمن وقوع الحادث فلا يتعد الاختصاص لهذه المحكمة إذا كان المسافر قد هجر هذا الإقليم لهايئاً قبل وقوع الحادث أو أنه لم يعد سكنه الدائم حتى وإن ظل المسافر يتطنه وقت وقوع الحادث، ولم تضع الاتفاقية معياراً دقيقاً لتحديد الفترة الزمنية التي أوجبت تزامن وقوع الحادث مع اتخاذ المسافر لمحل مرفع الدعوى فيها، فإذا صمم المسافر المضروب على العودة من بلد سكنه الدائم الحالي إلى موطنه الأصلي كما في حالة المغتربين عن أوطانهم الأصلية، أو أراد أحد الأشخاص هجر موطنه الأصلي إلى بلد آخر ليصبح هذا الأخير المحل الأوحد والدائم لسكنه، فهل يعنى لتطبيق النص السابق ببلد المغادرة؟ أم بلد الوصول؟ فالمسافر في هذه اللحظة لا يوجد له أي محل يعنى به كسكن دائم أو أحد أو ثابت، ونعتقد في هذه الحالة أن الاختصاص يتعد لنقطة مقصد المسافر.

(3) وجود نشاط للناقل في هذا الإقليم: يجب أيضاً لإعمال اختصاص ولاية المحكمة الخامسة وفق النص السابق أن يوجد للناقل نشاط تجاري في المحل الذي ترفع فيه الدعوى، فيشغل الناقل منه أو إليه خطوطاً لنقل المسافرين جواً، اسنوي بعد ذلك كان الناقل ناقلًا فعلياً أم

ناقلًا منعقدًا، تعاقداً مع المسافرين من خلال مبانٍ يملكها أو يسئجرها هو، أو من خلال مبانٍ يملكها أو يسئجرها ناقل آخر ارتبط معه باتفاق تجاري يخدم هذا الشأن، وقد عرفت الاتفاقية عبارة اتفاق تجاري على أنها: أي اتفاق ما عدا اتفاق الوكالة معتود بين الناقلين الجويين، ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل المسافرين جواً:

("commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air)⁽⁴⁵¹⁾.

وقد استبعدت الاتفاقية في النص السابق اتفاق الوكالة من أغراض الاتفاق التجاري لأن الوكيل إنما يزاو أعماله التجارية والخاصة لأغراض المادة السابقة بصفته وكيلاً عن الناقل وإصلاح الناقل نفسه، وليس بصفته ناقلًا آخر، أو لمصلحة شخص آخر غير الناقل.

(451) المادة (1/3/33) من اتفاقية مونتريال 1999م.

رأي الفقه في ولاية الاختصاص للمحكمة الخامسة:

ذهب البعض⁽⁴⁵²⁾ إلى تأييد وجود مثل هذه المحكمة مدعماً برأيه بالآتي:

- أن الدول الكبرى والتي تمتلك الأساطيل الجوية الأضخم في العالم قد سعت لتأييد وجود مثل هذه المحكمة، كالولايات المتحدة، دول أوروبا الغربية، واليابان، دول شرق آسيا، ودول أمريكا اللاتينية.
- أن دولة محل إقامة المسافر تمثل مكان وجود معظم من لهم المطالب، فيكونوا بذلك أحمرى بمعايير التعويض المناسب لمصلحتهم.
- يسهل محل سكن المسافر التحقق من قيمة التركة وتوزيع الأنصبة بما في ذلك قيمة التعويض.
- تكفل هذه المحكمة التعويض العادل والمناسب للمسافر كون المدعي يعرفها أكثر من غيرها.
- أن هذه الولاية ليست جديدة ومسندة في اتفاقية مونتريال 1999م فقد أدرجها قبلها بر وتوكول جوا تيما لاسيتي 1971م.

وعلى الرغم مما ذكر من تأييد لوجود مثل هذه المحكمة إلا أننا نستطيع ملاحظة التالي:

- أن موافقة الدول الكبرى على وجود مثل هذا الاختصاص وتأييدها له لا يعني بالضرورة ضرورة وجود هذه المحكمة، فذلك يعد مدعاة للإذعان في اتفاقيات القانون الجوي وسيطرة الدول التي تمتلك الأساطيل التجارية الجوية الكبرى على

(452) د. محمد أحمد الكندري. مرجع سابق، ص 183-186.

تلك التي تمتلك أساطيل صغيرة، مما يؤدي لاحتكار النقل الجوي على بعض الدول دون الأخرى وبالتالي انعدام المنافسة وازدهار النقل الجوي، وارتفاع أجور النقل الجوي مما يؤثر سلباً على اقتصاد الدول، وازدهار النقل الجوي.

- لا يثير عدم وجود من لهم الحق في رفع الدعوى ضد الناقل في إقليم الدولة التي يعتقد لمحاكمها الاختصاص كمحاكم الولاية الخامسة السابق، أو عدم وجود شركة المسافرين في هذه الدولة، لا يثير ذلك أي صعوبة في سير الدعوى أو تنفيذ الحكم الصادر، ذلك لأن الدول تعترف بقواعد القانون الدولي الخاص وقواعد تنفيذ الأحكام الأجنبية.
- القول بضمان التعويض العادل المناسب إن رفعت الدعوى لدى محكمة الولاية الخامسة ليس له أي مسوغ قانوني ذلك لأن الاتفاقية قد قطعت على جميع الدول مسألة الاجتهاد بشأن حدود التعويض أو مقدارها، كما أن القول بمثل ذلك يخافي مبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرافق العامة.
- لا يعد ما جاء به برنتوكول جواتيما لا 1971 من هذا الخصوص تأييداً لوجود مثل هذه المحكمة وذلك للآتي:

1- أن الدول التي كانت لها المصلحة الكبرى في انعقاد الاختصاص لمثل هذه المحكمة في اتفاقية مونتريال 1999 مرهية نفسها التي اشترطت وجود مثل هذه المحكمة في برنتوكول جواتيما لا 1971 من بزعامة الولايات المتحدة الأمريكية، وقد ظهر ذلك جلياً بنص ربح الولايات المتحدة الأمر بكية إبان التوقيع على برنتوكول مونتريال الخاص 1966 بأنها بصدد التحضير لاتفاقية

تضع الحد العادل والمناسب من التعويض، وكان بر وتوكول جواتيما لا
1971م هو المعنى لهذا النصيح.

2- توجد اختلافات عدة بين ما جاء به بر وتوكول جواتيما لا 1971م وما أقرته
اتفاقية مونتريال 1999م لهذا الخصوص نذكر منها:

أ. في حين تتعدّد ولايتة المحكمة الخامسة وفق أحكام بر وتوكول
جواتيما لا 1971م في حالة الضرر الذي يصيب المسافرين أو الأمتعة
أو حالة الضرر الناجم عن التأخير، قصرت اتفاقية مونتريال 1999م
ولاية هذه المحكمة على حالة إصابة المسافر بضرر فقط.

ب. يشترط بر وتوكول جواتيما لا سبتي 1971م لانعقاد الولاية
للمحكمة الخامسة وجود منشأة نقل جوي للناقل في محل المحكمة،
بينما تشترط اتفاقية مونتريال 1999م وجود نشاط تجاري للناقل
فقط.

3- إضافة إلى ما سبق فإن بر وتوكول جواتيما لا 1971م لم يدخل حيز التنفيذ
أصلاً وبذلك تنعدم إزمته الإلزامية أو الاستشهاد به.

6. هناك محكمة سادسة أجازت اتفاقية مونتريال 1999م للمدعي رفع الدعوى
لديها هي محكمة المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة
المركز الرئيسي لأعماله، هذا في حالة تضمن تنفيذ عقد النقل الجوي ناقلاً فعلي (An
actual carrier) قام بتنفيذ العقد أو جزء منه، فضلاً عن الناقل التعاقدية (the

(contracting carrier) الذي أبرم العقد، فإنه تجوز للمدعي وفق اختياره رفع دعوى التعويض لدى محكمة سادسة هي محكمة المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله⁽⁴⁵³⁾، ذلك لأن اتفاقية مونتريال 1999م اعتبرت الناقلين مسؤولين كليهما بالنضام عن الضرر الذي أصاب المسافرين أو أمنعهم، وتشترط الاتفاقية لرفع الدعوى في المحكمة السابقة، أن يكون النقل قد تم فعلاً بصورة الناقل الفعلي، والمنعقد الذين قد سبق الحديث عنهما في هذا المبحث.

المطلب الثالث: الضمانات التي قررها اتفاقية مونتريال 1999م للمدعي

كفلت اتفاقية مونتريال 1999م للمدعي وفاء الناقل بالتعويض الذي قررت أحكامها في حالة إصابة المسافرين بضرر أو أمنعهم، ووضعت لضمان دفع ذلك التعويض ضمانات تجب على الناقل مراعاتها والالتزام بها، وهذه الضمانات تتمثل في دفع مبلغ معجل للمدعي، والتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ومراجعة الحدود التي أقرتها الاتفاقية بصفة دورية، وتفصيل ذلك كالآتي:

أولاً: دفع مبلغ معجل للمدعي:

قد ينكبد المسافر المضروب الكثير من الخسائر جراء حوادث النقل الجوي الذي أصابه فيكلفه ذلك خسائر مادية كثيرة من مصاريف تقاضي ضد الناقل ومصاريف شخصية في حالة كان المدعي من محدودي الدخل أو غير ميسور الحال، أو أن الورثة المدعين لا يستطيعون التصرف بشي من أموال مورثهم المضروب كمصاريف تقاضي و أتعاب محاماة قبل تفسير الأنصبة، كل ذلك

(453) المادة (46) من اتفاقية مونتريال 1999م.

قد يشكل عائق أمام المدعي في إجراءات الحصول على حقوقه التي قررها له الاتفاقية لذلك فقد مراعت الاتفاقية ذلك وقررت دفع مبلغ معجل للمدعي لحين صدور الحكم:

(In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier)⁽⁴⁵⁴⁾.

من النص السابق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد ألزمت الناقل بدفع مبالغ سابقة (Advance payments) لصالح المسافرين المضرور دون تأخير (Without delay) للبية احتياجاته الاقتصادية العاجلة (Immediate economic needs) التي لا تخمد التأجيل أو التأخير أو دفع هذه المبالغ كذلك للبية احتياجات ورثته الشرعيين في حالة كان الضرر الذي أصاب المسافرين منمثلة في الوفاة، إلا أن الاتفاقية قد اشترطت لإلزام الناقل بدفع مثل هذه المبالغ ما يلي:

1. يطبق هذا النص في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة المسافرين أو إصابهم فقط، فلا يكون الناقل ملزماً بدفع المبالغ المقررة وفق النص السابق إلا في حالة مثل الضرر بموت المسافرين أو إصابهم، أما الضرر الذي يصيب الأمتعة -سواء المسجلة أو غير المسجلة- فلا يمكن إعمال هذا النص بشأنه، ذلك لأن الاتفاقية إنما قررت إعمال

(454) المادة (28) من اتفاقية مونتريال 1999م.

النص السابق كنوع من مساعدة الشخص المضور من تنفيذ عقد النقل أو الذي يستمد منه حقوقه لحين صدور الحكم سواءً بنعويضه أو عدم التعويض.

2. لا يطبق النص السابق إلا إذا تضمن القانون الوطني للناقل (national law carrier's) أحكاماً تلزم الناقل الجوي بدفع مثل هذه المبالغ أو تسمح بالزامه، فيجب أن يكون للمحكمة المختصة سند قانوني في قانون الدولة التي تخمل الناقل جنسيته يسمح بتطبيق هذا الإجراء، حتى وإن رفعت الدعوى أمام محكمة دولة لا تخمل الناقل جنسيته، فالقانون الوطني للناقل هو من يقرر دفع هذه المبالغ من عدمه وفق أحكامه، ومقدارها في حالة الدفع ولم تحدد الاتفاقية إجراءات الإحالة إلى القانون الوطني للناقل الأمر الذي يرجع القاضي المختص بشأنه إلى قواعد الإسناد في القانون المختص بنظر الدعوى.

3. ليس للمبالغ المدفوعة علاقة بنحمل الناقل للمسؤولية، ولا يشكل إلزام الناقل لها، ومن ثم دفعها اعترافاً (Recognition) من الناقل بالمسؤولية، أو إقراراً منه بنحملها، فينخر خصمها (Offset it) من أي مبالغ تدفع للمدعي كتعويض لاحق (Subsequently) أو إلزام ردها للناقل في حالة استنطاق دفع مسؤوليته عن الأضرار موضوع الدعوى.

4. لا يستفيد من نص اتفاقية مونتريال 1999م السابق إلا الشخص الطبيعي (Natural person) فقط، استوى بعد ذلك كان المسافر نفسه أو الأشخاص الذين لهم حق المطالبة بالتعويض، فلا يستفيد الشخص الاعتباري من النص السابق كون الغرض من وضعه قد جاء واضحاً بثلية الحاجيات الاقتصادية الضرورية والعاجلة للمدعي.

ثانياً: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

التأمين هو: (عقد يلتزم به المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل مبلغ محدد أو أقساط دورية يؤديها المؤمن له للمؤمن)⁽⁴⁵⁵⁾.

لم يقبل المجتمع الدولي فكرة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في بدايات القرن العشرين أي مع دخول اتفاقية وارسو 1929م حيز التنفيذ، ذلك لأن النظرة نحو التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كانت واحدة لدى جميع الدول وهي أن التأمين عمل غير أخلاقي مؤداه التأمين عن خطأ الناقل الجوي⁽⁴⁵⁶⁾، والسبب في ذلك لأن أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م كان يقوم على الخطأ، ولكن الأمر لم يظل كذلك خاصة مع تطور صناعة الطائرات وتقدم وسائل الأمان في الطائرة، فقد بدأت شركات التأمين بقبول إبرام عقود التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ومستغل الطائرة، ثم تطور الأمر بعد ذلك فأصبح التأمين يشمل جميع ما يمكن أن تحدثه الطائرة من أضرار حتى تلك التي ليست بالبالغة كالإزعاج أو الضجيج⁽⁴⁵⁷⁾.

(455) المادة (1065) من القانون المدني الجديد اليمني رقم (14) لسنة 2002م. وهو نفس التعريف الوارد في المادة (576) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م.

(456) د. جعفر محمد مقبل الشلالى. مرجع سابق، ص 265. كما أن شركات التأمين نفسها كانت ترفض وبشدة مسألة التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي، بل كانت تنص في عقود التأمين على الحياة صراحة استبعاد مخاطر الطيران من مسؤوليتها عن التعويض، ولكن الدافع في رفض هذه الشركات للتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي لم يكن نفس الدافع الذي يرفض المجتمع الدولي فكرة التأمين بسببه أي النظر إلى التأمين أنه عمل غير أخلاقي، بل كان الأمر يختلف لدى شركات لتأمين فقد كانت تنظر للمسألة نظرة تجارية بحتة، ورفضها عقود التأمين هذه يرجع لكثرة مخاطر الطيران في بدايات القرن العشرين، الأمر الذي يتسبب لها بالمزيد من الخسائر إن هي قبلت مثل هذه العقود.

(457) المرجع السابق، ص 266.

أما في اتفاقية مونتريال 1999م فقد اخلف الأوس بالكلية عنه في اتفاقية وارسو 1929م ذلك لأن أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م يبنى على أساس المخاطر وبالتالي ينحد التأمين ضد هذه المخاطر مع التأمين البحري والبري⁽⁴⁵⁸⁾.

وقد ألزمت اتفاقية مونتريال 1999م شركات النقل الجوي بالتأمين من مسؤوليتها تجاه المسافرين وأمنهم وفي ذلك ضماناً للمسافر بالحصول على حقوقه من التعويض المقرر في الاتفاقية عند وقوع الأضرار والتي فصلناها في الفصل السابق من هذه الدراسة، كما أن فكرة التأمين هذه تعد بمثابة الحماية للناقل نفسه ذلك لأن الناقل لا يستطيع دفع المبالغ التي نصت عليها الاتفاقية جميعها بنفسه.

قد يثور تساؤل بصدد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي مقتضاه أن ما قررت اتفاقية مونتريال 1999م من وجوب قيام الناقل الجوي بالتأمين من مسؤوليته قد يجعل الناقل الجوي يهاون في اتخاذ الحيطه والحذر اللازمين في تنفيذ العقد؟ ولكن مثل هذا التساؤل لا مجال له هنا وذلك للآتي:

1. في الوقت الذي تلزم في شركة التأمين بغطية الأضرار بقيمة محددة تتمثل بالحدود المقررة في الاتفاقية فإن الاتفاقية قد حرمت الناقل من التمسك بالحدود المقررة فيها إن ثبت لها وند أو تساهله حتى وقوع الضرر.

⁽⁴⁵⁸⁾ ومع ذلك فقد ظلت شركات التأمين غير واثقة من نتائج إبرام مثل هذه العقود فسعت إلى سبل أخرى لتأمين ما يمكن أن تسببه لها نتائج إبرام عقود التأمين مع شركات الطيران أو المسافرين ضد المخاطر الجوية التي قد يخرج بعضها شركة التأمين من سوق المنافسة التجارية، ويسبب إفلاسها، فسعت شركات التأمين لاتقاء ذلك عن طريق التأمين المشترك وإعادة التأمين وتأسيس اتحادات المؤمنين الجويين.

2. إن هاون الناقل في اتخاذ الحيطه والحذر اللازمين في تنفيذ عقد النقل الجوي يسبب للناقل خسائراً أخرى مثل التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض، أو فقدان الطائرة نفسها.

وقد نصت اتفاقية مونتريال 1999م على وجوب التأمين الجوي وألزامت الدول الأطراف فيها أن تطلب من ناقلها أن تحتفظوا بقدر كاف من التأمين قبل منحهم تصاريح النقل الجوي بشرط أن يكون قدر التأمين الذي تلزم به الدول الناقلين كافياً ليغطي مسؤولية الناقلين التي حددها الاتفاقية:

(States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention)⁽⁴⁵⁹⁾.

ويعد النص السابق بمثابة القاعدة الأمرة إذ لا تجوز لأي من الأطراف الاتفاق على مخالفته، إذ أن الاتفاقية قد حرصت على وجود ضمانات تغطي حالات مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تسببها عقد النقل، كما أن الاتفاقية قد أجازت للدول الأطراف طلب الدليل من الناقل الذي ينظم رحلات إليها على احتفاظه بالقدر الكافي من التأمين والذي يغطي حالات مسؤوليته وفق أحكام الاتفاقية:

(A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention)⁽⁴⁶⁰⁾.

(459) المادة (50) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(460) المادة (50) من اتفاقية مونتريال 1999م.

وفي ذلك يرى البعض⁽⁴⁶¹⁾ أن التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل الجوي هو النظام القانوني الوحيد الذي يستطيع تأمين البشرية من الأخطار الجوية، كما أنه يقضي على التفاوت بين قيمة ما تحصل عليه الإنسان بسبب الانتماء الجغرافي أو السياسي.

ويعد هذا الرأي بالوصف الدقيق لما جرت عليه الاتفاقيات الدولية السابقة لاتفاقية مونتريال 1999م والتي لاحظنا فيها اختلاف مبالغ التعويض تبعاً لجنسية المسافر وهو ما أدخل بثقة الدول الأطراف لهذه الاتفاقيات، ومن ثم السعي نحو وجود اتفاقية دولية جديدة تضمن لجميع المسافرين المساواة وعدم التفرقة في مبالغ التعويض أمام مرافق النقل الجوي.

التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في القانون السوداني:

اتفق قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م مع اتفاقية مونتريال 1999م بشأن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي فنص على وجوب التأمين على كل مشغل لطائرة تعمل في إقليم الدولة لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة التي تكون على متن الطائرة: (تجب على كل مشغل لطائرة تعمل في إقليم الدولة أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة والأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض)⁽⁴⁶²⁾.

إلا أن القانون السوداني قد توسع في ضمان تغطية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو الأمتعة فأورد طرقاً أخرى والتي تجوز للناقل الاستعاضة عن التأمين بإحدى هذه الطرق ونص على أنه:

(461) د. أبو زيد رضوان. مرجع سابق، ص 447.

(462) المادة (133) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

تجاوز الاستعاضة عن التأمين المشار إليه في المادة (133) بإحدى الضمانات الآتية:-

(أ) إيداع تأمين نقدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة أو مصرف من خص له بذلك منها .
(ب) تقديم كفالة من مصرف من خص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن
تتحقق هذه الدولة من قدرة المشغل على الوفاء بالتزاماته .

(ج) تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأي
حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة .

(د) في جميع الحالات المذكورة في الفقرات (أ)، (ب)، و (ج) يجب أن تكون الضمانات في
الحدود التي يقرها الوزير بنوصية من المدين العام على ضوء الاتفاقيات الدولية⁽⁴⁶³⁾ .

إلا أن البعض⁽⁴⁶⁴⁾ يرى -محتماً- أن هذا النوسع خاصة أحكام الفقرة (أ) من المادة السابقة-
تصاحبه صعوبة عند التطبيق العملي وذلك لأنه لا يوجد أي أساس أو معيار ينرموجه تحديد المبلغ
واجب الدفع كأمين، أضف لذلك أن هذا المبلغ سيدخ لغطية أضرار مستقبلية غير معلومة الحجم
أو القيمة، كما أن الناقل الجوي قد يلقى حوادث جوية متعددة-كذلك التي حصلت لأكثر من طائرة
سودانية في شهر يونيو 2008م- فكيف سيكون الحال وتغطية هذه الأضرار كل ذلك فضلاً عن
تجميد المبلغ الذي يدفعه الناقل كأمين بدلاً من أن يستثمره لتطوير أسطوله أو خدماته .

التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في القانون اليمني:

أوجب قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م التأمين من مسؤولية الناقل
الجوي بحيث منع القانون أي ناقل جوي من العمل في إقليم الجمهورية ما لم يكن مؤمناً من

(463) المادة (135) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(464) د. مصطفى إبراهيم عربي. مرجع سابق، ص 105، 106.

مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافرين، ويكون قدر التأمين خاضعاً للأحكام التي يقرها القانون في هذا الشأن⁽⁴⁶⁵⁾.

ثالثاً: مراجعة حدود التعويض في الاتفاقية بصفة دورية:

و أخيراً فقد قررت اتفاقية مونتريال 1999م مراجعة حدود المسؤولية التي وضعها بصفة دورية مرة واحدة كل خمس سنوات من قبل جهة الإيداع (ICAO)، أو في أي وقت تعرب فيه ثلث الدول الأطراف في الاتفاقية عن رغبتها في المراجعة بشرط أن يكون عامل التضخم في هذه الأخيرة قد تجاوز 30% منذ المراجعة السابقة، وتكون المراجعة من قبل جهة الإيداع (ICAO) باستخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، 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 بحسب تعريف صندوق النقد الدولي كما بينا ذلك عند الحديث عن حساب قيمة التعويض⁽⁴⁶⁶⁾.

(465) المادة (1/49و) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.

(466) المادة (24) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الخاتمة

النتائج:

من خلال الدراسة السابقة توصلنا إلى عدة نتائج من أهمها:

1. أن القانون الجوي قانون حديث النشأة ودائم التطور في موضوعاته خاصة فيما يتعلق بعقد النقل الجوي وتنظيمه وأحكام مسؤولية الناقل الجوي في هذا العقد ولذا كان لزاماً تحديث التشريعات الوطنية وتطوير الاتفاقيات الدولية بصفة دورية، بشكل يواكب تطور موضوعات القانون الجوي.
2. أن اتفاقية مونتريال 1999م قد أرسيت تكاملاً وتوافقاً بين موضوعات القانون الجوي، كما أنها قد شكلت حلقة وصل بين هذه الموضوعات والقوانين الوطنية.
3. أن اتفاقية مونتريال 1999م تعتبر اتفاقية شاملة لجميع الاتفاقيات السابقة ذلك لأنها تضمنت في أحكامها كافة أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت متناثرة بين مواد الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة وحققت الغرض الذي سعت الدول إليه من خلال التعديلات المختلفة لاتفاقية وارسو 1929م وهو من إعادة مصلحة المسافرين عن طريق تشديد مسؤولية الناقل الجوي وحدود التعويض المناسبة وإرساء مبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرافق العامة.
4. وجود بعض القصور التشريعي في أحكام كل من القانون السوداني، والقانون اليمني في تفسير مفردات عقد النقل الجوي أو تنظيم أحكامه، ووجود جوداً في أحكام كل من القانونين السابقين بحيث يشكل صعوبة عند التطبيق العملي لهذه الأحكام بما ينوافق واتفاقية مونتريال 1999م.

التوصيات:

وقد خلاصنا في نهاية هذه الرسالة إلى عدة توصيات والتي نرى أنها من الأهمية بمكان ونورد بعضها في الآتي:

1. إن موضوع عقد النقل الجوي الدولي ومسؤولية الناقل الجوي في هذا العقد من الإتساع بمكان، جعل من غير المقدمور على الباحث تغطيتها بصفحات هذه الرسالة المحدودة، ولذا يأمل الباحث من الباحثين اللاحقين والمهتمين في هذا المجال التعمق في دراسة جوانب هذا الموضوع وإبراز كافة تفاصيله.
2. تشديد الرقابة على الناقلين الجويين بشأن الالتزام بمواعيد النقل المعلنة وذلك مراعاة لمصلحة المسافرين العربي، وقص إعفاء الناقل من مسؤوليته على الحالة التي يكون السبب في التأخير فيها عاماً على جميع الناقلين غير مقتضى على الناقل المتعاقد دون غيره.
3. إيجاد تفسيراً محدداً و واضحاً لمعنى الحادث كونه أساس قيام مسؤولية الناقل الجوي والنوسع في تفسيره بحيث يشمل كل ما يمكن أن يسبب للمسافر ضرراً بما في ذلك الأضرار النفسية.
4. تشديد أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة الغير مسجلة لما أصبحت تكسبه هذه الأمتعة من أهمية كبيرة وقيمة عالية قد تصل في بعض الأحيان إلى أضعاف تلك المسجلة.
5. مراجعة نصوص القوانين الوطنية الخاصة بأحكام التأمين بحيث تخدم الغرض الذي وضعت من أجله أساساً كون التأمين يعد الوسيلة الأكث فاعلية في ضمان حقوق المنضمين وحماية المسافرين.
6. كما نوصي حكومات الدول العربية التي ليست أعضاء في اتفاقية مونتريال 1999م بالانضمام إلى الاتفاقية ومن ثم إدخالها حيز التنفيذ وتعديل قوانينها الوطنية بما يتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية خاصة وأن الدول العربية تسعى مجتمعة إلى توحيد قوانين الطيران المدني فيها وإيجاد سوق نقل جوي عربي واحدة وتخزين النقل الجوي العربي.

7. ونوصي أيضاً بتشجيع الباحث العربي في مجال النقل الجوي، والعمل على تأهيل خبراء جويين في هذا المجال قادرين على التفاوض وإبراز مصلحة المسافر العربي عند أي مراجعة لحدود المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999م أو أي تعديل لأحكام هذه الاتفاقية في المستقبل.
8. وأخيراً إبتعاد محاكم خاصة للفصل في منازعات وقضايا النقل الجوي والعمل على تأهيل قضاة مختصين ذوي دراية للفصل في تلك المنازعات.

قائمة بأهم الاختصارات الواردة في الرسالة

- (AACO) Arab Air Carriers Organization
- (A.D.) After Christ
- (IATA) International Air Traffic Association
- (ICAO) International Civil Aviation Organization
- (PAAC) Permanent American Aeronautical Commission
- (PF) Poincare Francs
- (SDR) Special Drawing Right
- (CAMA) Civil Aviation Meteorology Authority
- (I M F) International Monetary Fund

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

أ. قواميس اللغة:

1. تاج العروس، لمرتضى الزبيدي. الجزء الأول، باب ضجر.
2. الصحاح في اللغة، للجوهري. الجزء الأول، باب ضرزم.
3. قاموس العين، أشهر وأولى قواميس اللغة العربية، للخليل بن أحمد الفراهيدي. (100 - 170 هـ) (718 - 786 م).
4. القاموس المحيط، للفيروز آبادي. الجزء الثاني.
5. لسان العرب، لابن منظور. الجزء الثامن، دار الحديث، القاهرة، 2003م.
6. مجمع لغة الفقهاء. الجزء الأول.
7. معجم البستان، للشيخ عبد الله البستاني اللبناني.
8. المعجم الوسيط، لإبراهيم مصطفى. و أحمد حسن الزيات. وحامد عبد القادر. ومحمد علي النجار. الجزء الثاني، المكتبة الإسلامية، تركيا، بدون تاريخ.
9. المنجد في اللغة. ط 29، دار المشرق، بيروت، 1987م.

ب. المراجع العامة:

10. إبراهيم سيد أحمد. العقود والشركات التجارية فقهاً وقضاءً، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999م.
11. أحمد محمد أحمد المليجي. التنظيم القانوني والشرطي لدخول ومعاملة الأجانب في مصر، رسالة دكتوراه مقدمة إلى أكاديمية الشرطة، القاهرة، 1424هـ، 2003م.
12. أشرف جابر سيد. المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002م.
13. د. أحمد محمد أبو الروس. الموسوعة التجارية الحديثة، الكتاب الثاني، الدار الجامعية، الإسكندرية، بدون تاريخ.
14. د. إلياس حداد. القانون التجاري، مطابع مؤسسة الوحدة، دمشق، (1400 - 1401 هـ) (1980 - 1981 م).
15. د. بوعشة مبارك. قانون العلاقات الاقتصادية الدولية، جامعة التكوين المتواصل، السنة الثالثة، الإرسال الثاني، الجزائر، بدون تاريخ.
16. د. تاج السر محمد حامد. أحكام العقد، جامعة النيلين، الخرطوم، بدون ناشر، 1993م.
17. د. زهير عباس كريم. مبادئ القانون التجاري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1995م.

18. د. علي جمال الدين عوض. العقود التجارية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1959م.
19. د. علي حسن يونس. العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1969م.
20. د. محمد سعيد فرهود. د. محمود مرشحة. القانون التجاري (بري، بحري، جوي) مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، دمشق، (1415 هـ - 1994 م).
21. د. محمود حلمي. العقد الإداري، ط1، دار الفكر العربي، القاهرة، 1974م.

ج. المراجع المتخصصة:

❖ الكتب:

22. أ. ماهر عبد الخالق السيبي. أعمال شركة الطيران، ج1، مقدمة في النقل الجوي والحجز، بدون ناشر، 2003م.
23. أحمد فهمي بحيري. ضبط الملاحة الهوائية، بدون ناشر، 1938م.
24. دليل تنظيم النقل الجوي، منظمة الطيران المدني الدولي، (ICAO)، ط2، 2004م.
25. د. أبو زيد رضوان. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982م.
26. د. أحمد عبد اللطيف غطاشة. الطيران المدني، الأحكام العامة والنقل الجوي، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1422 هـ، 2002م.
27. د. أكرم أمين الخولي. دروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبه، القاهرة، 1971م.
28. د. أكرم ياملكي. القانون الجوي، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998م.
29. د. ثروت أنيس الأسيوطي. مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط1، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960م.
30. د. جعفر محمد مقبل الشلاحي. مبادئ القانون الجوي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط1، عدن، 2005م.
31. د. جلال وفاء محمدين. تشديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة مقارنة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون تاريخ.
32. د. جلال وفاء محمدين. دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1992م.
33. د. حسام عبد الغني الصغير. د. عاطف محمد الفقي. القانون الجوي، بدون ناشر، القاهرة، 2005م-2006م.
34. د. حفيظة السيد حداد. القانون الجوي، مدرس القانون الدولي الخاص، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، بدون تاريخ.

35. د. حمد الله محمد حمد الله. عقد النقل البري، البحري، الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997-1998م.
36. د. رفعت أبادير. مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق المسافرين من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، بدون ناشر، القاهرة، 1983م.
37. د. طالب حسن موسى. القانون الجوي الدولي، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998م.
38. د. عادل محمد خير. مسؤولية الناقل الجوي ودعوى المسؤولية وآلية التعويض في القانون الجوي المصري والاتفاقيات الدولية، ط1، مكتب الدكتور عادل محمد خير للمحاماة والاستشارات القانونية، القاهرة، 2001م.
39. د. عبد الرافع موسى. أبعاد مفهوم التدابير اللازمة أو الضرورية في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997م.
40. د. عبد الرحمن عبد الله شمسان. القانون الجوي، قانون الطيران المدني، الملاحية الجوية، النقل الجوي، الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، (C.A.M.A.) صنعاء، 2006م.
41. د. عبد الفضيل محمد أحمد. القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة، بدون تاريخ.
42. د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007م.
43. _____ . عقد النقل الجوي، قواعد و أحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006 م.
44. د. عز الدين الطيب آدم. محاضرات في القانون الجوي، جامعة النيلين، بدون ناشر. بدون تاريخ.
45. د. علي البارودي. د.محمد فريد العريني. د. محمد سيد الفقي. القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001م.
46. د. عيسى غسان ربضي. مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الإصدار الأول، عمان، 2008م.
47. د. فاروق أحمد زاهر. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005 م.
48. د. فايز نعيم رضوان. قانون الطيران التجاري، ط3، بدون ناشر، 2003م.
49. د. محمد عبد الحميد القاضي، أصول القانون الجوي، دار الرحمن للطباعة، القليوبية، 2003م - 2004م.

50. د. محمد عبد الحميد. القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الدولي في المملكة العربية السعودية، مكتبة النصر، الزقازيق، 1989م.
51. د. محمد فريد العريني. القانون الجوي-النقل الجوي-الدار الجامعية، بيروت، 1986م.
52. _____ . القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002م.
53. _____ . القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م.
54. د. محمد محمد هلاله. محاضرات في القانون الجوي، جامعة المنصورة، بدون ناشر، 1991م.
55. د. محمود أحمد الكندري. التنظيم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999م، تحديث نظام وارسو، ط1، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت، 2000م.
56. د. محمود سمير الشرقاوي. محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986م.
57. د. محمود مختار بربري. قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985م.
58. د. مراد منير فهيم. خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1968م.
59. د. مصطفى إبراهيم عريبي. القانون الجوي، الطيران التجاري، وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م، بدون ناشر، 2007م.
60. د. مصطفى البنداري. الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1421هـ، 2000م.
61. د. نادية محمد معوض. القانون الجوي، النقل الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 2001م.
62. د. هاني دويدار. قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000م.
63. د. هشام خالد. ماهية العقد الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007م.
64. د. هشام فضلي. مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999م وقانون التجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م.

65. د. يحيى أحمد البناء. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994م.
66. ربان. مدحت عباس خلوصي. قانون النقل الدولي، الشنهابي للطباعة، 2000م.
67. شريف أحمد الطباخ. التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005م.
68. وزارة الحربية المصرية. مصلحة الطيران المدني، مجموعة تشريعات الطيران المصرية الوطنية منها والدولية، المطبعة الأميرية بالقاهرة، 1954م.

❖ الرسائل:

69. أحمد إبراهيم الشيخ. المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929م، ومونتريال 1999م، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 2006م.
70. صفوت عبد القادر بهنساوي. النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه، جامعة القاهرة، القاهرة، بدون تاريخ.
71. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان. التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 1403هـ - 1983م.
72. فاروق أحمد محمد زاهر. تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، القاهرة، 1985م.
73. فاروق مصطفى السلطان. مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين والأمتعة والبضائع، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 2002م.
74. يحيى أحمد البناء. أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1993م.

❖ المقالات والأبحاث:

75. د. حسن كيره. مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفي وبرتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مطبعة جامعة الإسكندرية، العدنان الأول والثاني، السنة الثامنة، الإسكندرية، 1959م.
76. عبد السلام علي المزوغي. مجلة الدراسات القانونية، تعليق على حكمين لمحكمة بنغازي الابتدائية، جامعة قاربيونس، 1977م.
77. ورقة عمل رقم 5 مقدمة في الدورة الحادية عشرة للجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني المنعقدة في طرابلس من 12-13 مايو، طرابلس، 2008م.

❖ الدوريات والمجلات:

78. الطيران العربي، مجلة ربع سنوية تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني، العدد15، ديسمبر، الرباط، 2005م.
79. المسافر، دورية تصدر عن الخطوط الجوية اليمنية، السنة السابعة، العدد (73-74)، فبراير - مارس، صنعاء، 2005م.
80. مستقبل العالم الإسلامي، السنة الثانية، العدد السادس، ربيع 1992، تصدر عن مركز دراسات العالم الإسلامي، مالطا. 1992م.
81. الموسوعة العربية العالمية، موسوعة العلوم عند العرب والمسلمين (الطب النفسي) الرياض، بدون تاريخ.
82. مجلة آفاق العلم (prospects of science) العدد 12، يناير- فبراير، 2007م.
83. مجلة آفاق العلم (prospects of science) العدد11، أكتوبر-نوفمبر، 2006م.

❖ الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية:

84. اتفاقية باريس الدولية بشأن تنظيم الملاحة الجوية 1919م.
85. اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي 1929م.
86. اتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني الدولي 1944م.
87. اتفاقية جنيف المتعلقة بالإعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات 1948م.
88. بروتوكول لاهاي 1955م المعدل لأحكام اتفاقية وارسو 1929م.
89. بروتوكول مونتريال المؤقت 1966م.
90. بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م.
91. بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (4) 1975م.
92. اتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي 1999م.
93. اتفاقية تحرير النقل الجوي العربي الموقعة في دمشق عام 2004م.
94. Annex 13 to The Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) (Aircraft Accident and Incident Investigation).[]
95. IATA General conditions of carriage (Passenger and Baggage).
96. IATA Conditions of carriage for cargo.

❖ التشريعات والقوانين:

➤ القوانين السودانية:

97. قانون الخدمات العامة للطائرات السوداني لسنة 1959م.
98. قانون الطيران السوداني لسنة 1960م.
99. قانون الإثبات السوداني لسنة 1983م.
100. قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م.
101. القانون الجنائي السوداني لسنة 1991م.

102. قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.
➤ القوانين اليمنية:
103. القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م.
104. القانون المدني الجديد اليمني رقم (14) لسنة 2002م.
105. قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993م.
➤ القوانين العربية الأخرى:
106. قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980م.
107. قانون التجارة الجديد المصري رقم (17) لسنة 1999م.
108. قانون دولة قطر رقم 15 لسنة 2002م بشأن الطيران المدني.
109. المرسوم البحريني بالقانون رقم (6) لسنة 1995م بشأن قانون الطيران المدني.
110. المرسوم الملكي السعودي رقم (44) لسنة 1426 هـ، بشأن قانون الطيران المدني.

❖ مراجع أخرى:

111. صحيفة آخر لحظة السودانية، الأعداد الصادرة من تاريخ 11 - 19 يونيو 2008م.
112. قناة الجزيرة الفضائية. بتاريخ 6، 8، 9 / أغسطس/ 2008م.

ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية:

113. Manual on the regulation of International Air Transport، Second Edition، Issued by ICAO.2004 A.D.
114. Mohammed A. El-Rahman A. El-Gader. Air Aeronautical law (Y.C.A.M.A).2003A.D.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية:

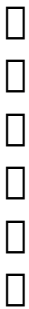
115. www.al_5jl.com
116. www.alriyath.com
117. www.arabic-av.com
118. www.cd.gov.sa
119. www.fananews.com
120. www.farrajlawyer.com
121. www.flyingway.com
122. www.iata.org
123. www.mohamoon-ju.net
124. www.pukmedia.com
125. www.qalqilia.edu.ps
126. www.sea7h.net

□

الفهرس

4	شكر و عرفان
5	إهداء
6	ملخص الرسالة
10	المقدمة
15	الفصل الأول: مفهوم القانون الجوي وتطور أحكامه
16	المبحث الأول: تطور فكرة الطيران الجوي والقانون الجوي
17	المطلب الأول: تطور فكرة الطيران الجوي
22	المطلب الثاني: تطور تشريعات وتقنين أحكام الطيران
27	المبحث الثاني: تعريف القانون الجوي وتحديد مضمونه
28	المطلب الأول: تسمية القانون الجوي
30	المطلب الثاني: تعريف القانون الجوي وتحديد مضمونه
33	المبحث الثالث: خصائص ومصادر القانون الجوي
34	المطلب الأول: خصائص القانون الجوي
41	المطلب الثاني: مصادر القانون الجوي
47	المبحث الرابع: أحكام القانون الجوي
48	المطلب الأول: الطائرة
59	المطلب الثاني: الفضاء الجوي
67	الفصل الثاني: أحكام عقد النقل الجوي
68	المبحث الأول: تعريف عقد النقل الجوي وخصائصه
69	المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي
71	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي
76	المبحث الثاني: أنواع عقد النقل الجوي
77	المطلب الأول: النطاق الجغرافي لتنفيذ عقد النقل الجوي
82	المطلب الثاني: النطاق القانوني لتطبيق اتفاقية مونتريال 1999م
99	المبحث الثالث: وثائق عقد النقل الجوي
100	المطلب الأول: تذكرة السفر
111	المطلب الثاني: استمارة نقل الأمتعة
114	المبحث الرابع: آثار عقد النقل الجوي
115	المطلب الأول: التزامات الناقل في عقد النقل الجوي
119	المطلب الثاني: التزامات المسافرين في عقد النقل الجوي
122	الفصل الثالث: أساس وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي
123	المبحث الأول: تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي
124	المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م:
128	المطلب الثاني: تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929م
133	المطلب الثالث: أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م
137	المبحث الثاني: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين
138	المطلب الأول: وقوع ضرر أدى إلى وفاة المسافر أو عرضه لإصابة جسدية
146	المطلب الثاني: الحادث المسبب للضرر
154	المطلب الثالث: وقوع الحادث أثناء فترة زمنية محددة

المبحث الثالث: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة	158
المطلب الأول: إصابة الأمتعة بضرر	159
المطلب الثاني: وقوع الحدث المسبب للضرر	161
المطلب الثالث: الفترة الزمنية لوقوع الحدث	164
المبحث الرابع: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في النقل	167
المطلب الأول: التأخير في النقل	168
المطلب الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة	172
المطلب الثالث: الضرر الناجم عن التأخير	176
الفصل الرابع: أحكام مسؤولية الناقل الجوي	180
المبحث الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي	181
المطلب الأول: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها	183
المطلب الثاني: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م	190
المطلب الثالث: حساب قيمة التعويض	194
المبحث الثاني: أسباب دفع المسؤولية والخروج عنها	202
المطلب الأول: أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي	203
المطلب الثاني: الخروج القانوني عن حدود المسؤولية	218
المطلب الثالث: الخروج الاتفاقي عن حدود المسؤولية	221
المبحث الثالث: دعوى مسؤولية الناقل الجوي	225
المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية	226
المطلب الثاني: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية	235
المطلب الثالث: الضمانات التي قررتها اتفاقية مونتريال 1999م للمدعي	244
الخاتمة	253
التنتاج:	253
التوصيات:	254
قائمة بأهم الاختصاصات الواردة في الرسالة	256
قائمة المراجع	257
الفهرس	266





إصدار

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية
والسياسية والاقتصادية

برلين – ألمانيا

إنّ الآراء والأفكار التي يحملها المؤلف لا تحمّل بالضرورة وجهة نظر
المركز الديمقراطي العربي فمؤلف الكتاب يتحمل مسؤولية مضمونه.

الطبعة الأولى

2019