

مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً
للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية

**The International Aviation Carrier's
Responsibility in the Contract of Passenger's
Carriage Under the Jordanian, Kuwaiti Laws
and International Conventions**

إعداد الطالبة
وضحة فلاح المطيري

إشراف الأستاذ الدكتور
هاشم رمضان الجزائري

رسالة ماجستير مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير
في القانون الخاص

قسم القانون الخاص
كلية الحقوق
جامعة الشرق الأوسط

أفوض

أنا الطالبة وضحة فلاح المطيري أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي المعنونة بـ "مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية" للمكتبات الجامعية أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم: وضحة فلاح المطيري

التوقيع: 

التاريخ: ٨ / ٢٨ / 2011

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها "مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية".
وأجيزت بتاريخ 20 / 7 / 2011م.

التوقيع

مشرفاً
.....
عضواً
.....
عضواً خارجياً
.....

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ الدكتور هاشم رمضان الجزائري
الدكتور منصور عبد السلام الصرايرة
الدكتور عبد السلام محمد الرجوب

شكر وتقدير

أما وقد شارفت هذه الدراسة على الانتهاء، فلا يسعني إلا أن أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان للأستاذ والمربي الفاضل الأستاذ الدكتور هاشم رمضان الجزائري الذي منحني من وقته وجهده الكثير حتى وصلت إلى ما وصلت إليه، فأسأل الله العليّ القدير أن لا يحرمه الأجر وأن يجزيه خير الجزاء في الدنيا والآخرة، فقد واكب هذه الدراسة منذ كانت فكرة حتى أصبحت حقيقة، فكان يبيت بنفسه العزيمة، ويبعث الأمل كلما انتابني قلق أو يأس، بهمة عاليو وخلق دمت.

وأتقدم أيضاً بجزيل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة وإلى أعضاء الهيئة الأكاديمية في كلية الحقوق لما قدّموا لي من إرشادات ممثلة بعميدها الأستاذ الدكتور محمد علوان.

ولا يفوتني الشكر إلى جميع أساتذتي الذين ما بخلوا عليّ من ثمرات علمهم، وإلى جامعتي - جامعة الشرق الأوسط لاحتضانها لي في دراستي العليا، وأشكرها على الذكريات السعيدة التي سوف تتركها في نفسي.

الباحثة

الإهداء

إلهي . . لا يطيب الليل إلا بشكرك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك ولا تطيب الجنة إلا برويتك . . الله جل جلاله . . إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة ونصح الأمة . . إلى نبي الرحمة ونور العالمين

سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم

إلى من كللها الله بالهبة والوقار . . إلى من علمتني العطاء دون انتظار . . إلى من أحمل ذكراها في قلبي بكل افتخار . . كنت أرجو من الله أن يمد في عمرك لترى ثماراً قد حان قطافها بعد طول انتظار . . ستبقى كلماتك نجوماً أهدتني بها اليوم وفي الغد وإلى الأبد

إلى معنى الحب . . معنى الحنان والتفاني . . إلى من كان دعائها سرنجاحي وحنانها بلسم جراحني . . إلى أعلى الجباب

إلى من بها أكبر وعليها أعتمد . . إلى شمعة مقدمة تنير ظلمة حياتي . . إلى من كان وجودها يكسبني قوة ومحبة لا حدود لها . . إلى من عرفت معها معنى الحياة

أمي الحبيبة

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
ب	التفويض
ج	قرار لجنة المناقشة
د	شكر وتقدير
هـ	الإهداء
و	قائمة المحتويات
ي	الملخص باللغة العربية
ل	الملخص باللغة الإنجليزية
1	الفصل الأول: مقدمة الدراسة
1	أولاً: فكرة عامة عن موضوع الدراسة
4	ثانياً: مشكلة الدراسة
5	ثالثاً: هدف الدراسة
5	رابعاً: أهمية الدراسة
6	خامساً: أسئلة الدراسة وفرضياتها
6	سادساً: حدود الدراسة
7	سابعاً: محددات الدراسة
7	ثامناً: المصطلحات الإجرائية
8	تاسعاً: الإطار النظري
الصفحة	الموضوع

9	عاشراً: الدراسات السابقة
14	أحد عشر: منهجية الدراسة
15	الفصل الثاني: ماهية عقد النقل الجوي الدولي للركاب
16	المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب
16	المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي الدولي للركاب
17	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي الدولي للركاب
23	المطلب الثالث: وثائق عقد النقل الجوي الدولي للركاب
26	المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي الدولي للركاب
26	المطلب الأول: تحديد المقصود بالناقل الجوي
29	المطلب الثاني: الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي للركاب
35	الفصل الثالث: قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب
35	المبحث الأول: أساس وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب
	المطلب الأول: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو
41	لعام 1929م
	المطلب الثاني: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في بروتوكول لاهاي
44	لعام 1955

- المطلب الثالث: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاق مونتريال
لعام 1966
- المطلب الرابع: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في بروتوكول
غواتيمالا ستي لعام 1971
- المطلب الخامس: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في بروتوكول
مونتريال لعام 1975
- المطلب السادس: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية مونتريال
لعام 1999
- المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب ..
- المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب
- المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير
- المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية
- المبحث الثالث: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب
- المطلب الأول: كيفية تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب
.....
- المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل الجوي الدولي من المسؤولية
- الفصل الرابع: الآثار المترتبة على قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي
للركاب
- المبحث الأول: دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

77	المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي
82	المطلب الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي
86	المطلب الثالث: رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي الدولي وسقوطها
	المبحث الثاني: الجزاء المدني المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي
89	للركاب
93	الفصل الخامس: الخاتمة والنتائج والتوصيات
93	أولاً: الخاتمة
93	ثانياً: النتائج
94	ثالثاً: التوصيات
95	قائمة المراجع

مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية

إعداد الطالبة
وضحة فلاح المطيري

إشراف الأستاذ الدكتور
هاشم رمضان الجزائري

الملخص باللغة العربية

إن استغلال الإنسان للجو - كأى نشاط يقوم به - قد يثير المسؤولية، فالناقل الجوي أو أحد تابعيه عند تنفيذه لعقد النقل الجوي قد يخل بالتزامه الذي يفرضه عليه عقد النقل، مما يؤدي إلى إصابة المتعاقد معه بضرر، فمن هنا بدأ المجتمع الدولي يشعر بأهمية معالجة موضوع مسؤولية الناقل الجوي خاصة وأن طبيعة عملية النقل الجوي لها تأثير على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي.

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

ولقد أتى المشرّع الدولي بحلول دولية تنظم أحكام النقل الجوي الدولي، وتماشياً مع التقدم التكنولوجي والوضع الاقتصادي والاجتماعي عدل المشرّع الدولي هذه الأحكام، وذلك بتوقيع اتفاقيات وبروتوكولات تنص على تعديل الأحكام السابقة للنقل الجوي الدولي، ولكن أحكام مسؤولية الناقل الجوي - الأصلية والمعدّلة - انحازت إلى جانب الناقل الجوي ضد المتعاقد، ومن هذا المنطلق رأينا بحث مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالمتعاقد في عقد نقل الركاب.

وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات التي تم تثبيتها في الخاتمة

ضمن الفصل الخامس من هذه الدراسة.

**The International Aviation Carrier's Responsibility
in the Contract of Passenger's Carriage Under the
Jordanian, Kuwaiti Laws and International
Conventions**

By

Wadhha Falah Al-Mutairi

Supervisor

Professor Dr. Hashem Ramadan Al-Jazaeri

Abstract

The utilization of the air by the human being as another activity may raise the responsibility as the air transporter or one of its subsidiaries when executing the air transportation contract may fail to commit its rules which it is committed by the contract itself which lead to harm the contractor. From this point the international community began to feel the importance of treating the responsibility of the air transporter as the nature of the air transporter has an effect on the nature of the air transporter responsibility.

The international legislations that was introduced by the international legislator may organize the responsibility of the air transporter but the responsibility was and still a subject surrounded by discussions. This is due to the developments that surround the individuals as what was accepted yesterday is not accepted today and what is present today it is difficult to be accepted in the future.

The international legislator came with international solutions that organize the international air transportation provisions. In line with technology advance, the economic and social situation the international legislator modified these provisions by signing agreements and protocols stating the modifications of the previous provisions. But the provisions of the air transporter responsibility – original and modified – aligned to the air transporter side against the contractor from this point we decided to investigate the responsibility of the air transporter about the harm the contractor is subjected in the travelers' transportations contract.

الفصل الأول

مقدمة الدراسة

أولاً: فكرة عامة عن موضوع الدراسة:

يعدّ القانون الجوي حديث النشأة سريع التكوين، وذلك مقارنة مع غيره من فروع القانون الخاص، وبالأخص قانون التجارة البحرية الذي يعود للقرن التاسع الميلادي. فالطائرة تقنية حديثة استلزمت قواعد قانونية جديدة وتشريعات جوية ظهرت أول مرة عندما أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية سفينتها الفضائية ليبدأ بعدها وتحديداً في سنة 1929 التشريع في القانون الجوي الخاص⁽¹⁾.

هذا وتعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، من أهم موضوعات القانون الجوي وأكثرها إثارة للمشاكل والاختلافات فقهاً وقضاً، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي فإن تحديد هذه المسؤولية يعد حجر الزاوية فيها. ولأهمية هذا الموضوع لم تكتف الدول بمعالجة مسؤولية الناقل الجوي الدولي بما فيه تحديد هذه المسؤولية في قوانينها الداخلية، بل إن هذه الأهمية فرضت على المجتمع الدولي اللجوء إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدها على المستوى الدولي منذ بداية ظهور النقل الجوي، وذلك من خلال إبرام اتفاقية وارسو لسنة 1929 التي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أو الأشياء.

إلا أنه قبل انعقاد اتفاقية فارسوفيا كانت هناك اتجاهات متباينة في شأن الأسس التي يمكن الارتكاز عليها لتحديد مسؤولية الناقل الجوي، بحيث ذهبت بعض القوانين إلى تأسيس

(1) موسى، طالب حسن (2010)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن،

هذه المسؤولية على أساس تعاقدى بينما ذهبت طائفة أخرى من القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على فكرة الخطأ التقصيري بصفة عامة، وأخيراً ذهبت طائفة أخرى إلى تأسيس المسؤولية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة⁽¹⁾.

وكانت الخطوة الأولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية عن النقل الجوي هي مبادرة فرنسية من الرئيس بوانكاريه، واكن ذلك عام 1924 قدمت في نفس الوقت الذي قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا. وقدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروع اتفاقية، حيث شكل المؤتمر لجنة لدراسته مكونة من خبراء قانونيين جويين، وانتهت هذه الدراسة إلى إبرام اتفاقية فارسوفيا للنقل الجوي الدولي في 12 أكتوبر 1929 ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ ابتداء من 13 فبراير 1933⁽²⁾.

ولا بد من الإشارة هنا إلى أن نشاط الطيران المدني الدولي يخضع لأحكام اتفاقية الطيران المدني (اتفاقية شيكاغو 1944)، وتقوم منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو) وهي منظمة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، بموجب هذه الاتفاقية بوضع الحدود الدنيا من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي، وتتوزع هذه القواعد وأساليب العمل الموصى بها في 18 ملحقاً لاتفاقية شيكاغو، ومع ذلك تبقى كل دولة على حدة هي المسؤولة عن تنظيم نشاط الطيران المدني فيها، ولكنه يجب أن تأخذ بعين الاعتبار

(1) محبوبي، محمد، وروشام، الطاكي (2006)، الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.justice.gov.ma> تم الدخول إلى الموقع بتاريخ 2010/12/12.

(2) أحمد، عبد الفضيل (1999)، القانون الخاص الجوي، المنصورة، دون طبعة ودون دار نشر، ص10.

متطلبات اتفاقية الطيران المدني الدولي والحدود الدنيا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الموضوع من قبل الأيكاو⁽¹⁾.

ومسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ، إلا أن الخطأ مفترض، ذلك أن الراكب غير ملزم بإثبات خطأ الناقل، بل فقط إثبات حصول ضرر أثناء النقل الجوي، ليفترض عندها الخطأ في جانب الناقل، إلا أن هذا مجرد افتراض بحيث يبقى لهذا الناقل الحق في دفع المسؤولية عنه وذلك بنفي الخطأ عنه، بمعنى إثبات أن الضرر الذي حصل للمسافر لا يعزى إلى خطأ ناتج منه أو من أحد تابعيه، بل إلى سبب آخر وأنه اتخذ خلال عملية النقل جميع الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو أنه استحال عليه اتخاذها⁽²⁾.

هذا وقد ورد في المادة (20) من ماهدة فانسوفيا (لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها). ويلاحظ من خلال هذه المادة أنه إذا كان من السهل على المسافر أو مستعملي الطائرة إثبات مسؤولية الناقل الجوي، ما دام أنها قائمة على أساس الخطأ المفترض، ويكفيه إثبات أمرين أنه حصل ضرر، وأن هذا الضرر قد حصل خلال النقل الجوي، فإنه على الجانب الآخر يلاحظ أيضاً أن هذه المادة قد منحت الناقل الجوي نفس التسهيلات في دفع

(1) دليل مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية الصادر عن الهيئة العربية للطيران المدني، جامعة الدول العربية، 2006.

(2) بكور، مختار (1989)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب، ص 103.

المسؤولية عنه والتي من شأنها أن تجعل من تلك التسهيلات التي منحت للمسافر ولمستعملي الطائرة غير ذي جدوى وعديمة الأثر والأهمية⁽¹⁾.

ثانياً: مشكلة الدراسة:

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

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

(1) اتفاقية فارسوفيا التي وقعت في أكتوبر 1929 ودخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933.

ثالثاً: هدف الدراسة:

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

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

رابعاً: أهمية الدراسة:

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من أنها تعدّ إحدى الدراسات القانونية الحديثة التي تتعلق بنوع من النقل يتصف بتطور مستمر وسريع، مما يتطلب أيضاً أن تتطور القواعد التي تحكمه بنفس سرعة التطور الحاصل فيه، وتتنحصر هذه الدراسة في نطاق محدود منه يتعلق بالوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، وأن الدراسات المقدمة في هذا المجال ليست كافية، وبالتالي فإن أهمية هذه الدراسة تكمن في تناولها للمفاهيم المتعلقة بهذا الموضوع، حيث تثير مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي بعض الإشكاليات التي أدت بالدول إلى البحث المستمر لإيجاد حلول لهذه الإشكاليات، وبما أن هذا النوع من النقل هو نقل دولي فإن الإشكاليات التي يثيره والحلول الموضوعية له تهم دول العالم أجمع.

خامساً: أسئلة الدراسة:

1. هل الأحكام التي تطبق على مسؤولية الناقل الجوي والواردة في القوانين المقارنة موحدة بخصوص حالات قيام هذه المسؤولية؟ أم هناك اختلاف فيما بينها؟
2. هل أن أساس قيام مسؤولية الناقل الجوي موحدة في جميع قوانين الطيران المدني في الدول المختلفة؟
3. هل أن الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي موحدة من حيث أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالات قيام هذه المسؤولية؟
4. هل أن الأضرار الناتجة عن حوادث النقل الجوي هي بنفس حجم الأضرار الناتجة عن الحوادث في أنواع النقل الأخرى؟
5. هل أن إثبات سبب أو أسباب حصول الحادث الجوي الذي أدى إلى حصول الضرر يتم بذات الوسائل في إثبات حوادث النقل الأخرى؟
6. هل أن الدول الموقعة على الاتفاقيات الخاصة بالنقل الجوي الدولي تلتزم بها، أم لا؟

سادساً: حدود الدراسة:

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

سابعاً: محددات الدراسة:

لا توجد أية قيود تحد من تعميم نتائج هذا البحث في الأردن والكويت وباقي الدول العربية.

ثامناً: مصطلحات الدراسة الإجرائية:

- القانون الجوي:

هي مجموعة القواعد القانونية والمبادئ التي تنظم الملاحة الجوية فيما يتعلق بنقل الأشخاص والركاب والأمتعة والبضائع⁽¹⁾.

- عمليات النقل الجوي:

يقصد بها أن تقوم شركة طيران (ناقل دولي جوي) بنقل الأشخاص والبضائع والسلع بالطائرات على رحلاتها من مكان إلى مكان آخر في مقابل أجر⁽²⁾.

- الطائرة:

هي كل آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية، مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة⁽³⁾.

(1) دليل مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية الصادر عن الهيئة العربية للطيران المدني، جامعة الدول العربية، 2006.

(2) المادة (1) من قانون الطيران المدني الأردني (1985/50).

(3) المادة (1) من قانون الطيران المدني الأردني (1985/50)، مرجع سبق ذكره.

- الناقل الجوي:

هو كل شخص طبيعي أو اعتباري يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع⁽¹⁾.

- حادث الطائرة:

هو كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة يقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي يتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة⁽²⁾.

- قائد الطائرة:

الطيار المسؤول عن تشغيل وقيادة الطائرة وسلامتها أثناء فترة الطيران⁽³⁾.

- المطار:

المساحة المحددة على سطح الأرض أو الماء بما عليها من مبان ومنشآت ومعدات مخصصة للاستعمال كلياً أو جزئياً لهبوط وإقلاع وتحركات الطائرة⁽⁴⁾.

تاسعاً: الإطار النظري للدراسة:

تقسم هذه الدراسة إلى خمسة فصول، يتناول الفصل الأول مقدمة الدراسة من حيث التمهيد، وبيان مشكلة الدراسة وهدفها وأهميتها وأسئلتها وحدودها ومحدداتها ومصطلحاتها الإجرائية وكذلك بيان الدراسات السابقة ومنهجيتها.

(1) دليل مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية الصادر عن الهيئة العربية للطيران المدني، جامعة الدول العربية، 2006، مرجع سابق.

(2) المادة (1) من قانون الطيران المدني الأردني (1985/50)، مرجع سبق ذكره.

(3) المادة (1) من قانون الطيران المدني الأردني (1985/50)، مرجع سبق ذكره.

(4) المادة (1) من قانون الطيران المدني الأردني (1985/50)، مرجع سبق ذكره.

ويبحث الفصل الثاني من الدراسة في ماهية عقد النقل الجوي الدولي للركاب، وفيه مبحثان، يتناول المبحث الأول بيان مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب من حيث تعريفه وخصائصه ووثائقه، في حين يتناول المبحث الثاني آثار عقد النقل الجوي الدولي للركاب من حيث تحديد المقصود بالناقل الجوي وبيان الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي للركاب، وفيه نبين ماهية النقل الجوي الخاضع/ أو غير الخاضع لاتفاقية وارسو.

أما الفصل الثالث من الدراسة فيتناول بيان قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب، وفيه ثلاثة مباحث، يتناول المبحث الأول بيان أساس وطبيعة هذه المسؤولية، في حين يتناول المبحث الثاني بيان حالات قيام تلك المسؤولية، ويتناول المبحث الثالث تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

ويبحث الفصل الرابع في بيان الآثار المترتبة على قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، وفيه مبحثان، يتناول المبحث الأول بيان دعوى المسؤولية، في حين يبحث المبحث الثاني في الجزاء المدني المترتب على قيام تلك المسؤولية.

وفي الفصل الخامس تم تناول الخاتمة والنتائج والتوصيات التي خرجت بها الدراسة.

عاشراً: الدراسات السابقة:

من أجل تكوين إطار مفاهيمي تستند إليه الدراسة الحالية في توضيح الجوانب الأساسية للموضوع، فقد قمت بمسح الدراسات السابقة حول موضوع هذه الدراسة، حيث تم الاستعانة والإفادة من بعض الدراسات التي لها علاقة مباشرة بموضوع الدراسة الحالية، ومن هذه الدراسات ما يلي:

- دراسة مقبل، طه عبد القهار أحمد (2002) بعنوان: **تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي**، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة صنعاء، صنعاء: اليمن.

أشارت هذه الدراسة إلى أن مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي وأن تحديد هذه المسؤولية يعد حجر الزاوية فيها، ولأهمية هذا الموضوع لم تكتف الدول بمعالجة مسؤولية الناقل الجوي الدولي بما فيه تحديد هذه المسؤولية في قوانينها الداخلية، بل أن هذه الأهمية فرضت على المجتمع الدولي اللجوء إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدها على المستوى الدولي منذ بداية ظهور النقل الجوي، وذلك من خلال إبرام اتفاقية وارسو لسنة 1929، والتي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة، سواء في نقل الركاب أو الأشياء.

ومع دخول البروتوكولات الحديثة المعدلة للاتفاقية الأصلية أو المعدلة ببروتوكول لاهاي حيز التنفيذ، بقيت حدود المسؤولية - خاصة في نقل الركاب - ضئيلة جداً لدرجة عدم تناسبها مع التطور الكبير في صناعة النقل الجوي الدولي، ونتيجة لذلك أعلنت بعض شركات الطيران مبادرات جديدة لغرض إنهاء نظام تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وأخذت بعض الدول بأنظمة تكميلية، وأصدرت في دول أخرى تشريعات وطنية رفعت بموجبها الحد الأقصى للمسؤولية في نقل الركاب إلى مبالغ تتناسب - من وجهة نظرها - مع المستجدات والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها تطرقت إلى تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة، سواء في نقل الركاب أو الأشياء، في حين دراستي تركزت على مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب في القانونين الأردني والكويتي والاتفاقيات الدولية.

- دراسة الطاهر، حاج قويدر (2004) بعنوان: الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني

الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر.

بحنت هذه الدراسة في الحماية القانونية للأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة الطيران المدني لسلامة الطيران المدني الدولي من مستخدميهم أو زبائنه أو منشآته، أي تلك الأفعال التي تمس بحسن النظام والضبط على ظهر الطائرة أو في المطارات، وتعرقل السير الحسن لمرافق الطيران المدني الدولي، وكذلك الأفعال والجرائم الأخرى التي تقع على متن الطائرات أو في المطارات، كالقتل، والسرقه.

وبينت هذه الدراسة أن شركات الطيران يهملها أكثر من غيرها سلامة الطيران المدني الدولي باعتبارها مشاريع تجارية تهدف للربح، فهي المسؤولة عن ضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلات، وأن أي اعتداء على الطائرات المدنية يهدد مصالحها لكونها المسؤولة عن تعويض المتضررين، بل قد يعصف حتى بالشركة، إذ كثيراً ما أعلنت شركات الطيران إفلاسها نتيجة لعمل غير مشروع ضد طائراتها.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها تطرقت إلى الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، من خلال تقنينها للجرائم والأعمال المخلة بسلامة الطيران المدني الدولي، وكيف تعاملت لقمع تلك الجرائم والأعمال المخلة بسلامة الطيران المدني الدولي، وكيف تعاملت لقمع تلك الجرائم، وكذلك دور المنظمات الدولية العامة والمتخصصة كأجهزة دولية للحماية الوقائية والعقابية لسلامة الطيران المدني الدولي، بينما دراستي تركزت على مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب في القانونين الأردني والكويتي والاتفاقيات الدولية.

- دراسة محبوبي، محمد، وروشام، الطاكي (2006) بعنوان: الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، بحث منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.justice.gov.ma> تم الدخول إلى الموقع بتاريخ 2010/12/12.

بينت هذه الدراسة أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافرين سالمًا أو بتسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد، وفي الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي، على أنه في حالة الإخلال بها يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا الإخلال، لكن لا يمكن الجزم بأن الأضرار التي تصيب الأشخاص أو البضائع تكون نتيجة خطأ صادر من الناقل مباشرة إذ قد تتدخل أحياناً عوامل شتى تكون سبباً في هذه الأضرار وبالتالي التحلل منها إما كلياً أو في جزء منها.

وأشارت هذه الدراسة إلى أن اتفاقية فارسوفيا اعترفت بخطأ المضرور كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية وتمشياً مع تحقيق مصالح جميع أطراف عقد النقل الجوي، فقد يختلف الحكم حسب مساهمة كل منهما في إحداث الضرر على النحو التالي:

1. إذا استطاع الناقل الجوي أن يثبت أن الضرر يعود إلى خطأ المضرور وحده وأنه لم يرتكب أي خطأ ولم يكن بإمكانه أن يتوقع حدوث الضرر أو أن يدفعه، أي أنه اتخذ وتابعوه كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر.

2. أما إذا كان خطأ المضرور لم يكن هو السبب الوحيد للضرر ولكنه أسهم إلى جانب خطأ الناقل دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فإن قواعد العدالة تلقي المسؤولية بكاملها على عاتق الناقل.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها بحثت الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، والأسباب التي تؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية كالقوة

القاهرة والحادثة الفجائي أو خطأ المضرور أو فعل الغير، أما دراستي فقد تركزت على مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب في القانونين الأردني والكويتي والاتفاقيات الدولية.

- دراسة ربضي، عيسى غسان (2008) بعنوان: **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**، كتاب صادر عن دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

بحثت هذه الدراسة في مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، والتي تخضع لأحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها اللاحقة، كموضوع له تأثير على حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي ومداه وطرق دفعها. وبينت هذه الدراسة أن أي عملية نقل سواء بالبر أو البحر أو الجو تحتاج إلى عقد نقل، وعقد النقل الجوي لا يختلف عن عقود النقل الأخرى إلا من ناحية وسيلة تنفيذه، كما بينت أن إبرام عقد النقل الجوي الداخلي يخضع لقانون مكان إبرامه والغالب يكون مكان تنفيذه.

وأشارت هذه الدراسة إلى أن اتفاقية وارسو - كجهة تنظم وثائق النقل الجوي - لم تحدد كيفية إبرام عقد النقل الجوي الدولي، وتركت المرجعية في تطبيق عقد النقل إلى قاعدة الإسناد في قانون القاضي الذي يعرض عليه النزاع، ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية ألزمت الناقل الجوي تسليم المسافر تذكرة سفر واستمارة الأمتعة مع وضع شروط جزائية مشددة على الناقل الجوي في حالة عدم قيامه بإصدار وثيقة النقل مستوفية لكافة الشروط والبيانات والمعلومات اللازمة لإتمام العقد.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها بحثت مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، أما دراستي فقد تركزت على مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب في القانونين الأردني والكويتي والاتفاقيات الدولية.

أحد عشر: منهجية الدراسة:

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

الفصل الثاني

ماهية عقد النقل الجوي الدولي

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه، ومن ثم يمكن تعريفه بأنه: الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد⁽¹⁾.

ولم تعالج اتفاقية وارسو والبروتوكولات اللاحقة لها مسألة إبرام عقد النقل الجوي الدولي، وبالتالي يرجع أي خلاف حول إبرام عقد النقل إلى القانون الوطني الذي تشير إلى تطبيقه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع⁽²⁾.

وعقد النقل الجوي لا يختلف عن العقود الأخرى إلا من حيث الوسيلة التي يتم بها تنفيذه، فقد حددت المادة الثامنة والستون من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 المقصود بالنقل بشكل عام بقولها: يقصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر.

أما المادة (161) في قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980 فقد حددت المقصود بعقد النقل بقولها أنه:

1. عقد النقل اتفاق يلتزم بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل شيء أو شخص إلى جهة معينة مقابل أجر معين.

(1) رضوان، أبو زيد (1982)، القانون الجوي، القاهرة، دون طبعة ودون دار نشر، ص24.

(2) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص121.

2. ويتم عقد النقل بمجرد الاتفاق إلا إذا اتفق الطرفان صراحة أو ضمناً على تأخيره إلى وقت التسليم.

3. ويجوز إثبات العقد بجميع الطرق.

ونلاحظ أن كلا القانونين يركز على انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر، وهو الهيكل الذي يستند عليه العقد. وفي هذا الفصل سأبحث مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب، وكذلك بيان المقصود بالناقل الجوي والالتزامات المترتبة على هذا العقد. لذلك سأقسم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب.

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

المبحث الأول

مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب

إن بيان مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب يتطلب بيان تعريفه وخصائصه ووثائقه، ولذلك سأبحث هذا المبحث في ثلاثة مطالب تباعاً.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي الدولي:

لقد تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي الدولي، إلا أن جميع هذه التعريفات كانت تنتهي إلى إعطاء معنى واحد له، بمعنى أن اختلاف وجهات النظر كانت شكلية في اللفظ وليست موضوعية.

وعليه فقد عرف جانب من الفقه القانوني عقد النقل الجوي بأنه: "الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر، أو مرسل البضاعة، وبين الناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير

بمقتضاه بنقل المسافرين وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه الراغب بالسفر، أو مرسل البضاعة⁽¹⁾.

وعرفه جانب آخر من الفقه القانوني بأنه: "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بوساطة الطائرة في مقابل أجر محدد"⁽²⁾.

وعرفه بعضهم الآخر بأنه: "عقد بمقتضاه يلزم شخص ويسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل إلى مكان آخر جواً بواسطة طائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد"⁽³⁾.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي:

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

الفرع الأول: عقد النقل الجوي عقد رضائي:

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تلاقي القبول والإيجاب، شرط أن يكون الرضا صادراً عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها، ولا يشترط في عقد النقل سوى أن يرد محله على نقل الأشخاص أو البضائع.

وقد نصت المادة (161) من قانون التجارة الكويتي على الرضائية صراحة، وذلك بنصها على أنه: "يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق". وكذلك نصت المادة (70) من قانون

(1) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 48.

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

(3) ينتقد أصحاب هذا التعريف السابق إدخال المدة المعينة لعملية النقل في عناصر العقد الجوهرية، انظر: دويدار، هاني، قانوني الطيران التجاري، دار الجامعية للنشر، 2000، ص 156، هامش 1.

التجارة الأردني على أنه: "يتم عقد النقل حينما يتفق عليه الفريقان". ومن هذين النصين يتضح أن كلا القانونين يعدان عقد النقل ينعقد بمجرد تلاقي القبول والإيجاب معاً.

ولا يشترط في العقد شكل معين، لأنه ليس من العقود الشكلية التي تنعقد إلا بالكتابة، وبالتالي فإن دور الوثائق التي يحررها الناقل الجوي - سواء أكانت الوثيقة تذكرة سفر أم استمارة للأمتعة أم خطاباً للنقل - تنحصر فقط في إثبات وجود العقد ومضمونه، وقد نصت اتفاقية وارسو على هذا في المواد التالية: 2/3، 2/4، 2/5، 1/11، حيث تعد تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو خطاب النقل حجة على إبرام العقد، وعلى شروطه حتى يقوم دليل عكس ذلك، وبالتالي يترتب على عدم وجود هذا المستند، أو ضياعه، أو عدم صحته، أو عدم التأثير على انعقاد العقد وخضوعه لأحكام الاتفاقية⁽¹⁾.

وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن عدم وجود تذكرة السفر، أو عدم انتظامها، أو ضياعها لا يؤثر على قيام العقد أو صحته، وبالتالي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو⁽²⁾. وليس هناك ما يمنع من اشتراط ألا ينعقد العقد، إلا إذا سلم الناقل التذكرة للمسافر، أو سلم المرسل البضاعة للناقل الجوي، وبهذا يفقد عقد النقل الجوي الطابع الرضائي له، وليس هناك ما يمنع أن يكون للعقد شكل معين متفق عليه من قبل الطرفين.

وبما أن عقد النقل ينعقد بمجرد تلاقي قبول المسافر أو المرسل مع إيجاب الناقل الجوي، وبمعنى معاكس: يكون للمسافر أو المرسل الحق في رفض تكوين العقد إذا كان إيجاب الناقل الجوي لا يتماشى مع مصلحته.

(1) العريبي، محمد فريدن محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص 121.

(2) طعن رقم 749 لسنة 50 قضائية جلسة 1985/3/20.

ولا يقدر في كونه من العقود الرضائية التزام الشاحن بتسليم البضاعة أو الأمتعة المراد نقلها إلى الناقل أو أحد تابعيه، أو التزام المسافر بأن يضع نفسه تحت تصرفه فهو ليس من العقود العينية، إذ إن تسليم البضاعة أو الأمتعة ليس شرطاً لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ أحد الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على كاهله، وهو الالتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر، ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من حيازة البضاعة مادياً وحراستها تمهيداً لنقلها⁽¹⁾، وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن عقد النقل الجوي يعتبر من العقود الرضائية، أي التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي القبول بالإيجاب وتطابقهما، يستوي في ذلك أن يرد محل العقد على نقل الأشخاص أو البضائع⁽²⁾.

الفرع الثاني: طابع الإذعان في عقد النقل:

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

ويعدّ عقد النقل الجوي شأنه في ذلك شأن عقود النقل الأخرى من عقود الإذعان Adhesion, Contract⁽³⁾. ذلك أن شركات النقل الجوي، على حد تعبير محكمة استئناف القاهرة تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها.

(1) انظر روديير (1977)، قانون النقل البري والجوي، ص 323.

(2) انظر: محكمة النقض المصرية، نقض مدني، 19 يونيو، 1969، ص 107.

(3) انظر: روديير، حيث ينازع في كون عقد النقل من عقود الإذعان، مؤلفه قانون النقل، النقل البري والجوي، 1977، ص 327 وما بعدها.

فلا يسع الراكب إلا أن يقبل ... تلك الشروط .. حتى لا يحرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة، ولا بد له من التنقل والسفر، ولذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعاناً⁽¹⁾.

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

فعدم المساواة، كما يقول العلامة جورج ريبير Georges Ripert أمر حتمي، ومن الإنصاف أن تجد المزايا التي يحصل عليها أحد المتعاقدين مصدرها فيما يظهره من صفات أثناء معاملاته القانونية⁽²⁾.

فعدم المساواة هذه ليست بذاتها هي التي تجعل العقد مشكوكاً فيه، ولكنه الإجحاف المحتمل الذي قد ينشأ عنها، ذلك الإجحاف الذي ينبغي على المشرع الحيلولة دون حدوثه عن طريق تقييد الحرية التعاقدية إذا كان من شأنها أن تؤدي إلى استغلال الأقوياء للضعفاء.

(1) استئناف القاهرة، 21 مايو 1957، مجلة قضايا الحكومة، ع4، ص196.

(2) نقلاً عن: الكندري، محمود احمد (2000)، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، الكويت، دون طبعة ودون دار نشر، ص145.

ولقد قيّد المشرّع هذه الحرية بالفعل، بغية الحيلولة دون تعسف الناقلين بالمستفيدين من خدمة النقل، عندما نص في المادة (23) من اتفاقية وارسو على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها واعتبرها كأن لم تكن. وكذلك عندما ألزم الناقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على بيانات تنبئه إلى خضوع رحلته لاتفاقية وارسو التي تضع حداً أقصى للتعويض المستحق، حتى يتخذ المسافر الاحتياطات اللازمة إما بالعدول عن السفر وإما بإبرام تأمين على الحياة. كما أن القضاء يعمل جاهداً على الحد من الشروط التعسفية التي يتضمنها عقد النقل، وذلك إما بإبطالها، وإما بتفسير العبارات الغامضة تفسيراً لا يضر بمصلحة الطرف المدّعن، على خلاف الأصل العام في العقود الذي يقضي بأن الشك يفسر لمصلحة المدين، أي الناقل في عقد النقل⁽¹⁾.

الفرع الثالث: الصفة التجارية لعقد النقل الجوي:

النقل الجوي يعد عملاً تجارياً متى بوشر على وجه المقابلة. إذ إن النقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه، ذلك أن القانون التجاري قد أضفى الصفة التجارية على كل مقابلة أو عمل متعلق بالنقل برّاً أو بحراً. ويعد النقل تجارياً دائماً بالنسبة للناقل متى زاوله على سبيل الاحتراف، أما بالنسبة لشاحن البضاعة أو المسافر فلا يكون العمل تجارياً إلا إذا كان تاجراً وكان النقل بمناسبة تجارته.

وتنص المادة الخامسة من القانون التجاري الكويتي رقم (68) لسنة 1980 على أنه:

"تعد أعمالاً تجارية الأعمال المتعلقة بالأموال الآتية بقطع النظر عن صفة القائم بها أو نيته:

(1) تنص المادة 2/151 من التقنين المدني المصري على أنه: "لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة في عقود الإذعان ضاراً بمصلحة الطرف المدّعن".

1. معاملات البنوك.
2. الحساب الجاري.
3. الصرف والمبادلات المالية.
4. الوكالة التجارية والسمسرة.
5. الكمبيالات والسندات لأمر، والشيكات.
6. تأسيس الشركات وبيع أو شراء أسهمها وسنداتها.
7. المخازن العامة والرهون المترتبة على الأموال المودعة بها.
8. استخراج المعادن والزيوت وقطع الأحجار وغيرها من موارد الثروة الطبيعية.
9. التأمين بأنواعه المختلفة.
10. المحلات المعدة للجمهور، كالملاعب العامة ودور السينما والفنادق والمطاعم ومحلات البيع بالمزايدة.
11. توزيع الماء والكهرباء والغاز، وإجراء المخابرات البريدية والبرقية والهاتفية.
12. النقل براً وبحراً وجواً.
13.".

ولا خلاف على تجارية مشروع النقل أياً كانت وسيلته، أو مكان تنفيذه، أو محله، وعلى ذلك فالنقل الجوي يعد عملاً تجارياً متى اتخذ شكل المشروع، وهو يعد عملاً تجارياً بصرف النظر عن شخص القائم به، فرداً كان أم شركة أم شخصاً من أشخاص القانون العام. وقد نصت المادة (6) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 على ما يلي:

"تعد الأعمال التالية بحكم ماهيتها الذاتية أعمالاً تجارية برية:

1. شراء البضائع وغيرها من المنقولات المادية لأجل بيعها بربح ما سواء بيعت على حالتها أو بعد شغلها أو تحويلها.
2. شراء تلك الأشياء المنقولة نفسها لأجل تأجيرها أو استئجارها لأجل تأجيرها ثانية.
3. البيع أو الاستئجار أو التأجير ثانية للأشياء المشتراة أو المستأجرة على الوجه المبين فيما تقدم.
4. أعمال الصرافة والمبادلة المالية ومعاملات المصارف العامة والخاصة.
5. توريد المواد.
6. أعمال الصناعة وإن تكن مقترنة باستثمار زراعي إلا إذا كان تحويل المواد يتم بعمل يدوي بسيط.
7. النقل براً أو جواً أو على سطح الماء.
8.".

ويترتب على اعتبار النقل تجارياً ذات الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجارياً من حيث الاختصاص القضائي، وضمانات تنفيذ الالتزام والإثبات.

المطلب الثالث: وثائق عقد النقل الجوي الدولي للركاب:

أوجبت اتفاقية وارسو على الناقل الجوي الدولي للركاب تنظيم وثيقتين هما: تذكرة السفر، وبطاقة الأمتعة، كما حددت البيانات الإلزامية التي يجب أن تشمل عليها هذه الوثائق وجزء تخلفها.

وسأبحث هاتين الوثيقتين في فرعين:

الفرع الأول: تذكرة السفر:

ألزمت المادة الثالثة من اتفاقية وارسو الناقل الجوي الدولي بأن يسلم إلى المسافر تذكرة سفر، وفي الناقل بهذا الالتزام سواء أقام بتسليم التذكرة للمسافر ذاته أم لوكيله أم من اتباعها لحسابه⁽¹⁾.

ويقصد بتذكرة السفر، الوثيقة الدالة على عقد نقل الركاب (المسافرين) جواً، وطبقاً لشروط "آياتا" يجب أن تكون اسمية وغير خاضعة للتحويل إلا بموافقة الناقل⁽²⁾.

وقد حددت المادة الثالثة من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1900 البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها التذكرة، وهي:

1. تحديد نقطتي القيام والوصول.
2. بيان جميع المحطات التي تقصدها الطائرة أثناء رحلتها عندما تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة وكان هناك رسو في أراضي دولة أخرى.
3. بيان يفيد أنه في حالة قيام الراكب (المسافر) برحلة تقع فيها نقطة الوصول أو أحد محطات الرسو في دولة أخرى غير دولة القيام، فإن نقله يكون خاضعاً لاتفاقية وارسو التي تضع حداً للتعويض للمتضرر عندما تترتب مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الأضرار الجسدية.

هذا وقد نص بروتوكول لاهاي على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة (22) من الاتفاقية في حالتي نقل الراكب دون تزويده بتذكرة

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 542.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 145.

سفر، أو لعدم اشتغال التذكرة على البيان الثالث بلفت نظر الراكب، إلى أن النقل قد يخضع لاتفاقية وارسو.

الفرع الثاني: بطاقة الأمتعة:

اعتاد المسافرون جواً أن يصطحبوا معهم بعض الأمتعة، قسم من هذه الأمتعة يبقى مع المسافر بصحبته ويكون تحت حراسته، ويطلق عليه "حقائق اليد"، وقسم آخر يعهد به للمسافر إلى الناقل الجوي ليكون تحت حراسته، وهو الذي يخضع للتسجيل في وثيقة يطلق عليها "بطاقة الأمتعة".

وقد ألزمت المادة (1/4) من اتفاقية وارسو الناقل بتحرير بطاقة الأمتعة على نسختين تسليم إحداها للمسافر ويحتفظ الناقل الجوي بالأخرى.

كما أوجب المادة ذاتها المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955 أن تتضمن بطاقة الأمتعة البيانات نفسها الواجب توافرها في تذكرة السفر والتي أشرنا إليها آنفاً. وقد حددت الفقرة الثانية من المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي لعام 1955 الجزء الذي يترتب على عدم تنظيم بطاقة الأمتعة أو تسليمها للراكب فقالت ما يلي: "تعد بطاقة الأمتعة حجة إلى أن يثبت العكس، ولا يؤثر في قيام عقد النقل أو حجته، عدم وجود البطاقة أو عدم انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية (ينصرف هذا الأثر طبعاً على الراكب)".

المبحث الثاني

آثار عقد النقل الجوي الدولي للركاب

يولد عقد النقل الجوي الدولي للركاب بمجرد إبرامه التزامات متبادلة في ذمة كل من طرفيه: الناقل من جهة، والراكب من جهة أخرى، ولكن قبل أن تبين الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، لا بد من بيان المقصود بالنقل الجوي. وعليه سأقسم هذا المبحث إلى مطلبين: المطلب الأول: تحديد المقصود بالنقل الجوي.

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

المطلب الأول: تحديد المقصود بالنقل الجوي:

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

أولاً: وكلاء النقل: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

إن وكلاء النقل في الحالة التي يتفقون فيها مع الراكب على نقله جواً، يلتزمون تجاهه مباشرة كمتعاقدين أصليين⁽¹⁾. لكن في الحقيقة ليسوا هم الذين سينفذون فعلاً عملية النقل الجوي، بل إن الذي سينهض بهذه المهمة هم موكلوهم من شركات ومؤسسات الطيران الذين يعدون الناقلين الفعليين.

هذا ولم تضع اتفاقية وارسو لعام 1929 تعريفاً للناقل الجوي الدولي، إلا أن

اتفاقية جوادا لافارا لعام 1961 فرقت بين "الناقل المتعاقد" و "الناقل الفعلي"، فعرفت المادة

(1) العريني، مرجع سابق، ص 250. والكندري، مرجع سابق، ص 156.

الأولى (فقرة ب) الناقل المتعاقد بأنه: "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرماً مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل". أما الفقرة (ج) من المادة ذاتها فعرفت الناقل الفعلي بأنه: "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب أو بجزء منه، ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو".

ثانياً: تأجير الطائرات:

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

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

1. إيجار الطائرة عارية: وفي هذه الحالة يعمل المستأجر على تزويد الطائرة بطاقم ملاحها الذي يكون تابعاً له ومسؤولاً عن نتائج ما يحدثه من أضرار للراكب وغيرهم، كما يتحمل المستأجر تكاليف تشغيل وصيانة الطائرة والتأمين عليها⁽¹⁾.

وعليه، فإن المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي المسؤول في علاقته بالراكب، أما المالك المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرفاً في علاقة إيجارية بينه وبين المستأجر للطائرة ويتقاضى منه بدل الإيجار⁽²⁾.

(1) الكندري، مرجع سابق، ص 160.

(2) رضوان، مرجع سابق، ص 248.

2. إيجار الطائرة مجهزة: بموجب هذا العقد يلتزم المالك المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة لمدة معينة مع طاقمها الذي يبقى تابعاً له ويعمل تحت رقابته وإشرافه، وبالتالي يكون مسؤولاً عن أفعالهم وما يلحقونه من أضرار بالركاب طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه⁽¹⁾.

وطبقاً لاتفاقية جوادا لافارا فيعد ناقلاً فعلياً، أما المستأجر للطائرة فهو الذي يستغل الطائرة خلال فترة الإيجار فيبرم عقود النقل مع الركاب وتكون الأجرة عند ذلك ملكاً خالصاً له، وبالتالي فإنه يعد الناقل المتعاقد مع الركاب، ويكون هو والمالك المؤجر متضامنين في المسؤولية تجاه الركاب⁽²⁾.

ثالثاً: النقل المتتابع:

تنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو (فقرتها الثالثة) بأنه: "يعد النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع عند تطبيق هذه الاتفاقية، نقلاً واحداً إذا نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، ثم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود. ولا تفقد صفته الدولية ضرورة تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم خاضع لسيادة طرف واحد متعاقد".

فالنقل الجوي المتتابع هو الذي يقوم به عدد من الناقلين الجويين على خطوط جوية مختلفة على طائراتهم بالتتابع⁽³⁾.

والسؤال الذي يطرح هنا: ما المركز القانوني لكل من الناقلين المتتابعين الذين اشتركوا

في عملية نقل الركاب، وبالتالي ما مسؤولياتهم؟

(1) أحمد، عبد الفضيل، مرجع سابق، ص158.

(2) العربي، مرجع سابق، ص246.

(3) خالد، عدلي (1997)، عقد النقل الجوي، الإسكندرية، دون طبعة ودون دار نشر، ص102.

لقد أجابت المادة (30) من اتفاقية وارسو على هذا السؤال، فبالنسبة لنقل الركاب فإنه لا يحق للراكب أو لحلفه الرجوع إلى الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير في رحلة النقل التي تولاها ما لم يكن الناقل الأول تيار على اتفاق صريح، قد أخذ على عاتقه تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها.

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

يعد عقد النقل الجوي الدولي للركاب من العقود الملزمة للجانبين، فهو من جهة يرتب عدة التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي الدولي، ومن جهة ثانية يتولد عنه التزامات في جانب الراكب. وسأتناول هذه الالتزامات في فرعين.

الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي الدولي:

يعد الناقل الجوي الدولي طبقاً للأحكام الخاصة باتفاقية وارسو مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الراكب، أو إن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو إعداد طائرة صالحة للنقل الجوي، والالتزام بضمان سلامة المسافرين، والمحافظة على أمتعتهم.

أولاً: التزام الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

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

1. التزام الناقل الجوي الدولي بصيانة الطائرة:

نص المشرّع الكويتي بموجب المرسوم الأميري الصادر في 24 إبريل 1963 بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني وبما له من اختصاص في التفتيش على الطائرات ومدى صلاحيتها، وكذلك جاء نص المادة (18) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (50) لسنة 1985 حيث جاء في صدورهما ما يلي:

"تعد سلطات الطيران المدني سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات، ويشترط لتسجيل أي طائرة فيه أن تتوافر فيه الشروط التالية:

1. أن لا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة أخرى أو مسجلة تسجيلاً دولياً أو مشتركاً.
2. أن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص يتمتعون بالجنسية الأردنية.
3. أن تكون حائزة على شهادة صلاحية الطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة، وتصدر هذه السلطات شهادة التسجيل بعد إتمام الإجراءات اللازمة، ويجوز لأي شخص الاطلاع على هذا التسجيل".

وكذلك جاء في الفصل الثالث من القانون سالف الذكر صلاحية الطائرات للطيران وصناعة الطيران (المادة 45 وما بعدها).

ويتطلب ألا يقوم الناقل الجوي بتشغيل الطائرات في النقل (الجوي التجاري أو الأشغال الجوية) إلا إذا تمت صيانة الطائرة بما في ذلك محركاتها ومعداتها، وأجهزتها طبقاً لدليل الصيانة المعتمد من سلطات الطيران المدني والقواعد التي تضعها بهذا الخصوص⁽¹⁾.

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص129.

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

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

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

ويمكن لسلطات الطيران المدني اعتماد المؤسسات الوطنية أو الأجنبية التي تقوم بأعمال صيانة وعمر الطائرات المسجلة في الكويت أو متعلقاتها، ويتعين أن تقوم سلطات الطيران المدني باعتماد أعمال الصيانة والعمر التي تتم لدى هذه المؤسسات، وفي كل الأحوال، يتعين لحصول الاعتماد تقديم كل التسهيلات من مستندات وإجراءات تفتيشية على نفقة طالب الاعتماد وذلك للتأكد من كفاءة وإتمام هذه الأعمال⁽¹⁾.

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

(1) العربي، محمد فريد، مرجع سابق، ص254، محمدين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص130.

2- التفتيش على الطائرات للتحقق من صلاحيتها للطيران:

جاء المشرع الكويتي بموجب المرسوم الأميري الصادر في 24 إبريل 1963 بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني وبما له من اختصاص في التفتيش على الطائرات ومدى صلاحيتها، وكذلك نص قانون الطيران المدني الأردني رقم 50 لسنة 1985 في المادة رقم (45) بالفصل الثالث منه على ذلك. وكذلك أجاز القانون لسلطات الطيران المدني القيام أو طلب تفتيش الطائرة أو إجراء اختبارات أو القيام بالطيران لغرض الاختبار كلما رأى أن ذلك ضروري للتحقق من صلاحية الطائرة أو أي من أجهزتها أو معداتها أو مكوناتها طبقاً لما هو مبين في شهادة الصلاحية، وتتم إجراءات التفتيش على نفقة مستثمر الطائرة⁽¹⁾.

كما أجاز القانون لممثل سلطات الطيران المدني الحق في الدخول إلى المكان الذي توجد فيه الطائرة بغرض مباشرة أي من أعمال التفتيش، كما يكون لسلطات الطيران المدني إصدار التعليمات اللازمة للمستثمر في هذا الشأن.

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

نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولى منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم".

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

(1) محمد بن، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 131.

الأمريكي هو القانون الأمريكي أي القانون مباشرة، وهذا أدى إلى الاختلاف في تحديد الالتزام، وفي طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوي⁽¹⁾.

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

ولقد نصت المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو التي مد المشرع الكويتي والأردني نطاق تطبيقها لتتوسط على النقل الجوي في هاتين الدولتين على هذا الالتزام، ولكنها لم تعتق أياً من التصويرين السابقين لهذا الالتزام، وإنما أخذت بحل توفيقي مؤداه اعتباره هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل بحيث يفترض وقوع خطأ من جانبه يستوجب مسؤوليته بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل على العكس، ويكون ذلك عن طريق إثبات أنه هو - أي الناقل - وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها⁽²⁾.

فطبيعة الالتزام لها أهمية قصوى تظهر بجلاء عند إقامة الدليل على انشغال ذمة الناقل بالمسؤولية، وعند قيام هذا الأخير بمحاولة دفعها والتحلل منها. ولقد تلاشت هذه الأهمية في ظل النظام الذي وضعته اتفاقية وارسو لحكم مسؤولية الناقل الجوي، نظراً لأن الراكب لا

(1) ربضي، عيسى، غسان، مرجع سابق، ص 92.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 385.

يلتزم وفقاً لهذا النظام بإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، كما أن هذا الأخير لا يلتزم للتصل من مسؤوليته بإقامة الدليل على القوة القاهرة.

وأياً ما كان الأمر، ستفقد هذه المسألة كل أهمية لها إذا ما دخل بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ، نظراً لأن مسؤولية ناقل الركاب فيه أصبحت مسؤولية مادية أساسها الخطر لا الخطأ المفترض.

الفرع الثاني: التزامات الركاب (المسافرين):

يقابل الالتزامات التي تترتب على الناقل الجوي الدولي، التزامات تعين على الراكب

الوفاء بها هي: دفع أجرة النقل، وحجز مقعد على متن الطائرة واحترام تعليمات الناقل⁽¹⁾.

(1) الكندري، مرجع سابق، ص178.

الفصل الثالث

قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

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

وعليه، سأقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، هي:

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

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

المبحث الثالث: تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب.

المبحث الأول

أساس وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب

تحتل مسؤولية الناقل الجوي الصدارة بين موضوعات النقل الجوي، نظراً لما لها من أهمية بالغة في العمل ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء وقيام المسؤولية بسبب الإخلال بالالتزام، عقدياً كان أم غير عقدي ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن

أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، إذ يجب أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير⁽¹⁾.

ولقد كان أساس هذه المسؤولية وطبيعتها يختلف من دولة وأخرى ولم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي، فكانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي القواعد العامة في القانون وبموجبها يتم تعويض الشخص عن الأضرار التي تصيبه من جراء خطأ الناقل وفي حالة وفاة الشخص ينتقل حق المطالبة بالتعويض إلى ورثته. فوجد في بعض الدول مثل فرنسا لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي لذلك كان يطبق على قضايا المسؤولية القاعدة العامة في التقنين المدني والتجاري وبهذا تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض فعند إقامة الدليل على نشوء الالتزام تتعقد بموجبه مسؤولية الناقل باستثناء السبب الأجنبي والقوة القاهرة. وفي فرنسا صدر تشريع الملاحة الجوية الفرنسي في مايو 1924⁽²⁾.

أما في البلاد التي ينتمي نظامها القانوني إلى العائلة الأنكلوسكسونية، فلا يوجد تشريع منظم لمسؤولية الناقل الجوي الأمر الذي اضطرت المحاكم فيه إلى تطبيق مبادئ الشريعة العامة the common law. ويتوقف أساس المسؤولية على صفة الناقل وعلى موضوع النقل، فإذا كان الناقل من طائفة الـ common carrier وهو الشخص الذي يتعهد بالنقل لقاء مقابل تلبية جميع طلبات النقل التي تقدم لنقل البضاعة، وقد عد الناقل في كل من القانونين

(1) العريني، محمد فريد، محمدين، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، ص372.

(2) موسى، طالب حسن (2002)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص135.

الإنجليزي والأمريكي مؤمناً للبضاعة ولا يجوز له التخلص من المسؤولية إلا في أحوال معينة مذكورة على سبيل الحصر⁽¹⁾.

أما إذا كان الأمر متعلقاً بنقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال الذي يتعين على الراكب إقامة الدليل عليه، والعلة في اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص في كل من القانونين الإنجليزي والأمريكي من قبيل المسؤولية التقصيرية ترجع إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا تولد عن عقد النقل وإنما تنشأ عن القانون مباشرة. وبجانب هذه القوانين التي أسست مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ سواء أكان هذا الخطأ مفترضاً أو واجب الإثبات، وجدت قوانين أخرى أقامت هذه المسؤولية على فكرة الخطر وجعلت بذلك الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالمتعاملين معه حتى ولو لم يثبت أي خطأ في جانبه.

ولم يقتصر الاختلاف على أساس المسؤولية وطبيعتها، بل تعداها إلى مداها. ففي القانون الإنجليزي كان الناقل سواء انتسب إلى طائفة الـ common carrier أو طائفة private carrier يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد فكان له وفقاً لهذا القانون الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ معين من النقود، بل وكذلك في اشتراط الإعفاء من المسؤولية إعفاءً مطلقاً. أما القانون الأمريكي فقد حرم شروط الإعفاء من المسؤولية لمخالفتها للنظام العام ولكنه أباح تحديد التعويض بشرط أن يكون عادلاً ومعقولاً. وفي فرنسا أباح تشريع الملاحة الجوية الصادر في الحادي والثلاثين من مايو 1924 الشروط الخاصة بتحديد التعويض وبعض

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص373.

شروط الإعفاء من المسؤولية كشرط الإعفاء من المسؤولية بسبب المخاطر الجوية والأخطاء الملاحية، ولكنه أبطل شروط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الشخصية للناقل الجوي⁽¹⁾.

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

الاتجاه الأول:

يمثل دول القانون الأنكلوسكسوني حيث تطبق محاكم هذه الدول مبادئ الشريعة العامة على الناقل الجوي وأن أساس المسؤولية هنا يتوقف على صفة الناقل الجوي، فإذا كان من طائفة النقل الخاص "وهو من يتولى نقل الأشخاص والبضائع بناءً على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل فلا تقوم مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال منه وأثبت المتضرر ذلك"، أما إذا كان الناقل من طائفة النقل العام "وهو الشخص الذي يتعهد لقاء أجر بتلبيته جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها بعضاً، فهذا يجب التفرقة بين ما إذا كان الأمر هو نقل أشخاص الذي يعد مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية والتي تقوم على الإهمال وعلى المسافرين إقامة الدليل على إهمال الناقل الجوي والعلّة في ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين تنشأ عن القانون مباشرة وليس عن عقد النقل

(1) نقلاً عن: العريني، محمد فريد، محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص374.

وبين ما إذا كان محل العقد نقل البضاعة فهنا يعد الناقل مؤمناً للبضاعة (التزام بتحقيق نتيجة) ولا يجوز التخلص من المسؤولية إلا في صور مذكورة على سبيل الحصر⁽¹⁾.

الاتجاه الثاني:

يمثل سويسرا وبعض الدول التي تنهج نهجها وذهب هذا الاتجاه إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وهو ما يعرف بالأساس الموضوعي، ومعناه أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً وبقوة القانون عن الضرر الذي يلحق بالمسافر أو المرسل ولكن يقع على عاتق المتضرر إثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل⁽²⁾.

الاتجاه الثالث:

يمثل بعض الدول اللاتينية التي انتهجت طريق تطبيق القواعد العامة في التقنين المدني والأحكام الخاصة بالنقل الجوي حيث تعد مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بسلامة المسافر أو البضاعة وهو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر أو البضاعة يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه أو بفعل المسافر أو راجعاً لطبيعة البضاعة، وكل ما يجب على المسافر أو المرسل عمله هو إثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل الجوي وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه⁽³⁾.

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 375.

(2) الكندري، مرجع سابق، ص 194.

(3) ربضي، عيسى غسان (2011)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 80.

وعلى ذلك دعت الحاجة إلى إصدار تشريع يوحد تلك الاتجاهات المتعلقة بأحكام المسؤولية بين تلك الدول ولا جدال في أن السمة الغالبة لقواعد القانون الجوي هي السمة الدولية، فمشاكل هذا القانون وحلولها تتميز بالصبغة الدولية، كما هو الحال في القانون البحري. فالنقل الجوي يكون في الغالب دولياً، والطائرة معدة بطبيعتها لقطع المسافات الطويلة نظراً لسرعتها الهائلة التي تمكنها من عبور الحدود الجغرافية بين الدول في وقت قياسي بالنسبة لوسائل النقل الأخرى. وينظر إلى الطائرة على أنها - بحق - أداة اتصال دولي وقاري، وهي أداة تخلق الروابط القانونية بين الدول والقارات، ولا غرابة في ذلك أن يكون التنظيم القانوني لشؤون الطيران على الساحة الدولية قد ظهر قبل التشريعات الداخلية في دول عديدة⁽¹⁾.

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

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

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 376.

وكانت من أولى المعاهدات الدولية اتفاقية وارسو عام 1929 التي تعد هي والاتفاقيات المعدلة لها والبروتوكولات الملحقة بها التشريع الدولي فيما يخص النقل الجوي ثم توالى الاتفاقيات لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة باعتبار أن النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، فمتى عبرت الطائرة حدود دولة إلى دولة أخرى وجدت نفسها بأنها تخضع لنفس القوانين. ولقد تحقق ذلك بمقتضى اتفاقية وارسو الموقعة في 12 أكتوبر 1929 والتي أصبحت واجبة النفاذ في 13 فبراير 1933⁽¹⁾.

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

المطلب الأول: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو عام

:1929

وقد قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي⁽²⁾. فوضعت لهذه المسؤولية نظاماً موحداً تهدف من ورائه إلى إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، ولمستعملي الطائرة من ناحية أخرى. ويتركز هذا النظام على ثلاثة مبادئ هي:

أولاً: تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل. ولا يستطيع هذا الأخير التحلل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الضرر

(1) شفيق محسن: محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ص57، لم ينشر.

(2) رضوان أبو زيد، 1994، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي، ص7.

كان قد تسبب أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر. ولقد روعي في هذه القاعدة مصلحة الركاب والشاحنين (المواد 17، 18، 19، 20، 21) من الاتفاقية⁽¹⁾.

ثانياً: مراعاة لمصلحة الناقلين، خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ 125 ألف فرنك بوانكاريه (ما يعادل 400 جنيه مصري)، وبمبلغ 250 فرنك بوانكاريه عن كل كيلو جرام من البضائع أو الأمتعة المسجلة (المادة 22 من الاتفاقية).

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

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

أولاً: إذا ثبت أن الضرر كان راجعاً إلى غشه أو إلى خطأ جسيم من جانبه يعد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، مساوياً للغش (المادة 25)⁽²⁾.

(1)

(2) محمد فريد العريني، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص 377.

ثانياً: إذا لم تحمل الطائرة وثائق السفر، أو إذا لم تشتمل في حالة وجودها على البيانات الإلزامية التي حددتها الاتفاقية (المواد 3، 4، 9).

وقد انضمت المملكة الأردنية الهاشمية بموجب قانون الطيران المدني رقم 50 لسنة 1985 إلى معاهدة وارسو، وجاء ذلك في نص المادة (122) التي نصت على ما يلي:

1- "تطبق أحكام (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي) الموقعة في وارسو بتاريخ 12 تشرين الأول 1929 والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها والتي انضمت إليها المملكة والمنشورة ذيل هذا القانون وذلك فيما يتعلق بنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو.

2- تطبق أحكام الفقرة (أ) فيما يتعلق بالنقل الداخلي إلا إذا نص على خلاف ذلك".

وقد انضمت دولة الكويت بموجب القانون⁽¹⁾ بشأن الموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديلها لعام 1955 والمعاهدة المكملة لها لعام 1961 إلى معاهدة وارسو، وجاء ذلك في نص المادة الأولى التي نصت على ما يلي: "ووافق على انضمام دولة الكويت إلى كل من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مدينة وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929، وبروتوكول تعديلها الموقع في مدينة لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر عام 1955، والمعاهدة المكملة لها الموقعة في جوادا لاخارا بالمكسيك بتاريخ 18 سبتمبر عام 1961 والمرفقة نصوصها جميعاً بهذا القانون".

ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية لم تسلم من الانتقادات، فقد عاب عليها بعضهم أنها لم تحدد المقصود بالضرر، وما إذا كان يشمل الضرر المباشر وغير المباشر والضرر المعنوي، الأمر

(1) قانون رقم 20 لسنة 1975 نشر بالعدد رقم 1037 - الكويت بتاريخ 29 يونيو 1975.

الذي أدى إلى تفاوت كبير في التطبيق. فبينما تمتع بعض المحاكم عن الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي باستثناء حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل أو تابعيه، فإن المحاكم الأخرى لم تتردد عن الحكم بالتعويض حتى عن الضرر الناجم عن الصدمة العصبية التي تصيب الركاب من جراء عمليات القرصنة الجوية وحالة الرعب والقلق التي يعيشونها تحت وطأة الإرهاب والتهديد خلال احتجازهم كرهائن في الطائرة المختطفة أو في مكان آخر على البقاء فيها⁽¹⁾.

كما عاب أحد الكتاب على الاتفاقية استعمالها كلمة (حادثة Accident) عند تقريرها مسؤولية الناقل في نقل الركاب (المادة 17)، واستعمالها كلمة (واقعة Event) عند الكلام على مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب الأمتعة المسجلة والبضائع، بدلاً من الاقتصار في الحالتين على استعمال الكلمة الثانية (واقعة) الأوسع معنى من الأولى (حادثة)، بالإضافة لما يحققه ذلك من توحيد لمصطلحات الاتفاقية. إلا أن هذا الاختلاف في العبارات لم يخلق في الواقع إشكالات في التطبيق العملي، نظراً لاتجاه الفقه والقضاء عموماً إلى استبعاد المعنى الفني الضيق لكلمة (الحادثة) وتفسير المادة (17) من الاتفاقية تفسيراً واسعاً لصالح المتضررين⁽²⁾.

المطلب الثاني: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام بروتوكول لاهاي لعام 1955:

إن نظام المسؤولية الذي جاءت به اتفاقية وارسو يعد ضماناً لمصالح الناقلين الجويين، إذ تحددت مسؤوليتهم بمبلغ يقل عن تلك المبالغ التي يتكبدها ضحايا وسائل النقل الجوي فعلاً في الوقت الذي تناقصت فيه الأخطار الجوية بسبب تطور التكنولوجيا في مجال الطيران⁽³⁾.

(1) انظر: شفيق محسن، مرجع سابق، ص 58.

(2) موسى، طالب حسن، المرجع السابق، ص 144.

(3) ربضي، عيسى غسان، المرجع السابق، ص 83.

وقد تم تعديل اتفاقية وارسو في بروتوكول لاهاي إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين أو المرسلين، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول، على الرغم من اقتراح الوفد الهولندي - آنذاك - صيغة بديلة للمادة (20) والتي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي، وكانت الصيغة كما يلي: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعيه". وقد أيدت عدة وفود هذه الصيغة، ولا سيما الوفد الفرنسي، وحثتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحاً بما فيه الكفاية، وسواء أكان ذلك في بلاد القانون اللاتيني أم في بلاد القانون الأنكلوسكسوني، ولا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث، إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا أحد تابعيه أي خطأ، ولكن لم تحظ هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفود لا سيما الوفد الأمريكي، فظلت المادة (20) على حالها دون تعديل، وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية⁽¹⁾.

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

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

المطلب الثالث: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاق مونتريال لعام

1966⁽¹⁾:

رغم رفع الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي عام 1955، لم تقتنع الولايات المتحدة الأمريكية بهذا التعديل، فرفضت الانضمام إلى البروتوكول، وبدأت توجه انتقاداتها إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو، فأعلنت في نوفمبر سنة 1965 انسحابها من اتفاقية وارسو 1929 مستندة في ذلك على حجية الطبيعة القانونية للمسؤولية والحد الأقصى للتعويض⁽²⁾.

ونتيجة لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، والمنظمة الدولية للطيران المدني (الأيكاو) رغبة في تجنب العواقب السيئة التي قد تترتب على الانسحاب فقامت بجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على اتفاق هيئة الطيران المدني الأمريكية لتحقيق ما تصبو إليه الولايات المتحدة الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضاً عادلاً، وبالفعل وقعت ثلاث وعشرون شركة طيران أجنبية على اتفاق عقد في مونتريال وأصبح واجب التنفيذ في 16 مايو عام 1966⁽³⁾.

(1) للاطلاع على التفاصيل عن الأعمال التحضيرية انظر: تقرير مؤتمر البيئة الدولية للطيران المدني الخاص بتعديل حدود مسؤولية الناقل الجوي الواردة باتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، وزارة الحربية، مصلحة الطيران المدني.

(2) الحداد، حفيظة السيد، القانون الجوي ص143، دون دار نشر ودون سنة نشر. نقلاً عن: ربضي، عيسى غسان.

(3) ربضي، عيسى غسان، المرجع السابق، ص84.

وحققت الولايات المتحدة الأمريكية ما تصبو إليه، حيث أتى اتفاق مونتريال بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبنها فكرة المخاطر وتحمل التبعة⁽¹⁾. ومعنى هذا أن الناقل يسأل لقوة القانون عن الأضرار التي تصيب المسافر أي أنه يسأل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمسافر، ولا يستطيع الهروب من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور، وقد نص هذا الاتفاق على الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل تجاه كل مسافر بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي على أن يخفض إلى 58 ألف دولار أمريكي إذا كانت مصروفات التقاضي والأتعاب دفعت في الدولة التي رفعت بها الدعوى⁽²⁾.

ويشترط لتطبيق هذا الاتفاق والذي قصد أصلاً منه حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية أن يكون النقل دولياً وفق اتفاقية وارسو، وأن تكون أحد نقاط القيام أو الوصول أو الرسو واقعة على أرض الولايات المتحدة الأمريكية⁽³⁾.

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

(1) حيث نص في مادته الثانية على أن: "لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأية وسيلة تقرها المادة 20 من اتفاقية وارسو".

(2) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص 379.

(3) سليمان، فرج السيد، المرجع السابق، ص 206.

فتعد مسؤولية موضوعية إذا كانت إحدى نقاط مغادرة الطائرة أو وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية وفقاً لهذا الاتفاق، أو تعد مسؤولية عقدية مبنية على الخطأ المفترض إذا لم تكن مغادرة الطائرة أو وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية⁽¹⁾. فمثلاً إذا كانت رحلة جوية من عمان إلى نيويورك عبر القاهرة، فإن مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين من عمان إلى القاهرة مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض، وعندما تتجه الطائرة إلى مدينة نيويورك تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبنياها فكرة المخاطر وتحمل التبعة.

المطلب الرابع: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام بروتوكول

غواتيمالا ستي لعام 1971:

نظراً لما يؤدي إليه اتفاق مونتريال من نتائج غريبة، بالتفاوت بين قيمة التعويض إذا كانت الرحلة تبدأ أو تنتهي على أرض الولايات المتحدة الأمريكية من عدمه، فقد نادى الفقهاء والهيئات المهتمة بشؤون الملاحة الجوية الدولية بضرورة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى تذليل العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق، وقواعد اتفاقية وارسو، وبالفعل عرضت هذه المشكلة على اللجنة القانونية في المنظمة الدولية للطيران المدني "الأيكاو" والذي كان أمامها أن تختار بين أمرين بينهما درجة كبيرة من التفاوت. الأمر الأول هو الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما جاءت بها اتفاقية وارسو، والتي أبقى عليها بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية "أي مسؤولية عقدية مبنياها الخطأ المفترض" مع رفع الحد الأقصى

(1) رضوان، أبو زيد، المرجع السابق، ص 6-7.

للتعويض، وأما الأمر الثاني فهو جعل هذه المسؤولية مسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه.

ولوضع حل للمشكلة التي أثارها اتفاق مونتريال وافقت اللجنة القانونية في الأيكاو على الحل الوسط الذي جاء به وفد نيوزيلاند⁽¹⁾، وهذا الحل أجمعت عليه الوفود الباقية، وعقدوا مؤتمراً دولياً في مدينة جواتيمالا عام 1971 وصدر عنه وثيقة دولية تعرف باسم: "البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا ستي في الثامن من مارس عام 1971"⁽²⁾.

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

التالية:

1. فيما يختص بتعديل المادة (17) من اتفاقية وارسو، فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافرين أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني، مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بمعنى أن مسؤولية الناقل تتعقد بمجرد وقوع الضرر للمسافر، حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه، ولا يستطيع الناقل الفكاك من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد تسبب أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر (المادة 1/4 من البروتوكول) وهذا التعديل يشمل أيضاً أمتعة المسافرين التي يتحمل الناقل الجوي نقلها مع المسافرين (المادة 1/4 من البروتوكول). ويستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته عن الأمتعة إذا أثبت أن هلاك أو تلف الأمتعة يعود إلى طبيعتها أو لسبب ذاتي بها⁽³⁾.

(1) رضوان، أبو زيد، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، ص 8.

(2) خير، عادل محمد (2001)، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الأولى، ص 68، دون دار نشر.

(3) خير، عادل محمد، المرجع السابق، ص 69.

2. فيما يتعلق بالمادة (19) من اتفاقية وارسو، بقيت مسؤولية الناقل الجوي كما هي دون تعديل، وهي خاصة بتأخير المسافرين أو تأخير أمتعتهم، وهي مسؤولية مبنها الخطأ المفترض، حيث يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن التأخير، إلا إذا تمكن من إثبات اتخاذ كل الاحتياطات والإجراءات الضرورية لتفادي التأخير (المادة 1/65).
3. بقيت مسؤولية الناقل الجوي - أيضاً - دون تعديل فيما يخص البضائع، سواء أكان بالحاق ضرر بها - حسب المادة 1/18 من اتفاقية وارسو - أم كان الضرر ناتجاً عن التأخر في نقلها - حسب المادة 19 من اتفاقية وارسو، وهي كما قلنا مسؤولية مبنها الخطأ المفترض⁽¹⁾.

المطلب الخامس: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام بروتوكول

مونتريال الرابع لعام 1975:

نصت المادة الرابعة من بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 على: "أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها أو ضياعها دون أن يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية إلا إذا قام الدليل على أن سبب الضرر كان أحد الأسباب التالية⁽²⁾:

1. طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي.

2. سوء التغليف الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه.

3. أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

(1) حيث نصت المادة (2/6) من بروتوكول جواتيمالا على: "أنه لا يعد الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، إذا أثبت أنه وتابعوه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتلافي هذه الأضرار أو كان يستحيل عليهم توقعها".

(2) ربضي، عيسى غسان، المرجع السابق، ص 88.

4. عمل صادر عن السلطة العامة ذات الصلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها به".

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

إلا أن هذا لا يعني أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت، لذا يجب لسريان هذا المبدأ الذي أتى به بروتوكول مونتريال الرابع أن تكون الدولة قد صادقت على اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة لها كلها، لذا فإن الدولة التي انضمت وصادقت على بروتوكول جواتيمالا تكون مسؤولية الناقل الجوي فيها تعاقدية مبناها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس. وأما الدولة التي قد انضمت إلى اتفاق مونتريال لسنة 1966 فإن مسؤولية الناقل الجوي فيها تكون مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر متى كانت نقطة المغادرة أو الهبوط في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، وأما إذا انضمت الدولة إلى بروتوكول مونتريال الموقع في سنة 1975، فإن المسؤولية فيها تكون موضوعية في كل حالات الضرر عدا التأخير⁽¹⁾، وهكذا حسب ما بيناه سابقاً.

وهكذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو بعد التعديلات العديدة التي أدخلت عليها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر، وتقلصت المسؤولية عن

(1) أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، ص313 (دون سنة نشر).

الخطأ المفترض ولم يعد لها أي تطبيق إلا في حالة واحدة وهي المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

المطلب السادس: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999:

صحيح أن اتفاقية مونتريال لعام 1966 قد جعلت من مسؤولية الناقل الجوي الدولي مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر الذي يلحق بالركاب أو أمتعتهم متى كانت نقطة القيام أو الوصول أو وجود أي مرسى جوي في أرض أمريكية، وصحيح أن بروتوكول هو غواتيمالا ستي لعام 1971 الذي لم يدخل حيز التنفيذ حتى تاريخه قد أقر مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الحظ وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار البدنية للركاب وأمتعتهم، وصحيح أيضاً أن بروتوكول مونتريال لعام 1975 قد مدّ مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية وجعلها لا تشمل فقط الأضرار التي تلحق بأجساد الركاب وأمتعتهم، بل كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة للشاحنين، إلا أنه وعلى الرغم من كل ذلك، لا تستطيع القول بأن أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت، ومن هنا جاءت المبادرة إلى عقد مؤتمر دولي يهدف إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، فكانت اتفاقية مونتريال لعام 1999.

أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي تجاه الركاب في اتفاقية مونتريال لعام 1999:

نصت المادة (17) من الاتفاقية المذكورة على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية". كما قررت المادة (21) من نفس الاتفاقية ما يلي: "1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها بالمادة (17) والتي لا تتجاوز

قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

2- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (17) والتي تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:
أ- أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب- أو أن هذا الضرر قد نشأ فعلاً عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير".
يستفاد من هذه النصوص أن الاتفاقية أقرت بشكل عام مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الدولي، ولكنها خرجت على هذا المبدأ فيما لو تجاوز مبلغ التعويض عن الأضرار (100000) وحدة حقوق سحب خاصة، إذ جعلت مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض⁽¹⁾.

ثانياً: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن أمتعة الركاب وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام

:1999

نصت المادة (2/17) من الاتفاقية المذكورة على أن: "الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو يعيبها ... أما الأمتعة الشخصية فإن الناقل يكون مسؤولاً فيما لو كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه". وهذا يعني أن الاتفاقية قد أقامت مسؤولية الناقل الجوي الدولي الموضوعية بالنسبة للأمتعة المسجلة، أما الأمتعة غير المسجلة أو التي يحتفظ بها المسافر، فإن مسؤولية الناقل عنها هي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض من جانبه وعلى المضرورة إثباته.

(1) الكندري، مرجع سابق، ص188.

المبحث الثاني

حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

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

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

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب:

نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم. والمقصود هنا "بالالتزام بضمان السلامة" أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافرين إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً معافى⁽¹⁾. ومصدر الالتزام في القانون الأردني والكويتي هو عقد النقل المتفق عليه. فالالتزام الناقل الجوي في كل من القانونين الكويتي والأردني بضمان سلامة الراكب هو التزام عقدي بتحقيق غاية وإذا لم تتحقق النتيجة فتتشغل

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص187.

ذمة الناقل ودون ما حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ. ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو عن فعل الآخر.

واتفاقية وارسو أخذت بأمر آخر مؤداه اعتبار هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل الجوي فيفترض وقوع الخطأ في جانبه حتى يقوم الدليل على العكس ويكون ذلك بأن يثبت الناقل أنه اتخذ كافة الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر، وأياً كان الأمر فلقد أصبحت مسؤولية نقل الركاب بمقتضى بروتوكول جواتيمالا الموقع سنة 1971 مسؤولية مادية أساسها الخطر وليس الخطأ المفترض، وعليه سألحت شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو، وعلى النحو الآتي:

تنص المادتان (17، 19) من اتفاقية وارسو عن مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الأشخاص، ولقد عدل بروتوكول جواتيمالا الامدة (17) فنصت هذه الاتفاقية على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود ونزول الركاب، ويتضح من هذا النص ضرورة توافر شروط ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل الجوي هي:

1. أن يكون الإخلال بضمان السلامة نشأ عن حادث.

2. أن يقع الحادث في فترة زمنية معينة.

3. أن يترتب عليه ضرر أصاب الراكب.

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

لم تحدد اتفاقية وارسو المقصود بالحادث، ولكن الفقه عرف الحادث بأنه: كل واقعة

فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة به حيث أن أصلها يعود إلى استغلال الطائرة وعلى

هذا فلا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن اعتداء راكب على آخر لأن واقعة الاعتداء لم تنجم عن عملية النقل وليست متصلة بعملية الاستغلال الجوي⁽¹⁾.

لكن البروتوكول الموقع في مونتريال سنة 1966 وبروتوكول جواتيمالا الموقع عام 1971 جعل الحادث كل الأسباب المؤدية للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النقل أم عن غيرها وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أو غير مرتبطة به، وعليه فيعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالراكب إذا قام أحد الركاب بتغيير مسار الطائرة والهبوط في غير محطة الوصول⁽²⁾.

الشرط الثاني: وقوع الحادث في فترة زمنية معينة:

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت بدء الناقل الجوي في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عقد النقل في ذمته. ونصت الاتفاقية على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء صعود أو نزول الراكب. فالفترة الزمنية تشمل المرحلة التي تلحق فيها الطائرة وتشمل عمليات الصعود والنزول⁽³⁾.

وعلى هذا فيسأل الناقل الجوي منذ اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو تابعيه بالقاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه للطائرة المعدة لنقله، ويستمر هذا الالتزام طالما كان الراكب على متن الطائرة ولا تنتهي مساءلة الناقل الجوي إلى لحظة تخلص الراكب من وصاية الناقل الجوي بدخوله مباني مطار الوصول، وعلى هذا فلا يسأل الناقل الجوي عما يصيب الراكب بسبب حادث حصل خارج نطاق هذه الفترة كما لو أن

(1) محمد بن، جلال وفاء (1992)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، ص287.

(2) بريري، محمود مختار (1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية، ص113.

(3) الشرفاوي، محمود سمير (1989)، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ص91.

الحادث حدث أثناء انتقال الراكب من مكاتب النقل الموجودة بوسط المدينة إلى المطار بواسطة العربات التي يخصصها الناقل الجوي لهذا الغرض أو إذا أصيب أثناء تجوله في ردهات مطار القيام أو الوصول طالما لم يكن موجوداً تحت إمرة الناقل لأن هذه المباني ليست ملكاً لشركات النقل الجوي وللمسافرين مطلق الحرية أثناء وجودهم بها ولكن تتعد مسؤوليته وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني والتجاري.

وبهذا قضت محكمة استئناف ليون الغرفة الأولى بقرارها الصادر في 1976/2/10

حيث تعرض الراكب إلى أذى لتزحلقه بسبب وجود سداد فنية شراب، مرمية على أرضية صالة مطار أورلي وقبل أن يدخل الراكب إلى صالة المغادرين حيث يفترض بدء وصاية الناقل أو أحد تابعيه واستندت المحكمة في قرارها هذا لإبعاد المسؤولية عن الشركة بقولها ولو كان المدعي حاملاً بطاقة المغادرة، فإن شركة الطيران غير مسؤولة عن إدارة المطار ولا يدخل في التزاماتها تنظيف أرضيته وأبنيته وبذلك لا يعد هذا الحادث داخلياً في نطاق مسؤولية شركة الطيران⁽¹⁾.

الشرط الثالث: الضرر الذي يصيب الراكب:

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

(1) مشار إليه في: المجلة الفرنسية للقانون الجوي (1976)، ص 265، مع تعليق الأستاذ E. Georgiades.

ولم تشر المادة (17) من الاتفاقية إلى الضرر النفسي، أي الأذى النفسي والأذى المعنوي، مكتفية بالإشارة إلى الأضرار المتمثلة في وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني آخر دون أن يرد ذكر الضرر العصبي Lesion Mentale أو الضرر المعنوي.

وقد تطرق ممثل اليونان في اجتماع لاهاي إلى هذا الضرر عند إشارته إليه بقوله:

"إن المادة (17) لم تنص على الضرر العصبي الذي يلحق بالراكب من جراء إثارة أعصابه بسبب ما يحصل له من مخاوف، ولو أنه لم يصب بأذى جسماني، فاقترح إضافة مثل هذا المعنى على المادة المذكورة، غير أن اقتراحه لم يلق قبولاً. ومع ذلك يجب أن نفسر هذه المادة بحيث تشمل هذا الضرر أيضاً، وأن سبب عدم درج المقترح المذكور يمكن أن يفسر بأن الطائرات آنذاك لم تكن تتعرض لأعمال الاختطاف وحجز الركاب وتعرضهم للصدمة العصبية وما يلاقونه من آلام نفسية من جراء احتجازهم كرهائن. وأثيرت المسألة ثانية عند انعقاد مؤتمر لاهاي سنة 1955، أي فيما إذا أدخلت هذه الأضرار في مفهوم المادة (17) أم أنها تبقى خارجة عنها باعتبارها لا تنص عليها، والجدير ذكره في القانون الأردني حيث تنص المادة 1/267 من القانون المدني على: يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك، فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي، يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان". إضافة إلى وجود المادة (256) منه والتي تنص على: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"⁽¹⁾.

وكذلك المادة (231)⁽²⁾ حيث ورد فيها ما يلي:

1. يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر، ولو كان أدبياً.

(1) الأسيوطي، ثروت أنيس (1966)، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، ص 363.

(2) القانون المدني الكويتي رقم 1980/67 نشر بالعدد رقم 1335 الكويت بتاريخ 5 يناير 1981.

2. ويشمل الضرر الأدبي على الاخص ما يلحق الشخص من أذى حسي أو نفسي، نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي أو باعتباره المالي. كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى وما يفنقه من عاطفة الحب والحنان نتيجة موت عزيز عليه.
3. ومع ذلك لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية".

يثار التساؤل هنا حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة الأزمات النفسية أو الصدمات العصبية التي تصيبه من جراء اختطاف الطائرة. فيطالب الراكب الناقل الجوي بالتعويض استناداً إلى نص المادة (17) من اتفاقية وارسو حيث جاء بعبارة أي أذى بدني آخر لأنها تتسع لاحتواء كافة صور الأذى التي تلحق الراكب جسدية كانت أو نفسية أو عصبية أو عقلية أم أنها قاصرة فقط على حالة الأذى الجسماني وحده. هناك اتجاه يرى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبية التي تلحق الراكب بصورة مستقلة عن الأضرار الجسدية بينما يرى الاتجاه الآخر عكس ذلك ويرفض مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار الجسدية فهناك تفسير موسع وآخر عكسه⁽¹⁾.

أولاً: التفسير الموسع للأضرار النفسية:

هذا التفسير يرى مساءلة الناقل الجوي عن الآلام النفسية والاضطرابات العصبية التي يتعرض لها الراكب ولو لم تقترن أو تترتب على إيذاءات جسمانية، وهذا التفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" الوارد بنص المادة (17) من الاتفاقية يتمشى مع ما كشف عنه التقدم العلمي من وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان والجهاز العصبي والنفسي ومدى تأثير كل

(1) انظر هذه الاتجاهات في: خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص66.

منهما بالآخر وتأثيره فيه على نحو يصعب معه الفصل بينهما. وذلك على أساس أنه ليس في عبارات المادة ذاتها أو الأعمال التحضيرية للاتفاقية ما يستبعد بعض حالات الضرر من المسؤولية. فعبارة الأذى البدني يمكن تفسيرها على أنها تشمل الأضرار النفسية، إذ إن دراسات علم وظائف الأعضاء قد كشفت عن ارتباط النفس بالبدن وتأثر كل منهما بالآخر.

وعند تفسير عبارات المادة (17) نرى أن هذه الاتفاقية إنما هي حصيلة عملية موازنة وتوفيق بين النظم القانونية المختلفة على أسس معقولة ومقبولة بين الدول جميعاً وذلك بقصد القضاء على التضارب والخلاف بين النظم القانونية الوطنية المختلفة. وعلى هذا فتفسير هذا النص يرجع فيه إلى عناصر الاتفاقية الذاتية وخاصة على ضوء موضوعها والغرض منها والظروف التي صاحبت وضعها والأعمال التحضيرية ومراحل إعدادها. وكذلك يتعين ونحن بصدد تفسير هذه المادة أن نطرح جانباً المعنى الحرفي أو المعتاد للألفاظ والعبارات المستخدمة، بل يتعين البحث عن المضمون القانوني الذي قصده واضعو الاتفاقية.

وهذا التفسير الموسع هو الأكثر اتفاقاً مع الأسس التي تقوم عليها الاتفاقية وأغراضها، والقول بغير ذلك يؤدي إلى أن الناقل الجوي لن يكون مسؤولاً طبقاً لأحكام المسؤولية عن الأضرار النفسية وذلك مما يجعل للراكب مساعلة الناقل عن هذه الأضرار وفقاً للقانون الوطني، ويترتب على ذلك أن يكون الناقل مسؤولاً عن الأذى الجسماني في الحدود المقررة في الاتفاقية ثم يسأل عن الأذى البدني طبقاً للاتفاقية والآخر عن الأذى النفسي. إن الأخذ بالتفسير الواسع يحقق الانسجام والتوافق بين نصوص الاتفاقية المختلفة وهذا التفسير الواسع هو ما أكدته بروتوكول جواتيمالا ستي سنة 1971 وأخذت به الاتفاقيات الدولية الأخرى.

ثانياً: التفسير الضيق للأضرار النفسية:

يرى أصحاب هذا التفسير رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية على أساس أن نص الاتفاقية يتكلم عن الجرح أو أي أذى بدني آخر ولفظ بدني الوارد بالنص ينصرف إلى الأذى الجسماني وحده، وقد سارت الأحكام على أساس أن الغاية من تفسير الاتفاقية إنما يكمن في إعطاء الألفاظ التي اتفق عليها واضعوها المعنى الذي قصدوه في ضوء الظروف التي أبرمت في ظلها الاتفاقية، وأن إضافة لفظ بدني إلى كلمة أذى يستبعد الآلام والاضطرابات متى اقترنت بأذى بدني ومتى كانت نتيجة مباشرة له، إذ تعد في هذه الحالة من قبيل الأضرار الحاصلة في حالة أي أذى بدني يلحق الراكب ويسأل عنه الناقل طبقاً للمادة (17) من الاتفاقية، وعلى العكس من ذلك إذا ترنبت الأضرار الجسمانية نتيجة الآلام النفسية أو الاضطرابات العصبية فلا محل للتعويض عن الأضرار البدنية أو النفسية في هذه الحالة⁽¹⁾.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير:

من أهم العناصر في النقل الجوي "كسب الوقت" والذي تنفرد به الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بالنقل في الميعاد المحدد، وتقوم مسؤوليته إذا ما أحل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافر أو الشاحن. وهذا الالتزام وفقاً للقانونين الكويتي والأردني يعد التزاماً بتحقيق نتيجة، فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المسافر أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، تتعقد مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه⁽²⁾.

(1) أبدير، رفعت (1983)، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل الطائرات، ص18.

(2) زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، جامعة القاهرة، ص355.

والالتزام بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفاً على تنفيذ النقل في ميعاد محدد، ولكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فينقلب الالتزام إلى التزام ببذل عناية أي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول. وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل.

هذا ونصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المترتبة على التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضاعة، ولقيام المسؤولية يشترط ثلاثة شروط هي:

1. التأخير عن الميعاد.

2. حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.

3. الضرر.

الشرط الأول: التأخير عن الميعاد:

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

أولهما: أن الاتفاقية لم تضع معياراً يمكن على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي.

وثانيهما: أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية ويعرضها للخطر، إذ إن تلك الملاحة مرتبهة بظروف مختلفة ليس في إمكان الناقل

الجوي السيطرة عليها كالظروف الخاصة بالجو، فقد تسمح بالطيران أو لا تسمح،
وكالظروف الخاصة بقدرة الطائرة على حمل البضائع⁽¹⁾.

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

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

الشرط الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة:

إذا حصل التأخير أثناء فترة النقل الجوي فيسأل الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو وإن
كان خارجها فيسأل طبقاً لقواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع⁽²⁾.

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

(2) دياب، محمد موسى (1986)، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، ص 122.

وهناك نظريتان لتحديد فترة النقل الجوي هما: 1. نظرية جوديس، 2. نظرية موريس ليموان.

أولاً: نظرية جوديس⁽¹⁾:

قصر جوديس فترة النقل الجوي على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بالهبوط على أرض مطار الوصول. وهذه النظرية يكاد يجمع الفقه على استبعادها لأنها تجعل مبدأ المسؤولية عن التأخير من قبيل اللغو لأن قصر فترة النقل الجوي على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو يجعل من العسير على مستعملي الطائرة إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة. هذا فضلاً عن أن معظم حالات التأخير تتحقق قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول.

ثانياً: نظرية موريس ليموان⁽²⁾:

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

(1) انظر بخصوص هذه النظرية: الكندري، مرجع سابق، ص 196-200.

(2) انظر بخصوص هذه النظرية: الكندري، مرجع سابق، ص 201-203.

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

كما يسأل الناقل وفقاً للاتفاقية وارسو عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد بين لحظة مغادرة الركاب تحت إمرة الناقل القاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله وحتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي بدخول مباني مطار الوصول.

الشرط الثالث: الضرر الناشئ عن التأخير:

لكي يسأل الناقل عن التأخير لا بد وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب الركاب أو يلحق البضاعة، ولم توضح الاتفاقية المقصود بالضرر أو نوعه، والرأي مستقر على الرجوع إلى القوانين الوطنية⁽¹⁾.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية:

لقد صار النقل الجوي في أواخر الستينات عرضة لمحاولات اختطاف الثرات وللاعتداءات التي تقع على الركاب داخل المطارات، مما دعا الكثير من الدول العمل على تأمين الملاحة الجوية الدولية، فأبرمت اتفاقية لاهاي سنة 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، ثم اتفاقية مونتريال سنة 1971 والخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني. ولقد ظلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء أعمال القرصنة الجوية خاضعة لذات المبادئ والنصوص الواردة

(1) سليمان، فرج سيد، لا توجد سنة نشر، قانون الطيران المدني، ص215، دون دار نشر.

باتفاقية وارسو سنة 1929 وتعديلاتها السارية، وهذه الاتفاقية لم تتصد لأعمال القرصنة الخاصة باختطاف الطائرات والاعتداءات التي تقع على الركاب⁽¹⁾.

ولقد ثار السؤال حول مدى اعتبار عملية اختطاف الطائرة من قبيل الحادث في مفهوم اتفاقية وارسو، وحول نطاق "عمليات الصعود والهبوط" بالنسبة لأعمال العنف التي ترتكب داخل مباني المطار والركاب بصدد إنجاز رحيلهم أو بعد وصولهم. وفي هذا الصدد نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن أو في أثناء عملية الصعود أو الهبوط.

واتفاقية وارسو لم تحدد المقصود "بالحادث" واختلف الرأي في تحديد المقصود بالحادث فقصره رأي على الحالة التي تعطب فيها الطائرة ويصاب الركاب أو الطاقم أو الغير، بينما يراه رأي آخر بأنه واقعة فجائية مستقلة عن إرادة الناقل الجوي وتابعيه. ويرى رأي أنه يتعين لاعتبار الواقعة حادثاً أن تكون ناجمة عن النقل ومرتبطة به من حيث أصلها باستغلال الطائرة. وأطلق وصف الحادث على كل واقعة يترتب عليها المساس مباشرة بشخص الراكب⁽²⁾.

وأثير السؤال حول القرصنة الجوية هل تعد من قبيل الحادث؟ أي هل تعد واقعة اختطاف الطائرة "حادثاً"؟ ليس في اتفاقية وارسو ما يسمح بقصر الحادث على العطل الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة مما يعتبر معه أن عملية القرصنة الجوية "حادثاً"،

(1) انظر هذه الآراء في: عثمان، عبد الحكيم (1983)، التزام السلامة في النقل الجوي، ص 268 (دون دار نشر).

(2) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص 83.

فالحادث يشمل كل واقعة فجائية غير متوقعة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية. وهذا يعني تحمل شركات النقل الجوي وحدها لهذه المخاطر لقدرتها على السيطرة عليها ولأنها أقوى على تحمل التبعة.

هذا ويتعين معاصرة الحادث لفترة النقل الجوي أي أن يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو الهبوط. ولما كانت الاتفاقية لم تحدد المقصود بهذه العبارات فاعتبر أحد الكتاب مسؤولية الناقل تمتد فيما بين قيام الطائرة من مطار الإقلاع وهبوطها في مطار الوصول وتنتهي مسؤولية الناقل بمجرد خروج الراكب من الطائرة وابتعاده عنها⁽¹⁾.

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

هذا والأعمال التحضيرية للاتفاقية تدل على استبعاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب داخل مباني المطار. ولما كان الراكب لا يتعرض للمخاطر اللصيقة بالنقل الجوي إلا وهو على متن الطائرة أو في مجال استخدامها وجب حصر "عمليات

(1) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص84.

الصعود والهبوط" في حدود وجود الراكب في المكان الذي تحف به هذه المخاطر أي في صحن المطار⁽¹⁾.

المبحث الثالث

تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

إن الحديث عن تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب يتطلب بيان كيفية تحديد هذه المسؤولية، ومن ثم حالات إعفاء الناقل الجوي الدولي من المسؤولية في عقد نقل الركاب. وسأبحث هذا المبحث ضمن مطلبين:

المطلب الأول: كيفية تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب:

الأصل أن تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عندما يخل بالتزامه ويعجز عن إقامة الدليل على نفي الخطأ فيلزم بالتعويض. والأصل أن يقدر التعويض بقدر الضرر، لكن اتفاقية وارسو خرجت على هذا الأصل ووضعت للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي حداً أقصى لا يجوز الاتفاق على النزول عنه بموجب نص المادة (22) من الاتفاقية.

والتعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان المسؤولية المتمثلة في الخطأ والضرر وعلاقة السببية، والغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر⁽²⁾. لذا يجب أن يكون التعويض على قدر الضرر، وهو بالفعل ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية العقدية، إذ تنص المادة (363) من القانون المدني الأردني على أنه: "إذا لم يكن الضمان مقدراً في القانون أو في العقد فالمحكمة تقدره بما يساوي الضرر الواقع فعلاً حين وقوعه".

ونصت المادة (247) من القانون المدني الكويتي على أنه:

(1) البنا، يحيى (1992)، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، جامعة الإسكندرية، ص 161.

(2) الشامي، محمد حسين (1990)، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، ص 526.

1. يحدد القاضي التعويض بالقدر الذي يراه جابراً للضرر وفق ما تقرره المادتان 230 و 231 وذلك مع مراعاة الظروف الشخصية للمضرور.

2. وإن لم يتيسر للقاضي وقت الحكم تحديد مقدار التعويض بصفة نهائية، جاز له أن يحتفظ للمضرورة بالحق في أن يطلب خلال مدة يحددها إعادة النظر في التقدير."

من المادتين السابقتين يتضح وجوب تحقيق التناسب بين التعويض وبين الضرر، بحيث لا يجوز تعويض المتضرر بأكثر من الضرر الذي أصابه ولا ينقص عن مقدار ما أصابه من ضرر، أي أن تعويض الدائن يكون عن ما لحق به من خسارة دون الكسب الغائر حسب القانون المدني الأردني، في حين أن القانون المدني الكويتي يوجب عن ما فاتته من كسب إضافة إلى الخسارة اللاحقة. إلا أنه في بعض الحالات قد يخرج المشرع عن هذه القاعدة العامة - ولأسباب يرى بها حماية لمصالح بعض الأشخاص - ويأخذ بنظام المسؤولية المحدودة للتعويض. وهذه هي القاعدة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو سنة 1929 إذ وضعت حداً أقصى للتعويض⁽¹⁾.

هدفت اتفاقية وارسو سنة 1929 إلى التوفيق بين مصالح الناقلين الجويين وبين مصالح المتعاقدين معهم من المسافرين أو أصحاب البضائع، إذ جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض - بمعنى أن مسؤوليته تقوم بمجرد وقوع الضرر للمسافر أو بإصابة البضاعة أو الأمتعة بالضرر كما أوضحنا سابقاً - ويضع هذا الخطأ المفترض على عاتق الناقل الجوي إثبات أنه هو وتابعوه لم يخطئوا وأنهم اتخذوا كل التدابير الضرورية لتوقي الضرر لكي يتمكن من التخلص من المسؤولية، وهذا كله حماية لمصالح المتعاقدين، فإنها في المقابل - تشجيعاً للملاحة الجوية وتحقيقاً للتوازن ما بين مصالح

(1) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص 88.

الناقلين الجويين ومصالح المتعاقدين معهم - ومبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي وذلك بوضع حد أقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه، ولكن هذا الحد الأقصى للتعويض يحرم على الناقل التمسك به إذا ثبتت سوء نيته، حيث نصت الاتفاقية في مثل هذه الحالة على عدم الاستفادة التي تقضي بإعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها، بمعنى آخر تصبح مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية غير محددة بحد أقصى من التعويض. وسأبحث هذا المطلب ضمن أربعة فروع.

الفرع الأول: مبدأ تحديد التعويض في اتفاقية وارسو⁽¹⁾:

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

الفرع الثاني: مبررات تحديد التعويض:

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

(1) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص 90.

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

وضعت الاتفاقية حداً أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب والبضائع في مجال الركاب، فالمسؤولية قبل كل راكب محددة بمبلغ 125 ألف فرنك. أما الأمتعة المجلة والبضائع فحددت المسؤولية بمبلغ 250 فرنك عن كل كيلو جرام. أما حقائب اليد فحددت المسؤولية عنها بخمسة آلاف فرنك لكل راكب.

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

الفرع الثالث: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي سنة 1955:

بعد أن مضى وقت طويل على الاتفاقية الموقعة في سنة 1929 فقد أصبح التعويض غير متناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار مما دعا إلى تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة 1955 فرفع الحد الأقصى للتعويض عن إصابة الركاب إلى مبلغ 250 ألف فرنك. ولم يعدل الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل البضائع والأمتعة المسجلة ولكنه جعل الأساس الذي يتخذ لحساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلي للطرود اللاحق بها

الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى. إلا إذا كان من شأن الضرر الجزئي الانتقاص من قيمة الطرود كلها فعندئذ يتم الحساب على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود مما لحقه الضرر وما انتقصت قيمته.

وبموجب بروتوكول لاهاي ألغيت المادة (22) من المعاهدة حيث جاء نص المادة الحادية عشر من بروتوكول لاهاي.

الفرع الرابع: الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال سنة 1966:

على الرغم من رفع التعويض بموجب اتفاقية لاهاي إلا أن أمريكا رفضت التصديق على هذا البروتوكول بحجة أن مقدار التعويض يتنافى مع آدمية الإنسان وكرامته، وصرحت برغبتها بالانسحاب من اتفاقية وارسو مما دعا الاتحاد الدولي للنقل الجوي بضرورة توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي، وقد تم ذلك وعدل هذا الاتفاق أساس المسؤولية فوضع حداً أقصى للتعويض لكل راكب بمبلغ 75 ألف دولار، ولكنه لم يتعرض لنقل البضاعة والأمتعة⁽¹⁾.

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل الجوي الدولي من المسؤولية في عقد نقل الركاب:

تنص المادة (21) من اتفاقية وارسو على أنه: "إذا أثبت الناقل الجوي أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، فللمحكمة تطبيقاً لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخففها".

ولقد صدر بروتوكول لاهاي وألغى المادة (21) من الاتفاقية سالف الذكر واستبدالها بنص المادة (7) من بروتوكول لاهاي والتي جرى نصها كالاتي: "تلغى المادة (21) من المعاهدة ويستبدل بها النص الآتي: إذا أثبت الناقل أن الشخص الذي يطالب بالتعويض هو

(1) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص90.

الذي تسبب في إحداث الضرر أو شارك فيه بإهماله أو خطئه أو امتناعه، فيعفى الناقل من مسؤوليته قبل هذا الشخص كلياً أو جزئياً بنسبة ما سببه من هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع عن ضرر أو بمقدار ما يكون قد شارك فيه"⁽¹⁾.

ونجد في هذه الحالة أنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية ولكن لا يجوز الاتفاق على الإعفاء، وقد قررت اتفاقية وارسو في المادة (23) منا بأن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو وضع حد أدنى من الحد المعين بالاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن.

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

واتفاقات المسؤولية هي "اتفاقات يقصد بها تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد، أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع، إما برفع المسؤولية عن المدين فيمتنع ترتب آثارها في ذمته، رغم توفر جميع عناصرها، ولا يلتزم من ثم هذا الأخير بدفع تعويض إلى الدائن؛ وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين، فيتضاءل أثرها قبله ولا يلتزم بالتالي إلا بدفع تعويض جزئي؛ وإما بإنقاص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه". فاتفاقات المسؤولية على هذا النحو هي تلك التي يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون⁽²⁾.

ولا يصح الخلط بين اتفاقات رفع المسؤولية وتلك التي تتعلق بتحديد مضمون العقد بحذف التزام ناشئ عنه أو بتخفيفه. فموضوع الاتفاقات ليس إعفاء المدين من التزامه أو تخفيفه عنه، بل يظل المدين رغم وجود اتفاق الإعفاء من المسؤولية مثقلاً بهذا الالتزام،

(1) العربي، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص445.

(2) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص107.

ويجب عليه الوفاء به. وينحصر أثر الاتفاق في أن المدين إذا لم ينفذ التزامه لا يكون مسؤولاً قبل الدائن عن عدم تنفيذه، أو بعبارة أخرى لا يلتزم بتعويض هذا الأخير عن الضرر الذي لحقه من جراء عدم التنفيذ. أما في اتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام أو بتخفيفه، فإن العاقد لا يكون ملزماً على الإطلاق بهذا الالتزام المحذوف، أو فيما جاوز حدود الالتزام المخفف، ولا يعلق أثر له في ذمته.

وإذا كان المبدأ في الاتفاقية هو بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، فلا يقتصر هذا البطلان على الشروط التي تهدف إلى ذلك بطريق مباشر، بل يمتد أيضاً ليطول كل شرط يهدف بطريق غير مباشر إلى مثل هذا الإعفاء أو التخفيف، وهو ما يتحقق بالانتقاص من الحقوق التي تقرها الاتفاقية للمضرورة في سبيل تعويض ما يلحقه من ضرر. وعلى هذا النحو يجب أن تعتبر باطلة شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط أو تقادم الدعوى، وشروط نقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق الراكب أو المرسل بدلاً من الناقل، إذ يحمل ذلك معنى التحايل على ما تقرره الاتفاقية من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظراً لتعذر قيام الراكب أو المرسل بمثل هذا الإثبات.

ولكن يخرج عن نطاق البطلان المقرر في الاتفاقية الشروط التي تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود للتعويض أعلى من الحدود الواردة في المادة (22)، وذلك لأن مثل هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة (23) من الاتفاقية. ولكن تقدير صحة هذه الشروط يترك للقانون الوطني الواجب التطبيق.

كذلك يخرج عن نطاق هذا البطلان كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول عن الحد الأدنى المقرر في المادة، ويكون معقوداً بعد وقوع الضرر، ذلك لأن البطلان الذي قرره الاتفاقية لا ينصرف إلا إلى الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، ويستفاد ذلك من نص

المادة الثانية والثلاثين منها التي تقضي بأن: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص".

كون عقد النقل من عقود الإذعان، على ما سلف بيانه وحماية للطرف الضعيف فيه، وهو الراكب أو الشاحن، يتدخل المشرع لرفع الشروط التعسفية التي لا يستطيع المستفيد من خدمة النقل رفضها وإلا حرم نفسه من التنقل. ولا يعتد بالصفة التعسفية لهذه الشروط إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر، لأن ذلك هو الوقت الذي يحتاج فيه المسافر أو الشاحن إلى خدمات الناقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فلا شبهة في الأمر لكون المتعاقد مع الناقل في موقف يسمح له برفضها⁽¹⁾.

غير أن هذه الاتفاقات المعقودة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقرير صحتها إلى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق.

وفي حالة مطالبة أي شخص آخر - بخلاف المسافر - بالتعويض المستحق لهذا المسافر بسبب وفاته أو إصابته، فيعفى الناقل أيضاً من مسؤوليته كلياً أو جزئياً إلى المدى الذي يستطيع فيه إثبات أن الضرر كان سببه خطأ أو إهمالاً أو امتناع المسافر أو مشاركته فيه⁽²⁾.

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص446.

(2) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص107.

الفصل الرابع

الآثار المترتبة على قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب

حققت اتفاقية وارسو سنة 1929 وتعديلاتها اللاحقة - ولو في بعض المسائل - تنظيمًا جوهرياً في الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، ومحافظة على هذه المسائل نظمت الاتفاقية الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي، فكما هو معروف تختلف القواعد الإجرائية ليس فقط من نظام قانون لنظام آخر، بل إن القواعد الإجرائية تتفاوت من دولة لأخرى ولو أنهما ينتميان إلى نظام قانوني واحد.

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

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

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

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

المبحث الأول

دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

لقد اهتمت النظم القانونية بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي عندما لا ينفذ التزامه الذي ألقاه عليه عقد النقل ويتولد عن هذا ضرر لمستعمل الطائرة فيلجأ المضرور برفع دعوى أمام القضاء مطالباً بالتعويض لجبر ما لحقه من ضرر. ولغرض الوقوف على هذا الموضوع بكافة جوانبه سوف نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي:

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

الفرع الأول: المدعي:

المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر، والمتضرر يختلف باختلاف نوع عملية النقل الجوي، فيكون المتضرر هو المسافر في نقل الأشخاص وأمتعتهم ويكون ورثته في حالة وفاته. وإذا كان المتضرر في نقل الأشخاص وأمتعتهم هو المسافر فمن حقه تحريك دعوى المسؤولية على الناقل الجوي⁽¹⁾، وفي حالة وفاته ينتقل هذا الحق إلى ورثته؛ بمعنى هل يمكن لورثة المسافر المتوفى رفع دعوى على الناقل الجوي؟

(1) أما إذا لم تكن له أهلية التقاضي فترفع الدعوى من نائبه أو الصبي.

فالأمر واضح في القانونين الكويتي والأردني، وفقاً للقواعد العامة في هذين القانونين يكون لكل من أصابه ضرر لحق به رفع دعوى لجبر ما أصابه من ضرر⁽¹⁾، وبما أن الورثة هم المتضررون من جراء وفاة مورثهم فمن حقهم تحريك دعوى ضد الفاعل، ولكن أساس المسؤولية يتحدد وفقاً لمصدر الحق الذي يطالبون فيه، فإذا رفع الورثة دعوى مسؤولية ضد المدعى عليه يطالبون بها بحق مورثهم في التعويض، فتكون المسؤولية في مثل هذه الحالة مسؤولية عقدية لوجود عقد يربط ما بين المدين والدائن (المتضرر)، أما إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم شخصياً فتكون المسؤولية تقصيرية⁽²⁾.

أما اتفاقية وارسو فلقد التزمت الصمت واكتفت بالإحالة إلى القانون الوطني لتحديد الأشخاص الذين يرثون المسافر المتوفي، وبالتالي هم الذين من حقهم رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي.

ويكون المدعي هو كل من أصابه ضرر سواء كان الراكب أم ورثته أم الغير حيث جرى نص المادة (24) من اتفاقية وارسو على النحو الآتي: "لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في الحالات المنوه عنها في المادتين (18) و (19) إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية.

(1) وهنا نتكلم عن الضرر المادي، أما الضرر المعنوي لا ينقل إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق أو حكم قضائي نهائي (المادة 267 مدني أردني) كما أن من حق مدين المتضرر طلب التعويض باسمه عن طريق الدعوى غير المباشرة، وقد قضت محكمة التمييز الأردنية بأن تعويض الوفاة الذي يلزم به الناقل الجوي بمقتضى المادة 1/22 من اتفاقية وارسو المعدلة وهو أثر عقد النقل الجوي، فينصرف بحكم المادة 206 من القانون المدني إلى الورثة على أساس الخلف العام للمتعاقد، قرار رقم 1986/391 منشور في مجلة المحامين الأردنيين، العدد التاسع، 1989، ص1786.

(2) وتحقق المسؤولية التقصيرية إذا أحل شخص بما فرضه القانون من التزام بعدم الإضرار بالآخرين. أنور سلطانن المرجع السابق، ص285.

وتسري أيضاً أحكام الفقرة السابقة على الحالات المنوه عنها في المادة السابعة عشر دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم".

ولقد صدر بروتوكول جواتيمالا وحذف المادة (24) واستبدل بها النص الآتي: المادة التاسعة - تحذف المادة (24) من المعاهدة ويستبدل بها النص الآتي:

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

2. لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في حالات نقل المسافرين والأمتعة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع إلا وفقاً للشروط وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة وذلك دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم، وتشكل حدود المسؤولية المذكورة الحدود القصوى التي لا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف المسببة للمسؤولية".

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

ولما كانت اتفاقية وارسو أحالت بشأن رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر إلى القانون الوطني، ولكن الاتفاقية نصت على أنه في حالة رفع الدعوى فتكون وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية (المادة 24 من الاتفاقية). وهذا ما نص عليه بروتوكول جواتيمالا المعدل للاتفاقية بقوله: "أنه في نقل الأشخاص وأمتعهم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أياً كان سببها سواء طبقاً للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر

فتباشر بالشروط وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية ولا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل".

الفرع الثاني: المدعى عليه:

المدعى عليه، هو الذي تقام ضده دعوى المسؤولية، ومن الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية.

والأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي نفسه إلا أنه حسب المادة (27) من الاتفاقية يمكن رفع دعوى المسؤولية على ورثته في حالة وفاته، إذ تنص على أنه: "في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه المعاهدة ضد من يخلفونه". وهذا الحكم أقرته الاتفاقية حماية للمتضررين في حالة وفاة الناقل الجوي؛ إذ تقضي بعض القوانين بسقوط دعوى المسؤولية إذا توفي المسؤول⁽¹⁾.

وهناك بعض حالات نود أن وضح المدعى عليه فيها:

1. الناقلون المتتابعون:

على من ترفع دعوى المسؤولية في النقل الجوي المتتابع؟

النقل الجوي المتتابع هو الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع⁽²⁾.

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

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص252.

(2) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص99.

وتنص المادة 2/30 من اتفاقية وارسو على أنه: " ... لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاهما، وذلك ما لم يكن الناقل الأول بناءً على مشاركة صريحة، قد أمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها".

يتضح من نص المادة السابقة أن الأصل في رفع دعوى المسؤولية لا يكون إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي يتولاها، ولكن يمكن رفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول - ولو تحقق الضرر في مرحلة تولاهما ناقل لاحق له - إذا كان بناءً على مشاركة صريحة قد تحمل المسؤولية عن الرحلة كلها⁽¹⁾.

2. الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

لم يكن قبل توقيع اتفاقية جوادا لآخارا - المكملة لاتفاقية وارسو - يوجد تعريف محدد للناقل الجوي، فقد وضعت اتفاقية جوادا لآخارا في مادتها الأولى تعريفاً للناقل الجوي، وقد ميزت أثناء تعريفها للناقل الجوي بين الناقل المتعاقد وبين الناقل الفعلي، وفيما يلي تعريف كل منهما⁽²⁾.

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

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

(1) رضوان، المرجع السابق، ص408ن محمدين، جلال دروس، المرجع السابق، ص305.

(2) بريري، محمود مختار، المرجع السابق، ص154، وفي حالة النقل الراكب لا تسري أحكام وارسو إلا على مرحلة النقل الجوي، ويتعين على المدعي إثبات أن الضرر تحقق في هذه المرحلة، المادة (18) من اتفاقية وارسو.

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

وعلى ذلك فهو أي شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بناءً على تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو بجزء منها، ولا يعد بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى الوارد باتفاقية وارسو، ويفترض وجود هذا الإذن إلى أن يثبت العكس (المادة 1، اتفاقية جوادا لآخارا) ذلك أن الناقل المتتابع يعد طرفاً في العقد بالنسبة للجزء الذي يتولى تنفيذه، في حين أن الناقل الفعلي لا يعد بأي حال طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه، وعندما يقوم بالنقل ناقلون فعليون وناقلون متعاقدون نصت الاتفاقية على أنه يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي إما على الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد، أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين وفقاً لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى.

وقانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به. ويلاحظ أن الأحكام الخاصة بتحديد أطراف دعوى المسؤولية الواردة باتفاقية وارسو لم يرد عليها أي تغيير عند تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة 1955 وجواتيمالا سنة 1971.

المطلب الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي:

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

"1. يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين، وفقاً لما يختاره: إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة

الجهة التي يكون فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها⁽¹⁾، وإما أمام محكمة جهة الوصول.

2. تخضع إجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى".

يشترط نص المادة السابقة على المدعي (المتضرر) أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع في إقليم إحدى الدول الأطراف في اتفاقية وارسو⁽²⁾، ولا شك أن لهذا الحكم أهمية بالغة حيث تنقيد وتلتزم الدولة المثار أمامها النزاع بأحكام الاتفاقية؛ لأنها طرف بالاتفاقية⁽³⁾. وهذا بدوره يحقق التوازن الذي قصدته الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد معه.

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

اختلفت آراء الفقهاء في جوابهم عن هذا السؤال فمنهم من قال: إن نص المادة 1/28 يحدد المحكمة المختصة دولياً ومحلياً بنظر دعوى المسؤولية⁽⁴⁾، ومنهم من قال: إن نص

(1) ويشترط لانعقاد الاختصاص لهذه المحكمة وجود شرطين: الأول أن يكون للناقل في دائرة المحكمة منشأة، والثاني أن تكون منشأة الناقل هي التي تولت إبرام عقد النقل الجوي. فخري، رفعت، الوجيز، المرجع السابق، ص 265-266.

(2) الحداد، حفيظة، المرجع السابق، ص 160.

(3) العريني، محمد فريد، محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص 248.

(4) انظر هذه الآراء في: دويدار، هاني، المرجع السابق، ص 445، فخري، رفعت، الوجيز، المرجع السابق، ص 263.

المادة 1/28 يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دولياً بدعوى المسؤولية دون أن يحدد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر دعوى المسؤولية⁽¹⁾، والرأي المرجح حسب رأي الباحثة هو الاتجاه الأول لسببين: الأول هو أنه يجب تفسير نصوص اتفاقية وارسو على نحو يؤدي إلى توحيد أحكامها، والثاني لأن النص يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، مما يؤدي إلى توافي التباين في أحكام القوانين الداخلية.

ولا شك أن تعدد الاختيارات أمام المتضرر (المدعي) لمكان رفع الدعوى لها أهميتها، فمن ناحية أولى: قانون المحكمة المعروض عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي، ومن ناحية ثانية: يحدد أيضاً قانون المحكمة المنظور أمامها النزاع أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي، ومن ناحية ثالثة: يبين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى، ومن ناحية أخيرة: في حالة رفع دعوى على الناقل الفعلي أو على الناقل المتعاقد، وأراد أن يدخل أحدهما الآخر في الدعوى؛ فإن قانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر الإدخال والإجراءات الخاصة به⁽²⁾.

فللمدعي إضافة إلى رفع دعواه أمام موطن الناقل الجوي أو المركز الرئيسي لنشاطه⁽³⁾، أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة لناقل قامت بإبرام عقد النقل الجوي نيابة عنه، وهذا به تيسير على المتضرر؛ لأنه غالباً ما يبرم عقد النقل الجوي في أقرب منشأة يسكن بها⁽⁴⁾، ولكن هل يعده المكتب السياحي الذي أبرم عقد النقل الجوي منشأة كما ورد في نص المادة (28)، وبالتالي هل يمكن رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة مكانياً

(1) انظر هذه الآراء في: كيره، حسن، المرجع السابق، ص 57.

(2) المادة السابعة من اتفاقية جوادا لآخار، 1961.

(3) في تحديد مفهوم الموطن انظر: دويدار، هاني، المرجع السابق، ص 445.

(4) رضوان، فايز نعيم، محاضرات في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 225.

؟ ترى الباحثة أن المقصود بنص المادة 1/28 أن يقع في دائرة المحكمة فرع من فروع مؤسسة النقل، وفي نفس الوقت يكون هذا المكتب هو محل إبرام العقد ويراعى أنه يكفي أن يكون للناقل مكتب في الدولة التي أبرم فيها العقد ولا يشترط أن يتحد محل إبرام العقد ومكتب الناقل في مدينة واحدة⁽¹⁾. وأخيراً للمدعي رفع دعواه أمام محكمة جهة وصول الطائرة، وعليه لا تعد محكمة مكان تسليم البضاعة إذا تعهد الناقل بتوصيلها إلى محل إقامة المرسل إليه هي المختصة بنظر دعوى المسؤولية؛ لأن نص المادة يشير إلى جهة وصول الطائرة⁽²⁾. وتعد أحكام الاختصاص الواردة بالمادة (28) من النظام العام، فيبطل أي شرط اتفق عليه أطراف عقد النقل الجوي يعدل أو يخالف هذه الأحكام ما دام أنه كان سابقاً لوقوع الضرر، لا بل حتى شرط الاقتصار على اختصاص محكمة واحدة من بين المحاكم التي عينتها هذه المادة يعد باطلاً⁽³⁾. وعلى الرغم من بطلان الشرط المخالف لأحكام الاختصاص يبقى عقد النقل الجوي طبقاً لروح المادتين (23) و (32) صحيحاً خاضعاً لأحكام اتفاقية وارسو⁽⁴⁾.

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

(1) سليمان، فرج سيد، المرجع السابق، ص 233.

(2) العريني، محمد فريد، محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص 248.

(3) خالد، عدلي أمير، المرجع السابق، ص 106.

(4) الأسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص 759.

ولم يعدل بروتوكول لاهاي نص المادة (28) سالفه الذكر، أما اتفاقية جوادا لآخارا 1961 فأضافت محكمة أخرى يستطيع المدعي إقامة دعوى المسؤولية أمامها، إذ تنص المادة الثامنة من الاتفاقية على أن: "تقام دعوى المسؤولية المنوه إليه في المادة السابقة وفقاً لما يختاره المدعي، إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد وفقاً لأحكام المادة (28) من اتفاقية وارسو، وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته".

يتضح من هذه المادة أنها تجيز للمدعي رفع دعوى المسؤولية على الناقل الفعلي أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته. وقد أضاف بروتوكول جواتيمالا ستي الموقع عام 1971 فقرة جديدة للمادة (28) من اتفاقية وارسو مفادها: أنه يجوز للمدعي رفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة التي توجد في دائرتها مؤسسة الناقل الجوي إذا كان للمسافر موطن، أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع تلك المؤسسة فيها، ولكن هذه المؤسسة مقصورة على نقل الأشخاص والأمتعة.

المطلب الثالث: رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي الدولي وسقوطها:

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

فرعين:

الفرع الأول: رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب:

نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم. والمقصود هنا بالالتزام بضمان السلامة أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً معافى⁽¹⁾. إلا إذا لم تتحقق النتيجة فتتسغل ذمة الناقل ودون ما حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ. ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو عن فعل الغير. الناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة باتفاقية وارسو مسؤول عن أي ضرر يصيب المسافر أو أن تتلف البضاعة أو تهلك حيث أن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين والمحافظة على البضاعة، ولذلك فإن أحكام مسؤولية الناقل الجوي ترتب عليه التزاماً، فالناقل الجوي قد يخفق في الالتزامات الملقاة على عاتقه مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمتعاقدين معه، ولا شك في أن هذا الأخير سيلجأ إلى القضاء لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه، ولهذا فلا يكفي وجود أحكام موضوعية تنظم مسؤولية الناقل الجوي، بل لا بد من وجود أحكام إجرائية تيسر له إجراءات التقاضي.

وحفاظاً على حقوق المتعاقد نظمت اتفاقية وارسو الأحكام الإجرائية بمسؤولية الناقل

الجوي الدولي وعالجت بها أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

ونص على ذلك قانون التجارة الكويتي السالف ذكره في المادة (208) حيث جاء

النص فيها على: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو

(1) العريني، محمد فريد، محمدنين جلال وفاء، المرجع السابق، ص187.

إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم". وكذلك المادة (210) نصت على: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع".

الفرع الثاني: سقوط الدعوى المقامة على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب:

لقد حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل، وعدم ترك دعاوى المسؤولية طويلاً على عاتق الناقل الجوي بما تحتويه من إرهاب وجسامة وحتى لا تتعطل وترتبك أعماله فمكنت الناقل من أمور فاعله يستطيع بها أن يدفع دعوى المسؤولية التي ترفع ضده بأن مكنته من الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقادمها، وكذلك الدفع بعدم قبول الدعوى. وجاء نص المادة (220) من قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980 على: "يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من يوم وقف النقل".

ونصت المادة (29) من اتفاقية وارسو على أن:

"1. تقادم دعوى المسؤولية في خلال سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

2. ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المشار إليها".

ونصت الاتفاقية في المادة 1/29 على وجوب رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفعها. وحددت هذه المادة أنه بعد مرور

سنتين من تاريخ بلوغ الطائرة ميناء الوصول أو اليوم الذي كان يتعين وصولها فيه أو من تاريخ وقف النقل. إذا رفعت الدعوى بعد هذه المدة فيستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها، وثار خلاف فقهي حول التكييف القانوني لهذه الفترة هل هي فترة سقوط أم تقادم؟ فإذا اعتبرت المدة تقادم فيسري عليها إذن أحكام الوقف والانقطاع.

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

هذا وطريق احتساب المدة المذكورة يعينها قانون محكمة النزاع عملاً بالمادة 2/29 من الاتفاقية، وينطبق حكم هذا النص على نقل البضائع والأمتعة والركاب.

المبحث الثاني

الجزاء المدني المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي للركاب

التعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان المسؤولية المدنية بحق الناقل الجوي الدولي للركاب المتمثلة في الخطأ العقدي والضرر وعلاقة السببية، والغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر⁽¹⁾. لذا يجب أن يكون التعويض على قدر الضرر، وهو بالفعل ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية⁽²⁾، وهذا ما عليه تنص المادة (366) من القانون المدني الأردني. وكذلك تنص المادة (208) من قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980 على: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن

(1) الشامي، محمد حسين (1990)، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، ص 526.

(2) بما أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية فيجب التنويه إلى أن التعويض لا يكون إلا عن الضرر المتوقع.

الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم". وسأبحث التعويض في فرعين:

الفرع الأول: التعويض بموجب اتفاقية وارسو وتعديلاتها:

تقضي الاتفاقية لسنة 1929 في مادتها 1/22 بأن مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب محددة بمبلغ 125 ألف فرنك فرنسي ذهب، وتقضي فقرتها الثانية على أن مسؤوليته في نقل البضائع والأمتعة المسجلة محددة بمبلغ 250 فرنك ذهب لكل كيلو جرام، ثم جاء بروتوكول لاهاي سنة 1955 فجعل التعويض 250 فرنس ذهب فرنسي لكل راكب، وأبقى على نفس مقدار التعويض بالنسبة للأمتعة اليدوية الشخصية التي يحتفظ الركاب بحيازتها أثناء الرحلة الجوية.

وبالرغم من الزيادة التي حصلت في بروتوكول لاهاي بالنسبة للركاب فإن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقنع بها، واعتبرتها ضئيلة بالنسبة للركاب الأمريكي، وكان هذا سبباً في عقد اتفاق مونتريال سنة 1966 وبموجبه تم رفع المبلغ إلى 75000 دولار شامل كافة المصروفات، في حالة وفاة الركاب أو إصابته بأذى، وينطبق هذا الاتفاق على كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو لسنة 1929 ولكن يجب أن يكون إقلاع الطائرة من أي مكان في أمريكا أو محطة الهبوط تقع في أي نقطة فيها، ولم يتعرض الاتفاق إلى مبالغ التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لأمتعة الركاب الشخصية، وكذلك بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة. فهذا وضع غريب وشاذ، فمبلغ التعويض يختلف حسبما يطبقه القاضي، فهو تعويض قليل إذا ما طبق الاتفاقية الأصلية، ويتضاعف إذا ما طبق تعديل لاهاي، وهو تعويض أكثر مما تقدم ذكره إذا ما طبق اتفاق مونتريال، والذي يجب أن يطبقه عندما تقلع أن تهبط الطائرة في أي بقعة من بقاع الولايات المتحدة الأمريكية، فكان هذا الوضع هو من أسباب المناداة

بإعادة النظر في كل الاتفاقيات إلى أن تم وضع بروتوكول جواتيمالا ستي سنة 1971 فرفع مبلغ التعويض بمقدار 450 ألف فرنك فرنسي بالنسبة للأضرار التي تصيب الراكب، ووضع تعويضاً خاصاً عن التأخير بمقدار 62500 فرنك لكل راكب، كما رفع مبلغ التعويض بالنسبة للأمتعة الشخصية للراكب إلى 15000 فرنك، واحتفظ بمبلغ التعويض المقرر في الاتفاقية الأصلية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة وهو 250 فرنك ع كل كيلو جرام. ولمواجهة تقلبات أسعار الصرف تم وضع بروتوكول جواتيمالا لسنة 1975 وبموجبه تم حساب المبالغ المذكورة آنفاً بحقوق السحب الخاصة، فصار التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب هو 100، 000 وحدة من حقوق السحب الخاصة، و 4150 من حقوق السحب الخاصة عن التأخير، و 1000 وحدة من حقوق السحب الخاصة لأمتعته الشخصية، و 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلو جرام بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة.

الفرع الثاني: التعويض بموجب بروتوكول غواتيمالا ستي لعام 1971:

هناك قواعد جديدة جاء بها بروتوكول غواتيمالا ستي لعام 1971 أصبحت تسري على مسؤولية الناقل الجوي لم تكن موجودة سابقاً وهي:

1. تم رفع سقف مبلغ التعويض بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب في حالة الوفاة أو الضرر البدني.
2. تم تمييز العويض عن الضرر المتمثل في التأخير، والذي لم يكن موجوداً في السابق، حيث يخضع كسائر الأضرار الأخرى إلى نفس السقف الموجود في الاتفاقية، أما الآن فبموجب البروتوكول صار سقفاً محدداً لهذا الضرر.
3. تم تقليص نطاق المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في نقل الركاب وأمتعته الشخصية، فلا يجوز تجاوز الحد الأعلى المنصوص عليه، ولو في حالة ثبوت غش الناقل

أو خطئه الجسيم⁽¹⁾، لأن البروتوكول اعتمد هنا المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى

فكرة الخطأ المفترض ولم يستثن عن تلك المسؤولية إلا حالتين هما:

أ. إذا ما أثبت الناقل أن الحالة الصحية للراكب كانت هي السبب في الوفاة أو الضرر

البدني الذي حصل له، وأما إذا كانت مساهمة هذه الحالة في إحداث الضرر مساهمة

بسيطة، فإن المسؤولية الموضوعية هي التي تسري على الناقل الجوي حينئذ.

ب. الخطأ العائد للراكب، إذا كان هو السبب في إحداث الضرر أو أسهم مساهمة ليست

بسيطة، وجاءت هذه القاعدة استجابة لقانون دول الأنكلوسكسوني.

4. إن اتفاقية وارسو تتناول المسؤولية العقدية للناقل الجوي الدولي، ويكفي لذلك الإشارة إلى

عنوان الاتفاقية ذاتها، لذا كانت المحاولات مستمرة من المدعين من أجل الالتفاف على

هذه الاتفاقية من خلال إقامتهم دعاوى التعويض القائمة على أساس المسؤولية التقصيرية

للسفينة الجوية، فجاء البروتوكول لكي يمنع مثل هذه الدعاوى، استناداً إلى مادته 1/24

والتي تضمنت بأن كل دعوى مسؤولية بصرف النظر عن طبيعتها لا تكون إلا ضمن

الشروط والحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

(1) والجدير بالذكر أن بعض ممثلي الدول صرح في المؤتمر الذي شرع البروتوكول بأن هذا الاتجاه يتعارض والغرض الهادف إلى تحقيق توحيد القانون الجوي، لأن القوانين الوطنية لا تسمح لمن يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً من الاستفادة من المزايا التي يقرها القانون.

الفصل الخامس

الخاتمة والنتائج والتوصيات

أولاً: الخاتمة:

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

ثانياً: النتائج:

1. تبين لنا أن أساس المسؤولية في كل من اتفاقية ارسو والقانونين الكويتي والأردني هو الخطأ المفترض في الناقل الجوي، ولكنه خطأ قابل لإثبات العكس.
2. أن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل الجوي في دفع مسؤوليته، وذلك بأن يثبت خطأ الراكب الجسيم أو غشه.
3. أن التعويض الذي حدده اتفاق مونتريال سنة 1966 لا زال غير عادل بالنسبة للوفاء، وهذا بخلاف اتفاق مونتريال لسنة 1999 الذي وسع من مسؤولية الناقل الجوي الدولي بأن شمل مسؤوليته تجاه الركاب وتجاه الأمتعة.

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

ثالثاً: التوصيات:

1. أوصي أن تكون مسؤولية الناقل الجوي على أساس تحمل التبعة، أو كما يقال الغنم بالغرم كون الطائرة آلة ميكانيكية تستعمل في ظروف خطيرة، أي أن تقام مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية من قبل الشيء.
2. أوصي رفع مبلغ التعويض عن الوفاة بما لا يقل عن (500) ألف دولار، علماً بأن الناقلين مؤمنون على حياة الركاب والطائرة لدى شركات التأمين التي لديها الإمكانية لدفع مثل هذه التعويضات.
3. أوصي أن يشمل التعويض الضرر البدني والأدبي والنفسي علاوة على الأضرار المادية وإزالة أي لبس بهذا الخصوص.
4. أوصي بصرف تعويض مبدئي مناسب في حالة وقوع الحادث لحين الفصل في الدعوى المقامة، ويكون للمضروب الخيار إما عدم المضي قدماً في رفع الدعوى ويكون التعويض المبدئي كافياً له، أو خيار إتمام الدعوى والمضي قدماً فيها، وذلك للإتفاق عليها.
5. أوصي أن ينعقد الاختصاص في دعوى المسؤولية لمحكمة دولة الإقلاع أو موطن مستعملي الطائرة بجانب الاختصاص الذي أشارت إليه اتفاقية وارسو حتى لو كانت هناك رحلات متتالية (ترانزيت) حتى نصل إلى موطن المضروبة بصرف النظر عن مركز أعمال الناقل الجوي أو موطنه وذلك تيسيراً على المضروب نظراً لأنه الطرف الضعيف الذي يستحق الرعاية.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب القانونية العامة والمتخصصة:

1. الأسيوطي، ثروت أنيس (1966)، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية.
2. بريري، محمود مختار (1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية.
3. بكور، مختار (1989)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب.
4. البناء، يحيى (1992)، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، جامعة الإسكندرية.
5. الحداد، حفيظة السيد (دون دار نشر وسنة نشر)، القانون الجوي.
6. خالد، عدلي أمير (2000)، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر.
7. دياب، محمد موسى (1986)، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية.
8. ربضي، عيسى غسان (2008)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم/ دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
9. رضوان، أبو زيد (1994)، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي.
10. سليمان، فرج سيد، قانون الطيران المدني، دون دار نشر.
11. شامي، محمد حسين (1990)، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية.

12. الشرقاوي، محمود سمير (1989)، **محاضرات في القانون الجوي**، دار النهضة العربية.
13. شفيق، محسن، **محاضرات في القانون الجوي**، دار النهضة العربية (لم ينشر).
14. عثمان، عبد الحكيم (1983)، **التزام السلامة في النقل الجوي**، (دون دار نشر).
15. عريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء (1998)، **القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)**، دار المطبوعات الجامعية.
16. محمد، أحمد عبد الفضل (دون سنة نشر)، **القانون الخاص الجوي**، مكتبة دار الجلاء.
17. محمد، خير عادل (2001)، **مسؤولية الناقل الجوي**، الطبعة الأولى (دون دار نشر).
18. محمددين، جلال وفاء (1992)، **دروس في القانون الجوي**، دار المطبوعات الجامعية.
19. مقبل، طه عبد القهار أحمد (2002)، **تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي**، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة صنعاء، صنعاء/ اليمن.
20. موسى، طالب حسن (2010)، **القانون الجوي الدولي**، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

ثانياً: الرسائل والأبحاث والمقالات العلمية:

1. أبابير، رفعت (1983)، **مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات**، مقال.
2. رضوان، فايز نعيم (1999)، **محاضرات في قانون الطيران التجاري**، الطبعة الثانية (دون دار نشر).

3. زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة.
4. طاهر، حاج قويدر (2004)، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر.
5. كيره، حسن، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العددان الأول والثاني، السنة الثامنة 1958-1959، مقال.
6. محبوب، محمد، وروشم، الطاكي (2006)، الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، منشورة على الموقع الإلكتروني <http://www.justice.gov.ma> تم الدخول إلى الموقع بتاريخ 2010/12/12.

ثالثاً: القوانين:

1. قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.
2. قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980.
3. قانون الطيران الأردني رقم (50) لسنة 1985.
4. القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.
5. القانون المدني الكويتي رقم (67) لسنة 1980.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي الممضاة في 7 ديسمبر 1944.
- اتفاقية وارسو التي وقعت في أكتوبر 1929 والتي دخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933.
- اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات الموقعة في 14 سبتمبر 1963.
- اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات الموقعة في 16 ديسمبر 1970.
- اتفاقية مونتريال لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في 23 سبتمبر 1971.
- اتفاقية مونتريال لسنة 1999م الخاصة بتعديل اتفاق مونتريال لسنة 1971م.