جامعة دمشق
كلية الحقوق

القانون الجوي والبحري

(أملية)

لطلاب السنة الرابعة / ٢٠١٧م /

الدكتورة سهير الجندي / الدكتور محمد قرباش

مستخلصة من المراجع التالية :

الدكتور الياس حداد، القانون الجوي منشورات جامعة دمشق ٢٠٠٨/٢٠٠٧م

الدكتور الياس حداد، القانون البحري منشورات جامعة دمشق ٢٠٠٨/٢٠٠٧م

مقدمة عامة ٣
القسم الأول: القانون الجوي ٥
الفصل الأول: النقل الجوي الدولي ٥
الفصل الثاني: عقد النقل الجوي الدولي ١٠
الفصل الثالث: مسؤولية الناقل الجوي ٢١
الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي وتطورها ٢١
الفرع الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي ٢٤
الفرع الثالث: دفع مسؤولية الناقل الجوي ٣٠
الفرع الرابع: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي وتشديدها ٣٣
الفرع الخامس: الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها ٣٨
الفرع السادس: دعوى المسؤولية ٣٩
االقسم الثاني: القانون البحري ٤٤
الباب الأول: السفينة ٤٨
الباب الثاني: أشخاص الملاحة البحرية ٦٠
الباب الثالث: النقل البحري ٦٦
الفصل الأول: التزامات الناقل البحري ٦٧
الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري ٧٢

Damascus University

مقدمة عامة

أولاً – تعريف القانون الجوي وتحديد مضمونه:

عرّف القانون الجوي بأنه القانون الذي يدرس ويحدّد القواعد القانونية التي تنظّم الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وكذلك العلاقات التي تتولّد عن ذلك.

كما عرف على انه مجموعة القواعد القانونية التي تحكم النشاط الإنساني في مجال الملاحة الجوية واستخدام الطائرات والفضاء الجوي.

ثانياً– مصادر القانون الجوي:

المصادر التشريعية لهذا الفرع من فروع القانون هي إما تشريعات وطنية أو معاهدات دولية تقرّها الدول لتنظيم المسائل المتعلقة بالطيران واستخدام فضائها الجوي. وإلى جانب هذه المصادر يوجد مصدر اتفاقي يتمثل بالشروط والقواعد التي يضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي أو غيره

١– التشريع الوطني:

في سورية صدر أول تشريع ينظم الملاحة الجوية بالمرسوم التشريعي رقم ١٠١ لعام ١٩٤٩. وبعد ذلك توالت تشريعات أخرى منها: المرسوم التشريعي رقم ١٣٧ لعام ١٩٦١ المتعلق بتنظيم المديرية العامة للطيران المدني والتي كان من مهامها الرئيسية الإشراف على الملاحة الجوية وتأمين حركة الطيران وعملياته والإشراف على مدارس تعليم الطيران واختيار الطيارين والملاحين وصلاحيات الطائرات الوطنية للطيران وتسجيلها. ثم صدر المرسوم التشريعي رقم ١٣٩ لعام ١٩٦١ المتعلق بتنظيم المديرية العامة للأرصاد الجوية.

وحديثاً صدر القانون رقم ٢٠ لعام ٢٠٠٣ المتضمن إحداث المؤسسة العامة للطيران المدني التي حلت محل المديرية العامة للطيران المدني في جميع مهامها واختصاصاتها.

وأخيراً، صدر القانون رقم ٦ تاريخ ٢٠٠٤/٣/٢٢ المتضمن قانون الطيران المدني. وقد جاء هذا القانون كتشريع جوي متكامل يتضمن تقريباً جميع الأحكام المتعلقة بالطيران المدني وبحيث تمشّى في لحظة إصداره مع تطور الطيران الجوي في مختلف المجالات القانونية والفنية والملاحية والاقتصادية. كما أدخل معظم أحكام الاتفاقيات الدولية التي كانت قد انضمت إليها سورية ضمن نصوص هذا التشريع تفادياً لازدواجية النصوص والأحكام التي تنظم وقائع معينة.

٢– التشريع الدولي: المعاهدات الدولية:

أدى تطور الطيران والعلاقات الناشئة عن استخدامه إلى أن تعمل الدول على الالتقاء لتنظيم هذه الظاهرة. وقد انبثق عن هذه اللقاءات العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، بعضها يتناول مسائل تخص القانون العام، والبعض الآخر يعرض لمواضيع تهم القانون الخاص. وأهم هذه المعاهدات هو مايلي:

١– اتفاقية روما لعام ١٩٣٣: وهي تتعلق بتوحيد قواعد الحجز الاحتياطي على الطائرات.

٢– اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤: التي بدأ العمل بها في ١٩٤٧/٤/٤، وهي تشمل عدة مواضيع تتعلق بسيادة الدول على فضائها وتنظيم جنسية الطائرات والشروط الواجب توافرها لصلاحية الطائرة، إلاّ أن أهم ما تضمنته تلك الاتفاقية هو ما تعلق بموضوع الطيران المدني الدولي وإنشاء "منظمة الطيران المدني الدولي" (International civil aviation organization) المعروفة اختصاراً بـ(ايكاو ICAO).

٣– اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨: وهي الاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات كحق الملكية وحق الاستعمال وحق الرهن وحق بيع الطائرة بيعاً جبرياً. وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ اعتباراً من ١٩٥٣./٩/١٧

٤– اتفاقية روما لعام ١٩٥٢: وهي خاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض، وقد تمّ التوقيع عليها في روما بإيطالية بتاريخ ١٩٥٢/١٠/١٧ وأصبحت سارية النفاذ بتاريخ ١٩٥٨./٢/٤

٥- اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣: وهي تتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة وهي في حالة الطيران. وقد تمّ إبرامها في طوكيو باليابان بتاريخ ١٩٦٣/٩/١٤ ودخلت حيز النفاذ في ١٩٦٩/١٢/١٤. كما انضمت سورية إليها بالقانون رقم ١٨ لعام ١٩٧٩.

٦- اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠: وهي خاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. وقد تمّ التوقيع عليها بمدينة لاهاي في هولنده بتاريخ ١٩٧٠/١٢/١٦ ودخلت حيز النفاذ في ١٩٧١/١٠/١٤، وانضمت سورية إليها بالقانون رقم ١٨ لعام ١٩٧٩.

٧- اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١: وتتعلق بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني. وقد تمّ التوقيع عليها بمدينة مونتريال في كنده بتاريخ ١٩٧١/٩/٢٣ ودخلت حيز النفاذ في ١٩٧٣/١١/٢٦. وبموجب هذه الاتفاقية تلتزم الدول المنضمة باتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة الطائرات ومنشآت ومرافق الملاحة الجوية من أي اعتداء وتجريم كل فعل من شأنه تهديد سلامة الملاحة الجوية. هذا وقد صدّقت سورية على هذه الاتفاقية بالقانون رقم ١٨ لعام ١٩٧٩، كما أقرت البروتوكول الموقّع في مونتريال في ١٩٨٨/١٢/٢٤ المتعلق بأعمال العنف غير المشروعة المرتكبة في المطارات بموجب القانون رقم ٧٥ لعام ٢٠٠١.

٨- اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩: تعد هذه الاتفاقية الموقعة في وارسو ببولنده بتاريخ ١٩٢٩/١٠/١٢ والبروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها، التشريع الرئيس في مجال النقل الجوي الدولي والذي ليس لأطراف عقد النقل حق مخالفة أحكامه بمقتضى شروط يتفق عليها فيما بينهم.

وقد اهتمت هذه الاتفاقية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبخاصة منها أحكام القواعد المتعلقة بمستندات النقل الجوي ومسؤولية الناقل الجوي والنقل المركّب. وقد أصبحت هذه الاتفاقية واجبة النفاذ اعتباراً من ١٩٣٣./١٢/١٣

٩ – اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩:

ولكثرة الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية وارسو وبخاصة ما تعلق منها بتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن الطيران، فقد كانت محلاً لتعديلات متكررة.

ونظراً لتعدد هذه التعديلات وخشية وقوع التناقض والتنازع في نطاق التنفيذ، فقد بادرت الدول إلى تلافي هذه النتيجة عن طريق وضع اتفاقية جديدة تحل محل الاتفاقية الأصلية والبروتوكولات والاتفاقيات المعدّلة والمكمّلة لها. وقد انعقد لهذا الغرض مؤتمر بمدينة مونتريال في كندا في الفترة ما بين ١٠ و ٢٨ من شهر أيار عام ١٩٩٩ وانتهت أعماله بتوقيع وثيقة دولية تعرف باسم "اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقعة في مونتريال بتاريخ ١٩٩٩/٥/٢٨". وقد أقرت سورية هذه الاتفاقية بموجب القانون رقم ٧٤ لعام ٢٠٠١. وفي ٢٠٠٣/١١/٤ دخلت الاتفاقية المذكورة حيز النفاذ.

٣- شروط الياتا IATA:

إلى جانب أحكام التشريعين الوطني والدولي الناظمين لشؤون الملاحة الجوية، يوجد مصدر اتفاقي هام يتمثل بالقواعد التي يضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي International Air Transport Association ويُرمز له اختصاراً بـ " ايانا IATA ".

فبعد أن اتسع حجم حركة النقل بالطائرات عملت شركات الطيران على تأسيس منظمة دولية تجمع بينها ويكون الغرض منها العمل على توحيد القواعد الخاصة باستغلال الخطوط الجوية العالمية وبخاصة ما تعلق منها بوضع شروط نموذجية موحدة للنقل الجوي. وقد تأسست تلك المنظمة بمدينة لاهاي في هولنده عام ١٩١٩ تحت الاسم المختصر المذكور سابقاً IATA وذلك من قبل مجموعة شركان طيران أوروبية. تجدر الإشارة إلى أن شروط الياتا ليست لها صفة الإلزام إلاّ إذا اتفق عليها أطراف عقد النقل الجوي صراحة أو ضمناً. وهي تعد صحيحة ويتعين تطبيقها بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع القواعد الآمرة الواردة في التشريع الوطني أو إحدى المعاهدات الدولية. والملاحظ أن شركات الطيران قد جرت العادة لديها على طبع شروط الياتا على ظهر تذاكر السفر أو عقود النقل التي تصدر عنها.

٤- شروط الاتحاد العربي للنقل الجوي:

تأسس هذا الاتحاد عام ١٩٦٥ من مجموع شركات ومؤسسات النقل الجوي العربية ويرمز له بالأحرف AACO اختصاراً للكلمات المعبّرة عنه Arab Air Cassiers Organization ويهدف هذا الاتحاد إلى تنظيم عمليات النقل الجوي وتنسيقها بين البلاد العربية والخارج وزيادة التعاون بين مؤسسات وشركات الطيران العربية وتوحيد سياسة الأعضاء في المؤتمرات الدولية للنقل الجوي والدفاع عنها وغير ذلك. وإذا ما وضع هذا الاتحاد شروطاً خاصة بالنقل فإنه يتعين إنفاذها ما لم تتعارض مع أحكام التشريع الوطني أو المعاهدات الدولية.

القسم الأول: النقل الجوي

أهمية النقل الجوي:

يعد النقل الجوي مرفقاً حيوياً وأحد الدعائم الأساسية التي ترتكز عليها الحياة الاقتصادية في العصر الحديث. وتعود أهمية النقل الجوي ليس بسبب نقل الركاب فحسب بل بسبب نقل البضائع والأشياء أيضاً، خاصة بعد أن تقلّص حجم المخاطر وتحقق عنصر الأمان من جهة، وتأمنت للطائرة من جهة أخرى التقنية الحديثة الهائلة التي تمكنها من ربط مكانين في العالم، تفصل بينهما مسافات شاسعة، في زمن قصير جداً، فيتأمن بذلك نقل البضائع سريعة التلف كالفواكه واللحوم والأسماك دون أي خوف من تضررها.

لكل ذلك يلقى النقل الجوي اهتماماً كبيراً سواء من جانب التشريعات الوطنية إن كان هذا النقل داخلياً، أم من جانب الاتفاقيات الدولية إن كان نقلاً دولياً.

ففي سورية، حين وضع قانون الطيران المدني الجديد فقد أُشير في المادة ١٣٦ منه إلى مايلي:

آ- تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو عام ١٩٢٩وتعديلاتها والاتفاقيات الأخرى التي انضمت إليها الدولة، وذلك فيما يتعلق بنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو.

ب- تطبق أحكام الفقرة (آ) من هذه المادة على النقل الجوي الداخلي، إلاّ إذا نصّت الأحكام المرعية على خلاف ذلك.

وسيتم دراسة النقل الجوي الدولي في فصول ثلاثة: النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو (فصل أول)، أحكام عقد النقل الجوي الدولي (فصل ثاني)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي (فصل ثالث).

الفصل الأول: النقل الجوي الدولي

يقصد بالنقل الجوي الدولي النقل الذي يتعدى تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة. وبسبب الصعوبات التي تثور من جرّاء تنفيذ هذا النقل من حيث تحديد القانون الذي تنطبق أحكامه عليه نظراً لتعدد واختلاف الأنظمة القانونية التي يخضع لها النقل كلما عبرت الطائرة حدود دولة إلى أخرى، فقد أبرمت اتفاقية وارسو. وقد فرّقت هذه الاتفاقية لإنفاذ أحكامها بين النقل الجوي الخاضع لها والنقل الجوي الخارج عن نطاق تطبيقها.

وعلى هذا فإن دراسة هذا الفصل ستتم في فرعين متتالين:

الفرع الأول: النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو.

الفرع الثاني: النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية وارسو.

الفرع الأول

النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو

حدّدت الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية نطاق تطبيقها إذ قررت أنها " تنطبق على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة في مقابل أجر، كما تطبق كذلك على النقل الجوي المجاني على طائرة متى قامت به منشأة نقل جوي".

وقد تصدّت الفقرتان الثانية والثالثة من تلك المادة لتحدّدان على وجه الدقة المقصود من "دولية النقل".

وما يتضح من هذا النص أنه ينبغي توافر ثلاثة شروط لكي يكون النقل خاضعاً للاتفاقية. وهذه الشروط هي:

١- أن نكون بصدد عقد نقل للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع.

٢- أن يكون هذا النقل مقابل أجر، أو ما يسمى بالشرط التجاري.

٣- أن يكون هذا النقل دولياً بالمفهوم الذي حدّدته الاتفاقية، وأطلق عليه البعض الشرط الجغرافي.

سيتم البحث فيما يلي وبفقرات ثلاث الشروط المذكورة.

أولاً- وجود عقل نقل للأشخاص أو البضائع:

لا تنطبق اتفاقية وارسو إلاّ على النقل الجوي الذي يتخذ صورة عقد يلتزم الناقل بموجبه نقل شخص أو بضاعة من مكان إلى آخر عبر الجو. ويتفرع عن هذا الشرط لزوم توافر ثلاثة عناصر:

١- وجود عقد، أي اتفاق مبرم بين الناقل من جهة والراكب أو الشاحن من جهة ثانية. وعلى هذا فلو تسلل شخص خلسة ودلف إلى الطائرة ثم أقلعت وهو على متنها، فإن هذا المتسلل لا يكتسب صفة الراكب ولا يكون انتقاله خاضعاً للاتفاقية لغياب العقد.

٢- الغرض الأساسي من العقد هو الانتقال من مكان إلى آخر. وينبني على ذلك أنه إذا كان تواجد الشخص على متن الطائرة لغرض آخر غير النقل فلا يكون عندئذ عقده عقد نقل ولا يخضع بالتالي إلى الاتفاقية. والأمثلة على ذلك متعددة: المرتبطون بعقود التدريب وتعلم فن الطيران أو التصوير الجوي أو صيانة الطائرة، وكذلك تابعو الناقل الذين يتواجدون على متن الطائرة بحكم وظائفهم كقائد الطائرة ومعاونيه.

ولكننا نرى بأن الأمر يختلف فيما لو أن أحد تابعي الناقل الجوي من طاقم الطائرة مثلاً قد قصد السفر على طائرة تابعة للناقل لقضاء إجازة سياحية خارج القطر، أو لغرض العلاج فإن هذا التابع يعدّ مسافراً وتخضع عملية نقله إلى أحكام الاتفاقية ولو كان قد سافر بتذكرة مجانية أو مخفضة، لأن الرحلة الدولية التي قام بها لا تتعلق بأداء وظيفته.

٣- أن يكون محل العقد نقل أشخاص أو أمتعة أو بضائع: إذا كان كل من مصطلح الأشخاص والأمتعة مفهوماً وواضحاً، فإن عبارة "البضائع" كانت مثار جدل كبير حول مضمونها وخاصة فيما يتعلق بالحيوانات الحية وجثث الموتى، وبالتالي هل يخضع نقلها لأحكام الاتفاقية أم لا؟ وإن خضع هذا النقل لأحكام الاتفاقية، فهل يعد نقلاً لأشخاص أم نقلاً لبضائع؟

بالنسبة للحيوانات الحية، فإن الرأي مستقر على أن نقلها جواً يخضع لأحكام الاتفاقية باعتباره نقل بضاعة.

أما بالنسبة لجثث الموتى، فإن الفقيه الفرنسي الكبير رينيه روديير R.Rodiere ذهب للقول بأن المسافر يجب أن يكون شخصاً حيّاً ورأى بالتالي أن جثث الموتى تعتبر من قبيل البضاعة.

ثانياً- أن يكون النقل بمقابل:

ومؤدى هذا الشرط أن يكون النقل الجوي الدولي تجارياً، فالمادة الأولى وبفقرتها الأولى تنص على أن الاتفاقية تطبق على "كل نقل....تقوم به طائرة في مقابل أجر، كما تطبق على عمليات النقل التي تقوم بها، وبغير أجر، طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي".

بناء على ذلك إن أحكام الاتفاقية تطبق على النقل المجاني متى قامت به مؤسسة نقل جوي. والمقصود بمؤسسة النقل الجوي هو كل منشأة أو شركة أو مشروع اتخذ من النقل الجوي حرفة له، وبالتالي لا تخضع للاتفاقية عملية النقل الجوي المجانية التي تقوم بها مؤسسات لا تحترف النقل التجاري، أو تلك التي يقدمها فرد يمتلك طائرة خاصة به.

والأمثلة على النقل المجاني الذي تقوم به شركات ومؤسسات النقل الجوي كثيرة ومتعددة، منها دعوة بعض الشخصيات المرموقة سياسياً أو فنياً أو رياضياً أو صحفياً لتدشين طائرة في أول رحلة لها.

هذا ويتبرر إخضاع النقل المجاني الذي يباشره ناقل جوي محترف لأحكام الاتفاقية، بأن الناقل المذكور لا يقوم به على سبيل التبرع أو على وجه التسامح أو الكرم، وإنما يستهدف من وراء ذلك غرضاً نفعياً بحتاً وإن كان غير مباشر أو حال. فهو يقوم هذا النقل بقصد الدعاية لمشروعه وجذب أنظار الجمهور إليه مما يزيد من زبائن مؤسسته وبالتالي يتحقق له الربح في ذلك.

ثالثاً- أن يكون النقل دولياً:

حدّدت اتفاقية وارسو بكل دقة موضوع طبيعة النقل الدولي الذي يخضع لأحكامها، إذ نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى منها على أنه يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه الاتفاقية: "كل نقل يشترط فيه المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك انتقال من طائرة إلى أخرى أو لم يكن، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة إذا اتفق على حصول رسو جوي في إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية".

ويتضح من قراءة هذا النص، أن النقل الجوي ليكون دولياً في مفهوم الاتفاقية، يتطلب توافر الشروط التالية:

١- وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في الاتفاقية.

٢- وقوع النقل بين نقطتين في إقليم دولة واحدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى.

٣- إرادة طرفي العقد في تحديد الصفة الدولية للنقل.

١-النقل بين طرفين واقعين في إقليم طرفين ساميين متعاقدين:

لكي يعد النقل دولياً وفقاً للاتفاقية يجب أن يتم بين دولتين كل منهما طرف في الاتفاقية بحيث تكون نقطة القيام في إقليم إحدى هاتين الدولتين ونقطة الوصول في إقليم الدولة الأخرى. ولا يهم في ذلك أن تكون الرحلة قد تمت مباشرة على متن طائرة واحدة أو أن يكون الركاب قد استبدلوا طائرة بأخرى لإتمامها. ويستوي الأمر أيضاً ولا تتغير صفة النقل الدولية فيما لو كان هناك من محطات توقف في الطريق أو لم تكن، أو أن تحلّق الطائرة في طريقها نحو غايتها فوق إقليم دولة طرف في الاتفاقية أو إقليم دولة غير طرف فيها.

أما المقصود من الطرف السامي المتعاقد، فهو، كما حدّدته المادة ١٧ من بروتوكول لاهاي، الدولة التي يكون تصديقها أو انضمامها إلى الاتفاقية قد أصبح نافذاً ولا يكون انسحابها قد ولدّ أثره بعد.

٢-النقل بين نقطتين في إقليم دولة واحدة متعاقدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى:

طالما إن النقل يقع بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة متعاقدة، كالنقل بين حلب ودمشق، فالأصل أن هذا النقل لا يخضع لأحكام الاتفاقية بل للقانون الداخلي. لكن الاتفاقية خرجت على هذا الأصل، واعتبرت النقل المذكور الجاري بين حلب ودمشق، نقلاً دولياً ويخضع لأحكامها، فيما إذا تضمن محطة أي رسوّا في دولة أخرى كأن تكون هذه المحطة بيروت. وفي الواقع إن ما أقرته الاتفاقية لهذه القاعدة قد جاء متسقاً مع ما تنشده أو تهدف إليه هذه الاتفاقية. فهي قد أبرمت بشأن توحيد قواعد النقل الجوي الدولي حتى تتفادى الجماعة الدولية ما قد يثيره تنفيذ النقل الجوي، عندما تتخطى الطائرة الحدود الإقليمية للدولة من تنازع بين القوانين التي قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية. ومما لا شك فيه أن النقل بين نقطتين تقعان داخل إقليم دولة واحدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى، فيه ذلك التجاوز للحدود الإقليمية للدولة الواحدة مما يبرر خضوعه لأحكام الاتفاقية.

هذا ويستوي أن تكون المحطة التي ترسو فيها الطائرة في هذا النوع من النقل الخاضع للاتفاقية واقعة في إقليم دولة متعاقدة أو غير متعاقدة. وبالمقابل إن النقل الجاري بين نقطتين في دولة واحدة يظل معتبراً نقلاً داخلياً ولا تنطبق عليه أحكام الاتفاقية ولو حلقت الطائرة فوق دولة ثانية متعاقدة دون أن تهبط فيها.

ويقصد بالمحطة أو الرسو كل نقطة تهبط فيها الطائرة، وسواء كان للمسافرين حق الهبوط من الطائرة ودخول إقليم الدولة الذي تقع فيه المحطة أو لم يكن لهم هذا الحق.

٣- إرادة طرفي العقد في تحديد الصفة الدولية للنقل:

سبق ورأينا أن المادة الأولى من الاتفاقية، وبفقرتها الأولى، عندما قصدت تعريف عقد النقل الدولي، بدأت قولها: "كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدة ..." وهذا يعني أن الاتفاقية قصدت إعطاء الأهمية لإرادة أطراف العقد من أجل إسباغ الصفة الدولية عليه، أي أن مناط الحسم في اعتبار عقد النقل دولياً ويخضع بالتالي لأحكام الاتفاقية، هو ما اتفق عليه أطراف العقد بغض النظر عما تمّ تنفيذه فعلاً.

وعلى هذا فإنه إذا انعقدت إرادة الطرفين على أن تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليمي دولتين متعاقدتين، فإن هذا النقل يبقى معتبراً دولياً ويخضع بالتالي لأحكام الاتفاقية حتى ولو سقطت الطائرة فوق إقليم دولة القيام، أو لم تتم الرحلة بسبب سوء الأحوال الجوية فتهبط الطائرة في مطار يتواجد في إقليم دولة ثالثة سواء كانت متعاقدة أو غير متعاقدة. ويبقى الحكم كذلك، إذا كان متفقاً على أن النقل سيتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة متعاقدة واحدة مع وجود محطة توقف على إقليم دولة أخرى، واضطر الناقل أثناء الرحلة إلى إلغاء محطة التوقف لسبب يتعلق بأمن الرحلة وسلامتها والهبوط مباشرة في مطار الوصول. فهذا النقل سيظل نقلاً دولياً خاضعاً لأحكام الاتفاقية لأن إرادة الطرفين اتجهت إلى اعتباره كذلك منذ بداية الأمر، أما ما تمّ في الواقع فلا أثر له.

والعبرة، لإسباغ الصفة الدولية على عقد النقل الجوي وإخضاعه بالتالي لأحكام الاتفاقية، هي لوحدة عملية النقل. ويبرز هذا المعيار في حالتين: حالة العقد الذي يبرم للذهاب والإياب بين دولة متعاقدة وأخرى غير متعاقدة، وحالة النقل المتتابع.

- فبالنسبة للنقل ذهاباً وإياباً، أي عندما يتفق أطراف عقد النقل الجوي على رحلة ذهاباً وإياباً من دولة طرف في الاتفاقية إلى دولة ليست طرفاً فيها.

فالرأي على أنه يتوجب التحري عن إرادة أطراف العقد فيما إذا كانت قد انصرفت على اعتبار هذا النقل بمثابة عملية واحدة أو عمليتين منفصلتين، فإن تمت الرحلة بموجب عقد واحد، أي تذكرة سفر واحدة لرحلتي الذهاب والعودة، فالنقل يعد دولياً ويخضع لأحكام الاتفاقية. أما إذا نظّم لهذا النقل تذكرتا سفر منفصلتان: إحداها للذهاب والأخرى للعودة، فالنقل لا يخضع لأحكام الاتفاقية، لأن كل رحلة تعتبر نقلاً دولياً يقع بين دولتين إحداهما فقط دولة متعاقدة.

والقضاء الإنكليزي كان أول من تصدى لهذه المسألة في حكم رائد لمحكمة الاستئناف لديه في قضية "جرين Grein" ضد شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية. فقد قررت هذه المحكمة أن الرحلة لندن/بروكسل/لندن، والتي في رحلة الإياب تحطمت فيها الطائرة وكان على متنها "جرين"، تعد بمثابة عملية نقل واحدة تقع فيها نقطتا القيام والوصول في إقليم دولة متعاقدة (بريطانيا) مع وجود محطة رسو أو توقف في إقليم دولة أخرى (بلجيكا) حتى ولو كانت غير طرف في الاتفاقية.

- أما بالنسبة للنقل المتتابع، وهو النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين على التتابع وعلى خطوط جوية مختلفة، وعلى متن طائرات عديدة، فالرأي أن شكل الاتفاق على هذا النقل أو طريقة تنفيذه لا يؤثر أي منهما على الموضوع:

فسواء تمّ النقل بصورة عقد واحد أم في صورة عدة عقود، وسواء تمّ تبديل الطائرة لإتمام الرحلة مرة أو عدة مرات، فإن هذا النقل يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية وفقاً لأحكام مادتها الأولى، الفقرة الثالثة المذكورة سابقاً، ما دام المتعاقدان قد نظرا إلى هذا النقل على أنه عملية واحدة.

الفرع الثاني

النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية وارسو

كما تقدم ان من شروط انطباق أحكام اتفاقية وارسو على نقل جوي معين أن يكون هذا النقل دولياً وتجارياً، وبذلك يخرج عن نطاق الاتفاقية النقل الداخلي والنقل المجاني الذي لا يباشره شخص على سبيل الاحتراف.

كما يخرج عن نطاقها كما ذكر أعلاه الحالات التي يتواجد فيها شخص على متن الطائرة وقد دخل خلسة إليها، أو أن هذا الشخص هو تابع للناقل ويتواجد على متن الطائرة تنفيذاً لعقد عمل وليس عقد نقل.

وفضلاً عن ذلك، إن المعاهدة قد أخرجت صراحة أنواعاً من النقل الجوي الدولي عن نطاق تطبيقها. وهذه الأنواع هي: نقل البريد، النقل على سبيل التجربة.

أولاً– النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية:

نصت المادة الثانية في فقرتها الثانية على عدم سريانها "على عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقية الدولية للبريد". ويعد هذا الاستثناء منطقياً، لسبق وجود الاتفاقية الدولية للبريد التي أبرمت في القاهرة عام ١٩٢٤ والتي نظمت أحكام نقل البريد تنظيماً كافياً وموحداً يتناسب وطبيعة انتظام وأهمية هذا النوع من النقل الجوي.

تجدر الإشارة أخيراً، أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بشأن، توحيد بعض قواعد النقل الجوي، وفي مادتها الثانية بفقرتيها الثانية والثالثة، قد أكّدت أيضا على عدم سريان أحكامها على "نقل المواد البريدية"، وأشارت إلى أن الناقل يكون مسؤولاً فقط تجاه إدارة البريد المختصة طبقاً للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد.

ثانياً– النقل على سبيل التجربة:

تنص المادة (٣٤) من اتفاقية وارسو على أنه "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على النقل الجوي الذي تتولاه مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة..".

والحكمة من استبعاد هذا النقل من أحكام الاتفاقية كانت تشجيع شركات الطيران على إنشاء خطوط جديدة لأن افتتاح مثل هذه الخطوط كان في زمن توقيع الاتفاقية بالغ الصعوبة ومحفوفاً بالكثير من المخاطر لجهة المناطق والتضاريس التي ستحلق من فوقها الطائرة وكذلك الأحوال الجوية السائدة فيها.

غير أن بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ قد اسقط هذا الاستثناء بعد أن أصبحت معظم الخطوط والطرق الجوية معروفة أو يسهل التوصل إليها بدون التعرض للمخاطر بفضل تقدم العلوم والتكنولوجيا في هذا المجال تقدماً كبيراً. وكرّست نفس المبدأ الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي الدولي

يشمل هذا الفصل التعريف بعقد النقل الجوي الدولي وبيان خصائصه (فرع أول) ثم ابراز وثائق هذا العقد (فرع ثاني) و أخيراً آثاره (فرع ثالث).

الفرع الأول

عقد النقل الجوي الدولي وخصائصه

المبحث الأول

التعريف بعقد النقل الجوي الدولي

عقد النقل الجوي هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل أن ينقل مسافراً أو بضاعة معينة من مكان إلى آخر عبر الجو وذلك مقابل أجر. وتكون لهذا العقد الصفة الدولية فيما لو توافرت الشروط المذكورة سابقاً.

وعقد النقل الجوي، كباقي العقود، يخضع في صحته لتوافر الشروط الموضوعية العامة من رضا ومحل وسبب وأهلية.

وهو من العقود الملزمة لجانبيه، إذ يولد التزامات على عاتق كل من الناقل والمسافر أو مرسل البضاعة.

المبحث الثاني

خصائص عقد النقل الجوي الدولي

يتسم عقد النقل الجوي بأنه عقد رضائي من جهة وعقد إذعان من جهة أخرى، وأنه من العقود التي تقوم على الاعتبار الشخصي، ويعد دائماً بالنسبة للناقل عقداً تجارياً.

أولاً– رضائية عقد النقل الجوي:

عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول، ولا يختلف الأمر بين العقد الذي يرد على نقل الأشخاص أو على نقل البضائع. فالعقد ليس شكلياً لا ينعقد إلاّ بالكتابة لأن دور وثائق النقل ينحصر في إثبات وجود العقد ومضمونه.

ثانياً– الإذعان في عقد النقل الجوي:

وبالرغم مما ذكر أن عقد النقل الجوي عقد رضائي، إلاّ أنه هو من عقود الإذعان أيضاً، إذ يقتصر دور المسافر أو مرسل البضاعة على قبول شروط الناقل، بل ويغلب ألاّ يعلم بهذه الشروط إلاّ بعد تسلّمه تذكرة السفر أو خطاب نقل البضاعة.

فإذا كان مصدر الإذعان في العقود يتأتى من المركز الاقتصادي القوي لأحد طرفي العقد الذي يملي شروطه على الطرف الآخر، فإن الناقل الجوي هو في مثل هذا المركز بالنسبة لكل من المسافر والشاحن.

ولعل هذه الصفة التي يتّسم بها عقد النقل الجوي هي التي جعلت الدول تحاول عقد الاتفاقيات الدولية بشأن توحيد أحكامه والتخفيف قدر الاستطاعة من سيطرة الناقلين وفرض شروطهم المجحفة بالطرف المذعن. وهذا ما عملت على تحقيقه اتفاقية وارسو عندما نصّت في مادتها (٢٣) على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية واعتبارها كأن لم تكن.

ثالثاً– الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي:

يعد النقل الجوي للركاب من العقود ذات الاعتبار الشخصي. فتذكرة السفر شخصية ولا يجوز لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها. ولا يجوز للمسافر أن يتنازل عنها للغير وإلاّ عُدّ هذا الأخير في حكم "المسافر خلسة" ولا يلتزم الناقل أمامه بأي التزام. وقد أكّدت على الصفة الشخصية لعقد النقل الجوي المادة الثالثة، الفقرة الثانية، من الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي والمعروفة باسم "اياتا".

ولعلّ سبب النظرة الشخصية إلى تذكرة السفر يعود إلى مقتضيات الأمن ومتطلبات مصلحة جوازات السفر التي تستلزم إعداد وتسليم قوائم بأسماء المسافرين.

رابعاً– الطابع التجاري لعقد النقل الجوي:

تعد المادة (٦) من قانون التجارة مشاريع النقل براً أو بحراً من الأعمال التجارية بحسب طبيعتها. وقياساً على النقل البري والبحري فإن مشاريع النقل الجوي تعد بالنسبة للناقل من الأعمال التجارية طالما تتم بقصد تحقيق الربح.

أما بالنسبة للطرف الآخر في عقد النقل الجوي، سواء كان مسافراً أو شاحناً، فإن عقد النقل يعد بالنسبة إليه عملاً تجارياً إذا كان تاجراً وأبرم العقد لحاجات تجارته.

الفرع الثاني

وثائق عقد النقل الجوي

أوجبت اتفاقية وارسو على الناقل الجوي تنظيم ثلاث وثائق هي: تذكرة السفر، بطاقة الأمتعة، وخطاب نقل البضاعة. كما حدّدت البيانات الإلزامية التي يجب أن تشتمل عليها هذه الوثائق وجزاء تخلفها.

المبحث الأول

تذكرة السفر Billet de Passage

ألزمت المادة الثالثة من الاتفاقية الناقل بأن يسلم إلى المسافر تذكرة سفر. ويفي الناقل بهذا الالتزام سواء قام بتسليم التذكرة للمسافر ذاته أو لوكيله أو من ابتاعها لحسابه، أو بتسليمها لممثل المجموعة التي تنوي السفر وذلك في الرحلات الجماعية.

ويقصد بتذكرة السفر تلك الوثيقة الدالة على عقد نقل الأشخاص جواً. وطبقاً لشروط "ياتا" يجب أن تكون اسمية وغير خاضعة للتحويل إلاّ بموافقة الناقل.

وقد حدّدت المادة الثالثة من الاتفاقية المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها التذكرة، وهي:

١- تحديد نقطتي القيام والوصول.

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

٣- بيان يفيد، أنه في حالة قيام 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 أقصى للتعويض للمتضرر عندما تترتب مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الأضرار الجسدية.

هذا وقد نصّ بروتوكول لاهاي على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عنه في المادة (٢٢) من الاتفاقية في حالتي نقل الراكب دون تزويده بتذكرة سفر، أو لعدم اشتمال التذكرة على البيان الثالث الخاص بلفت نظر المسافر إلى أن النقل قد يخضع لأحكام الاتفاقية.

وقد ألغى التعديل الذي وقع على الاتفاقية بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ هذا الجزاء.

أما اتفاقية مونتريال الجديدة لعام ١٩٩٩، فإنها قد أبقت على إلغاء الجزاء الذي أقره بروتوكول جواتيمالا، وأضافت في الفقرة الثانية من المادة الثالثة، أنه "يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل الفردي أو الجماعي المنصوص عنه في الفقرة الأولى بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة وهذه المعلومات هي: نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، ونقطة أو محطة واحدة من نقاط التوقف.

وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة". وهذه الإضافة التي تضمنتها الاتفاقية الجديدة قد سبقها إليها أيضاً بروتوكول جواتيمالاسيتي لعام ١٩٧١،والأسباب واضحة في ذلك، إذ أن شركات الطيران كافة تستخدم الآن الحواسب الالكترنية ونظم المعلومات لما فيها من سرعة ودقة.

المبحث الثاني

بطاقة الأمتعة Bulletin de Bagages

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

وقد ألزمت المادة ١/٤ من الاتفاقية الناقل بتحرير بطاقة الأمتعة على نسختين، تسلم إحداها للمسافر ويحتفظ الناقل الجوي بالأخرى. كما أوجبت المادة المذكورة المعدّلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥أن تتضمن بطاقة الأمتعة البيانات الثلاثة الواجب توافرها في تذكرة السفر والتي أشرنا إليها فيما سبق أعلاه.

أما الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩، فقد اكتفت الفقرتان (٣و٤) من المادة الثالثة فيها بأن أوجبتا على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة. وعلى أن يعطى الراكب إشعاراً كتابياً يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها أحكام الاتفاقية، فإن مسؤولية الناقل تكون محدودة في حال تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها أو وصولها متأخرة.

المبحث الثالث

خطاب النقل الجوي Lettre de transprt aérien

قضت اتفاقية وارسو بوجوب إصدار خطاب بمناسبة إبرام عقد نقل جوي للبضائع أطلقت عليه "خطاب النقل الجوي" تمييزاً له عن كل من تذكرة السفر وبطاقة الأمتعة. أما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد أطلقت على هذا الخطاب تعبيراً آخر أفضل وأدق إذ سمته "وثيقة الشحن الجوي".

وإذا كانت القاعدة في اتفاقية وارسو بأن الذي ينظم تذكرة السفر وبطاقة الأمتعة هو الناقل الجوي، فإن هذه الاتفاقية، وفي مادتها السادسة، قد وضعت على كاهل مرسل البضاعة مسؤولية إعداد خطاب نقل البضاعة. وقد جاء نص المادة المذكورة كالتالي:

"١- يُعدّ المرسل خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية ويسلمه مع البضاعة.

٢- وتتضمن النسخة الأولى ذكر عبارة "للناقل" ويوقع عليها المرسل. وتتضمن النسخة الثانية ذكر عبارة "للمرسل إليه" ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق مع البضاعة. ويوقع على الصورة الثالثة الناقل ويسلمها إلى المرسل بعد قبول البضاعة.

٣- وعلى الناقل أن يوقع بإمضائه قبل أن يبدأ في شحن البضاعة داخل الطائرة (تعديل بروتوكول لاهاي).

٤- ويجوز أن يستعاض عن إمضاء الناقل بوضع ختم، كما يجوز أن يكون إمضاء المرسل مطبوعاً أو أن يستعاض عنه بختم.

٥- فإذا أعد الناقل خطاب النقل الجوي، بناء على طلب المرسل، اعتبر الأول يعمل لحساب الثاني ما لم يثبت العكس".

أما بالنسبة للاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩، وبخصوص نقل البضائع جواً، فإننا نرى بأنها قد احتفظت بهذا الشأن بمعظم القواعد والأحكام المنصوص عنها في اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي، مع إجراء بعض التعديلات التي نذكرها فيما يلي:

١- ذكرت المادة الرابعة من الاتفاقية الجديدة ما يلي: " ١- في حالة نقل البضائع يتعين تسليم وثيقة شحن جوي. ٢- يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به. وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل، بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل". والحكمة من التعديل الذي أوردته الاتفاقية الجديدة بشان الاستعاضة عن وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى، هي تمكين شركات الطيران من الاستعانة بالتقنيات الحديثة وبخاصة منها الحواسب الإلكترونية.

٢- نصت المادة الخامسة من الاتفاقية الجديدة على التالي: "تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ما يلي: ١- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي. ٢- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف. ٣- بيان وزن الإرسالية". ويُلاحظ هنا، أن الاتفاقية الجديدة قد ألغت البيان الثالث المتعلق بالتنبيه المتضمن الإشارة إلى خضوع النقل لقواعد الاتفاقية فيما يتعلق بتحديد المسؤولية،وأضافت بدلاً عنه بياناً يتضمن وزن البضاعة.

٣- أجازت المادة السابعة من الاتفاقية الجديدة للناقل أن يكون توقيعه على وثيقة الشحن الجوي مطبوعاً، وهو الأمر الذي لم يكن مسموحاً به في الاتفاقية القديمة إلاّ للمرسل.

٤- ألغت المادة التاسعة من الاتفاقية الجديدة الجزاء الذي كان يترتب سابقاً بموجب اتفاقية وارسو على عدم تنظيم خطاب نقل البضاعة الجوي أو على عدم توافر البيانات التي يجب أن يتضمنها، وأكّدت على أن ذلك لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

يبقى أن نشير في ختام دراستنا لوثائق النقل الجوي إلى أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا IATA" قد جمع معظم أحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها وأضاف إليها بعض الأمور وأعد بنتيجتها نموذجاً جديداً صالحاً لجميع أنواع النقل، أطلق عليه "خطاب النقل الجوي العالمي" بغرض تبسيط الوثائق الخاصة بالتجارة الدولية وبما يتلاءم مع حاجات المعالجة المعلوماتية، وأصبح استخدام هذا النموذج إجبارياً، في النقل الجوي الدولي، بالنسبة لشركات الطيران الأعضاء في منظمة الإياتا.

لكن يُلاحظ أن الشروط المنصوص عنها لدى الإياتا لا تسري إلاّ إذا أُدرجت في عقود النقل الجوي الدولي وبقدر عدم تعارضها مع أحكام اتفاقية وارسو أو أحكام القانون الوطني.

الفرع الثالث

آثار عقد النقل الجوي الدولي

يولّد عقد النقل الجوي الدولي، بمجرد انبرامه، التزامات متبادلة في ذمة كل من طرفيه: الناقل من جهة، والمسافر أو شاحن البضاعة من جهة أخرى.

المبحث الأول

المقصود بالناقل الجوي

عندما يبرم الناقل الجوي بنفسه عقد النقل الجوي، سواء أكان الأمر يتعلق بنقل الركاب أو بنقل البضائع، فإن ذلك لا يثير أية صعوبة لجهة تحديد الالتزامات المترتبة على عاتقه تجاه متلقي هذه الخدمات منه.

لكن في الواقع العملي، إن 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. الأمر الذي يفرض دراسة هذه الحالات لتحديد الناقل الذي يعتبر الطرف الثاني في عقد النقل الجوي.

أولاً – وكلاء النقل: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

مع زيادة استخدام الطائرات في عمليات انتقال الأشخاص والبضائع عن طريق الجو، فقد نشأ لهذه الغاية، الكثير من مؤسسات وشركات النقل الجوي، كما انتشر العديد من وكالات النقل والمكاتب السياحية في شتى أصقاع العالم.

فوكلاء النقل، في الحالة التي يتفقون فيها مع المسافر على نقله جواً، أو مع صاحب البضاعة لنقلها بهذه الطريقة، يلتزمون تجاه المذكورين مباشرة كمتعاقدين أصليين. لكن في الحقيقة ليسوا هم الذي سينفذون فعلاً عملية النقل، بل إن الذي سينهض بهذه المهمة هم موكلوهم من شركات ومؤسسات الطيران الذين يعدون الناقلين الفعليين.

عندما وُضعت اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ فإن أحكامها لم تأتِ بتعريف للناقل الجوي، بحيث نستطيع أن نتعرف عليه ونحدده بشكل دقيق لنتوصل بالتالي إلى بيان مسؤوليته وحدودها تجاه الطرف الآخر في عملية النقل. ولهذا جاءت اتفاقية جوادا لاخارا عام ١٩٦١ لتواجه الحالات التي انتشرت بكثرة وفيها يتولى تنفيذ عملية النقل الجوي شخص آخر غير الذي تعاقد مع المسافر أو صاحب البضاعة المنقولة.

لقد فرّقت اتفاقية جوادا لاخارا بين "الناقل المتعاقد" وبين "الناقل الفعلي". فعرّفت الفقرة ب من المادة الأولى "الناقل المتعاقد" بأنه "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل". أما الفقرة ج من تلك المادة فعرّفت "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".

كثيراً ما يحدث في الواقع العملي أن يبرم ناقل جوي عقد نقل مع عدة أشخاص لنقلهم من مكان إلى آخر عن طريق الجو. وفي محطة رسو للطائرة، وقبل أن يبلغ المسافرون بلد الوصول المتوجهين إليه، تتعطل الطائرة، فيضطر الناقل إلى الاتفاق مع ناقل آخر لإكمال تنفيذ عملية النقل. فيكون هذا الناقل هو الناقل الفعلي للجزء الأخير من الرحلة الجوية. فلو أن أحد الركاب قد تعرّض لحادث خلال هذا الجزء من الرحلة، فإنه بموجب أحكام القواعد العامة ليس له الحق بإثارة مسؤولية الناقل الأخير التعاقدية لأنه لم يوقع بداية عقد النقل معه، ويكون عليه بالتالي أن يلجأ إلى مساءلته وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية، ويكون بمقتضى ذلك أنه ليس للناقل الأخير إمكانية الاستفادة من الحدود القصوى لمسؤولية الناقل الجوي التعاقدية المنصوص عنها في اتفاقية وارسو. ولهذا السبب جاءت اتفاقية جوادا لاخارا لتخضعه لأحكام المسؤولية الواردة باتفاقية وارسو ولكن في حدود النقل الذي يقوم به بالفعل. وهكذا يجوز لذلك الراكب إثارة مسؤولية الناقل الأخير وفقاً لحكم اتفاقية وارسو.

لقد جعلت اتفاقية جوادا لاخارا، وفي المادة الثانية منها، كلاً من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي خاضعين لمسؤولية الناقل التعاقدية المنصوص عنها في اتفاقية وارسو، مع أن الناقل الفعلي ليس طرفاً في عقد النقل الأصلي ولكنه يتولى التنفيذ الفعلي، سواء شمل التنفيذ الرحلة الجوية بأكملها أو بجزء منها، مع ملاحظة أنه في حالة التنفيذ الجزئي فإن الناقل الفعلي لا يكون مسؤولاً إلاّ عن ذلك الجزء الذي تولى تنفيذه، بينما تكون مسؤولية الناقل المتعاقد عن الرحلة بكاملها. وتطبيقاً لذلك فإن أحكام اتفاقية جوادا لاخارا تقضي بأن أي فعل أو امتناع من جانب الناقل الفعلي أو تابعيه فإنه ينسب أيضاً إلى الناقل المتعاقد حتى لو وقع هذا الفعل أو الامتناع خلال الجزء من الرحلة الذي تولاه الناقل الفعلي، وبالمقابل إن أفعال الناقل المتعاقد أو أفعال تابعيه تنسب إلى الناقل الفعلي عندما تتعلق هذه الأفعال بالجزء من عملية النقل الذي يقوم به الناقل الأخير (المادة الثالثة من الاتفاقية).

وقد حرصت اتفاقية جوادا لاخارا على التأكيد بان الناقل الفعلي يختلف عن الناقل في النقل المتتابع الذي ينفذ، مع عدة ناقلين، جزءاً من رحلة جوية واحدة. ذلك أن الناقل المتتابع ينفذ هذا الجزء من الرحلة بصفته طرفاً في عقد النقل المتتابع، بينما الناقل الفعلي لا يعدّ طرفاً في عقد النقل الذي نفذه كلاً أو جزءاً.

وفي ضوء ما تقدم، يمكن القول بأن مفهوم الناقل الفعلي الذي كرّسته اتفاقية جوادا لاخارا، يجد تطبيقاً له في الواقع العملي على الوكيل بالعمولة عندما يكون وكيلاً لشركة طيران مثلاً ويبرم عقود النقل باسمه ولكن لحساب هذه الشركة، فالوكيل بالعمولة يعدّ ناقلاً متعاقداً وشركة الطيران ناقلاً فعلياً باعتبارها تنفذ عملية النقل الجوي رغم أنها لم تتعاقد مع المسافر أو الشاحن للبضاعة، ويكون لأي من الأخيرين الرجوع على شركة الطيران وفقاً لأحكام اتفاقية جوادا لاخارا.

أما بالنسبة للمكاتب أو الوكالات السياحية التي تعمل غالباً في خدمة الأشخاص الذين يرغبون بالسفر جواً، فإن مركزها القانوني بالنسبة لعمليات النقل الجوي التي تتم عن طريقها يتحدد وفقاً لما يلي: إذا اقتصر نشاط هذه المكاتب أو الوكالات على حجز تذاكر السفر أو تسليمها للمسافرين، أو إصدار هذه التذاكر باسم شركة الطيران ولحسابها، فإنها لا تعد ناقلاً جوياً، كونها لم تقدم خدمة نقل ولم تستثمر طائرات تعمل على تنفيذ عقود النقل التي أبرمتها. أما إذا أبرمت وكالة السياحة عقود نقل مع مسافرين واستأجرت طائرات وقامت بتنفيذ عملية النقل، فإنها تعد، في هذه الحالة، ناقلاً متعاقداً والشركة الناقلة ناقلاً فعلياً على ما رأيناه أعلاه، ويخضعان بالتالي كناقلين لأحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها.

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 زبائنها. فهنا يثور السؤال، من هو الذي يعدّ الناقل الجوي بالنسبة لهؤلاء الزبائن وتنهض بالتالي مسؤوليته: شركة الطيران المؤجرة، أم الشركة المستأجرة؟

وللإجابة على هذا السؤال فإن الأمر يقتضي التفريق بين نوعين من إيجار الطائرات، هما تأجير الطائرة عارية وتأجيرها مجهزة.

١-إيجار الطائرة عارية: وفي هذه الحالة يعمل المستأجر على تزويد الطائرة بطاقم ملاحتها الذي يكون تابعاً له ومسؤولاً عن نتائج ما يحدثه من أضرار للأغيار من مسافرين وغيرهم، كما يتحمل المستأجر تكاليف تشغيل وصيانة الطائرة والتأمين عليها، ومن ثم تعود عليه بالتالي نتائج استثمارها في عمليات النقل التي حققها. وفي ضوء ما تقدم، فإن المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي المسؤول في علاقته بالمسافرين أو الشاحنين. أما المالك المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرفاً في علاقة إيجارية بينه وبين مستأجر الطائرة ويتقاضى منه بدل إيجارها، ودون أن يكون له أية علاقة باستثمار الطائرة وبمن يتعاقدون للاستفادة من خدماتها.

٢-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 بالمسافرين والشاحنين طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع من أفعال تابعيه، وطبقاً لأحكام اتفاقية جوادا لاخارا التي تعدّه ناقلاً فعلياً. أما المستأجر فهو الذي يستغل الطائرة خلال فترة الإيجار فيبرم عقود النقل مع المسافرين والشاحنين وتكون الأجرة عند ذلك ملكاً خالصاً له، وبالتالي فإنه هو الذي يعد الناقل المتعاقد بالنسبة للمذكورين، ويكون هو والمالك المؤجر متضامنين في المسؤولية تجاههم.

أما إذا أجر المالك الطائرة مع طاقمها ليعمل هذا الطاقم تحت إدارة وإمرة مستأجر الطائرة، فإن المستأجر الذي يبرم عقود النقل مع المسافرين يكون هو الناقل المتعاقد والمسؤول عن تنفيذ النقل وسلامة المسافرين. وفي هذا المعنى تقول محكمة النقض الفرنسية: إن عقد النقل الذي أبرمه مستأجر الطائرة مع المسافر، يجعل هذا المستأجر وحده مسؤولاً عن تعويض الضرر لخلفاء المسافر الذي توفي بحادث أثناء عملية النقل، ولا يمكن أن تنسب أية مسؤولية للمالك المؤجر الذي كان قد وضع الطائرة وطاقمها تحت تصرف المستأجر.

هذا وبالعودة إلى الأحكام التي تضمنها قانون الطيران المدني السوري بخصوص إيجار الطائرة فإننا نقرأ مايلي:

المادة ٣٤: "يعتبر مستأجر الطائرة مستثمراً لها في حالة استئجار الطائرة دون طاقم قيادة أو بطاقم قيادة يخضع لأوامره، ويكون في هذه الحالة مسؤولاً عن الأخطاء أو الأضرار الناشئة عن فعل أي عضو من أعضاء طاقم الطائرة". وهنا يُؤخذ على المشرع أنه أغفل أن يذكر أن هذه المسؤولية في جانب المستثمر لا تترتب إلاّ اعتباراً من تاريخ شهر عقد الإيجار.

المادة ٣٦: "يبقى مالك الطائرة مسؤولاً بالتضامن مع مستأجرها عن الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق المستثمر فيما يتعلق بالطائرة وطاقم قيادتها عملاً بأحكام هذا القانون، إلاّ أنه إذا كان المستأجر مستثمراً وفقاً لأحكام هذا القانون فيكون هو وحده مسؤولاً عن الالتزامات المشار إليها وذلك اعتباراً من تاريخ إشهار عقد الإيجار".

ثالثاً- النقل المتتابع:

تنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو وبفقرتها الثالثة على مايلي: " 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، سواء تم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أم سلسة من العقود. ولا تفقده صفته الدولية ضرورة تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم خاضع لسيادة طرف واحد متعاقد، وهذا ما أكّدته محكمة استئناف باريس بقرارها الصادر بتاريخ ١٩٥٦/٥/٣١ وتتعلق القضية بعقد نقل مسافر بين لندن ونيس، وقد تمّ تنفيذه من شركتين: شركة طيران بريطانية نقلت المسافر من لندن إلى باريس، والخطوط الجوية الفرنسية نقلته من باريس إلى نيس. وخلال الرحلة الأخيرة تعرض المسافر لحادث، فقررت المحكمة مسؤولية الناقل الفرنسي وفقاً لأحكام اتفاقية فارسوفي عملاً بأحكام المادة الأولى، الفقرة الثالثة من هذه الاتفاقية، ولو أن الحادث قد وقع بين مطارين فرنسيين.

فالنقل الجوي المتتابع إذن هو الذي يقوم به عدد من الناقلين الجويين على خطوط جوية مختلفة على طائراتهم بالتتابع. ويعد هذا النقل عقداً واحداً متى كانت نية أطرافه تتجه إلى ذلك، ويستوي بعد ذلك أن يتمثل هذا العقد بصورة عقد واحد أو بصورة عدة عقود منفصلة عن بعضها البعض.

والسؤال الذي يطرح هنا ما هو المركز القانوني لكل من الناقلين المتابعين الذين اشتركوا في عملية النقل، وبالتالي ما هي مسؤولياتهم؟

لقد أجابت المادة (٣٠) من الاتفاقية على هذا التساؤل، وفرّقت بخصوص ذلك ما بين نقل الركاب من جهة ونقل الأمتعة والبضائع من جهة أخرى.

فبالنسبة لنقل الركاب، فإنه لا يحق للراكب أو لخلفه الرجوع إلاّ على الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها، ما لم يكن الناقل الأول، بناء على اتفاق صريح، قد أخذ على عاتقه تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها.

أما بالنسبة لنقل الأمتعة أو البضائع فإنه يحق للمرسل الرجوع على الناقل الأول، وللمرسل إليه الذي له حق الاستلام الرجوع على الناقل الأخير. ولكل من المرسل والمرسل إليه، فضلاً عن ذلك، مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الهلاك أو الضياع أو التلف أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين على وجه التضامن قبل المرسل والمرسل إليه. وبناء عليه، فإنه إذا ما وقع التلف أو الضياع أو الهلاك أو التأخير خلال مرحلة النقل التي تولاها الناقل الأول، أو خلال مرحلة النقل التي تولاها الناقل الأخير، فإنه لا يكون أمام المضرور سوى ملاحقة:

- الناقل الأول الذي جمع في شخصه الناقل الأول والناقل الذي حصل الضرر خلال مرحلة النقل التي تولاها بنفسه.
- أو الناقل الأخير الذي جمع في شخصه الناقل الأخير والناقل الذي وقع الضرر خلال مرحلة النقل التي نفذها.

هذا وقد أبقت المادة (٣٦) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ مضمون المادة (٣٠) من اتفاقية وارسو بخصوص النقل المتتابع، على حاله، مع إضافة بسيطة تمثلت بذكر عبارة "الراكب" إلى جانب عبارة المرسل والمرسل إليه، وفي ذلك صواب لأن الأمتعة يفترض أنها عائدة للراكب المسافر على متن الطائرة.

المبحث الثاني

الالتزامات المترتبة على عقد نقل الأشخاص

يعدّ عقد نقل الأشخاص من العقود الملزمة للجانبين. فهو من جهة يرتب عدة التزامات تقع على عاتق الناقل، ومن جهة ثانية يتولد عنه التزامات عديدة في جانب المسافر.

أولاً– التزامات الناقل الجوي:

لم تبحث اتفاقية وارسو وعلى نحو مفصّل في التزامات الناقل تجاه المسافرين الذين يعمل على نقلهم. لكن بالرجوع إلى أحكام القواعد العامة والعرف السائد لدى شركات الطيران والشروط العامة للإياتا، يمكن تلخيص هذه الالتزامات بالتالي:

١– **نقل المسافر إلى مكان الوصول المقصود:** إن الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل يتمثل بتنفيذ عملية نقل المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجو، بواسطة طائرة وضمن الموعد المتفق عليه الذي يتحدد عادة في جداول الرحلات المنتظمة التي تقوم بها الطائرة والتي يبيّن فيها ميعاد وصول الطائرة باليوم والساعة المقررين للرحلة الجوية. ويدخل في نطاق التزام الناقل الجوي بتنفيذ عملية النقل لزوم تزويد المسافر بتذكرة سفر وحجز مقعد له على متن الطائرة.

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

٣– **نقل أمتعة المسافر والمحافظة عليها:** يلتزم الناقل كذلك بأن ينقل أمتعة المسافر التي يبقى بعضها في حوزته، وبعضها الآخر يُسلّم إلى الناقل ويُسجل في بطاقة الأمتعة. وأن ينقل هذه الأمتعة بدون مقابل، طالما لم يتعدى وزنها الوزن المسموح به عادة وفق ما حددته شروط الإياتا. وحيث أن الأمتعة المسجلة تكون في حوزة الناقل وحراسته فإنه يتوجب عليه المحافظة عليها وإلاّ كان مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحق بها.

٤– **توفير الراحة والطمأنينة للمسافر:** يستغرق الناقل الجوي في رحلته الجوية لإيصال المسافر إلى مقصده زمناً من الوقت يطول أو يقصر بحسب المسافة التي تفصل بلد القيام عن بلد الوصول. من هنا يتولد التزام في جانب الناقل بأن يعمل على تأمين راحة هذا المسافر من توفير مقعد له للجلوس عليه وتقديم ما يحتاجه من طعام وشراب. ثم إذا ما تعطلت الطائرة أو كان عليها المكوث طويلاً لسبب آخر في أحد المطارات، فإن على الناقل تقديم الطعام والشراب للمسافرين وكذلك تأمين المبيت لهم في الفنادق ريثما تتمكن الطائرة من استئناف رحلتها أو تأمين وسيلة نقل أخرى بغية إيصال كل مسافر إلى بلد المقصد المتفق عليه.

ثانياً– التزامات المسافر:

يقابل الالتزامات التي تترتب على الناقل، التزامات يتعين على المسافر الوفاء بها، وهي:

١– **دفع أجرة النقل:** يعتبر الوفاء بأجرة النقل أي دفع ثمن تذكرة السفر وأجر الوزن الزائد من الأمتعة في حال وجوده الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافر تجاه الناقل. هذا وقد جرت العادة على حصول الناقل الجوي على أجرة النقل مقدماً أي قبل البدء في تنفيذ النقل الجوي.

٢– **حجز مقعد على متن الطائرة:** لكي يستطيع المسافر استخدام الطائرة للوصول إلى بلد المقصد، يتوجب عليه كما ذكرنا أن يكون قد استحصل على تذكرة السفر. إلاّ أن الاستحصال على هذه التذكرة لا يؤمن للمسافر وبشكل تلقائي مقعداً للجلوس عليه ما لم يكن قد اتفق مع الناقل على حجز هذا المكان. وعلى هذا نصت المادة السابعة من الشروط العامة للإياتا بقولها "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف

المسافر مقعداً محدداً في الطائرة ما لم يكن هناك اتفاق خاص على ذلك". هذا ويجبر الراكب الذي لم يحجز مقعداً له على متن الطائرة على مغادرة الطائرة ونزوله منها دون أن يكون الناقل ملزماً تجاهه بأي تعويض، خاصة إذا كانت هناك أولوية لركاب آخرين.

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

كما يتعين على المسافر احترام النظام المقرر على متن الطائرة كاحترام التعليمات الصادرة عن قائد الطائرة أو أفراد طاقمها وبوجه عام يمتنع على المسافر إتيان أي عمل من شأنه تعريض أمن وسلامة الطائرة أو الأشخاص الموجودين على متنها للخطر.

المبحث الثالث

الالتزامات المترتبة على عقد نقل البضائع

ينشئ عقد نقل البضائع بطريق الجو التزامات متبادلة بين طرفيه: الناقل والمرسل.

أولاً- التزامات الناقل:

يلزم الناقل بالالتزامات التالية عندما يتم إبرام عقد النقل مستوفياً شروطه الموضوعية:

١- استلام البضاعة من المرسل أو نائبه في مطار القيام، أو في أي مطار آخر يُتفق عليه. وهنا يتوجب عليه أن يتحقق من البضاعة ومن عددها وحجمها وصحة بياناتها. ولدى استلامه للبضاعة ينشأ في ذمته التزام آخر يقضي بوجوب الحفاظ عليها وحراستها حتى يتم شحنها.

٢- شحن البضاعة ورصها داخل مخازن الطائرة تمهيداً لإنجاز عملية النقل. وهذا الالتزام في جانب الناقل يتبرر في أن عملية الشحن وترتيب البضاعة وتنظيمها على متن الطائرة تتصل اتصالاً وثيقاً بسلامة الرحلة الجوية. والناقل، باعتباره المسؤول عن سلامة الطائرة، وبما لديه من خبرة ووسائل فنية أقدر من المرسل على النهوض بهذه المهمة.

٣- نقل البضاعة: وهو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل وذلك بنقل البضاعة من مطار القيام عبر الجو إلى مطار الوصول، وفي الموعد المتفق عليه دون تأخير.

٤- المحافظة على البضاعة: إن الناقل منذ أن يستلم البضاعة وتصبح في حيازته يكون ملزماً بالمحافظة عليها حتى يقوم بتسليمها في مكان الوصول. فقد تقتضي طبيعة البضاعة حفظها في مكان بارد أو في ثلاجات خاصة. وقد تتعرض البضاعة للتلف فيما لو تعطلت الطائرة الناقلة، فعلى الناقل إن لم يتمكن من نقلها على طائرة أخرى، أن يقوم ببيعها. هذا وسنبحث بمزيد من التفصيل هذا الالتزام وغيره حين نعرض لأحكام مسؤولية الناقل الجوي.

٥- تفريغ البضاعة: متى وصلت الطائرة الناقلة للبضاعة إلى مطار الوصول يتوجب على الناقل أو تابعيه العمل على إنزال البضاعة من الطائرة تمهيداً لتسليمها إلى صاحب الحق فيها. والعادة أن الناقل هو الذي يتحمل تكاليف عملية التفريغ ما لم يتفق على خلاف ذلك.

٦- تسليم البضاعة: هو العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل الجوي. ويتمثل ذلك بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وتمكينه من بسط حراسته المادية عليها. ولكي يفي الناقل بالتزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، عليه أن يخطر الأخير بمجرد وصول البضاعة حتى يتسنى له الذهاب لتسلمها (المادة ٢/١٣ من اتفاقية وارسو) والأصل أن يكون التسليم في مطار الوصول ما لم ينص خطاب النقل على

مكان آخر للتسليم كأن يكون في مكتب الناقل بوسط المدينة أو في موطن المرسل إليه. وفي هذه الحالة تعد عملية النقل البري من المطار إلى المدينة تابعة لعقد النقل الجوي ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضاعة خلال عملية النقل البري.

وعلى الناقل قبل أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه أن يتحقق من الشخص الأخير وصفته وأحقيته في استلام البضاعة. وإلاّ قامت مسؤولية الناقل عن التسليم الخاطئ (المادة ٨ من شروط الإياتا). وبالمقابل إن للمرسل إليه، قبل أن يستلم البضاعة، الحق بفحصها ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وحالتها ومعرفة ما إذا كان هنالك من نقص أو تلف فيرفض استلامها أو يستلمها مع إيراد تحفظاته تمهيداً للرجوع على الناقل بالمسؤولية بخصوص ذلك.

لكن واقعة التسليم قد لا تحدث: كأن يرفض المرسل إليه استلام البضاعة بسبب تلفها أو تأخر وصولها أو لم تعد له مصلحة باستلامها، أو قد لا يحضر أحد لاستلام البضاعة ولا يهتدي الناقل إلى المرسل إليه، أو أن المرسل إليه يحضر لاستلام البضاعة لكنه يرفض أن يسدد أجرة النقل فيما لو كان الاتفاق في عقد النقل على أنها تُدفع عند الوصول. ففي جميع هذه الحالات يتوجب على الناقل أن يبادر إلى القيام بالإجراءات المناسبة في ضوء أحكام قانون دولة التسليم.

والغالب في العمل، أنه في حالة عدم تسلّم البضاعة من الناقل، فإن الشروط العامة للإياتا الخاصة بنقل البضائع والتي يشير إلى انطباقها عقد النقل هي التي تُطبق إذا لم تكن متعارضة مع قانون دولة التسليم. ووفقاً لأحكام المادة ٤/٨ من هذه الشروط فإن "على الناقل الجوي أن يتبع تعليمات المرسل المبينة في خطاب نقل البضاعة. وفي حالة عدم وجود مثل هذه التعليمات أو استحالة تنفيذها فإن الناقل الجوي يستطيع، بعد إخطار المرسل كتابة بواقعة عدم تسليم البضاعة، أن يعيد البضاعة على طائرته أو طائرات أخرى إلى محطة القيام في انتظار تعليمات أخرى من المرسل. وفي حال عدم وصول تلك التعليمات خلال فترة لا تقل عن ثلاثين يوماً، جاز للناقل التصرف في البضاعة كلها أو جزء منها بالبيع بالمزاد العلني".

ثانياً_ التزامات المرسل:

تتمثل التزامات المرسل بما يلي:

١- إعداد خطاب النقل الجوي للبضاعة: أوجبت المادة السادسة من اتفاقية وارسو على المرسل إعداد خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ. كما حمّلته المادة العاشرة من الاتفاقية مسؤولية عدم صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة والمدونة في خطاب النقل الجوي. أما المادة السادسة عشرة من الاتفاقية فقد ألزمت المرسل أيضاً، قبل تسليم البضاعة إلى الناقل أن يرفق بخطاب النقل الجوي المستندات اللازم توافرها لاستيفاء إجراءات الجمارك والضرائب والبوليس. ويكون المرسل مسؤولاً قبل الناقل عن كل ما يحدث من أضرار ناشئة عن عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها.

٢- تغليف البضاعة وتعبئتها وحزمها بالطريقة التي تقتضيها طبيعتها: قبل أن يسلم المرسل البضاعة للناقل، عليه أن يتم عملية تغليفها وتعبئتها وحزمها بطريقة تقيها من الهلاك أو التلف، أو تبعد تعرّض البضائع الأخرى المحمولة لذلك. كما على المرسل أن ينبه الناقل إلى طبيعة البضاعة والمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها وذلك كي يتسنى للناقل اتخاذ الاحتياطات اللازمة كإعداد مكان خاص لوضعها فيه.

٣- تسليم البضاعة إلى الناقل: لكي يتمكن الناقل من تنفيذ التزاماته بنقل البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول، يترتب على المرسل تسليمه هذه البضاعة. وإذا كان الغالب في العمل هو أن يتم هذا التسليم في مطار القيام، فإنه يجوز أن يقع في مكاتب الناقل في داخل المدينة أو في أي مكان آخر يتم الاتفاق عليه.

٤- دفع أجرة النقل: إن الالتزام الرئيسي الذي يقع على كاهل المرسل هو تسديد أجرة نقل البضاعة من مكان إلى آخر بطريق الجو. ويلحق بهذه الأجرة مصاريف الإيداع والشحن والتفريغ والتأمين وغيرها من المصاريف التي يتحملها الناقل وتكون لازمة لإتمام عملية النقل (المادة ٦/٤ من شروط الإياتا).

وغالباً ما تكون الأجرة مستحقة مقدماً عند القيام. فإذا لم يقم المرسل بأدائها وفقاً لذلك، جاز للناقل أن يمتنع عن استلام البضاعة لأجل نقلها.

وإذا تمّ الاتفاق على أن تسدد أجرة النقل عند الوصول من قبل المرسل إليه، فإنه يصبح على عاتق الأخير الوفاء بذلك لكن دون الإخلال ببقاء المرسل ملتزماً بهذا الوفاء إلى جانبه، فلو أن المرسل إليه رفض استلام البضاعة أو أنه أصبح معسراً فإن المرسل يبقى مديناً بدفع الأجرة. وفي هذه الحالة، إن لم يسدد المرسل الأجر للناقل كان له حق حبس البضاعة تمهيداً لبيعها واستيفاء حقوقه من ثمنها. هذا وقد أعطت شروط الإياتا للناقل حق امتياز على البضائع المنقولة لا يسقط بمجرد التنازل عن حيازتها. لكن هذه الشروط لا تلزم إلاّ أطراف عقد النقل ولا تسري تجاه الغير.

ثالثاً- حق التصرف بالبضاعة أثناء النقل:

آ- ثبوت الحق إلى المرسل:

نصت المادة (١٢) من اتفاقية وارسو على التالي:

١- مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الالتزامات المترتبة على عقد النقل، للمرسل حق التصرف في البضاعة، إما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول، وإما بوقفها أثناء الطريق عند أي هبوط، وإما بطلب تسليمها في جهة الوصول أو أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي، وإما بطلب إعادتها إلى مطار القيام، طالما أن استعمال هذا الحق لا يضر بالناقل أو بالمرسلين الآخرين، ومع مراعاة دفع المصاريف المترتبة على ذلك.

٢- على الناقل عند استحالة تنفيذ أوامر المرسل أن يخطره بذلك فوراً.

٣- يكون الناقل مسؤولاً إذا نفذ أوامر المرسل بالتصرف، دون أن يطلب منه تقديم صورة خطاب النقل الجوي المسلمة إليه.

٤- ينتهي حق المرسل حيث يبدأ حق المرسل إليه طبقاً للمادة الثالثة عشرة التالية، على أنه إذا رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل الجوي أو البضاعة، أو تعذر الاهتداء إليه، استرد المرسل حقه في التصرف".

وفقاً للأحكام القانونية العامة يظل المرسل حائزاً للبضائع المنقولة جواً بالرغم من تسليمها للناقل الجوي وانتقال حيازتها المادية إليه. ويترتب على ذلك أنه يكون للمرسل الذي أبرم عقد النقل إصدار تعليمات إلى الناقل الجوي لتعديل بعض عناصر هذا العقد كتغيير مطار الوصول أو تغيير شخص المرسل إليه أو إعادة البضاعة إلى مطار القيام..الخ.

لكن لكي يتمكن المرسل من ممارسة حقه بتوجيه البضاعة، تفرض الاتفاقية طبقاً لنص المادة المذكور أعلاه، توافر عدة شروط أهمها:

١- أن يكون قد نفذ جميع الالتزامات المترتبة على عقد النقل ويأتي في طليعة هذه الالتزامات دفع أجرة النقل مضافاً إليها جميع المصاريف المترتبة على تنفيذ تعليماته، فيما يخص توجيه البضاعة والتعديلات المترتبة على ذلك.

٢- ألاّ يكون من شأن استعمال الحق في توجيه البضاعة إلحاق الضرر بالناقل أو المرسلين الآخرين وتتمثل هذه الأضرار بالناقل انتقاص قيمة الضمانة المقررة له على البضاعة، أما بالنسبة للمرسلين الآخرين فالضرر قد ينتج بالنسبة إليهم من جرّاء تحريك بضاعة المرسل مرات عديدة الأمر الذي يؤدي إلى تلف بضائعهم بسبب ذلك.

٣- أن تكون التعليمات بشأن توجيه البضاعة مكتوبة وتشمل كامل البضاعة وليس جزءاً منها.

٤- أن يكون تنفيذ تعليمات المرسل الصادرة إلى الناقل ممكناً. أما إذا كان تنفيذ أوامر المرسل مستحيلاً، وجب على الناقل إشعاره بذلك فوراً. فالتعليمات قد يصعب تنفيذها مثلاً فيما لو كانت البضاعة قد وصلت مطار الوصول وأخطر الناقل المرسل إليه بذلك، ويكون بالتالي الحق في توجيه البضاعة أو التصرف بها أو استلامها قد أصبح للمرسل إليه ولم يعد للمرسل.

٥- أن يقدم نسخة خطاب النقل الجوي المسلمة إليه إلى الناقل وذلك كي يدون بها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل. وإذا ما نفذ الناقل تعليمات المرسل دون طلب تسليم نسخة خطاب النقل التي أعطاه إياها، فإنه يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب حائز تلك النسخة بصورة أصولية.

تجدر الإشارة أخيراً أنه طبقاً للمادة الرابعة من اتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١ المكمّلة لاتفاقية وارسو، لا يكون الأمر بتوجيه البضاعة نافذاً في مواجهة الناقل الفعلي ما لم يتم توجيهه أولاً إلى الناقل المتعاقد، باعتبار أن الناقل الفعلي لم يرتبط عقدياً بالمرسل.

ب- انتقال الحق إلى المرسل إليه:

تنص المادة (١٣) من اتفاقية وارسو على مايلي: "١- يكون للمرسل إليه الحق، بمجرد بلوغ البضاعة نقطة الوصول، أن يطلب إلى الناقل تسليم خطاب النقل الجوي إليه وأن يسلمه البضاعة مقابل دفع مبلغ الديون المترتب عليها.. ٢- على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتفق على خلاف ذلك..".

ويتضح من هذا النص أن البضاعة عندما تكون قد وصلت مكان مقصدها وأخطر المرسل إليه بذلك، فإن حق المرسل بتوجيه البضاعة يتوقف ليبدأ حق المرسل إليه بذلك. إذ لا يتصور أن يتمتع المرسل والمرسل إليه في وقت واحد بالحق في توجيه البضاعة، الأمر الذي قد يؤدي إلى توجيه تعليمات متناقضة منهما إلى الناقل ويتعذر بالتالي عليه تنفيذها.

لكن إذا ما رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل أو استلام البضاعة، أو أنه تعذر الاهتداء إلى عنوانه لإخطاره بوصول البضاعة فإن المرسل يسترد حقه في التصرف بالبضاعة وتوجيهها.

تجدر الملاحظة أيضاً أنه إذا كان الأصل بأن المرسل هو الذي يحق له توجيه البضاعة خلال عملية نقلها جواً، فإنه ليس هناك ما يمنع من أن يتنازل المرسل عن هذا الحق إلى المرسل إليه منذ إعداد خطاب نقل البضاعة وإيراد هذا الشرط في متنه.

الفصل الثالث: مسؤولية الناقل الجوي

ان دراسة مسؤولية الناقل الجوي الدولي، تتناول أولاً أساس هذه المسؤولية وتطورها، وثانياً حالاتها، وثالثاً طرق دفعها، ورابعاً تحديدها وتشديدها، وخامساً اتفاقات الإعفاء منها، وسادساً أحكام الدعوى المتعلقة بها، وذلك في ستة فروع متتالية.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي وتطورها

المبحث الأول

طبيعة المسؤولية في اتفاقية وارسو

لقد برز خلال المناقشات التي دارت في جلسات مؤتمر وارسو التي سبقت الاتفاقية ثلاثة اتجاهات رئيسية فيما يتعلق بتحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها.

الاتجاه الأول، بنى هذه المسؤولية على أساس تعاقدي. فعقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة معينة هي ضمان سلامة الراكب أو البضاعة المنقولة، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل تترتب بمجرد إخلاله بالتزام السلامة ما لم يثبت أن ما لحق المسافر أو البضاعة من ضرر كان نتيجة لسبب أجنبي لا يد له فيه أو نتيجة فعل المسافر نفسه أو راجعاً لطبيعة البضاعة. وقد تبنّى هذا الاتجاه وفود دول القانون المكتوب وعلى رأسها فرنسة.

والاتجاه الثاني يرى أن مسؤولية الناقل الجوي مناطها خطؤه الواجب الإثبات. بمعنى أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ أو الإهمال الذي يتوجب على المسافر أو مرسل البضاعة إقامة الدليل عليه. وهكذا إذا كان الاتجاه السابق يلقي على عاتق الناقل تحقيق نتيجة، فإن الاتجاه الثاني يلزمه ببذل عناية. وكان من أنصار هذا الاتجاه الدول الأنجلوأمريكية.

أما الاتجاه الثالث فذهب إلى أن مسؤولية الناقل ترتكز على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وهو ما يطلق عليه الأساس المادي أو الموضوعي للمسؤولية والذي بمقتضاه تنعقد مسؤولية الناقل بقوة القانون إذا أثبت المسافر أو مرسل البضاعة حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين أفعال الناقل. وكان من مؤيدي هذا الاتجاه وفود سويسرة ويوغسلافية وغيرهم.

أما اتفاقية وارسو فقد اتخذت موقفاً تصالحياً بين تلك الاتجاهات المتباينة، إذ وضعت قواعد موحدة لمسؤولية الناقل الجوي قصدت من ورائها إقامة نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من جهة ولمستعملي الطائرة من جهة ثانية. وهذه القواعد هي:

١- إن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ التعاقدي المفترض ولكن ليس إلى حدّ اعتبار التزام الناقل التزاماً بنتيجة، ومؤدى ذلك أنه ليس على المسافر أو الشاحن إثبات تقصير الناقل، فالخطأ مفترض وقوعه من جانبه بمجرد حدوث ضرر للمسافر أو للبضاعة. وقد راعت الاتفاقية في ذلك مصلحة المسافرين والشاحنين.

٢- إن قرينة الخطأ المفترض ليست قرينة قاطعة، ولذلك فإن للناقل التحلل من المسؤولية بإثباته أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن خطأ صدر من المضرور نفسه أو ساهم فيه أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة. وهذه القاعدة قرّرتها الاتفاقية لمصلحة الناقلين.

٣- إن مسؤولية الناقل محددة بملغ لا يمكن تجاوزه. وقد أرادت الاتفاقية بذلك تحقيق نوع من التوازن بين حق المضرورين بالحصول على تعويضات مناسبة وبين مصلحة الناقلين الذين إذا ما أطلقت مبالغ التعويضات التي قد يتحملونها من أي قيد، فإنهم سوف يعزفون عن إقامة مشروعات ومنشآت للنقل التجاري الجوي الأمر الذي يحد من ازدهار هذا النقل وتطوره.

٤- أكّدت الاتفاقية على أن تمتع الناقل بميزة المسؤولية المحدودة رهن بسلوكه وتصرفه هو وتابعوه. فطالما إن الخطأ الذي سبّب الضرر يدور في إطار من حسن النية استفاد الناقل من تحديد مسؤوليته مهما كان قدر الضرر الذي ينتج عن هذا الخطأ. أما إذا خرج الخطأ أو السلوك عن هذا الإطار، فالناقل يكون حينئذ سيئ النية غير جدير بهذه الحماية، وتنقلب مسؤوليته من مسؤولية محدودة إلى مسؤولية بغير حدود.

واعتبرت الاتفاقية الناقل سيئ النية في حالتين: الأولى إذا كان الضرر راجعاً إلى غش الناقل أو إلى خطأ من جانبه معادلاً للغش وفقاً لقانون المحكمة المطروح عليها النزاع (مادة ٢٥) والثانية إذا تخلفت وثائق النقل (تذكرة السفر، بطاقة الأمتعة، خطاب نقل البضاعة) أو إذا لم تشتمل في حال وجودها على البيانات الإلزامية المحددة بالاتفاقية(المواد ٣و٤ و٩).

تجدر الإشارة هنا إلى أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي أرستها اتفاقية وارسو قد خضعت لتعديلات عديدة تمت في: اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وبروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، وبروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥.

المبحث الثاني

طبيعة المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

صحيح أن اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ قد جعل من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر الذي يلحق بالمسافرين أو أمتعتهم أو بالبضائع المنقولة متى كانت نقطة القيام أو الوصول أو وجود أي مرسى جوي في ارض أمريكية. وصحيح أيضاً أن بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ الذي لم يدخل حيز التنفيذ حتى تاريخه قد أقرّ مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار البدنية للمسافرين وأمتعتهم، وصحيح كذلك أن بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ قد مدّ مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية وجعلها لا تشمل فقط الأضرار التي تلحق أجساد المسافرين وأمتعتهم، بل كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة للشاحنين. فإننا بالرغم من كل ذلك لا نستطيع القول بأن أحكام وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توّحدت. فالواقع من الأمر يبيّن أن بعض الدول المنضمّة إلى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لم تنضم إلى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ كالولايات المتحدة الأمريكية مثلاً، والبعض من الدول الذي انضم إلى اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي لم ينضم إلى اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وإذا ما دخل بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ أو بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ حيز النفاذ فإن بعض الدول الموقعة على الاتفاقيات السابقة قد تنضم إلى هذين الاتفاقين أو قد لا تنضم.

من هنا جاءت المبادرة إلى عقد مؤتمر دولي يهدف إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي فكانت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ كي تحل قواعدها، عند نفاذها، محل القواعد السابقة عليها وتصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي وبخاصة ما تعلق منه بمسؤولية الناقل الجوي. نستعرض فيما يلي أحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها.

آ- طبيعة المسؤولية تجاه المسافرين:

نصت المادة (١٧) من الاتفاقية على أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية. كما قررت المادة (٢١) من نفس الاتفاقية مايلي:" ١- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عنها بالمادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها. ٢- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عنها بالمادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها (١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت مايلي: 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 فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير".

وما يُستفاد من هذه النصوص أن الاتفاقية قد أقرّت بشكل عام بمبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي من جهة، لكنها، من جهة ثانية، قد خرجت عن هذا المبدأ فيما لو تجاوز مبلغ التعويض عن الأضرار (١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة إذ جعلت مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض.

في الحقيقة، إن ما جاءت به الاتفاقية في هذه النصوص، قد جاء، من جهة أولى، مخالفاً لاتفاقية وارسو التي اشترطت للحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى الذي قررته، إقامة الدليل على غش الناقل أو على خطئه المعادل للغش. ومن جهة ثانية هو مخالف لأحكام المادة التاسعة من بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ والمادة الثامنة من بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ اللتين قررتا أن الحدود القصوى للمسؤولية غير قابلة للتجاوز أيّاً كانت الملابسات التي يرتد إليها أساس المسؤولية.

لكن إذا كانت الاتفاقية قد ابتغت أن تكون إلى جانب المضرور بالسماح له طلب تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية بإقامته الدليل فقط على تضرره ومقدار هذا الضرر، فإن هذه المحاباة ليست إلاّ ظاهرية وغير فاعلة. ذلك أن الاتفاقية أجازت للناقل، في حال مطالبته بمبالغ تزيد عن الحد الأقصى للمسؤولية، أن يتحلل من هذه المطالبة إذا أثبت أن هذا الضرر لم ينشأ عن إهماله أو خطئه وكذلك تابعيه، أو أنه نشأ بفعل الغير، والناقل في كل ذلك، إن أمر الإثبات في هذه الحالات بالنسبة إليه هو أسهل بكثير من أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير والاحتياطات الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها عندما كانت مسؤوليته تقوم على أساس الخطأ المفترض في جانبه.

ب- طبيعة المسؤولية في نقل الأمتعة:

نصت المادة ١٧، الفقرة الثانية، من الاتفاقية على أن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها...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 الموضوعية بالنسبة للأمتعة المسجلة، أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة أو التي يحتفظ المسافر بها، فإن مسؤولية الناقل عنها هي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض من جانبه والذي يتوجب على المضرور إثباته.

جـ- طبيعة المسؤولية في نقل البضائع:

أبقت الاتفاقية الحكم الذي كرّسه بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ بجعل مسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضائع مسؤولية موضوعية (مادة ١٨).

د – طبيعة المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع:

إن الاتفاقية لم تخرج في هذا المجال عمّا قررته جميع الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة، بحيث حافظت على بقاء مسؤولية الناقل الجوي عن عملية التأخير مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض من جانبه (المادة١٩).

الفرع الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي

تنشغل مسؤولة الناقل الجوي لمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافر سالماً أو توصيل أمتعته أو البضائع المنقولة سليمة في الميعاد المتفق عليه.

سنتكلم في مباحث ثلاثة متتالية عن:

١- مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافر.

٢- مسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضائع والأمتعة.

٣- مسؤولية الناقل الجوي عن عملية التأخير.

المبحث الأول

مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافر

أولاً- مبدأ المسؤولية:

قضت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو بما يلي: "يُسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر، إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول".

وهذا النص يرتب التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر. لكن المادة العشرين من الاتفاقية جعلت من هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية، وأجازت للناقل دفع المسؤولية بإقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها.

ثانياً- شروط انشغال المسؤولية:

يتضح من المادة (١٧) المذكورة أعلاه أنه يجب توافر ثلاثة شروط لانشغال مسؤولية الناقل الجوي، وهي: أن يقع حادث، أن يقع هذا الحادث أثناء عملية النقل، أن يصاب المسافر بضرر.

آ- وقوع حادث:

لم تعنِ الاتفاقية بوضع تعريف للحادث Accident. وما نراه إن الحادث هو كل طارئ فجائي لعامل خارجي يؤثر على سلامة المسافر ويكون مرتبطاً بعملية النقل.

وعلى هذا لا يكفي أن يتعرض المسافر لحادث أثناء عملية النقل، بل يتعيّن أن ينجم هذا الحادث عن سبب يتعلق باستغلال الطائرة في عملية النقل ذاتها: كانفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض، أو اصطدامها بطائرة أخرى في الجو وسواء كان ذلك عن عطل في الطائرة أو خطأ في قيادتها، وكذلك حدوث خلل في توازن الطائرة نتيجة مطب هوائي. أما لو اعتدى أحد المسافرين على آخر داخل الطائرة فأصابه بجروح مثلاً فإن مسؤولية الناقل لا تنعقد بالنسبة لهذه الإصابة. وكذلك الأمر لو أن المسافر قد توفي خلال عملية النقل بسبب مرض قلبي مثلاً فإنه لا تترتب مسؤولية الناقل.

ب- وقوع الحادث خلال فترة زمنية محددة:

لقد أوضحت المادة (١٧) من الاتفاقية، وبشكل عام، الفترة الزمنية التي تنشغل بها مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الذي يتعرض له المسافر فقالت إن هذه المسؤولية تقوم إذا كان الحادث الذي تولد عنه الضرر قد وقع على متن الطائرة أو خلال عملية من عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها.

مما لاشك فيه أن عبارة "متن الطائرة" لا تثير أية مشكلة. فالراكب يعتبر أنه على متن الطائرة منذ اللحظة التي يدلف فيها إلى داخلها ويستقر في مقعده حتى اللحظة التي يخرج فيها من بابها ويضع قدميه على السلّم الذي يهبط عليه للوصول إلى أرض المطار. وعلى هذا الأساس فإن مسؤولية الناقل الجوي تنشغل عن سلامة الراكب وهو في جوف الطائرة سواء وقع الحادث الذي تعرض له والطائرة جاثمة على أرض المطار، أو في طريقها للإقلاع، أو محلقة في الجو، أو وهي تسقط لترتطم بسطح الأرض أو تغوص في أعماق البحر.

أما بالنسبة لعمليات الصعود والنزول من الطائرة، فقد سكتت الاتفاقية عن تحديد معنى أو مدلول هذه العبارات. ولذلك ساد الاعتقاد في الفقه والقضاء على انه يتوجب لتحديد المجال الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، اعتماد معيارين: مخاطر الطيران من جهة، والرقابة أو الرعاية التي يتولاها الناقل الجوي أو تابعوه على المسافرين من جهة ثانية.

وهذا يعني أن التزام الناقل بسلامة المسافر يبدأ في المكان والزمان الذي يتواجد فيه هذا المسافر في مجال مخاطر الطيران وينتهي بتلاشي واختفاء تلك المخاطر. كما إنه من جهة ثانية، يتعيّن ربط بداية ونهاية الالتزام بالسلامة بالمكان والزمان الذي يتولى فيه الناقل الجوي أو تابعوه رعاية المسافرين تمهيداً لعملية النقل. ويجب أن يتلازم هذان المعياران ويمتزجا معاً حتى يتحدد على وجه دقيق المدى الزماني والمكاني لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي. وعليه لا تقوم مسؤولية الناقل بتوافر أي من هذين المعيارين دون الآخر. فلا مسؤولية مثلاً في حال كان المسافر تحت أمرة الناقل أو أحد تابعيه دون أن يكون معرضاً لمخاطر الطيران الخاصة.

وكذلك لا يكفي للقول بوقوع الحادث أثناء عمليات الصعود أو النزول إذا كان الراكب في تلك اللحظة موجوداً في مكان تحف به مخاطر الملاحة الجوية، لكنه كان قد تحرر من وصاية الناقل ورقابته.

وتفريعاً على ذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي الدولي لا تقوم عن الحادث الذي يقع خلال المرحلة التي يتولى فيها نقل المسافرين من مكاتبه وسط المدينة إلى مطار القيام، أو من مطار الوصول إلى وسط المدينة، لأن هذا النقل وإن كان يتم تحت رقابته ووصايته فهو يقع بعيداً عن مخاطر الطيران. وكذلك الأمر لا تغطي مسؤولية الناقل المخاطر التي تلحق بالمسافر وهو متواجد في صالة الانتظار أو مقصف المطار أثناء جلوسه مع مودعيه أو مستقبليه، أوأثناء تجواله في ردهات المطار لإتمام بعض الإجراءات اللازمة لمغادرة المطار أو تصريف العملة من فرع أحد البنوك الموجودة في المطار طالما لم يكن هذا المسافر في جميع الحالات المذكورة تحت وصاية الناقل أو أحد تابعيه وفي حراستهم. كما حكم بأن الناقل الجوي ليس مسؤولاً عن إصابة المسافر بجراح أثناء صعوده الدرج الكهربائي المتحرك، لأن هذا الدرج معدّ للاستعمال من مسافري جميع شركات الطيران.

بالمقابل تنعقد مسؤولية الناقل الجوي في الزمان والمكان اللذين تبدأ فيهما مخاطر الطيران، أي من وقت ترك المسافر للأماكن المعدة لجمهور المودعين ودخوله صحن المطار لاقتياده تحت رعاية الناقل أو تابعيه إلى حيث تقف الطائرة، وسواء توجه الركاب إلى الطائرة سيراً على الأقدام أو بالسيارات. كما تظل المسؤولية منعقدة وقائمة أثناء عملية نزول المسافرين من الطائرة وتوجههم إلى مبنى المطار سيراً على الأقدام أو بالسيارات وحتى تسلمهم لحقائبهم وخروجهم إلى الأماكن التي يتواجد فيها جمهور المستقبلين. فقد حكم بأن الناقل مسؤول عن الأضرار التي لحقت بمسافر أُصيب بجروح لسقوطه على الأرض بسبب قوة دفع الهواء المنبعث من محركات الطائرة التي نزل منها، وكذلك عن الأضرار التي لحقت بفتاة صغيرة مسافرة نتيجة إصابتها برضوض من العربة التي تنقل أمتعة المسافرين والتي كان يقودها أحد تابعي شركة الطيران الناقلة.

هذا ويستوي أن يتم الصعود والنزول في بدء الرحلة الجوية ونهايتها أو أثناء هبوط الطائرة اضطرارياً في حقل أو صحراء أو أي مكان آخر غير مخصص لهبوط الطائرات كما تستمر مسؤولية الناقل بالانشغال ليس فقط بالنسبة لعملية النقل، بل وأيضاً بالنسبة لجميع الخدمات المرتبطة بها كإيواء المسافرين في الفندق ريثما يتم إصلاح الطائرة.

ج – وقوع الضرر:

لا يكفي أن يقع حادث خلال فتر ة زمنية محددة من عملية النقل كي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي، بل لا بد لذلك من أن يتولد عن هذا الحادث ضرر للراكب. ويتمثل هذا الضرر بوفاة الراكب وهي الحالة الغالبة في حوادث الطيران، أو بإصابته بجراح أو أي أذى في بدنه.

هذا والاتجاه لدى الفقه هو إلى التوسيع بتفسير عبارة "أي أذى بدني آخر" ليشمل بالإضافة إلى الوفاة أو الجرح أو الإصابة الجسدية الاضطرابات النفسية والعصبية التي غالباً ما تحدث في حالات اختطاف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن.

المبحث الثاني

مسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضائع والأمتعة

أولاً– مبدأ المسؤولية:

نصت المادة (١٨) من الاتفاقية على مايلي: "١– يُسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع إذا وقع الحادث الذي تولّد عنه الضرر خلال النقل الجوي..". كما ذكرت المادة (٣/٢٢) أنه "فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها المسافر في حراسته، فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل مسافر".

تقدم معنا أن الراكب يحمل معه عادة خلال رحلته الجوية حقائب ولوازم سفر مختلفة يطلق عليها الأمتعة. وهذه الأمتعة بعضها يسلمه الراكب إلى الناقل بموجب وثيقة يطلق عليها بطاقة الأمتعة وتصبح بعد ذلك بحراسة الناقل وتكون مسؤوليته عنها كمسؤوليته عن نقل البضائع. أما الأمتعة غير المسجلة والتي يحتفظ بها الراكب معه فلم تتعرض الاتفاقية بالنسبة لها إلاّ فيما يتعلق بالتعويض عنها، إذ حدّدت هذا التعويض بمبلغ لا يزيد عن خمسة آلاف فرنك لكل مسافر. أما كيف تنشغل مسؤولية الناقل عنها فلم تتحدث الاتفاقية عنه تاركة ذلك لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.

ومن قراءة نص المادة ١٨ المذكور أعلاه، يتضح أنه بمجرد وقوع الضرر للبضاعة أو الأمتعة المسجلة فإن مسؤولية الناقل تنعقد، لكنه يستطيع دفعها بإثبات أنه وتابعيه اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم ذلك (مادة٢٠).

ويترتب على ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة والأمتعة المسجلة هو التزام ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات، بحيث يفترض خطأ الناقل ما لم يتمكن من إقامة الدليل على انتفاء هذا الخطأ.

ثانياً_ شروط انعقاد مسؤولية الناقل:

لا بد لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة والأمتعة المسجلة من توافر ثلاثة شروط: أن تحدث واقعة، أن يكون ذلك خلال فترة النقل الجوي، وأن يتولد ضرر عن هذه الواقعة.

آ– حدوث واقعة:

عندما تكلمت الاتفاقية في المادة (١٧) عن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافر استخدمت عبارة "حادثAccident أما بالنسبة لمسؤولية هذا الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة، فقد استعملت عبارة "واقعة evenement ". في الحقيقة إن المصطلحين غير مترادفين، فإذا كان الحادث، كما سبق وذكرنا، هو الأمر المفاجئ لعامل خارجي يحدث تأثيراً على سلامة المسافر ويكون ناجماً عن عملية النقل، فإن الواقعة لها مدلول أوسع من الحادث بحيث ينصرف هذا المدلول ليشمل جميع الأسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي أم غير متصلة به. وعلى هذا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن ذبول الزهور المنقولة بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى موجودة إلى جانبها، أو عن تلف أقمشة بسبب انسكاب زيوت أو سوائل حمضية عليها، أو عن فقدان بضاعة بسبب سرقتها من مخازن الناقل بالمطار، أو عن نفق حيوان نتيجة عدوى تسرّبت إليه من حيوان آخر منقول على نفس الطائرة.

ب- حدوث الواقعة خلال فترة النقل الجوي:

إذا كانت المادة (١٧) من الاتفاقية قد ضيّقت من النطاق الزمني الذي تنعقد فيه مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بنقل المسافرين وجعلته يقتصر على فترة الصعود للطائرة والتواجد على متنها ومن ثم النزول منها، فإن المادة (١٨) قد وسّعت هذا النطاق في نقل البضائع والأمتعة المسجلة بحيث يتطابق مع فترة تنفيذ عقد النقل.

فوفقاً للفقرة الأولى من المادة (١٨) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة والأمتعة المسجلة إذا نجم هذا الضرر من واقعة حدثت خلال النقل الجوي. ولتوضيح المقصود من عبارة "خلال النقل الجوي" تكفلت الفقرة الثانية من المادة المذكورة هذا الإيضاح قائلة: " إن النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها الأمتعة المسجلة أو البضائع في حراسة الناقل، سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار".

وما يُفهم من هذا النص، أن مسؤولية الناقل الجوي تبدأ منذ تاريخ تجرد المرسل من البضاعة وصيرورتها تحت حراسة الناقل، وتنتهي حين تسليمها للمرسل إليه أو وكيله في مطار الوصول.

بعبارة أخرى، إن الاتفاقية قد أخذت بفكرة حراسة الناقل الجوي للبضاعة وحدها دون فكرة مخاطر الطيران. والاجتهاد القضائي مستقر على ذلك في العديد من أحكامه. فقد أكّد القضاء أن البضاعة ولو تمّ إنزالها من الطائرة وتمّ وضعها في مخازن تابعة للناقل أو تابعة لأشخاص آخرين، فإن ذلك لا يعدّ تسليماً لها، ويبقى الناقل معتبراً حارساً لها وبالتالي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بها.

هذا وبعد أن أخرجت الفقرة الثالثة من المادة ١٨ من الاتفاقية كل نقل بري أو بحري أو نهري من نطاق فترة النقل الجوي المتقدم بحثها أعلاه، وبالتالي لا تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن هذا النقل لأحكام اتفاقية وارسو بل تخضع للأحكام الواردة بالقانون الوطني الواجب التطبيق. فإن نفس الفقرة الثالثة وبنهايتها ذكرت أنه "إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى، يفترض في الضرر، إلى أن يثبت العكس، أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي". وهذا يعني أنه إذا تمت عمليات نقل بري أو بحري أو نهري للبضاعة بسبب وبمناسبة تنفيذ عقد نقل جوي وتعرضت هذه البضاعة خلال تلك العمليات لضرر معين فإن هذا الضرر يعدّ قد وقع أثناء فترة النقل الجوي ويكون الناقل مسؤولاً عن الضرر وفقاً لأحكام المسؤولية في اتفاقية وارسو. وهذه أيضاً حالة الناقل الجوي الذي احتفظ، عندما وقع عقد نقل البضاعة، بحقه في نقلها بطريق البر من مكان وجودها إلى مطار القيام، ولتضررها خلال هذه المرحلة فقد حكم بانشغال مسؤوليته تجاه شاحنها.

يبقى أن نشير إلى أن القرينة التي قررتها نهاية الفقرة الثالثة من المادة (١٨) بوقوع الضرر خلال فترة النقل الجوي، هي قرينة غير قطعية بل إنها بسيطة ويمكن تقويضها بكافة طرق الإثبات وإقامة الدليل على ان الضرر قد وقع خارج فترة النقل الجوي. ولا شك أن هدم هذه القرينة يكون بغرض التخلص من تطبيق أحكام المسؤولية المنصوص عنها في اتفاقية وارسو. فقد يكون الناقل نفسه، حيث إذا أثبت أن الضرر قد وقع في غير فترة النقل الجوي، فإنه يستفيد من شرط كان قد وضعه في عقد النقل بإعفائه من المسؤولية أو بتحديد مسؤوليته بأقل مما هو مقرر في الاتفاقية وذلك بتطبيق القانون الداخلي إن كان يجيز ذلك. أو قد يكون الشاحن، إذ يبتغي تقويض القرينة ليستفيد من المسؤولية غير المحدودة للناقل المقررة في القانون الداخلي.

جـ – وقوع الضرر:

لقد حددت المادة ١٨ من الاتفاقية صور الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة والأمتعة المسجلة فجعلتها الهلاك أو الضياع أو التلف. وعلى ذلك يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين أو الشاحنين في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة هلاكاً كلياً أو جزئياً كأن تتحطم طائرة أو تهلك بمن فيها وما عليها، أو في حالة الفقدان على أثر سرقة أو خطأ في تسليم البضاعة أو الأمتعة إلى شخص آخر. كما وتعد بمثابة المفقودة، بحسب أحكام المادة ٣/١٣ من الاتفاقية، البضاعة التي لا تصل إلى مطار الوصول خلال سبعة أيام من التاريخ الذي كان

يتعين أن تصل فيه (جعلت المادة ٣/١٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هذه المدة ٢١ يوماً). كما تنشغل مسؤولية الناقل الجوي أيضاً عن تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة نتيجة العطب الذي يلحق بها ويؤثر على قيمتها سلباً بحسب الاستعمال المعدة له.

هذا ويجب على المضرور، المرسل أو المرسل إليه، إثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة من هلاك أو تلف، وله في سبيل ذلك أن يكتفي بمقارنة حالة البضاعة عند تسليمها للناقل المثبتة بخطاب نقل البضاعة بحالتها الراهنة. كما للمضرور أن يقيم الدليل على الضرر الذي لحق بالبضاعة بأي وسيلة أخرى من وسائل الإثبات، مع الإشارة إلى أن هذه القدرة على إثبات الضرر قد تكون محدودة في الواقع العملي فيما إذا كان الناقل قد دوّن تحفظاته على سند النقل عند استلامه البضاعة لجهة صحة الوزن أو المقدار أو الحالة التي كانت عليها البضاعة عند استلامها. وفي هذا الإطار تقول المادة (٢/١١) من الاتفاقية "أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها الظاهرة فلا تعتبر حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحتها بنفسه بحضور المرسل وتمّ إثبات ذلك في خطاب النقل".

أما عن السبب الذي أدى إلى إلحاق الضرر بالبضاعة، فالمرسل أو المرسل إليه ليس على أي منهما إثبات أن هذا السبب يعود إلى خطأ الناقل شخصياً أو خطأ تابعيه، فالناقل، كما مرّ معنا، يعد مخطئاً ومسؤولاً بمجرد عدم تحقيق النتيجة وهي توصيل البضاعة والأمتعة سليمة إلى مطار الوصول.

المبحث الثالث

مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام مواعيد النقل، وإن أخلّ بذلك تتعيّن مساءلته عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافر أو مرسل البضاعة. وهذا ما لحظته المادة (١٩) من اتفاقية وارسو عندما قالت: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو". وما يستفاد من هذا النص أنه جاء عاماً يشمل نقل الركاب ونقل البضائع على حد سواء. وأنه لكي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير يتوجب توافر شرطين:الأول هو أن يقع تأخير في النقل، والثاني أن يترتب على هذا التأخير ضرر بالمسافر أو بالبضاعة. سنتكلم في الفقرتين التاليتين عن هذين الشرطين، ونخصص فقرة ثالثة لتبيان طبيعة التزام الناقل عن تأخره في تنفيذ عملية النقل بموعدها.

أولاً– وقوع التأخير في النقل:

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معين وإن هذا الميعاد قد تمّ تفويته أو تجاوزه وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل، أو يكون محدداً من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها. وقد جرت العادة لدى الناقلين الجويين ألاّ يلتزموا بمواعيد نقل محددة بدقة. ويتبرر ذلك بأن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل أو تابعوه من السيطرة عليها. فهي مرهونة بشكل خاص بظروف جوية قد تسمح بالملاحة الجوية أو قد لا تسمح. كما أنها مرهونة بالإمكانيات المادية للطائرة لجهة سعتها ومقدار حمولتها. فلظروف معينة قد تضطر الطائرة أن تتزود بالوقود أكثر مما تحمل عادة، الأمر الذي يحدّ من قدرتها على استيعاب الركاب أو البضائع وتأمين سلامتهم وبالتالي يتأخر نقلهم.

وعلى ذلك فإن الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA، وفي شروطه العامة، بالمادة العاشرة من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم، والمادة السادسة من شروط نقل البضاعة، يؤكد على ان مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأية وثيقة أخرى لا تعدّ جزءاً من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل.

وإزاء عدم قيام الاتفاقية بوضع معيار موضوعي دقيق ليتسنى على ضوئه تحديد التأخير الذي يُسأل عنه الناقل بموجب حكم المادة ١٩، وآخذاً بالحسبان لشروط الاياتا التي تعمل على عدم تحميل الناقل مسؤولية التأخير فقد ثار خلاف كبير في الفقه والقضاء عند تنفيذ حكم المادة ١٩ من الاتفاقية التي تقضي بمسؤولية الناقل عن التأخير، وشروط الاياتا التي تحلل الناقل من هذه المسؤولية.

لقد ذهبت معظم الأحكام القضائية مع رأي راجح للفقه إلى إقرار صحة شروط الناقل بعدم ضمان المواعيد لأن هذا الشرط لا يعفيه من المسؤولية عن التأخير بل يدل على عدم اتفاق الطرفين على ميعاد معين لتنفيذ النقل، ويسري من ثم الميعاد المعقول. بتعبير آخر إن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تنعقد إلاّ إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.

وفي ضوء ما تقدم عدّت المحاكم من قبيل التأخير الذي تنعقد بسببه مسؤولية الناقل الجوي الحالات التالية:

- عدم وضع البضاعة بأمكنة ذات درجة حرارة مناسبة وتأخير وصولها ثلاثة أشهر، نقض فرنسي ١٩٩٩/٥/٢٦.
- إلغاء الرحلة الجوية: حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الناقل الجوي الذي ألغى الرحلة الجوية وهو لا يستفيد من الشرط الموجود في عقد النقل والمتضمن عدم ضمانه للمواعيد: استئناف باريس ٢٠٠٠/١٠/٢٦. – نقض فرنسي ١٩٩٢/١٠/٦، مجلة النقل ١٩٩٢، ص٦٩٤.
- وصول البضاعة بعد ثمانية أيام في رحلة من باريس إلى كاب علماً أنه مكتوب على الطرود "عاجل جداً": استئناف فرساي ١٩٩٦/١/٤، مجلة النقل ١٩٩٦، ص٣٩٩.
- تأخير يومين لوصول ٢٠٠٠ كرتونة أفوكا وعدم تأمين حفظ حراري مناسب: استئناف باريس ١٩٩١/١١/١٥، مجلة النقل، ١٩٩١، ص٢٤.

ثانياً– ترتب الضرر:

لكي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن تأخيره في تنفيذ التزامه يشترط أن يلحق المسافر أو الشاحن ضرر نتيجة هذا التأخير. لم توضح الاتفاقية ما هو المقصود بالضرر وما هي عناصره. والرأي على وجوب الرجوع في ذلك إلى القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الأسناد في قانون القاضي.

وقد اعتبر من قبيل الأضرار التي يُسأل عنها الناقل الجوي: حرمان المسافر من الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمؤتمر علمي كان مدعوّاً إليه. وصول مريض متأخراً عن ميعاد إجراء عملية جراحية عاجلة مما أدّى إلى إلغائها.

ثالثاً– طبيعة التزام الناقل عن التأخير:

أخذت الاتفاقية بنظام موحّد فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافر والمحافظة على البضاعة والأمتعة المسجلة وكذلك عن تنفيذ عملية النقل في الميعاد. فجعلت هذه المسؤولية مسؤولية شخصية ومن طبيعة تعاقدية، والخطأ من جانب الناقل مفترض حيث لا يكلف المضرور إثباته. وليس أمام الناقل كي يتحلل من مسؤوليته عن هذا الخطأ إلاّ أن يثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة والإجراءات الضرورية لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (المادة ٢٠ من الاتفاقية). وفي هذا الاتجاه سار القضاء في فرنسة وغيرها من البلدان.

ففي فرنسة، أصدرت محكمة بداية Rennes بتاريخ ١٩٩٩/١٠/١١ قراراً معبراً في هذا المجال في القضية المرفوعة من الزوجين Foulon ضد شركة الخطوط الجوية المالطية إذ ردّت الدعوى لوقوع التأخير بسبب قوة قاهرة. كما قررت سابقاً محكمة استئناف باريس عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر المترتب عن التأخير الذي يحصل نتيجة لقوة قاهرة.

وفي الكويت، أصدرت محكمة الاستئناف فيها بتاريخ ١٩٨٤/١١/٥ قراراً قضت بموجبه مساءلة الناقل عن التأخير لعدم قيامه باتخاذ التدابير المناسبة لاتقاء الضرر وذلك بالرغم من الشرط رقم ٩ المدون في تذكرة السفر والمتضمن "أن المواعيد المبينة على جدول مواعيد السفر أو غيرها ليست مضمونة.

الفرع الثالث: دفع مسؤولية الناقل الجوي

ينبني دفع المسؤولية عن الناقل الجوي على طبيعة الالتزام الذي يتحمله هذا الناقل. فإذا كان التزامه بوسيلة أو ببذل عناية، أمكنه الإفلات من المسؤولية بإقامة الدليل على أنه بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ الالتزام الملقى على عاتقه أو بإثبات السبب الأجنبي. أما إذا كان التزام الناقل بتحقيق نتيجة، أي أن مسؤوليته موضوعية مادية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فإنه لا يستطيع التحلل من المسؤولية إلاّ بإثبات أن عدم تنفيذ التزامه يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه.

سنعرض في مبحثين متتالين: أسباب دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو، وأسباب دفع هذه المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

المبحث الأول

أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو

نصت المادة (٢٠) من الاتفاقية على أنه "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها".

كما ذكرت المادة (٢١) من نفس الاتفاقية أنه "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبّب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

سبق ورأينا أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانبه، وأن التزامه بضمان سلامة المسافرين أو سلامة البضائع والأمتعة، أو إنجاز النقل في مدة معقولة، هو التزام ببذل عناية. لذلك، فإنه وفقاً لنصوص المادتين ٢٠ و ٢١، يكون في إمكان الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه بإثبات أنه لم يخطئ، ويتحقق ذلك في حالتين هما: اتخاذ الناقل وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، أو أن الضرر يعود لخطأ المضرور.

لكن هذا لا يعني أن اتفاقية وارسو لا تجيز للناقل أن يتمسك، للتحلّل من مسؤوليته، بالقوة القاهرة أو الأسباب الأجنبية الأخرى. فما ذكرته الاتفاقية لفكّ مسؤولية الناقل بسبب استحالة اتخاذ الاحتياطات الضرورية من قبله لتوقي الضرر، يفيد أن هذا الضرر يعود لسبب أجنبي لا يد للناقل فيه وليس بالإمكان توقعه أو تلافيه.

وتفريعاً لما تقدم، تكون أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي هي:

١- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر.

٢- خطأ المضرور.

٣- القوة القاهرة.

٤- العيب الذاتي.

٥- فعل الغير.

نتناول فيما يلي بفقرات خمس متتالية بحث تلك الأسباب.

أولاً- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر:

لم تبين الاتفاقية المقصود من عبارة "التدابير الضرورية" ولذلك ثار جدل كبير في الفقه والقضاء حول تفسير هذه العبارة.

فالبعض من الفقه والقضاء ذهب إلى تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً حرفياً ضيقاً، فاشترط على الناقل، للفكاك من المسؤولية، أن يقيم الدليل على انتفاء الخطأ، أي أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث على وجه التحديد، وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو من تابعيه وهو الأمر الذي يبدو مستحيلاً في كثير من الأحيان.

أما الرأي الراجح في الفقه والقضاء فاتجه إلى تفسير واسع لتلك العبارة، وتطلب من الناقل لإعفائه من المسؤولية، أن يثبت فقط أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الجوي الحريص لتفادي الضرر، سيّما وأن التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين وسلامة البضائع هو التزام بعناية وليس التزاماً بنتيجة كأن يثبت الناقل:

- أن الطائرة كانت صالحة تماماً للطيران وروعي في شأن تحميلها القواعد الخاصة بأمنها.
- أن الطائرة كانت موضع عناية وتخضع لصيانة دورية دقيقة ومزودة بالقدر الكافي من الوقود لإتمام الرحلة.
- أن الأحوال الجوية كانت تسمح بإقلاع الطائرة، والطائرة مزودة بالأجهزة الضرورية والخرائط.
- أن أفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يستلزمها القانون.
- أنه وتابعيه تبقوا على اتصال دائم بالطائرة طوال الرحلة واستمروا باتخاذ تدابير السلامة إلى وقت وقوع الحادث.

وبالجملة أن يثبت الناقل أنه بذل في سبيل تسيير مشروعه العناية التي يبذلها الناقل الحريص في مثل ظروفه. وتقدير كفاية هذه العناية أو عدم كفايتها هو من شأن قاضي الموضوع، ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها.

ثانياً- خطأ المضرور:

إن الطرف المضرور في عقد النقل تجاه الناقل قد يكون الراكب أو المرسل أو المرسل إليه إذا تعلق الأمر بنقل بضائع.

وقد تركت الاتفاقية لقاضي الموضوع أن يقدّر، وفقاً لقانون بلده، ما هية خطأ المضرور وأثره على مسؤولية الناقل. فإذا كان قانون القاضي يعتبر خطأ المضرور سبباً في الإعفاء من المسؤولية، فإن الناقل يفلت من المسؤولية إذا كان خطأ المضرور هو السبب في وقوع الضرر. وإذا كان خطأ المرور ساهم فقط في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية.

ومن الأمثلة على خطأ الراكب أن يقترب من مراوح الطائرة أو منطقة جذب الهواء مما يسبّب له أضراراً بدنية، أو أن يهمل إطفاء سيجارته فينشب حريق بالطائرة.

ومثال خطأ المضرور في نقل البضائع أن يثبت الناقل إهمال المرسل الشاحن تغليف البضاعة تغليفاً يتناسب وطبيعتها فتصاب بتلف من جرّاء ذلك.

أما خطأ المرسل إليه فيتمثل بتأخره عن استلام البضاعة القابلة للتلف السريع مثل الفواكه واللحوم وتعفنها بالتالي.

ثالثاً- القوة القاهرة:

لم تتضمن اتفاقية وارسو بياناً صريحاً يشير إلى القوة القاهرة كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي. إلاّ أن ذلك يستفاد من العبارة الواردة في نهاية الفقرة الأولى من المادة ٢٠ والقائلة "أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها". إضافة إلى أن القوة القاهرة تعد في جميع تشريعات العالم سبباً من أسباب دفع المسؤولية.

والقوة القاهرة في النقل الجوي التي تحل الناقل من مسؤوليته هي تلك الحوادث المباغتة التي تخرج عن دائرة نشاطه ولا يمكنه توقعها أو تلافي مخاطرها: كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها وتهوى وتتحطم، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو أن يصاب قائد الطيارة بنوبة قلبية تودي بحياته.

رابعاً- العيب الذاتي:

العيب الذاتي قد يكون في الطائرة وقد يكون في البضاعة المنقولة على الطائرة. إذا كان على الناقل، كما مرّ معنا أعلاه، أن يبذل العناية المعتادة بإعداد طائرته إعداداً أصولياً، فإنه لا يكون بالمقابل مسؤولاً عن العيب الخفي بالطائرة الذي يجهله تماماً ويتعذر عليه كشفه ولم تكن له أية

إمارات سابقة. ويمكن للناقل، في سبيل التحلل من المسؤولية، الاعتماد على شهادة الصلاحية للطيران وشهادة المعاينة التي يقوم بها المتخصصون لإثبات قيامه بواجبه. فلو حدث عارض أثناء الرحلة كانفجار محرك الطائرة أو تلف إطاراتها، أو تهرب الزيت أو عطب أجهزة الاتصال المفاجئ أو غير ذلك فإن الناقل لا يتحمل بالمسؤولية.

وقد يرجع العيب إلى الطبيعة الذاتية للبضاعة كالزهور التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة فتذبل، وكذلك الفواكه التي قد تتعفن، واللحوم والسوائل التي تحدث فيها تفاعلات كيميائية فتتلف.

وإذا كانت اتفاقية وارسو لم تشرْ بوضوح إلى العيب الذاتي، فإن العبارة العامة التي أوردتها المادة ٢٠ بأنه كان "يستحيل على الناقل أو تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية" تعطي الأضرار الناجمة عن هذا العيب وتنفك بالتالي مسؤولية الناقل عن ذلك. ومن جهة ثانية أجاز بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، للناقل أن يضمن عقد النقل شرطاً بمقتضاه يتحلل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تلف البضاعة أو هلاكها أو ضياعها متى كانت طبيعتها هي السبب في ذلك.

خامساً– فعل الغير:

لم تورد الاتفاقية نصاً يتعلق بفعل الغير كوسيلة أو سبب يدفع بموجبه الناقل الجوي مسؤوليته. لكن، كما أشرنا، أن عبارة "يستحيل على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الحادث" تشمل القوة القاهرة والعيب الذاتي، فإن تلك العبارة تشمل أيضاً فعل الغير.

ويتحقق فعل الغير مثلاً بخطأ طيار طائرة أخرى يصطدم بطيارة الناقل، أو خطأ ضابط برج المراقبة بالمطار بالسماح لطائرتين بالهبوط في نفس الوقت على ممر واحد، أو إطلاق شخص النار على الطائرة فتسقط ويصاب المسافرون والبضاعة الموجودة على متنها.

المبحث الثاني

أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي

في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

أوردت الاتفاقية، التي دخلت حيز النفاذ أخيراً، نوعين من الأسباب لدفع مسؤولية الناقل الجوي: أسباب خاصة تتعلق بمسؤوليته في نقل الأشخاص، في نقل الأمتعة والبضائع، في التأخير بتنفيذ عملية النقل. وأسباب عامة تنطبق على جميع أنواع المسؤوليات المذكورة.

أولاً– الأسباب الخاصة بدفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص:

نصت المادة (١/١٧) من الاتفاقية على مايلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سبّبت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

كما قضت المادة (٢١) من الاتفاقية بالتالي: "١-فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عنها في الفقرة /١/ من المادة /١٧/ والتي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

وما يستفاد من هذه النصوص أن وسائل الناقل لدفع مسؤوليته عن سلامة الركاب في حال وفاتهم أو إصابتهم بأذى جسدي تختلف وفقاً لمعيارين: فإذا كانت مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية مادية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وتكون كذلك عندما يكون مبلغ التعويض عن الضرر المطالب به لا تتجاوز قيمته (١٠٠٠٠٠) مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة (أي ما يعادل ١٤٥٠٠٠ دولار أمريكي) فإن الناقل في هذه الحالة لا يمتلك أي وسيلة دفع ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلاّ إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى فعل الراكب نفسه كما سنرى لاحقاً في شرحنا للأسباب العامة لدفع المسؤولية الواردة في المادة ٢٠ من الاتفاقية. أما إذا كانت مسؤوليته عن سلامة الراكب مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض، وتكون كذلك عندما تتجاوز قيمة الأضرار المطالب بها عن وفاة الراكب أو إصابته (١٠٠٠٠٠) مائة ألف وحدة

حقوق سحب خاصة، فللناقل أن يتحلل من المسؤولية إذا أثبت أن هذا الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من تابعيه أو وكلائه، أو أقام الدليل على أن مصدر هذا الضرر يعود فقط إلى إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير.

وهنا يلاحظ أن الاتفاقية قد خففت من حدّة الإثبات المفروضة على الناقل ليتخلص من المسؤولية عندما يتعلق الأمر بأضرار تزيد قيمتها عن (١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة. فهي لم تتطلب منه، كما هو الأمر في ظل اتفاقية وارسو، أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، بل أجازت له، في سبيل دفع المسؤولية أن يثبت أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من تابعيه، وهو أمر أيسر بالنسبة للناقل ويستطيع إثباته.

كما يلاحظ من نص الفقرة (ب) من المادة (٢١) أنه كي يستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن الحادث الذي تعرّض له المسافر، والمطالب بالتعويض عنه بمبلغ يزيد عن (١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة، عليه أن يثبت أن الحادث قد تمّ بخطأ أو امتناع من الغير لوحده دون أن يشاركه بهذا الخطأ أو يساهم فيه الناقل. أما إذا تبيّن أن خطأ الغير اقترن بخطأ من جانب الناقل أو تابعيه، فإن مسؤولية الناقل ستنعقد لدفع كامل مبلغ التعويض الذي يطالب به والذي تزيد قيمته عن مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

ثانياً- الأسباب الخاصة بدفع مسؤولية الناقل عن الضرر اللاحق بالأمتعة والبضائع:

أشارت المادة (٢/١٧) من الاتفاقية إلى أن الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها ما لم يكن هذا الضرر ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فيعفى من أية مسؤولية.

يلاحظ في هذا الصدد أن أسباب الإعفاء الواردة في الاتفاقية الجديدة هي الأسباب التي كان الفقه والقضاء قد أخذا بها في ظل اتفاقية وارسو، وما فعلته الاتفاقية الجديدة هو أنها قننت تلك الأسباب سواء كانت لعيب ذاتي في البضاعة أو لسوء في تغليفها أو لقوة قاهرة تمثلت بأعمال حرب أو إجراءات من السلطة العمومية فيما يتعلق بدخول البضائع وخروجها.

ثالثاً- الأسباب الخاصة بدفع مسؤولية الناقل عن التأخير:

تقول المادة (١٩) من الاتفاقية مايلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

لقد أبقت الاتفاقية الجديدة على النهج الذي سارت عليه اتفاقية وارسو باعتبارها مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزامه تنفيذ النقل ضمن الميعاد، مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض من جانب الناقل أو تابعيه، وأنه بإمكانه أن يتخلص من هذه المسؤولية إذا أقام الدليل على انه وتابعيه ووكلاءه اتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك.

رابعاً- الأسباب العامة لدفع جميع أنواع مسؤولية الناقل الجوي:

تنص المادة (٢٠) من الاتفاقية على التالي: "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبّب الضرر أو أسهم في حدوثه. وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل بنتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة (١) من المادة٢١ ".

الفرع الرابع: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي وتشديدها

نتناول في مبحث أول المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، وفي مبحث ثانٍ نستعرض حالات المسؤولية غير المحدودة، أي سبل تشديدها.

المبحث الأول

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

أولاً- مبدأ المسؤولية المحدودة:

تقضي القواعد العامة أنه عندما تنعقد مسؤولية شخص عن واقعة ألحقت ضرراً بالغير أن يترتب في ذمته التعويض على المضرور. والأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر الذي يتمثل بما لحق المضرور من خسارة وبما فاته من كسب. إلاّ أن واضعي اتفاقية وارسو قد خرجوا على هذه القواعد العامة وأقروا مبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه.

وهنا يثور التساؤل لماذا خرج المشرع في وارسو عن أحكام القواعد العامة بإقراره مبدأ تحديد المسؤولية؟

عندما وضعت اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ كان الطيران التجاري في بداية نشاطه يتلمّس طريقه وسط مخاطر جسيمة كثيراً ما تفضي إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متن الطائرة فضلاً عن الأضرار التي تلحق بالطائرة وأصحابها. فإذا ما تقررت مسؤولية الناقل بالتعويض عن كل الأضرار التي تترتب عن الحادث الذي تتعرض له الطائرة، فإنه قد يتكبّد خسائر مالية جسيمة قد لا تقوى إمكاناته المادية على تحملها فيؤدي ذلك إلى إفلاسه وخروجه من هذا الميدان الاقتصادي.

ولهذا، إن المؤتمرين في وارسو عام١٩٢٩، أخذاً بالحسبان لكل المبررات المذكورة،ودعماً لنماء وتطور هذا المرفق الحيوي الهام من مرافق النقل، وخدمة لصالح المجموعة البشرية التي تتطلب استمرار مؤسسات وشركات النقل الجوي في أداء نشاطها، قرروا وضع حدود قصوى لمسؤولية الناقل الجوي لا يمكن مبدئياً تجاوزها.

ثانياً- الحدود القصوى للتعويض:

تعدّ مبالغ التعويض التي أقرتها اتفاقية وارسو وتنشغل ذمة الناقل الجوي بها إزاء مستحقيها حدوداً قصوى للتعويض وليست مبالغ جزافية. فإذا كان الضرر الذي لحق بالمسافر أو الشاحن أقل من الحد الأقصى، فإن المضرور لا يستحق تعويضاً سوى عن الضرر الذي لحقه كي لا يثري على حساب الناقل الجوي بلا سبب.

ثم إذا تعدد الناقلون المسؤولون، الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، فإنه لا يصح أن يتجاوز مجموع ما يقضى به عليهم مجتمعين الحد الأقصى المذكور في الاتفاقية (المادة السادسة من اتفاقية جوادا لاخارا).

كما إن الحدود القصوى الواردة في الاتفاقية هي من النظام العام الدولي، بمعنى أنها تنطبق ولو كان قانون القاضي الذي ينظر بالدعوى لا يجيز وضع حدود للتعويض، فأحكام الاتفاقية الدولية المصدقة أصولاً تتقدم بالتطبيق على القانون الوطني.

لقد أرست اتفاقية وارسو حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقل الجوي بدفعها، وميّزت في هذا الخصوص، بين التعويضات المستحقة عن الأضرار الجسدية التي تصيب المسافرين، والأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة، والأضرار التي تترتب عن التأخير في عملية النقل. وبيّنت كذلك كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض.

١- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الجسدية للمسافرين:

تنص المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على ما يلي: "١-في نقل الأشخاص، تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ (٢٥٠٠٠٠) فرنك وإذا جاز طبقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور. ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية".

أما المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال الجديدة لعام ١٩٩٩، فإنها جعلت الحد الأقصى للتعويض في حال وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية أصبح (١٠٠٠٠٠) مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، أي ما يعادل (١٤٥٠٠٠) دولار أمريكي. وبالنسبة للأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب، فإن مسؤولية الناقل الجوي قد حددت بمبلغ (٤١٥٠) وحدة حقوق سحب خاصة (المادة ١/٢٢).

٢- الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة:

تنص المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على مايلي: ٢-آ- في نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ ٢٥٠ فرنكاً لكل كيلو غرام..ب- في حالة الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءاً من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء فيها، يكون الوزن الكلي للطرود المعنية هو وحده المعتبر عند تعيين حد مسؤولية الناقل. على أنه إذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءاً من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء فيها يؤثر في قيمة الطرود الأخرى التي تغطيها نفس بطاقة الأمتعة أو نفس خطاب النقل الجوي، فإن مجموع وزن هذه الطرود يجب مراعاته عند تعيين حد المسؤولية... ٣-أما فيما يتعلق بالحاجيات أو الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب في حراسته فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (٥٠٠٠) فرنك لكل راكب".

أما في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، فقد أشارت المادة (٢٢) منها إلى الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة والبضائع فقالت: ١-عند نقل الأمتعة، سواء كانت مسجلة أو غير مسجلة. تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ (١٠٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب. ٢-عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ (١٧) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام. وفي حال تعيب أو تلف أو ضياع أو تأخير جزء من البضائع، دون الأمتعة المسجلة كما كان مقرراً في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي بهذا الخصوص، فإن الاتفاقية الجديدة قد أبقت على نفس الحكم الذي استحدثه بروتوكول لاهاي لجهة تحديد التعويض،

٣- الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير:

لم تشر اتفاقية وارسو صراحة وبكل وضوح إلى الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي عندما يتأخر في نقل المسافرين أو نقل الأمتعة والبضائع في الميعاد المحدد.

لكن بالرجوع إلى أحكام الاتفاقية نجد أنها بيّنت حالات انشغال مسؤولية الناقل الجوي الثلاثة عن: -الضرر الجسدي الذي يلحق بالمسافرين (مادة ١٧)، الضرر المادي الذي يلحق بالبضائع والأمتعة لجهة هلاكها وتعيبها وضياعها (مادة ١٨)، الضرر الذي يلحق بالمسافرين أو الشاحنين نتيجة التأخير في عملية النقل.

ثم عندما جاءت المادة (٢٢) من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي لتشير إلى الحد الأقصى الذي يلتزم بموجبه الناقل الجوي بالتعويض على المضرورين، قالت: في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل إزاء كل مسافر محدودة بمبلغ (٢٥٠٠٠٠) فرنك، وفي نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ (٢٥٠) فرنك عن كيل كيلو غرام.

وبما أن هذه المادة لم تذكر بشكل صريح وقاطع أن هذه الحدود القصوى تقتصر على مسؤولية الناقل عن سلامة المسافرين وسلامة الأمتعة والبضائع، الأمر الذي يقودنا إلى القول أن هذه الحدود القصوى تمتد لتشمل أيضاً مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

فيكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالمسافر نتيجة تأخيره هو (٢٥٠٠٠٠) فرنك، وعن التأخير بنقل الأمتعة والبضائع هو (٢٥٠) فرنك عن كيلو غرام. والفقه والقضاء مستقران على هذا الرأي. كما إن الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩ قد أشارت بكل دقة ووضوح إلى الحدود القصوى لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين والأمتعة والبضائع على ما عرضنا إليه قبل قليل.

٤- كيفية حساب التعويض:

تنص المادة (٥/٢٢) من اتفاقية وارسو المعدّلة ببروتوكول لاهاي على التالي: "المبالغ المبينة بالفرنك في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من (٦٥.٥) ميلغرام من الذهب عيار (٩٠٠) في الألف. وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أرقام مدوّرة في كل عملة وطنية. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية، في حالة رفع دعوى قضائية، وفقاً لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم".

أما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد استخدمت، كما مر معنا، وحدة حسابية مختلفة لحساب التعويضات التي تترتب على الناقل الجوي، ألا وهي وحدة حقوق السحب الخاصة. وكذلك حددت الطريقة التي يتم بموجبها تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى عملة وطنية. فقد نصت المادة (٢٣) من هذه الاتفاقية على مايلي: "١-أن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.

المبحث الثاني

المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

تكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة إما بحكم القانون (أولاً) وإما بموجب اتفاق خاص مع مستعملي الطائرة (ثانياً).

أولاً- المسؤولية غير المحدودة قانوناً:

عرضنا سابقاً أن الاتفاقية بهدف إقامة نوع من التوازن في الالتزامات بين طرفي عقد النقل الجوي، وحماية للناقل، أقرت حدوداً قصوى لمبلغ التعويضات التي تنشغل بها مسؤولية الناقل تجاه المضرورين. لكن هذه الحماية التي أولتها الاتفاقية للناقل ليست مطلقة إذ تنحسر عنه بإخلاله بالتزاماته القانونية والتي تتمثل من جهة أولى بضرورة إصدار مستندات النقل وفق شكلية معينة، ومن جهة ثانية تنفيذ عقد النقل في إطار من حسن النية. وإذا ما أخل بهذه الالتزامات، فإنه يغدو غير جدير بالحماية، وميزة تحديد المسؤولية التي قررت أساساً لصالحه تفقد سبب وجودها، وتنقلب بالتالي مسؤوليته المحدودة إلى مسؤولية بغير حدود.

وعلى ذلك سوف نتكلم أولاً: عن عدم إصدار مستندات النقل أو نقص بياناتها. وثانياً: خطأ الناقل وتابعيه أو رعونتهم.

١- تخلف مستندات النقل أو نقص بياناتها:

سبق ورأينا أن اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي قد ألزمت الناقل بإصدار وثائق النقل: تذكرة السفر، بطاقة الأمتعة، خطاب نقل البضاعة. كما أنها تناولت تلك الوثائق بالتنظيم وأوجبت ذكر بيانات معينة فيها تحت طائلة حرمان الناقل من التمتع بالمزايا التي توفرها له الاتفاقية وبخاصة ما تعلق منها بالحدود القصوى للمسؤولية. والأمر على التفصيل التالي:

- **بالنسبة لتذكرة السفر:** جاء في عجز الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية: أنه إذا قبل الناقل راكباً لم تسلّم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان الذي يوضح بأن النقل خاضع لاتفاقية وارسو التي تحدّد بوجه عام مسؤولية الناقل، فلا يحق لهذا الناقل التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية المنصوص عنه في المادة (٢٢).

- **بالنسبة لبطاقة الأمتعة:** ورد أيضاً في عجز الفقرة الثانية من المادة الرابعة مايلي: إذا قبل الناقل أمتعة دون أن تسلم عنها استمارة....أو كانت الاستمارة غير مشتملة على الإعلان الذي يتضمن أن النقل يخضع لنظام المسؤولية الذي حددته الاتفاقية، فلا يحق للناقل أن يتمسك بمبدأ تحديد المسؤولية المذكور في المادة (٢٢).

- **بالنسبة لخطاب نقل البضاعة:** نصت المادة التاسعة على انه لا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (٢٢) المتعلقة بتحديد المسؤولية إذا قام بنقل بضائع لم يعدّ بشأنها خطاب نقل جوي أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على الإعلان المتضمن خضوع النقل إلى أحكام المسؤولية المحددة المقررة في الاتفاقية.

والحكمة التي توخّتها الاتفاقية من توقيع هذا الجزاء بحق الناقل تكمن في أن تسليم المسافر أو مرسل البضاعة، مستند النقل متضمناً البيان المتعلق بخضوع النقل لأحكام المسؤولية المحدودة، من شأنه تبصير المذكورين فيدفعهم لتدبير أمرهم بإبرام عقد تأمين مثلاً إذا ما قدروا أن تعويض الحد الأقصى قد لا يغطي الأضرار التي قد تصيبهم في حالة وقوع حادث للطائرة الناقلة.

تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد ألغت هذا الجزاء المترتب على تخلف مستند النقل أو تخلف البيان السالف الذكر أعلاه، بحيث أحلت مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية محل مسؤوليته الشخصية القائمة على افتراض الخطأ في جانبه ورفعت كثيراً حد المسؤولية في نقل الركاب. وبدخول تلك الاتفاقية حيز النفاذ فإن المسؤولية المحدودة للناقل الجوي ستكون هي القاعدة في التشريع الدولي بالنسبة لسلامة المسافرين وسلامة البضائع، وسوف لن يرد عليها إلاّ استثناءات يقل وقوعها عملاً وهي: آ-إذا أقام المضرور الدليل على أن قيمة الضرر تتجاوز الحد الأقصى المقرر ومقداره مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، ولم يتمكن الناقل من دفع مسؤوليته بإثبات انتفاء الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو جانب تابعيه ووكلائه، أو بإثبات أن الضرر ناشئ عن خطأ الغير (المادة ٢/٢١). ب –إذا أثبت المضرور، في حالة التأخير في نقل الركاب، أو في حال هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة أو تأخيرها أن الضرر قد حصل من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. وفي حال وقوع الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل أو وكلائه إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته (المادة ٥/٢٢). ج-عندما يكون اتفاق مع الناقل على زيادة الحد الأقصى للتعويض كما سنرى لاحقاً.

٢- خطأ الناقل العمدي أو إهماله أو رعونته:

نصت المادة ٢٥ من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي على ما يأتي: "لا تسري الحدود المذكورة في المادة ٢٢ إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وقد تمّ إما بنية إحداث الضرر، وإما عن رعونة ووعي باحتمال ترتب ضرر. وبشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم، أنهم تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم".

وتجدر الإشارة هنا أيضاً إلى أن حكم هذه المادة المتضمن حرمان الناقل الجوي من التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية لخطأ منه أو من تابعيه، يزول وينتهي بنفاذ الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩ التي أقامت مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر وتحمل التبعة وبحيث لم يعد لخطأ الناقل دور في تقرير مسؤوليته.

ثانياً- المسؤولية غير المحدودة اتفاقاً:

سبق ورأينا أن المشرع الدولي في وارسو قد أقرّ بوضع حدود قصوى لمسؤولية الناقل الجوي بالتعويض على المتضررين من عملية النقل، انطلاقاً من نظرة رعوية لمصالح العاملين في مجال ملاحة التجارة الجوية. لكن الناقل الجوي الذي تقررت له هذه الحماية باستطاعته أن يتنازل عنها ويلتزم بالاتفاق مع مستعملي طائرته دفع مبالغ أعلى من الحدود القصوى المبينة في الاتفاقية، سواء كان ذلك في مجال نقل الركاب أو في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع.

١- الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل الركاب:

أشارت الفقرة الأولى من المادة ٢٢ من الاتفاقية، وفي نهايتها إلى مايلي: "ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يضع للمسؤولية حداً أكبر للمسؤولية".

ويلاحظ في هذا الصدد، أن مبلغ الحد الأقصى الجديد المتفق عليه للتعويض في حال حدوث الضرر، ليس مبلغاً جزافياً بحيث يستحق بصورة تلقائية مهما كانت قيمة الضرر. كل ما في الأمر أنه إذا تجاوزت قيمة الضرر الذي لحق بالراكب مبلغ الحد الأقصى المقرر قانوناً، فإن الناقل يلتزم بأن يدفع إضافة إلى المبلغ المحدد قانوناً، المبلغ المتبقي من قيمة الضرر الفعلي شريطة ألاّ يزيد المبلغان عن الحد الأقصى الجديد الذي كان قد التزم به.

وعلى أي حال، إن اتفاقيات زيادة الحد الأقصى للتعويض نادرة الوقوع في الحياة العملية. ولهذا فإن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد خلت أحكامها من الإشارة إليها.

٢- الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل الأمتعة والبضائع: (إعلان المصلحة بالتسليم)

ذكرت المادة ٢/٢٢ من الاتفاقية مايلي: "في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (٢٥٠) فرنك عن كل كيلو غرام، ما لم يذكر المرسل بصفة خاصة عند تسليمه الطرد إلى الناقل مصلحته في تسلمه وما لم يدفع رسماً إضافياً إن وجب ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بالتعويض في حدود المبلغ المعلن، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلّقها المرسل على التسليم".

لقد تقرر هذا النص لمعالجة الحالة التي تزيد فيها قيمة البضاعة المنقولة عن الحد الأقصى للمسؤولية المقرر في الاتفاقية، كما هو الحال في نقل سبائك الذهب والمجوهرات والتحف والأشياء الثمينة الأخرى. بحيث تقتضي مصلحة المرسل أن يحصل على تعويض اكبر من التعويض المحدد قانوناً.

الفرع الخامس: الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها

المبحث الأول

المبدأ: بطلان شروط الإعفاء

تنص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي، قائلة: "١-كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولا أثر له. على أن بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية. ٢-لا تسري الفقرة الأولى على الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها".

ومقتضى هذه النصوص، أن الأصل في اتفاقية وارسو، هو بطلان الشروط التي تقضي بإعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته أو التخفيف منها. وهذا البطلان لا يشمل فقط الشروط التي تقرر الإعفاء أو التخفيف بشكل مباشر، بل يمتد ليشمل تلك الشروط التي تؤدي ولو بصورة غير مباشرة إلى النتيجة ذاتها. ويعد من هذا القبيل شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط دعوى المسؤولية أو مدة تقادمها، الشرط الذي ينقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق المسافر أو الشاحن بدلاً من الناقل، الشرط الذي يخفض المسؤولية بصورة نسبية في حالة الأضرار الجزئية.

وقد أكّدت الاتفاقية على ان بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها لا يمتد ليمس صحة عقد النقل بذاته، فالعقد يبقى صحيحاً ويظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية، وتطبق بالتالي أحكام المسؤولية الواردة فيها.

المبحث الثاني

الاستثناءات من مبدأ البطلان

لكن إذا كان الأصل في الاتفاقية هو بطلان شروط الإعفاء، فإن شروطاً أخرى استثنتها الاتفاقية من هذا الأصل وسمحت بها. ويعدّ من هذه الشروط:

- الاتفاق على الإعفاء أو التخفيض بالنزول عن الحد المقرر للمسؤولية قانوناً بعد وقوع الضرر، ذلك أن البطلان يقتصر على الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر.

- الاتفاق على النزول بالتعويض عن حده الأقصى المقرر في الاتفاقية بالنسبة لنقل البضائع، إذا كان الضرر متأتياً من طبيعة البضاعة كسوائل تبخر جزء منها أو من عيب ذاتي فيها كمرض كامن في حيوان منقول أهلكه في الطريق.

تجدر الإشارة أخيراً، أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، قد أبقت على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية (مادة ٢٦).

الفرع السادس: دعوى المسؤولية

نقسم دراستنا في هذا الفرع إلى أربعة مباحث، نعرض فيها إلى: أطراف دعوى المسؤولية، المحكمة المختصة بنظرها، عدم قبول الدعوى وأخيراً سقوط دعوى المسؤولية.

المبحث الأول

أطراف دعوى المسؤولية

إن أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي، هم، كما في سائر الدعاوى التي ترفع أمام القضاء، المدعي والمدعى عليه.

أولاً– المدعي:

يختلف المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي باختلاف عملية النقل التي قد تكون للأشخاص والأمتعة أو للبضائع.

١– بالنسبة لنقل الأشخاص والأمتعة: يكون المدعي في هذا النوع من النقل هو المسافر أما إذا توفي المسافر، فإن الحق في تحريك الدعوى على الناقل يصبح من حق ورثته. وقد ثار خلاف كبير بشأن تحديد الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر لأن اتفاقية وارسو قد التزمت الصمت وتركت هذا الموضوع دون معالجة، واكتفت بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني (مادة ٢/٢٤).

والرأي الراجح لدى الفقه أن الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى على الناقل عند وفاة المسافر يستقل بتحديدهم قانون الأحوال الشخصية لهذا المسافر المتوفى. بيد أن تطبيق قانون الأحوال الشخصية المذكور مشروط بعدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي يعرض عليها النزاع.

وفي حال رفع الورثة الدعوى بسبب وفاة المسافر، فإنه لا يجوز أن ترفع هذه الدعوى إلاّ وفقاً للأوضاع والشروط والحدود المقررة في الاتفاقية (المادة ١/٢٤). ويقصد بذلك أن التعويض يخضع للحد الأقصى المقرر في الاتفاقية، ولا يستطيع الورثة رغم أنهم من الغير، أن يرجعوا على الناقل بتعويض كامل بمقتضى دعوى مبنيّة على أساس المسؤولية التقصيرية.

وقد أكّدت على هذا الاتجاه المادة ٢٩ من الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩ بقولها: "في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء كان بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلاّ وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم. ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر".

٢– بالنسبة لنقل البضائع: تقضي المادة ١٤ من الاتفاقية بأنه لكل من المرسل والمرسل إليه أن يتمسك عن نفسه بكافة الحقوق المخولة له بموجب الاتفاقية.

فالأصل إذن أنه لا يجوز أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل إلاّ من جانب من ورد اسمه في خطاب نقل البضاعة أي من المرسل أو المرسل إليه.

ويبقى للمرسل الحق برفع دعوى التعويض على الناقل طالما ظل مسيطراً على البضاعة وله حق التصرف بها. لكن حقه في ذلك ينتهي عندما يبدأ حق المرسل إليه في البضاعة، (مادة ٤/١٢)، ويبدأ هذا الحق بتسلم المرسل إليه البضاعة أو خطاب النقل، أو باعتراف الناقل بفقدان البضاعة، أو بمرور سبعة أيام على اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه (مادة١٣).

وحيث إن للمرسل حق التصرف بالبضاعة، أي قبل أن يبدأ حق المرسل إليه فيها، وذلك بسحبها من مطار الوصول أو من مطار القيام، أو بتسليمها لشخص آخر غير المرسل إليه (مادة ١/١٢). لذلك إذا كان قد أعلم المرسل الناقل بضرورة تسليم البضاعة إلى شخص آخر وهي مازالت في الطريق أو لدى وصولها إلى مقصدها. فإنه يجوز لهذا الشخص مقاضاة الناقل إن هلكت البضاعة أو تلفت.. ولو لم يرد اسمه في خطاب نقل البضاعة.

ثم إنه طالما يملك كل من المرسل والمرسل إليه حق مقاضاة الناقل الجوي، فإنه وفقاً لأحكام حوالة الحق المنصوص عنها في المادة ٣٠٣ من القانون المدني السوري، يكون للمذكورين التنازل عن هذا الحق، ويكون للمحال إليه، بنتيجة ذلك، الحق بمقاضاة الناقل الجوي أيضاً.

كما إن الاجتهاد القضائي مستقر على أنه يحق لشركة التأمين، المؤمن لديها على البضاعة والتي دفعت التعويض للمرسل أو المرسل إليه، أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمقتضى قاعدة الحلول العيني. فالشركة تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه ومنها حقه في استعمال دعوى المسؤولية.

ثانياً– المدعى عليه:

يختلف المدعى عليه بحسب ما إذا كان النقل قد تم: من قبل شخص طبيعي ثم توفي، أو من قبل ناقلين متتابعين، أو من ناقل متعاقد وآخر فعلي، وتثور أيضاً مسؤولية تابعي الناقل.

١–وفاة الناقل: الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل نفسه. لكن إذا توفي، فإن الدعوى تقام، وفقاً لنص المادة ٢٧ من الاتفاقية، على من يخلفونه وفي الحدود المقررة.

٢– النقل المتتابع: لقد ميزت الاتفاقية بشأن تحديد المدعى عليه بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة.

فبالنسبة لنقل الأشخاص، الأصل ألاّ ترفع دعوى المسؤولية، من قبل المسافر أو خلفه، إلاّ على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الذي ترتب عنه الضرر، في مرحلة النقل التي تولاها. ومع ذلك، أجازت المادة ٢/٣٠ من الاتفاقية رفع الدعوى على الناقل الأول، ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاها ناقل لا حق له، إذا كان هذا الناقل قد تعهد صراحة بمسؤوليته عن الرحلة بأكملها.

أما بالنسبة لنقل البضائع والأمتعة، فإنه للمرسل أن يرفع الدعوى على الناقل الأول، وللمرسل إليه رفعها على الناقل الأخير، ولكل منهما فضلاً عن ذلك، مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الهلاك أو الضياع أو التلف أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين على وجه التضامن إزاء المرسل والمرسل إليه (مادة ٣/٣٠).

هذا وقد راعت الاتفاقية في الحكم المتقدم مصلحة المرسل والمرسل إليه عند التقاضي. فالمرسل يكون عادة قريباً من الناقل الأول، والمرسل إليه قريباً من الناقل الأخير. وبتقريرها التضامن بين هؤلاء الناقلين كفلت للمضرور الحصول على حقه بالتعويض فيما لو أعسر أحدهم أو أفلس.

٣– الناقل المتعاقد والناقل الفعلي: سبق وأن أوضحنا أن اتفاقية جوادا لاخارا قد حدّدت المقصود من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي. كما نصت في مادتها السابعة على مايلي: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين. وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى. وينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به". ولقد تضمنت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في مادتها ٤٠، حكماً مشابهاً لما جاءت به اتفاقية جوادا لاخارا.

٤- الرجوع على تابعي الناقل: لم تتناول اتفاقية وارسو بالتنظيم مسألة رجوع المضرور في عملية النقل على تابعي الناقل. ولهذا إذا ما أقيمت الدعوى على هؤلاء التابعين فما كان بإمكانهم التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل ولا يرتبطون بالتالي بالمضرورين بأي عقد من العقود، وإنما يتم مقاضاتهم وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية.

ولهذا فقد استحدث بروتوكول لاهاي مادة جديدة اتخذت الرقم (٢٥/أ) من اتفاقية وارسو تضمن نصها مايلي: "١- إذا رفعت الدعوى على تابع لناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الاتفاقية، جاز لهذا التابع، متى أثبت أنه تصرف في تأدية وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً للمادة (٢٢). ٢- ولا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه. ٣- ولا تنطبق نصوص الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع قد تم إما بنيّة إحداث ضرر، وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر". وقد كرّست اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، هذه الأحكام المتعلقة بتابعي الناقل، في المادتين ٤٣و ٤٤ منها.

المبحث الثاني

المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية

نصت المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو على مايلي: "١-يجب على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة، إما أمام محكمة موطن الناقل، أو المركز الرئيسي لنشاطه، أو الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد، وإما أمام محكمة جهة الوصول، ٢-وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى".

وما يستفاد من هذا النص أن الاتفاقية أوجبت أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة وذلك كي تضمن تقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بنصوص وأحكام الاتفاقية.

كما إن اختصاص المحاكم المذكورة يشمل جميع أنواع دعاوى المسؤولية التي يرفعها المتضررون أو ورثتهم سواء بالنسبة لحوادث الركاب المسافرين، أو الأمتعة أو البضائع لجهة تلفها أو ضياعها أو هلاكها أو تأخيرها. ثم إن الاتفاقية قد توخت من تعدد المحاكم المختصة حماية المتضررين وورثتهم والتوسعة عليهم من أجل مقاضاة الناقل الجوي والحصول على التعويضات المستحقة في المكان الذي يكون أكثر يسراً بالنسبة إليهم. وعلى هذا الأساس أعطت الاتفاقية للمتضرر أن يختار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم الأربعة التالية: ١-محكمة موطن الناقل. ٢-محكمة المركز الرئيسي لنشاطه. ٣-المحكمة التي يكون للناقل في دائرتها مؤسسة أو منشأة تولت عنه إبرام العقد. ٤-محكمة جهة الوصول.

وإذا كانت الاتفاقية قد حدّدت اختصاص إحدى المحاكم المذكورة للنظر بالدعوى التي سترفع على الناقل المتعاقد الذي أبرم عقد النقل، فإن اتفاقية جوادا لاخارا قد حددت أيضاً، في مادتها الثامنة، المحاكم التي يمكن للمضرور أن يقيم دعواه أمامها على الناقل الفعلي وهذه المحاكم هي: إما المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيس لنشاطه، هذا كله مع بقاء حق المضرور برفع دعواه على الناقل المتعاقد أمام إحدى المحاكم الأربعة السالفة الذكر.

تجدر الملاحظة أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد أضافت إلى المحاكم السابقة محكمة مختصة أخرى بالنسبة لنقل المسافرين. فعندما يكون الضرر ناجماً عن وفاة الراكب أو إصابته فإنه يجوز للمضرور أو ورثته رفع الدعوى أمام محكمة تقع في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، ويوجد في هذا الإقليم محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب وقت وقوع الحادثة، كما إن الناقل يشغل في الإقليم المذكور خطوطاً لنقل الركاب جواً ويزاول فيه أعماله بنقل الركاب في مبان يستأجرها أو يملكها ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري (المادتان ٣٣و ٤٦ من هذه الاتفاقية).

لقد جعلت اتفاقية وارسو (المادة ٣٢) قواعد الاختصاص من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها بالنسبة لمكان المحكمة أو نوعها. والقضاء مستقر في أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية المدنية للمطالبة بالتعويض أمام المحاكم الجزائية ولو كان الأمر يتعلق بخطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه ويرقى إلى حد الجريمة. ومع ذلك فقد أقرت المادة ذاتها، للأطراف باللجوء إلى التحكيم في عقد نقل البضائع، لكن بشرط

أن يجري التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ من الاتفاقية، وأن تراعى الحدود القصوى للتعويض المنصوص عنها بالاتفاقية.

هذا ولتحديد المحكمة المختصة للنظر بدعاوى مسؤولية الناقل الجوي، أهمية تظهر في نواح متعددة:

- فمن جهة أولى إن قانون المحكمة المختصة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى (المادة٢/٢٨).
- ومن جهة ثانية إن هذا القانون هو الذي يحدد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف (المادة ٢١).
- ومن جهة ثالثة إن القانون المذكور هو الذي يبين قواعد احتساب مدة التقادم (المادة٢/٢٩).

المبحث الثالث

عدم قبول دعوى المسؤولية

حرصت اتفاقية وارسو، كما رأينا أن يكون هناك دائماً نوع من التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي. فلمصلحة مستعملي الطائرة، افترضت الاتفاقية خطأ الناقل ومسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمذكورين، وقد أعفتهم بذلك من عبء إثبات هذا الخطأ. ومن أجل تيسير سبل مقاضاة الناقل فقد منحتهم عدة خيارات بالنسبة للمحكمة التي سيقاضون الناقل أمامها. وبالمقابل، لم يغب عن بال المشرع الدولي في وارسو الأخذ بعين الاعتبار مصالح الناقل الجوي. ولذلك، من أجل أن يطمئن الناقل على أن عملية النقل للأمتعة والبضائع قد تمت سليمة وصحيحة وفق القانون، فقد أوجب المشرع على المرسل إليه لزوم اتخاذ إجراءات معينة عند تسليم الأمتعة والبضاعة، وإن قصّر بالقيام بذلك رتّب عليه جزاء يتمثل بإعطاء الحق للناقل بالدفع بعدم قبول دعواه إذا ما أقامها لاحقاً. وحكمة التشريع في ذلك هو أن التأخير بإبلاغ الناقل بالأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة المنقولة، قد يثير الصعوبات بعد ذلك حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر، هل هي لاحقة أم سابقة لعملية التسليم، أي أنه يصبح من العسير على الناقل جمع وإقامة الأدلة التي تفيد براءته.

وعلى مقتضى ذلك، فقد نصت المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي، على التالي: "١- يعتبر استلام الأمتعة والبضائع دون اعتراض من جانب المرسل إليه قرينة، إلى أن يثبت العكس، على أن البضائع والأمتعة قد تمّ تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل. ٢- في حالة التلف، على المرسل إليه أن يقدم إلى الناقل احتجاجاً مباشرة بعد اكتشاف التلف، وعلى الأكثر في ميعاد سبعة أيام بالنسبة للأمتعة وأربعة عشر يوماً بالنسبة إلى البضائع من تاريخ استلامها. وفي حالة التأخير، يجب تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه. ٣- يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في الميعاد المقرر لهذا الاحتجاج. ٤- فإذا لم يرد الاحتجاج في المدد المنصوص عنها وجب الحكم بعدم قبول الدعاوى التي تقام ضد الناقل، إلاّ إذا صدر غش من جانبه.".

يتضح من هذا النص أنه فرّق بين حالتين: الحالة الأولى وهي التي يكون فيها الضرر أو التلف ظاهراً يمكن مشاهدته بالعين المجردة أو بالفحص العادي: كزهور تصل ذابلة أو حيوان يبدو المرض جلياً عليه، فهنا يعتبر استلام هذه الأشياء دون اعتراض أو تحفظ قرينة على أنها استلمت بحالة جيدة، لكن هذه القرينة ليست قاطعة ويمكن للمرسل إليه دحضها وإثبات أن التلف أو الضرر قد سبق وقوع التسليم. ومؤدى ذلك أن المرسل إليه إذا لم يتقدم بتحفظ حين استلامه البضاعة، فهذا لا يرتب سقوط حقه بالادعاء على الناقل لاحقاً. أما الحالة الثانية وهي عندما لا يكون التلف ظاهراً ويحتاج كشفه إلى فض الأغلفة أو فحص البضاعة فحصاً دقيقاً، فإن على المرسل إليه أن يعلن الناقل بالتلف بمجرد اكتشافه وخلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة، وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع من تاريخ استلامها، وواحد وعشرين يوماً في حالة التأخير، من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه.

والاحتجاج، كما يبين من نص المادة المذكورة، غير متوجب بالنسبة للأضرار الجسدية، فالراكب ليس ملزماً بتقديم احتجاج للناقل، ويستطيع مباشرة الدعوى وتقديمها شريطة أن يتم ذلك خلال فترة التقادم المحددة قانوناً.

وقد قصّرت الاتفاقية الاحتجاج على حالة تلف الأمتعة أو البضاعة أو تأخيرها وهي الحالات التي يحدث فيها تسليم. ويترتب على ذلك أن نطاق الاحتجاج لا يمتد ليشمل حالتي الهلاك والضياع لانعدام التسليم فيهما وبالتالي لتعذر التمكن من التحقق من حالة البضاعة واكتشاف ما بها من تلف أو ضرر، فضلاً عن أن الناقل لا يحتاج إلى إخطار بحدوث الضياع أو الهلاك لأنه يعلم بأنه لم يقم بعملية التسليم نتيجة لهذا الضياع أو الهلاك، فلا معنى لتطلب إخطاره بأمر يعلم به.

الأصل، كما يستفاد من النص، أن الاحتجاج يوجهه المرسل إليه إلى الناقل. ويلاحظ على هذا النص أنه أغفل ذكر الراكب من الالتزام بتوجيه الاحتجاج، علماً أن الأمتعة المطلوب تقديم احتجاج بشأنها تعود إلى الراكب المسافر. ثم إنه، وفقاً لأحكام المادة الرابعة من اتفاقية جوادا لاخارا، يمكن إرسال الاحتجاج إلى الناقل الفعلي أو إلى الناقل المتعاقد، ويكون لهذا الاحتجاج نفس الأثر سواء وُجِّه إلى الأول أو إلى الثاني. وفي النقل المتتابع، تقول المحكمة العليا في كندا، أنه يكتفى من المرسل إليه، ليفي بالالتزام المترتب عليه، أن يوجه الاحتجاج إلى أحد الناقلين المتتابعين طالما إنهم جميعاً مسؤولون على وجه التضامن تجاه المرسل إليه. كما إن القضاء في فرنسة وبلجيكا على أن هذا الاحتجاج يمكن أن يوجهه المرسل إلى الناقل، باعتبار أن الناقل مسؤول تجاه كل من المرسل والمرسل إليه، فضلاً عن أن البضاعة المرسلة للمرسل إليه قد يطلب المرسل من الناقل إعادتها إليه عملاً بأحكام المادة ١٢ من اتفاقية وارسو.

وأوجبت الاتفاقية أن يثبت الاحتجاج كتابة منعاً للجدل في حصوله، ويتم ذلك على شكل تحفظ يرد على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقرر للاحتجاج كأن يكون ذلك عن طريق التلكس.

ومع ذلك، ولو أن المرسل إليه قد أرسل الاحتجاج إلى الناقل في المهلة المحددة قانوناً، فإنه لكي تقوم مسؤولية الناقل تجاهه، عليه أن يثبت أن هناك تلفاً قد لحق البضاعة وأن هذا التلف قد وقع قبل استلامه لها تحت طائلة رد دعواه.

نخلص مما تقدم، أن الاتفاقية أعطت الحق للناقل بأن يدفع في عدم قبول الدعوى في حالتين: الأولى عندما يستلم المرسل إليه أو المسافر الأمتعة أو البضاعة دون اعتراض أو تحفظ، والثانية عندما لا يقوم المذكوران بتوجيه الاحتجاج إلى الناقل خلال المدة القانونية في حالة التلف والتأخير. لكن هذا الدفع بعدم القبول من الناقل مشروط بأن لا يكون قد صدر عنه غش حال دون المرسل إليه أو المسافر من اكتشاف العيب إلاّ بعد فوات مواعيد تقديم الاحتجاج، أو ألاّ تكون قوة قاهرة قد حالت دون المرسل إليه أو المسافر من تقديم الاحتجاج في الوقت المناسب.

المبحث الرابع

سقوط دعوى المسؤولية

إن اتفاقية وارسو، رعاية لمصلحة الناقل كي لا يبقى مهدداً أعواماً طويلة بالرجوع القضائي عليه، وتكون أدلة براءته قد فقدت أو يصعب العثور عليها، فإنها قد حددت أجلاً قصيراً لمقاضاته من قبل مستعملي الطائرة. وعلى هذا نصت المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو بقولها: "١-تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلاّ سقط الحق في رفع الدعوى. ٢-ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة". وقد أبقت المادة ٢٥ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على هذه الأحكام كما هي.

وما يستفاد من هذا النص أنه يتوجب على المضرور من مستعملي الطائرة رفع دعواه على الناقل الجوي خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه ولو لم تصل أبداً إلى مطار مقصدها، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب. ويلاحظ هنا، أن القضاء مستقر على أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل في تسليم الأمتعة أو البضاعة لمستحقيها، فإن مدة السنتين لا تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، بل من تاريخ تسليم تلك الأمتعة أو البضاعة.

كما تسري أحكام السقوط لعدم مراعاة المدة القانونية المنصوص عنها أعلاه على جميع أنواع صور النقل الجوي الدولي أيّاً كان موضوعه: نقل أشخاص أم نقل أمتعة أم نقل بضائع، وعلى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل. ويرد السقوط كذلك على دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي، سواء كان ناقلاً متعاقداً أم ناقلاً فعلياً. وتبقى مدة السقوط ذاتها حتى ولو كان منسوباً إلى الناقل خطأ غير مغتفر.

وتتحدد طريقة احتساب مدة سقوط الدعوى طبقاً لما يقضي به قانون القاضي المعروض عليه النزاع. فإن كان هذا القانون هو القانون السوري، فإن احتساب المدة يبدأ، وفقاً للمادة ١٧ من قانون أصول المحاكمات، من يوم وصول الطائرة، أو اليوم الذي كان من المفروض أن تصل به، أو اليوم الذي توقفت فيه عملية النقل، أو اليوم الذي تمّ فيه تسليم الأمتعة أو البضاعة لأصحابها.

تجدر الملاحظة أخيراً إلى أنه قد ثار جدل كبير في الفقه والقضاء حول الطبيعة القانونية لمدة السنتين التي يتوجب على المضرور أن يرفع الدعوى خلالها على الناقل الجوي، هل هي مدة تقادم تسري عليها أحكام وقف التقادم وانقطاعه، أم إنها مدة سقوط؟

ففي حين ذهب بعض الفقه والقضاء إلى أن مدة السنتين التي حددتها المادة ٢٩ من الاتفاقية هي مدة تقادم وتكون بالتالي قابلة للوقف والانقطاع. وحجتهم في ذلك تستند إلى أن دعوى المسؤولية في أنواع النقل الأخرى، البري أو البحري، يجب أن ترفع كذلك خلال فترة وجيزة، لكن تلك الفترة تعد دائماً فترة تقادم، فلماذا يشذ النقل الجوي عن هذه القاعدة، كما يقولون أيضاً، إن ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة ٢٩ بالرجوع إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع من اجل تحديد طريقة احتساب مدة السنتين، يعني بالضرورة أنه يرد على هذه المدة وقف وانقطاع تتحدد أحكامها وفقاً لقانون القاضي، وإلاّ لا معنى لورود الفقرة الثانية المذكورة.

غير أن الراجح فقهاً وقضاءً وصواباً هو أن مدة السنتين هي مدة سقوط غير خاضعة لوقف وانقطاع، وإلاّ لما كانت استعملت الاتفاقية عبارة Decheance وهي تعني السقوط. فلو كان بذهن واضعي الاتفاقية أن هذه المدة هي مدة تقادم لما ترددوا في استعمال تعبير Prescription أي تقادم الدعوى. كما إن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الدول الأعضاء في الاتفاقية نظراً لاختلاف قوانينها الوطنية في مسألة تحديد أسباب انقطاع التقادم ووقفه.

الجزء الثاني: القانون البحري

تعريف القانون البحري:

القانون البحري هو **مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية**. والقانون البحري بهذا المعنى الواسع يشمل القواعد القانونية التي تنظم نوعين من العلاقات هما: (١) العلاقات التي يكون أحد أطرافها الدولة بوصفها صاحبة سيادة، أو أحد أشخاص القانون العام. (٢) العلاقات التي تتم بين الأفراد أو أشخاص القانون الخاص. والقانون البحري بمعناه الواسع هذا ينقسم إلى قسمين: القانون البحري العام والقانون البحري الخاص.

أولاً – القانون البحري العام: ويتفرع إلى ثلاثة فروع:

١ – القانون الدولي العام البحري:

ويتولى تنظيم العلاقات البحرية التي تنشأ بين الدول في معرض استعمالها واستثمارها المشترك للبحار. ويهتم هذا الفرع من القانون بالمسائل المتعلقة بحرية الملاحة في البحار، ومسائل المياه الإقليمية للدول، وحقوق الدول في استثمار أعماق البحار .. الخ

٢ – القانون الإداري البحري:

ويتضمن القواعد القانونية المنظمة للعلاقات التي تنشأ بين الدولة ورعاياها من المشتغلين بالأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية. فهو يبحث، بشكل خاص بالمرافئ: تنظيمها واستثمارها وإدارتها، وبكل ما يتصل بتجهيز السفن وسلامتها وجنسيتها واكتساب الحقوق عليها والإشراف على

صلاحها للملاحة. ومن جهة أخرى، يهتم هذا القانون ببحث القواعد المتصلة باستخدام الربابنة والملاحين والضباط والمهندسين البحريين ومؤهلاتهم ... الخ

٣ – القانون الجنائي البحري:

ويتضمن القواعد التي تحدد الجرائم التي تقع على ظهر السفن وعقوبة مرتكبي هذه الجرائم.

ثانياً – القانون الخاص البحري: ويتفرع إلى فرعين: القانون الدولي الخاص البحري، والقانون التجاري البحري.

١ – القانون الدولي الخاص البحري:

ويتولى تنظيم العلاقات القانونية بين الأفراد من جنسيات مختلفة، ويفصل، أيضاً، في مسائل تنازع القوانين بين الدول المختلفة، وتحديد القانون الواجب التطبيق.

٢ – القانون التجاري البحري:

وهو يتضمن القواعد التي تحكم العلاقات الناشئة بين أشخاص القانون الخاص – طبيعية واعتبارية – بصدد الاستثمار التجاري للسفن. فينطوي على القواعد المنظمة للتجارة البحرية، والتي تتعلق بالسفن والعاملين عليها، وعقود استثمارها، وضمانها ... الخ. وتتحدد دراستنا في هذا الجزء بالقانون التجاري البحري.

مصادر القانون البحري:

يستمد القانون البحري قواعده من مصادر خمسة تتدرج بحسب الأولوية في التطبيق وهي: التشريع البحري، العرف، اجتهاد القضاء، الفقه، والمعاهدات والاتفاقيات الدولية.

المصدر الأول – قانون التجارة البحرية:

صدر قانون التجارة البحرية السوري النافذ حالياً عام ١٩٥٠م، وقد أخذت أحكامه من القانون اللبناني الصادر عام ١٩٤٧م. المستوحى من التشريع الفرنسي كالقانون الفرنسي لعام ١٩٣٦م، بصدد نقل البضائع بموجب وثائق الشحن ومن المعاهدات الدولية ومن القانون المراكشي لعام ١٩٢٤م، ومن مشروع قانون التجارة المصري. إلا أن قانون التجارة البحرية الحالي أصبح قاصراً من حيث مسايرته للتطور التشريعي في الميدان البحري، فقد أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية تتناول تنظيم عدد كبير من المسائل في مجال التشريع البحري، لم يكن قانوننا الحالي مواكباً لها. مما استدعى إلى العمل على إعداد مشروع قانون جديد في عام ٢٠٠٢م، يسعى إلى استكمال النواقص في التشريع الحالي، ومسايرة أحكام الاتفاقيات الدولية البحرية التي أبرمت بعد صدوره، إلا أنه لم يصدر حتى الآن.

المصدر الثاني – العرف والعادات:

للأعراف والعادات البحرية الدور الأساسي في تطوير قواعد القانون البحري، فيستعين المشرعون بالأعراف والعادات المحلية وتلك السائدة في الدول البحرية، من أجل إدراجها في بعض المعاملات والعقود البحرية. ويلجأ القضاة إلى الأعراف والعادات البحرية في معرض نزاع معين للحكم فيه، عندما لا يجدوا نصاً تشريعياً يحكم النزاع المعروض عليهم.

المصدر الثالث – اجتهاد القضاء:

يؤدي القضاء، عن طريق الاجتهاد والتفسير للقواعد القانونية البحرية، دوراً مكملاً للتشريع البحري، من خلال إظهار مواضع النقص والقصور في ذلك التشريع.

المصدر الرابع – الفقه:

يقصد بذلك آراء الفقهاء في مجال القانون وأبحاثهم ونظرياتهم ومؤلفاتهم المتعلقة بشرح أحكام القانون وتقييمها، والتعليق على قرارات القضاء. وللفقه كمصدر تفسيري للقانون الدور الكبير في مجال قواعد الحقوق البحرية، لأنها دائمة التطور لمواكبة ضرورات العصر والحاجة إلى توحيد تلك القواعد على المستوى الدولي. فيؤدي الفقه هنا دوراً مرشداً للمشرع في تعديل التشريع وتطويره.

المصدر الخامس – المعاهدات والاتفاقات الدولية:

يمتاز القانون التجاري البحري بالطابع الدولي، مما دعا إلى وضع قواعد موحدة في هذا الإطار، ومن هنا تسعى المعاهدات والاتفاقيات الدولية إلى توحيد قواعد التشريع البحري بين الدول البحرية، فتعقد المؤتمرات الدولية من أجل التوصل إلى حلول موحدة تتعلق بالمسائل القانونية البحرية بغية تنظيمها وتوحيدها. وفي هذا المجال جرى إقرار العديد من الاتفاقيات الدولية البحرية وتصديقها من قبل العديد من الدول البحرية في المؤتمرات الدبلوماسية المنعقدة لتوحيد التشريع البحري نذكر منها:

١ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ والخاصة بتوحيد القواعد المنظمة للتصادم البحري.

٢ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ (معدلة ببروتوكول عام ١٩٦٧) والمنظمة لأعمال الإسعاف والإنقاذ في البحر.

٣ – اتفاقية برشلونة لعام ١٩٢٣ والخاصة بالترانزيت الدولي.

٤ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ (والمستبدلة باتفاقية عام ١٩٥٧) الخاصة بتنظيم مسؤولية مالكي السفن.

٥ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ (والمعدلة ببروتوكول عام ١٩٦٨) المنظمة لأحكام النقل البحري بموجب وثائق شحن.

٦ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ (والمستبدلة باتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٧)الخاصة بالامتيازات البحرية.

٧ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ وبروتوكول عام ١٩٣٤ الخاصان بحصانة السفن الحكومية. وقد انضمت إليهما سورية بموجب قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة ذي الرقم ٤٩٧ في ٨ آذار ١٩٦٠.

٨ – اتفاقية جنيف لعام ١٩٣٢ حول نظام المرافئ الدولية والنقل البحري الساحلي.

٩ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ والخاصة بتنظيم قواعد الاختصاص الجزائي في حوادث التصادم البحري وغيره من الحوادث البحرية.

١٠ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ والخاصة بتنظيم قواعد الاختصاص المدني في حوادث التصادم.

١١ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ والخاصة بتنظيم أحكام الحجز الاحتياطي على السفن.

١٢ – اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ الخاصة بمنع تلوث مياه البحر بالزيت.

١٣ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ التي تتعلق بتحديد مسؤولية مالكي السفن عن أضرارها.

١٤ – اتفاقية لندن لعام ١٩٦٠ والخاصة بحماية الأرواح في البحر.

١٥ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦١ الخاصة بنقل الركاب بحراً.

١٦ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢ الخاصة بمسؤولية مالكي السفن التي تسير بالطاقة النووية.

١٧ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٧ الخاصة بنقل أمتعة المسافرين بحراً.

١٨ – اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٧ الخاصة بتسجيل الحقوق على السفن قيد الإنشاء.

١٩ – الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البحار بالنفط لعام ١٩٦٩.

٢٠ – الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط ١٩٧١.

٢١ – الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع التلوث من السفن (ماربول) لعام ١٩٧٣ وبروتوكول تعديلها لعام ١٩٧٨.

نطاق تطبيق القانون البحري:

إن نطاق تطبيق القانون البحري يتحدد بالملاحة البحرية. فالقانون البحري يطبق على الملاحة البحرية دون الملاحة النهرية، وبما أن الملاحة البحرية هي مناط تطبيق القانون البحري فهذا يستلزم بيان ماهيتها وأنواعها:

أولاً – ماهية الملاحة البحرية:

ثار خلاف في الفقه القانوني حول تحديد المقصود بالملاحة البحرية، وتمييزها عن الملاحة النهرية، ويتركز الخلاف في عدة اتجاهات، الاتجاه (الأول) يعتمد في تحديد مفهوم الملاحة البحرية على أداة الملاحة البحرية وهي السفينة. فيرى أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تقوم

بها السفن البحرية. في حين أن الملاحة النهرية هي الملاحة التي تقوم بها المراكب. ويعتمد أنصار هذا الاتجاه كما هو واضح على التفرقة بين السفينة والمركب. وفي الواقع فإن ذلك يثير صعوبات في تحديد مفهوم السفينة وما يميزها عن المراكب التي تعمل في الأنهار. و الاتجاه (الثاني) يعتمد على المكان الذي تجري فيه هذه الملاحة وهو البحر. وهذا الاتجاه يثير الجدل حول مفهوم البحر، وخصوصاً في حال كانت السفينة تقوم بأعمال النقل في النهر والبحر في وقت واحد. وأخيراً هناك اتجاه (ثالث) يذهب إلى تحديد مفهوم الملاحة البحرية على أساس الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة في البحر. إلا أن هذا الاتجاه أيضاً يبدو غير واضح تمام الوضوح، وذلك لاختلاف الأخطار من سفينة لسفينة أخرى.

ثانياً – أنواع الملاحة البحرية:

١ – أنواع الملاحة البحرية من حيث الموضوع أو الغرض:

تنقسم الملاحة البحرية من حيث موضوعها أو الغرض منها إلى ثلاثة أقسام: ملاحة تجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة.

أ – الملاحة التجارية: هي التي يكون موضوعها نقل الأشخاص والبضائع بقصد تحقيق الربح.

ب – ملاحة الصيد: وموضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى.

ج – ملاحة النزهة: ويقوم بها الأشخاص لغايات ترفيهية، ويدخل في تصنيفها اليخوت، كما يلحق بملاحة النزهة الملاحة للأغراض العلمية التي تقوم بها سفن البحث العلمي.

٢ – أنواع الملاحة البحرية من حيث طول الرحلة:

تنقسم الملاحة البحرية من حيث طول الرحلة إلى الملاحة الساحلية (وهي التي تجري في المياه الإقليمية للدولة) وملاحة أعالي البحار (وهي التي تجري في المنطقة البحرية ما وراء البحر الإقليمي).

٣ – أنواع الملاحة البحرية من حيث أهميتها:

تنقسم الملاحة البحرية من حيث أهميتها إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة أو تبعية. والملاحة الرئيسية هي التي تقوم بها السفن من أجل تحقيق أغراض تجارية (نقل البضائع والمسافرين) أو من أجل الصيد أو النزهة. أما الملاحة المساعدة أو التابعة فهي التي تقوم بها سفن غرضها تقديم المساعدة لسفن الملاحة الرئيسية، ومنها سفن القطر والإرشاد والإنقاذ.

٤ – الملاحة المختلطة:

الملاحة المختلطة هي التي تقوم بها السفينة في البحر والنهر. والملاحة المختلطة، قد تكون مختلطة من حيث الزمان، وهنا تخصص السفينة لفترة من الزمن للقيام برحلات بحرية، وتخصص لفترة أخرى للقيام برحلات نهرية. كما أن الملاحة المختلطة قد تكون مختلطة من حيث المكان فيجري قسم منها في البحر والقسم الأخر في النهر في رحلة واحدة، كالملاحة بين القاهرة وبور سعيد في رحلة واحدة. وتعد الملاحة المختلطة ملاحة بحرية إذا جرى القسم الأكبر منها في البحر، وتعد ملاحة نهرية إذا جرى القسم الأكبر منها في النهر عملاً بتبعية الفرع للأصل.

خطة البحث:

ستقسم دراسة قانون التجارة البحرية إلى ثلاثة أبواب:

الباب الأول: السفينة.

الباب الثاني: أشخاص الملاحة البحرية.

الباب الثالث: النقل البحري.

أولاً- مفهوم السفينة:

بصدور قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٤٦ لعام ٢٠٠٦ تولت المادة الأولى في فقرتها التاسعة تعريف السفينة بأنها: "**كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية، وتعد** ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها".

والعبرة وفقاً للتعريف السابق في عد المنشأة العائمة سفينة هو بكونها ذاتية الدفع وبتخصيصها المعتاد للملاحة البحرية، إلا أن تخصيص المنشأة على النحو المتقدم يفترض أن تكون هذه المنشأة قادرة بهيئتها ومواصفاتها على ممارسة الملاحة البحرية، أي صالحة للملاحة البحرية فلا يستقيم بداهة القول بتخصيص المنشأة للملاحة البحرية إذا كانت غير صالحة لمزاولتها، إذ لا بد حتى يسبغ وصف السفينة على المنشأة العائمة أن تكون صالحة للملاحة البحرية من جهة وأن تخصص بصفة معتادة للقيام بالملاحة البحرية من جهة أخرى. وبالعودة للتعريف نجده يحدد مفهوم السفينة بالعناصر الآتية:

العنصر الأول – السفينة منشأة:

استخدم المشرع في تحديد مفهوم السفينة لفظ منشأة، وهي بذلك المفهوم تكون من صنع الإنسان وعليه يستبعد من مفهوم السفينة كل ما يمكن الاستعانة به من أشياء في الملاحة دون أن تكون من صنع الإنسان، كجذوع الشجر مثلاً. ولا أهمية لطريقة البناء ولأوصاف السفينة الشكلية وقدراتها وطرق تسييرها سواء كانت شراعية أو تسير بقوة البخار أو تعمل بالطاقة الذرية، ولا تميز أيضاً من حيث حمولتها بين السفينة الصغيرة والأخرى العملاقة.

العنصر الثاني – الصلاحية للملاحة البحرية وتخصيص المنشأة للملاحة البحرية:

إن القانون السوري عندما نص على أن السفينة هي المنشأة التي تكون صالحة للملاحة البحرية يكون قد اعتمد معيار تخصيص السفينة للملاحة البحرية في تحديده مفهوم السفينة، والعبرة هي بالتخصيص الفعلي للملاحة البحرية، وليس ضرورياً لاكتساب وصف السفينة أن تبدأ السفينة في الملاحة البحرية وإنما يكفي أن تكون معدة ومخصصة لتلك الملاحة. وعليه فالمنشأة مكتملة الصنع تعد سفينة لمجرد تخصيصها للملاحة البحرية وإن لم تبدأ فيها بعد، كما يترتب على ذلك أن المنشأة تحت البناء لا تعد سفينة بعد وإن أمكن الإثبات من خلال رسوم البناء والوثائق الأخرى أن المنشأة مخصصة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها ومعيار التخصيص للملاحة البحرية أداة للتمييز بين السفينة والمركب، وتعديل وجه التخصيص يؤدى لزوال وصف السفينة عن المنشأة، فلو أنها كانت مخصصة للملاحة البحرية ثم خصصت بعد ذلك للملاحة الداخلية (النهرية) تحولت من سفينة إلى مركب مع كل ما يترتب على ذلك من آثار قانونية. ولا بد أن تتوافر في المنشأة لكي تكتسب وصف السفينة قدرة ذاتية على التسيير وعلى مواجهة المخاطر البحرية بوسائلها الخاصة لاعتبارها صالحة للملاحة، ولا يستساغ القول بصلاحية المنشأة للسير في البحر لمجرد قدرتها على الطفو على سطح الماء إذا لم تكن قادرة على الحركة والاتجاه فيه استقلالاً، ووصف السفينة يرتبط بشرط الصلاحية للملاحة وجوداً وعدماً، ويزول عن السفينة هذا الوصف إذا فقدت صلاحيتها للملاحة اثر حادث بحري مثلاً وأصبحت عندئذ حطاماً. وما دامت العبرة بالتخصيص للملاحة البحرية فإن المنشآت الطافية على سطح البحر لا تعد سفناً، كالأرصفة والجسور العائمة والأحواض العائمة والمدارس العائمة والفنادق العائمة، ويستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، بل تقدم خدمات داخل مرافق الملاحة البحرية أي الموانئ، وذلك مثل الرافعات المائية والصنادل والكراكات والزوارق وقوارب الغطس، وكل منشأة توجد في البحر ولا تستخدم في الملاحة البحرية، وكذلك لا تعد الطائرات المائية hydravions من قبيل السفن لأنها لا تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الإقلاع والهبوط أما الرحلة نفسها فتتم جواً وليس في المياه البحرية.

العنصر الثالث – القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد:

إن نشاط المنشأة ليس ضرورياً أن يكون مقتصراً على الملاحة البحرية بل يكفى أن تقوم بتلك الملاحة على وجه الاعتياد وبالتالي لا تعد سفناً المنشآت المخصصة للملاحة النهرية ولو قامت عرضاً برحلة بحرية بل يبقى وصفها مركباً ولا ينتفي عن المنشأة وصف السفينة إن قامت بصورة عارضة ببعض الرحلات النهرية. وإذا كانت المنشأة تقوم بملاحة مختلطة فالعبرة في وصفها هو بنشاطها الغالب.

هذا وقد نص قانون التجارة البحرية في المادة الأولى منه على أنه " تعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها " أي أن الوصف القانوني للسفينة لا يقتصر على جسم السفينة أو هيكلها فحسب (Corps) وإنما يشتمل على كل ما يلازم السفينة من أشياء منفصلة أو متصلة ويعد وجودها ضرورياً لملاحة السفينة واستغلالها، وهو ما يطلق عليه الفقهاء ملحقات السفينة، والتصرف الوارد على السفينة يشمل ملحقاتها دونما حاجة لذكر خاص بالعقد ولكن يراعى لإعمال هذا الحكم أن تكون السفينة وملحقاتها مملوكة لذات الشخص مما يبرر وحدة الحكم القانوني وللأطراف الاتفاق على استبعاد بعض الملحقات من نطاق التصرف وهي تلك التي لا ينشأ عن فصلها عن السفينة أن تفقد هذه السفينة وصفها.

كما بينت المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية الطبيعة القانونية للسفينة بأنها "مال منقول". إلا أنها ولو كانت مالاً منقولاً فهي لا تخضع لقاعدة (الحيازة في المنقول سند الحائز) لأن نقل ملكية السفينة يحتاج لإجراءات معينة نص عليها القانون. إضافة إلى أن السفينة في بعض الحالات تخرج عن أحكام المنقول، حيث أن القانون يعامل السفينة معاملة العقار من حيث الحقوق العينية التي تتصل بها، وضرورة شهر التصرفات القانونية التي ترد عليها بقيدها في سجل السفينة الخاص.

ثانياً – أنواع السفن:

تنقسم السفن من حيث غرض استخدامها إلى قسمين رئيسيين: السفن العامة والسفن الخاصة.

١– السفن العامة:

السفن العامة هي تلك السفن المستخدمة من قبل السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة، ولغير الأغراض التجارية. وتنقسم السفن العامة إلى قسمين: سفن حربية وسفن غير حربية.

والسفينة الحربية. بمقتضى المادة ٢٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م هي (السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدول وتكون تحت أمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية).

أما السفينة العامة غير الحربية فهي السفن التي تملكها أو تستغلها فقط في أداء الخدمات الحكومية غير التجارية ومن أمثلتها، السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد والسفن المخصصة للبحث العلمي وسفن الجمارك.

وتتمتع السفن العامة بقسميها بوضع قانوني خاص يميزها عن السفن الخاصة من حيث معاملتها في أعالي البحار حيث تحيطها حصانة كاملة تجاه اختصاص أي دولة أخرى غير دولة العلم. كما تنفرد بأحكام خاصة أثناء ممارستها لحق المرور البريء والمرور العابر في المناطق البحرية التي تمارس فيها هذه الحقوق (وقد نصت المادة الثانية من قانون التجارة البحرية رقم ٤٦ أنه: " فيما عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص، لا تسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية و السفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية").

٢- السفن الخاصة وما في حكمها:

السفن الخاصة هي السفن غير الحكومية والتي تستخدمها الهيئات والشركات والأفراد في أعمال تجارية. ووفقاً للتطورات الجديدة لقانون البحار، يندرج تحت هذا النوع من السفن، السفن الحكومية المستخدمة لأغراض تجارية كما يندرج تحت هذا النوع من السفن أيضاً السفن التجارية وناقلات البترول والغاز بأنواعها وأحجامها المختلفة وسفن الصيد وسفن النزهة. ويختلف مركز السفينة التجارية عن السفينة الحربية من حيث البناء والتجهيز والطاقم والمهام التي توكل إلى كل منها وكل ذلك يترتب عليه اختلاف في المراكز القانونية، وفيما يتعلق بوضع السفينة الخاصة في أعالي البحار، اتفق الفقه والقضاء الدوليين على ضرورة أن توجد رابطة معينة بين هذه السفينة الخاصة والدولة التي تتبعها.

ولا بد من الإشارة إلى أن هناك اشتراطات دولية في مجال بناء السفن وتجهيزها وتنظيمها وتشغيلها بالأفراد اللازمين، ففي مجال بناء السفن، هناك اشتراطات دولية يجب توافرها في المواد المستخدمة في البناء طبقاً للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٦٠ وتعديلاتها، وفى مجال التجهيز هناك ما تفرضه اتفاقيات منع التلوث من السفن من ضرورة وجود أجهزة لفصل الزيوت عن المياه المستخدمة لاتزان السفن أو تلك المستخدمة في غسيل صهاريجها بحيث تضمن نقاء المياه الملقاة في البحر وكذلك ما استحدثته الاتفاقيات الجديدة تجنباً لاستمرار مياه الاتزان كمصدر دائم للتلوث رغم كل ما يتخذ حيالها من احتياطات بالمطالبة بإنشاء صهاريج منفصلة دائمة تستخدم للاتزان ولا تستخدم للشحن، أما عن التشغيل فتوجد العديد من الاشتراطات الدولية التي يتطلب توافرها في السفينة، منها ما يتعلق بسلامة المعدات لمقاومة الحريق ومنها ما يتعلق بسلامة معدات الإنقاذ، والتحقق من ذلك عادة يكون لدولة علم السفينة كما يكون وفقاً للأحكام الدولية التي تحكم قوانين الدولة التي تتواجد السفينة بموانئها، وفى مجال التنظيم نجد أن هناك أحكام دولية تشترط حداً أدنى للمقدرة الفنية الواجب توافرها على كل سفينة وبين أفراد طاقم السفينة الواحدة، وبمعنى آخر ضرورة توافر عدد من الشهادات الفنية البحرية من ربان وضباط بحريين ومهندسين وضباط لاسلكي بأعداد تتناسب تناسباً ضرورياً مع حمولة السفينة وقوة آلاتها.

٣ - الناقلات النفطية وما يميزها عن السفن البحرية الأخرى:

الناقلة النفطية هي سفينة تخصص لتنقل مواد ذات مواصفات خاصة، وعليه فقد أصبحت تتميز عن سفن نقل البضائع الأخرى كونها تنقل النفط بكميات كبيرة فهي بذلك تتمتع بسعة كبيرة وتتميز أيضاً بتجهيزاتها بمعدات تتطلبها دواعي السلامة لنقل تلك المواد الخطرة وشديدة الاشتعال، وتتطلبها دواعي منع التلوث البحري.

وفي السابق كانت تتم عملية نقل النفط بسفن بحرية عادية، تنقل براميل مملوءة بالنفط، وأول سفينة قامت بنقل النفط كانت سفينة شراعية وهى السفينة اليزابيث واتس Elizabeth watts التي نقلت براميل نفطية من شواطئ أمريكا الشمالية إلى أوروبا في عام ١٨٦١ ولم تكن الناقلات في ذلك الوقت متميزة فنياً عن سفن البضائع العادية فلم يكن بالتالي هناك فرق في القواعد القانونية بين السفينة والناقلة، وأول سفينة بنيت للتخصص في نقل البترول والتي يمكن تسميتها بالناقلة فقد كانت السفينة زوروستر Zoroaster في عام ١٨٧٨ تبعتها الناقلة كلوكوف S.S Gluckouf التي كانت أول ناقلة تسير بقوة البخار في بريطانيا سنة ١٨٨٦ وفى العصر الحاضر ونتيجة لتطور بناء الناقلات الحديثة وتخصصها في نقل المواد النفطية، وتبعاً للمعدات الخاصة التي تستخدمها في النقل وتطلبها بذلك موانئ خاصة بها لتفريغ حمولتها وتحميلها بمحمولات أخرى، أصبحت الناقلات من الأهمية والتخصص بحيث يكون مبرراً إخضاعها لبعض القواعد القانونية الخاصة بها والتي تميزها عن السفن العادية. ومن أهم الفروق الفنية التي تميز الناقلة عن السفن العادية المستخدمة لنقل البضائع هي:

أ - تتميز الناقلة في بنائها وتصميمها ومعداتها من حيث وجود أنواع مختلفة من المضخات وخطوط أنابيب التحميل والتفريغ وهو ما يشكل ما يسمى بنظام البضاعة للسفينة الذي يختلف في الناقلات عنه في سفن نقل البضائع الصلبة. كما تجهز الناقلات بصمامات خاصة للتحكم في الانسياب وعدادات حسابية للكميات التي يتم تفريغها ومعدات إطلاق الغاز والتنظيف، ومعدات التلوث ومعدات إدخال وإخراج مياه الصابورة (مياه التنظيف).

ب – كما تتميز الناقلة نتيجة لتخصصها في نقل المواد النفطية بوجود جهاز خاص لتبريد بعض أنواع البترول، يحتاج إليه للسيطرة على نسب الانبساط والتقلص (Expansion and Contartion) التي تحصل للكميات الكبيرة المشحونة وأجهزة خاصة للتسخين لأنواع أخرى من النفط بمقتضى اختلاف المناطق التي تعبرها الناقلة.

ج – كذلك تتميز الناقلات النفطية بوجود أجهزة ومعدات خاصة بالتهوية تقلل من نسبة التبخر وتمنع تسرب الغازات الخطرة وتستعمل معدات التهوية عند تحميل الناقلة وتفريغها لمنع حدوث شرارات في الفراغات العليا من الصهاريج كما تحتوى الناقلات النفطية على معدات وأجهزة خاصة لملئ الفراغات في الصهاريج بالغاز لأغراض السلامة حسب نظام الغاز الراكن (inert Gas System) وتحمل الناقلات من موانى متخصصة وتفرغ الناقلات في موانى متخصصة، وتختلف النواحي الفنية في تزويد الناقلات بالمهمات والوقود عن تزويد السفن العادية.

ثالثاً – بناء السفينة وملكيتها:

أوجب المشرع أن يكون عقد بناء السفينة مكتوباً كدليل للإثبات فقد نصت المادة ٤١ من القانون الجديد رقم ٤٦ أنه: "لا يثبت عقد بناء السفينة و أي تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة". وتبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء و لا تنتقل إلى طالب البناء إلا بقبول استلامها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك. كما يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية حتى بعد تسليمها إلى طالب البناء و تجربتها. هذا وتنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيب، وتنقضي تلك الدعوى بمضي سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب (المواد ٤٢ – ٤٤ من قانون التجارة البحرية).

وتقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بسند رسمي أو بمقتضى حكم حائز لقوة الأمر المقضي و إلا كانت باطلة. وفي حال وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي وجب تحريرها أمام قنصل الجمهورية العربية السورية في هذا البلد، وعند عدم وجوده تكون أمام الجهة المحلية المختصة.لا تكون تلك التصرفات نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة، و تكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا السجل (المادة ١٣ من قانون التجارة البحرية).

رابعاً – شخصية السفينة:

١ – اسم السفينة:

تحمل السفينة اسماً خاصاً بها يميزها عن غيرها من السفن الأخرى. ولمالك السفينة حق اختيار ذلك الاسم. وفي حال تعدد السفن التي تحمل اسماً واحداً يصار إلى إعطاء كل منها رقماً متسلسلاً خاصاً بها لتمييزها عن بعضها. وأوجب القانون على كل سفينة أن تتخذ اسماً توافق عليه الإدارة البحرية المختصة، و أن يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان بارز منها مصحوباً باسم مرفأ التسجيل.

٢– محمول السفينة:

يحدد محمول السفينة سعة السفينة، والمحمول على نوعين، المحمول الصافي والمحمول القائم أو المحمول الإجمالي غير الصافي المحدد لسعة السفينة الداخلية بكاملها، والتي تدخل في حسابها الأماكن المخصصة للمحركات والآلات وغرف القيادة والمنامة ومستودعات الوقود والأماكن المخصصة لخزن البضائع وغرف المسافرين والقاعات والممرات. وتبين السعة الداخلية حجم السفينة. أما المحمول الصافي فهي الأماكن المخصصة في السفينة للاستثمار، وتشمل غرف المسافرين وأماكن البضائع. وقد أوجب القانون على مالك السفينة أن يحدد محمولها الصافي والقائم لدى الإدارة البحرية المختصة. و تعطي هذه الإدارة لذوي الشأن شهادة بذلك. ويجب على المالك كتابة رقم تسجيل السفينة وحمولتها الصافية على دعامتها الرئيسية.

٣ – مربط السفينة (ميناء التسجيل):

الميناء الذي يتم فيه تسجيل السفينة في سجل التسجيل الموجود فيه يعد ميناء تسجيلها أو مربطها، وهو موطنها القانوني (المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية رقم ٤٦).

وقد فرض قانون التجارة البحرية في حال مخالفة الأحكام السابقة والواجبات التي فرضها القانون في هذا الإطار، عقوبة على المالك والربان وهي الحبس مدة لا تجاوز الشهر وبغرامة لا تجاوز خمسين ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين (المادة ٥ من القانون رقم ٤٦)

خامساً – جنسية السفينة:

١– اكتساب السفن الجنسية السورية:

تكتسب السفينة جنسية الدولة التي تخضع لقوانينها، وتمنح الجنسية للسفينة مزايا وحقوق والتزامات لأنها تخضع لقوانين الدولة التي تمارس حق الإشراف والرقابة والسيادة عليها كما تستفيد من حماية الدولة لها وتتمتع برفع علمها.

وقد نصت المادة السادسة من قانون التجارة البحرية على أنه: "تكتسب السفينة الجنسية السورية إذا كانت مسجلة في الإدارة البحرية المختصة" فالمعيار في اكتساب الجنسية هو مكان تسجيل السفينة وهذا ما أكدته أيضاً المادة الرابعة من القانون ذاته والتي نصت على أنه " لكل سفينة جنسية هي جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها". وأوجب القانون على كل سفينة مسجلة في سورية وتتمتع بالجنسية السورية أن ترفع علم الجمهورية العربية السورية (المادة السابعة من قانون التجارة البحرية) وأدخل المشرع في حكم السفينة السورية، السفن المتخلى عنها في البحار والتي يتم التقاطها من قبل السفن السورية وكذلك السفن التي تصادر من قبل السلطات السورية وفق القوانين النافذة في الجمهورية العربية السورية (المادة الثامنة من قانون التجارة البحرية)

وتخضع السفن التي ترفع علم الجمهورية السورية للاختصاص القضائي السوري الجزائي والمدني حيث تسري أحكام التشريعات الجزائية السورية على الجرائم التي ترتكب على كل سفينة ترفع علم الجمهورية العربية السورية. وتسري على تلك السفن أحكام القوانين الخاصة المتعلقة بالمحافظة على النظام و التأديب أيضاً (المادة ١١ من قانون التجارة البحرية) كما تختص محكمة البداية المدنية التي يقع في دائرتها مكان تسجيل السفينة التي ترفع علم الجمهورية العربية السورية بالنظر في الدعاوى العينية المتعلقة بها، ما لم ينص القانون على غير ذلك (المادة ١٢ من قانون التجارة البحرية).

٢ – التزامات السفن غير السورية:

حظر القانون على السفن الأجنبية ممارسة الصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية السورية، كما حظر عليها ممارسة الملاحة الساحلية بين المرافئ السورية. ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية بالقيام بعمل أو أكثر من الأعمال السابقة و خلال فترة زمنية محددة وفرض هنا المشرع عقوبة الحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين على كل من يخالف تلك الأحكام (المادة التاسعة من قانون التجارة البحرية).

و يتوجب على الأجانب المقيمين في الجمهورية العربية السورية أن يحصلوا على ترخيص من الإدارة البحرية المختصة في حال استعمال سفن النزهة المملوكة لهم في المياه الإقليمية السورية، و أن يقوموا بتسجيلها في السجل المؤقت الخاص بذلك. و يلغى الترخيص إذا استعملت السفينة في غير أغراض النزهة و تخطر الإدارة بذلك لتقوم بشطب التسجيل. وعلى السفن المشار إليها رفع علم الدولة التي تحمل جنسيتها، ولا يجوز لها أن رفع علم الجمهورية العربية السورية. وفي حال المخالفة لما سبق تفرض عقوبة على مالك سفينة النزهة هي الحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر وبغرامة لا تتجاوز خمسين ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين (المادة العاشرة من قانون التجارة البحرية).

سادساً – تسجيل السفينة:

١ – واجب التسجيل:

أوجب القانون على أية سفينة تبحر رافعة العلم السوري أن تكون مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون. وتقوم بالتسجيل الإدارة التي تعد لهذا الغرض سجلاً خاصاً يسمى (سجل السفن) و ترقم صفحاته و يوضع على كل منها خاتم الإدارة. وتخصص لكل سفينة صحيفة في السجل المذكور، و يكون رقمها هو رقم تسجيل السفينة (المادة ١٤ من قانون التجارة البحرية) و يعاقب القانون بالحبس مدة لا تتجاوز شهرين وبغرامة

لا تتجاوز /٥٠٠/ ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسير سفينة ترفع علم الجمهورية العربية السورية دون أن تكون مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون. ويجوز للمحكمة أن تقضي بمصادرة السفينة (المادة ٢٦ من قانون التجارة البحرية).

ويجوز لمن يشاء أن يطلب من الإدارة صورة من البيانات الواردة في صحيفة تسجيل السفينة. كما يجوز لكل ذي شأن أن يطلب صورة من المستندات المحفوظة لديها. و تكون مرتبة التسجيل بحسب أسبقية تقديم طلبات التسجيل (المادتان ٢٤ و ٢٥ من قانون التجارة البحرية).

٢ – إجراءات التسجيل وأحكامه:

نظمت المواد من ١٥ إلى ٢١ من قانون التجارة البحرية إجراءات تسجيل السفن على الشكل الآتي:

أ – يتم تسجيل السفينة عندما تؤم ميناء التسجيل وبناء على طلب يقدمه المالك إلى الإدارة. مرفقاً بالبيانات الآتية:

(١) – اسم السفينة الحالي، و أسماؤها السابقة.

(٢) – موانئ التسجيل السابقة.

(٣) – تاريخ ومكان بناء السفينة واسم الصانع.

(٤) – رقم المنظمة البحرية الدولية / الايمو/.

(٥) – إشارة النداء الدولية السابقة للسفينة.

(٦) – نوع السفينة (شحن عام – حاويات – نقل صب – ركاب..).

(٧) – مواصفات الآلات الدافعة (قوتها – عدد الدورات – عدد الأسطوانات – رقمها).

(٨) – أبعاد السفينة.

(٩) – محمول السفينة القائم و الصافي.

(١٠) – اسم المالك الحالي وجنسيته و أسماء المالكين السابقين وجنسياتهم أو اسم الشركة المالكة ونوعها ومقرها وأسماء وجنسيات أعضاء مجلس إدارتها أو مديريها.

وعلى طالب التسجيل أن يرفق بالطلب جميع المستندات و الوثائق اللازمة لإثبات صحة البيانات المقدمة، و على الأخص وثائق ملكيته للسفينة و جنسيتها، و عليه أن يقدم شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن في الإدارة البحري المختصة الأجنبية الذي كانت مقيدة فيه ، و تؤشر الإدارة البحرية على الطلب بتاريخ و ساعة وروده.

ب – يقدم طلب التسجيل خلال ثلاثين يوماً من تاريخ بناء السفينة أو تملكها. وتبدأ هذه المهلة من تاريخ دخول السفينة أحد الموانئ السورية إذا بنيت أو اكتسبت ملكيتها في الخارج.

ج – تمسك الإدارة سجلاً يسمى (سجل الطلبات) يثبت فيه طلبات التسجيل ، والمستندات المؤيدة لها بأرقام متتابعة حسب الترتيب الزمني لورودها. و يسلم طالب التسجيل إيصالاً يذكر فيه رقم القيد و تاريخه و ساعته.

د – تحتفظ الإدارة المختصة بأصل المستندات و الوثائق المقدمة مع طلب التسجيل أو بصورة رسمية منها. وتسلم الإدارة مالك السفينة شهادة تسجيل تشتمل على جميع البيانات المدونة في الصحيفة المخصصة للسفينة في السجل. وفي حال فقدت هذه الشهادة، أو هلكت، جاز لصاحب الشأن الحصول من الإدارة المذكورة على شهادة بدلاً منها بعد أداء الرسم المقرر.

هـ – يتم شهر التصرفات و الأحكام المنصوص عليها في المادة ١٣ _سالفة الذكر – في سجل السفينة بناء على طلب ذوي الشأن. فإذا امتنع أحدهم عن إجرائه جاز رفع الأمر إلى المحكمة لتأمر به. ويتوجب شهر انتقال الملكية، أو الحقوق العينية بسبب الإرث بناء على طلب الورثة بعد تقديم ما يثبت حقهم في الإرث و نصيب كل منهم.

و – على مالك السفينة أن يبلغ الإدارة البحرية المختصة كل تعديل يطرأ على البيانات الواردة في صحيفة تسجيل السفينة. ويجب تقديم طلب التعديل مرفقاً به المستندات اللازمة لإثبات صحة البيانات الجديدة وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ حصول التعديل وتدون الإدارة مضمون

التعديل في صحيفة السفينة. وتقدم شهادة التسجيل مع طلب التعديل للتأشير عليها بما يفيد حصوله (المادة ٢٠ من قانون التجارة البحرية). وعاقب القانون بالحبس مدة لا تتجاوز شهراً وبغرامة لا تتجاوز /٢٥٠/ ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين مالك السفينة الذي لا يطلب قيد التعديلات المذكورة (المادة ٢٧ من قانون التجارة البحرية).

ز – يتوجب التأشير في صحيفة التسجيل بكل دعوى يكون موضوعها حقاً عينياً على السفينة. وعلى المحكمة أن تخطر مكتب الإدارة فوراً بإقامة الدعوى لإجراء التأشير المذكور. وعليها إخطار الإدارة بالحكم الذي يصدر فيها.

٣ – شطب التسجيل:

أ – يشطب التسجيل إذا هلكت السفينة بطريقة ما، أو فقدت جنسية الجمهورية العربية السورية وتشطب القيود الخاصة بالحقوق و الدعاوى العينية بناء على اتفاق ذوي الشأن أو بحكم مبرم (المادة ٢٢ من قانون التجارة البحرية). وعاقب القانون بالحبس مدة لا تتجاوز شهراً وبغرامة لا تتجاوز /٢٥٠/ ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين مالك السفينة الذي لا يطلب شطب التسجيل وفق ما سبق (المادة ٢٧ من قانون التجارة البحرية).

ب – يجب على ذوي الشأن تقديم طلب الشطب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ قيام سببه. و يشتمل الطلب على البيانات الآتية:

(١) – اسم طالب الشطب، ولقبه، جنسيته، وموطنه، ومهنته.

(٢) – اسم السفينة، ورقم تسجيلها.

(٣) – الحق العيني، أو البيان المطلوب شطبه.

(٤) – سبب الشطب، والمستندات اللازمة لا ثبات صحته.

(٥) – إبراز براءات الذمة من الجهات المعنية.

ويؤشر بالشطب على شهادة التسجيل. وتمنح الإدارة الطالب شهادة تفيد حصول الشطب (المادة ٢٣ من قانون التجارة البحرية).

سابعاً – الملكية الشائعة للسفينة (الشيوع البحري):

قد لا تكون ملكية السفينة تعود لشخص واحد وإنما لعدة أشخاص على الشيوع عندئذ وضع القانون قواعد خاصة لاستغلال السفينة المملوكة على الشيوع، وإدارة الملكية الشائعة لتلك السفينة، وكيفية التصرف بالحصص الشائعة من قبل المالكين.

١– استغلال السفينة المملوكة على الشيوع:

يقصد باستغلال السفينة المملوكة على الشيوع استثمارها لمصلحة المالكين، وتعتمد أصوات الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال السفينة، ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك. وتنعقد الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى. و لكل مالك من الأقلية التي لم توافق على القرار، الطعن فيه خلال خمسة عشر يوما" من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة، و للمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغاؤه، و لا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا قضت المحكمة بذلك (المادة ٤٦ من قانون التجارة البحرية رقم ٤٦).

ويتحمل كل مالك في الشيوع نصيبا" في نفقات الشيوع و في الخسارة بنسبة حصته في ملكية السفينة ما لم يتفق على خلاف ذلك، و يكون له نصيب في الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها.(المادة ٤٩ من القانون رقم ٤٦)

٢ – إدارة الشيوع البحري:

بخصوص إدارة الملكية الشائعة للسفينة يجوز بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بإدارة الشيوع إلى مدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم، فإذا لم يعين مدير للشيوع عد كل مالك مديرا" له، و عند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على غير ذلك. ويتم تسجيل أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة للشهر. ويكون لمدير الشيوع البحري القيام بجميع التصرفات و الأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوع ويمثل

المالكين أمام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الأعمال، و لكن لا يجوز له بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة إلا بإذن من أغلبية المالكين (المادة ٤٧ – ٤٨ من القانون رقم ٤٦).

وفي حال كان المدير من المالكين في الشيوع عد مسؤولاً في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع، و إذا تعدد المديرون كانوا مسؤولين في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير. و يسأل المالكون غير المديرين في جميع أموالهم و بالتضامن فيما بينهم عن الديون الناتجة عن الشيوع ما لم يتفق على غير ذلك، و لا يحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم على الغير إلا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة (المادة ٥٠ من القانون رقم ٤٦).

٣ – التصرف بالحصة الشائعة:

تضمنت المواد من ٥١ إلى ٥٦ من قانون التجارة البحرية رقم ٤٦ الأحكام المتعلقة بالتصرف بالحصة الشائعة في سفينة معينة على الشكل الآتي:

أ – لكل مالك من المالكين على الشيوع حق التصرف في حصته دون موافقة المالكين الآخرين إلا إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية السورية فيلزم أن يوافق على البيع جميع المالكين. ومع ذلك لا يجوز للمالك على الشيوع رهن حصته في السفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل. المالك على الشيوع الذي تصرف في حصته يبقى مسؤولاً عن الديون التي تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفينة.

ب – وفي حال باع أحد المالكين على الشيوع حصته في السفينة لأجنبي عن الشيوع وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين بكتاب مسجل يعلمهم بالبيع و بالثمن المتفق عليه وذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ البيع. ولكل مالك على الشيوع أن يسترد الحصة المباعة بإعلان يوجه إلى كل من البائع و المشتري بشرط أن يدفع الثمن و المصاريف و أن يقيم الدعوى عند الاقتضاء، و ذلك خلال ثلاثين يوما" من تاريخ الإخطار المنصوص عليه سابقاً. و إذا طلب الاسترداد أكثر من مالك على الشيوع قسمت الحصة المبيعة بينهم بنسبة حصصهم.

ج – لا يتم بيع السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، و يبين القرار كيفية حصول البيع و شروطه. و يمكن لكل مالك على الشيوع في حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع بشكل يحقق الفائدة للملاك أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة، و يبين الحكم كيفية حصول البيع و شروطه. وفي حال وقع حجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة عندئذ البيع الجبري سيشمل السفينة بأكملها، و مع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب.

د– لا ينقضي الشيوع البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره إلا إذا كان هناك اتفاق على غير ذلك.

ثامناً – حقوق الامتياز على السفينة:

١– التعريف بالامتياز البحري:

الامتياز هو حق ممنوح قانوناً للدائنين، يكون بموجبه للدائنين أصحاب الامتياز التقدم على بقية الدائنين (العاديين) في استيفاء حقوقهم. والامتياز البحري حق معطى للدائنين البحريين بشكل خاص، يجعل لهم حق التقدم على الدائنين العاديين باستيفاء ديونهم من ثمن السفينة المباعة. وقد تناولت القوانين البحرية الامتيازات، واختلفت فيما بينها. ورغبة في القضاء على التنازع بين التشريعات الوطنية المختلفة عُقدَت عدة اتفاقيات دولية بهذا الشأن، وكان أهمها معاهدة بروكسل المبرمة في ١٠ ابريل نيسان عام ١٩٢٦ التي سعت إلى التوفيق بين التشريعات الوطنية المختلفة، واشترطت المعاهدة على كل دولة تنضم إليها، أن يحتوي قانونها فئتين من الامتيازات:

الفئة الأولى – امتيازات الدرجة الأولى (الامتيازات الدولية):

والتي تقدم على الرهون البحرية، حددتها الاتفاقية على سبيل الحصر بخمسة امتيازات لا يمكن الإضافة إليها.

الفئة الثانية– امتيازات الدرجة الثانية (الامتيازات الداخلية):

لم تطاولها الاتفاقية إنما أحالت الأمر في ذلك للمشرع الوطني، إلا أنها اشترطت أن تقدم الرهون البحرية على هذه الامتيازات.

وبعد ذلك وقعت معاهدة جديدة في بروكسل في ٢٧ مايو ١٩٦٧ حدت من عدد الامتيازات البحرية، وعالجت وسائل شهر الحقوق المضمونة بالرهن البحري. إلا أن المعاهدة لم تصدق إلا من قبل عدد قليل من الدول فلم تدخل حيز التطبيق. فتمخضت المناقشات أمام المنظمة البحرية الدولية (IMO)، عن ولادة معاهدة جنيف ٧ / أيار مايو / ١٩٩٣ التي تناولت الامتيازات والرهون البحرية وحلت محل الاتفاقيتين السابقتين. ونص قانون التجارة البحرية السوري على الامتيازات البحرية بشكل دقيق مراعياً بذلك أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

٢ – الديون المستفيدة من الامتياز البحري:

جاء قانون التجارة البحرية السوري الجديد بترتيب للديون الممتازة، مختلف تماماً عن الترتيب الذي جاء به قانون التجارة البحرية السوري القديم، ليتناسب ترتيب هذه الديون مع درجة أهميتها من الناحية العملية. فوردت هذه الديون ضمن نص المادة ٥٧ منه بالترتيب الآتي:

أ – أجور ربان السفينة وضابطها وكافة البحارة العاملين على متنها، وغيرها من المبالغ المستحقة لهؤلاء والتي استحقت لهم بمناسبة عملهم على السفينة، كما تتضمن أيضاً نفقات العودة إلى الوطن وأقساط التأمين الاجتماعية التي سددت لصالحهم.

ب – التعويض عن الوفاة وعن الضرر الشخصي، سواء وقع هذا الضرر على البر أو في البحر، شريطة أن يكون تشغيل السفينة هو السبب المباشر لهذا الضرر.

ج – مكافأة إنقاذ السفينة، وحصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة.

د – رسوم الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية، ورسوم القطر والإرشاد.

هـ – التعويض عما يسببه تشغيل السفينة من هلاك أو تلف مادي، لمنشآت الموانئ والأحواض البحرية وطرق الملاحة البحرية.

و – المصاريف القضائية التي أنفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها، والرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام. وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والمنائر والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.

ز – التعويضات عن هلاك البضائع والأمتعة المحمولة على السفينة أو تلفها.

ح – الديون التي نشأت عما أبرمه الربان من عقود وما أجراه من عمليات خارج ميناء تسجيل السفينة، شرط أن يكون ما قام به ضمن صلاحياته القانونية، وأن يكون لحاجة فعلية تتطلبها صيانة السفينة أو متابعة سفرها، سواء أكان الربان مالكاً للسفينة أم لم يكن، وسواء أكان الدين مستحقاً له أم للمورد أم للمقرضين أم للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أم لغيرهم.وتضاف إلى هذه الفئة ديون المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة وفقاً للمادة ١٦٨ من هذا القانون.

ط – العطل والضرر المتوجبان لتعويض مستأجري السفينة.

ي – مجموع أقساط التأمين المعقود على جسم السفينة وأجهزتها وعتادها، المستحقة عن آخر رحلة مؤمن عليها فيها. ذلك في حال كان التأمين معقوداً للرحلة أو لآخر مدة التأمين إذا كان التأمين معقوداً لأجل معين، على أنه في الحالتين يجب ألا يتجاوز مجموع أقساط التأمين أقساط سنة واحدة.

هذا وقد نص القانون على أن حقوق الامتياز لا تخضع لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات (المادة ٥٨ من قانون التجارة البحرية).

٣ – نطاق الامتيازات البحرية:

أ – محل الامتياز:

الامتيازات البحرية ترد على محل الامتياز، الذي يتألف من العناصر التي يرد عليها الامتياز. وعناصر محل الامتياز هي: السفينة، أجرة النقل، ملحقات السفينة وأجرة النقل المستحقة من بداية الرحلة البحرية. (نصت المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية أنه: تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في المادة / ٥٧ / من هذا القانون على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين و على ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المستحقة منذ بدء الرحلة).

(١) – السفينة:

السفينة هي العنصر الأساسي للتجارة البحرية (ويطلق عليها "الثروة البحرية")، وهي تتألف من السفينة ذاتها إضافة إلى كل ما يلحق بها ويكون ضرورياً لاستغلالها واستثمارها. وممكن أن تكون السفينة محل الامتياز تجارية أو مدنية، باستثناء السفن الحربية والسفن العامة (التي تخصص للقيام بخدمة عامة).

ويتوجب أن تكون السفينة محل الامتياز، هي التي وقع الدين الممتاز بسببها دون غيرها من سفن المجهز. وفي حال تحطمت السفينة أو فقدت صلاحيتها للملاحة البحرية انتقل الامتياز إلى ثمن الحطام.

والامتياز يترتب على السفينة حتى ولو لم يكن المجهز مالكاً لها، أو كان مستأجراً أصلياً. ويستثنى من ذلك حالة فقدان مالك السفينة حيازتها نتيجة فعل غير مشروع كالاغتصاب مثلاً، هذا إذا كان الدائن سيء النية – (أي أنه عَلِم وقت نشوء حقه أنه يتعامل مع غاصب السفينة) (نصت المادة ٦٨ من قانون التجارة البحرية أنه "تسري أحكام المواد من /٥٧/ إلى /٦٧/ من هذا القانون على السفن التي يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي. ومع ذلك لا تسري الأحكام المشار إليها إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع و كان الدائن سيئ النية").

(٢) – أجرة النقل:

يمتد الامتياز البحري ليشمل أجرة النقل، والمقصود بأجرة النقل هنا هو أجرة النقل الإجمالية للرحلة التي نشأ خلالها الدين الممتاز، مسقطاً منها الديون الممتازة المترتبة لربان السفينة وطاقمها ومُستخدَميها بسبب عقود استخدامهم، حيث أنها ترد على كافة أجور النقل التي استحقت عن كافة الرحلات التي قامت بها السفينة فترة عقد الاستخدام. فالأجرة لا تزال مستحقة باعتبارها دين بذمة الشاحن، حتى لو كان الربان أو وكيل المجهز قد استعملها ولم تصل إلى يد المجهز. فإذا وصلت إلى المجهز وتسلمها تكون قد اختلطت بذمته المالية، مما يتعذر معه فرض الامتياز عليها لانعدام القدرة على تمييزها. وقد عامل المشرع أجرة نقل الركاب معاملة أجرة النقل (الفقرة الثانية من المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية)، إلا أن الواقع العملي يجعل من الصعب معاملتها نفس المعاملة. فالتعامل جرى على أن تُدفَع هذه الأجرة مقدماً، وبالتالي تدخل في ذمة المجهز المالية، ويغدو من الصعوبة التأكد فيما إذا كانت الأجرة بيد وكيل المجهز أم بيد غيره.

(٣) – ملحقات السفينة وأجرة النقل:

نص قانون التجارة البحرية السوري في الفقرة الأولى من المادة ٦٠ منه على أنه يعد من ملحقات السفينة و أجرة النقل ما يأتي:

– التعويض المستحق الأداء لمالك السفينة عما لحق السفينة من أضرار مادية ولم يتم تعويضه عنها، أو عن خسارته أجرة النقل.

– التعويض المستحق لمالك السفينة عما لحقه من خسائر بحرية مشتركة، سببها ضرراً مادياً لحق بسفينته ولم يتم تعويضه عنه، أو عن خسارته أجرة النقل.

– ما استحقه مالك السفينة كمكافآت عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي قدمتها سفينته لسفينة أخرى حتى نهاية الرحلة، بعد إسقاط المبالغ المترتبة للربان ولسائر مستخدمي السفينة المرتبطين بعقد عمل على السفينة.

وبالرغم من اقتصار المشرع على تعداد الملحقات السابقة للسفينة وأجرة النقل على سبيل الحصر، إلا إنه عاد واستبعد تعويض التأمين والإعانات المالية المقدمة من الدولة للسفينة (الفقرة ٣ من المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية)، واستبعد القانون تعويض التأمين لأنه لا يعد عنصراً مكوناً للثروة البحرية وإنما هو المقابل لما أداه المالك من أقساط التأمين. أما الإعانة المالية فاستبعدت لأن الدولة قدمتها لمساندة التجار ودعم التجارة البحرية الوطنية.

ب – حقوق الدائنين الممتازين:

يخول الامتياز البحري الدائن حق التقدم، كما يخوله حق التتبع أيضاً.

(١) – حق التتبع:

الدائن الممتاز يحق له تتبع السفينة محل الامتياز، أي إيقاع الحجز عليها بأي يد كانت؛ فبالعودة لنصوص القانون البحري نجد أنه يمكّن الدائن الممتاز من حجز السفينة محل الامتياز حتى لو كانت هذه السفينة ليست ملكاً لمدينه، وذلك عندما تكون مستغلة بواسطة مجهز غير مالك أو مستأجر أصلي.

ليس هذا فقط بل أيضاً يسمح للدائن بإيقاع الحجز على السفينة عندما تكون تحت يد حائز، وهذا الحق يماثل الحق المقرر للدائن الممتاز على العقار ويتناق مع أحكام الامتياز على المنقول من القانون المدني، حيث أنها لا تخول الدائن الممتاز تتبع المنقول عندما يكون الحائز حسن النية.

(٢) – حق الأفضلية:

تتبدى أهمية ترتيب الامتيازات من حيث درجتها في هذا الحق، حيث أنه يخول الدائنين الممتازين من الدرجة الأولى، حق التقدم في استيفاء حقوقهم من بيع السفينة على غيرهم من الدائنين – سواء أكانوا عاديين أم مرتهنين– بينما الدائنون الممتازون من الدرجة الثانية فيقدم عليهم الدائنون الممتازون من الدرجة الأولى، كما يقدم عليهم أيضاً الدائنون المرتهنون، إلا أنهم يتقدمون باستيفاء حقوقهم على الدائنين العاديين.

وتظهر أهمية ترتيب الدائنين الممتازين فيما بينهم بالنظر لهذه المشكلة، وهذا ما دفع بالمشرع لوضع قواعد خاصة لحكم هذا الترتيب، وجاءت هذه القواعد مطابقة لما ذكرته معاهدة عام ١٩٢٦.

– ترتيب الديون الممتازة:

يتم ترتيب الديون الممتازة على أساس الرحلة حسب التسلسل الزمني العكسي، أي أن الدائنون الذين ترتبت حقوقهم جراء الرحلة الأخيرة وجب تقديمهم على دائني الرحلة السابقة، والتي يقدم دائنوها على الرحلة التي تسبقها وهكذا.

إلا أن الحال لا يكون كذلك لو كانت الديون ترتبت إثر عقد واحد نص على استخدام الملاحين لعدة رحلات، فهذه الديون تعامل على أنها ناشئة عن الرحلة الأخيرة، مما يجعلها تحتل المرتبة الأولى، وتتقدم على الديون الممتازة للرحلات السابقة.(نصت المادة ٦٣ من قانون التجارة البحرية على أنه: "تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة على الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة. ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة").

– ديون الرحلة الواحدة:

إذا ترتبت عدة ديون ممتازة على رحلة واحدة، فإن ترتيبها يكون بنفس الترتيب الذي قرره قانون التجارة البحرية السوري بالنسبة لامتيازات الدرجة الأولى، أي أن ديون المصاريف القضائية ورسوم الموانئ والإرشاد ومصاريف الحراسة والصيانة تأتي في المرتبة الأولى، تليها الديون الناشئة عن عقد الاستخدام حيث تحتل المرتبة الثانية، أما المرتبة الثالثة فهي لديون مكافآت المساعدة والإنقاذ ومساهمة السفينة في الخسائر المشتركة،

والمرتبة الرابعة تكون للتعويضات عن التصادم والأضرار المتسببة للموانئ وما لحق الركاب والبضائع من أضرار، وفي المرتبة الأخيرة ما نشأ من ديون عن العقود المبرمة لحاجات فعلية تتعلق بالسفينة.

كما تحتل تعويضات مستأجري السفينة المرتبة الأولى، ويأتي بعدها مجموع أقساط التأمين المعقود على جسم السفينة وملحقاتها، هذا بالنسبة لامتيازات الدرجة الثانية والتي توفر قبل الديون العادية، ولكن بعد امتيازات الدرجة الأولى وبعد الرهون البحرية.(نصت المادة ٦٢ في فقراتها الثانية والثالثة والرابعة على ما يأتي:" ٢ - تأتي مرتبة الامتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة /٥٧/ حسب الترتيب المبين، لكن بشرط أن تكون للامتيازات البحرية الضامنة للمطالبات المتعلقة بمكافئة إنقاذ السفينة الأولوية على كافة الامتيازات البحرية الأخرى المقررة على السفينة قبل إجراء العمليات المنشئة للامتيازات المذكورة. ٣ - تكون مرتبة الامتيازات البحرية المنصوص عليها في كل من الفقرات الفرعية /أ/ و /ب/ و/د/ و/هـ/ من الفقرة /١/ من المادة /٥٧/ متساوية فيما بينها. ٤ - تأتي مرتبة الامتيازات البحرية الضامنة للمطالبات المتعلقة بمكافئة إنقاذ السفينة في عكس ترتيب وقت نشوء المطالبات المضمونة بها. وتعتبر هذه المطالبات قد نشأت في التاريخ الذي انتهت فيه كل عملية إنقاذ).

- الديون الممتازة في ذات المجموعة:

إن امتيازات الدرجة الأولى، تتضمن عدة ديون كذلك الأمر بالنسبة لامتيازات الدرجة الثانية. فديون كل مجموعة تكون بنفس الدرجة أي أنها تتزاحم فتشترك في التوزيع كلٍ بنسبة دينه، إذا لم يغطِ ثمن السفينة كافة الديون المترتبة عليها.

غير أن مكافآت المساعدة والإنقاذ والعقود التي أبرمت لحاجات حقيقية للسفينة، كتقديم المؤن وترميمها فأنها لا تُرتَب حسب درجتها على أساس المساواة، وإنما يتم ترتيبها ترتيباً معاكساً لتاريخ نشوئها، أي أن صاحب الدين الأخير من هؤلاء إنما يكون مقدماً بامتيازه، على من سبقه على تقديم مساعدات للسفينة بنفس الرحلة.

هذا وقد نصت المادة ٦٢ من قانون التجارة البحرية أنه: للامتيازات البحرية المنصوص عنها في المادة /٥٧/ الفقرات / أ . ب . ج . د . هـ / الأولوية على الرهون المسجلة. ولا تكون لأية مطالبة أخرى الأولوية على هذه الامتيازات أو الرهون فيما عدا ما يأتي:

- في حالة البيع الجبري لسفينة جانحة أو غارقة انتشلتها السلطة العامة من أجل سلامة الملاحة أو حماية البيئة البحرية، تدفع تكاليف انتشالها من حصيلة البيع قبل جميع المطالبات الأخرى المضمونة بامتياز بحري على السفينة.

- في حال كانت السفينة، وقت البيع الجبري في حوزة متعهد بناء أو إصلاح سفن، يتمتع وفقاً لقانون الدولة التي يجري البيع فيها، بحق الاحتباس، فعلى متعهد البناء أو الإصلاح هذا أن يتخلى عن حيازة السفينة إلى المشتري، على أن يحق له الحصول على ما يفي بمطالبته من حصيلة البيع بعد الوفاء بمطالبات أصحاب الامتيازات البحرية.

و تتقدم الرهون المسجلة على الامتيازات الواردة في المادة /٥٧/ بالفقرات و. زح- ط . ي. كما أن الديون الممتازة تتبع السفينة بصرف النظر عن أي تغيير يطرأ على الملكية أو التسجيل أو العلم (المادة ٦٤ من قانون التجارة البحرية)

ونظراً لأهمية الامتيازات و الرهون البحرية وخاصة ما يتعلق منها بترتيب الديون، نجد أن الجهود الدولية لا تكف عن البحث في هذا الموضوع. ومن نتاج هذه الجهود كانت معاهدة عام ١٩٩٣م الخاصة بالامتيازات و الرهون البحرية، والتي جعلت من الامتيازات البحرية الدولية المرتبة الأولى ومقدمة على الرهون البحرية وأي امتيازات أخرى كما نصت على انطباق المعاهدة أيضاً على السفن، المستَغلة بواسطة المجهز غير المالك مؤكِدةً لحكم م (١٣) من معاهدة عام ١٩٢٦. ونصت أخيراً على تخويل الدائن الممتاز حق تتبع السفينة وحجزها تحت يد الغير الحائز، معتبرة هذا الحق أحد الخصائص المميزة للامتيازات البحرية. إلا أنها أسقطت فئتين من الدائنين من حق الامتياز البحري كانت معاهدة ١٩٢٦ قد منحتهما هذا الامتياز. وهما فئة ملاك البضائع والأمتعة الهامة أو الضرورية أي ما ترتب على المسؤولية العقدية جراء ما لحق بهم من الأضرار المادية. وفئة الدائنون الذين تعامل معهم الربان لحاجات حقيقة للسفينة.

٤ – انقضاء الامتياز البحري:

ينقضي الامتياز البحري بالبيع القضائي، والبيع الاختياري، والتقادم.

أ – البيع القضائي:

نصت الفقرة أ من الفقرة الأولى من المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية على أنه: "تنقضي حقوق الامتياز على السفينة ببيعها بيعاً قضائياً" وعندما تباع السفينة بيعاً قضائياً (بالمزاد) تبرأ من كافة الحقوق العينية التبعية المترتبة عليها، فيستلمها المشتري خالية من هذه الحقوق ولكن هذا لا يعني سقوط هذه الامتيازات، وإنما تنتقل إلى الثمن الذي حل محل السفينة فيبقى كل دائن محتفظاً بامتيازه، بحيث يتقدم صاحب الامتياز على غيره من الدائنين. وكذلك الأمر بالنسبة للدائنين المرتهنين حيث أنه يتم توزيع الثمن على الدائنين وفقاً للترتيب الذي ذكرناه.

ب– البيع الاختياري (الرضائي):

نصت الفقرة ب من الفقرة الأولى من المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية على أنه تنقضي حقوق الامتياز على السفينة أيضاً إذا بيعت بيعاً اختيارياً رضائياً، إذا قام المشتري قبل دفع الثمن بالإجراءات الآتية:

١ – تسجيل عقد البيع في سجل السفن.

٢ – نشر بيان بالبيع و الثمن و اسم المشتري و موطنه في لوحة إعلانات مكتب تسجيل السفينة.

٣ – نشر ملخص لعقد البيع يذكر فيه الثمن واسم المشتري وموطنه في الجريدة الرسمية وفي صحيفتين يوميتين.

هذا و ينقضي الامتياز في حالتي البيع القضائي والرضائي بمرور ستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع في سجل السفن و تنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، و مع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أبلغ الدائنون الممتازون كلا" من المالك القديم و المالك الجديد أصولاً و خلال الميعاد المذكور في هذه المادة بمعارضتهم في دفع الثمن (الفقرة الثانية من المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية).

ج– التقادم:

نصت المادة ٦٦ من قانون التجارة البحرية على أنه: تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة واحدة، ما لم يقع قبل انقضاء هذه المدة، حجز على السفينة يفضي إلى بيعها جبراً. و يبدأ سريان المهلة المشار إليها وفقا" لما يأتي:

أ – فيما يتعلق بالامتياز البحري المنصوص عنه في الفقرة أ من المادة /٥٧/، من تاريخ إعفاء صاحب المطالبة من العمل في السفينة.

ب – فيما يتعلق بجميع الامتيازات البحرية الأخرى من يوم استحقاق الدين.

ج – تمتد مدة انقضاء الامتياز إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية السورية. ولا يفيد من ذلك إلا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية الجمهورية العربية السورية أو الأشخاص الذين لهم موطن بها أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل الرعايا السوريين بالمثل.

الباب الثاني: أشخاص الملاحة البحرية

إن العمل البحري يقتضي وجود أشخاص يديرون عمليات الملاحة البحرية والاستثمار البحري يطلق عليهم أشخاص الملاحة البحرية وسوف نتناول أشخاص الملاحة البحرية من خلال الفقرات الآتية:

أولاً: مالك السفينة.

ثانياً: المجهز والربان والبحارة.

ثالثاً: الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون.

أولاً – مالك السفينة:

إن ملكية السفينة قد تعود لفرد أو لعدة أفراد على الشيوع، وقد تكون مملوكة لشخص اعتباري من أشخاص القانون الخاص (كالشركات)، أو من أشخاص القانون العام (الدولة). ويترتب على عمليات الاستثمار البحري، العديد من الآثار التي تقع على عاتق مالك السفينة. وسنتناول بالبحث فيما يأتي مسؤولية مالك السفينة من خلال فرعين، نتناول في الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة وتحديدها، وفي الفرع الثاني:انقضاء مسؤولية مالك السفينة.

١ – مسؤولية مالك السفينة وتحديدها.

يسأل مالك السفينة مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة متى حصلت أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود صلاحياته. و لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته أياً كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها في البند (أ) من الفقرة (١) من المادة / ١١١ / من القانون البحري السوري إذا كان الدين ناشئا" عن أحد الأسباب الآتية:

أ- الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت المرافئ أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

ب- الأضرار البدنية و الأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

ولمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته في الحالات السابقة و لو كان الدين لصالح الدولة أو أحد أشخاص القانون العام و لا يعد التمسك بتحديد المسؤولية من قبيل الإقرار بها.

وليس لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية إذا كان الدين ناشئا" عن أحد الأسباب الآتية:

١- تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة وانتشال حطامها و رفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها.

٢- إنقاذ السفينة.

٣- المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.

٤- حقوق الربان و البحارة و كل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها، و كذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص و خلفائهم.

٥- الضرر النووي.

٦- الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط و غيره من المواد الأخرى.

ويكون تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا" لما يأتي:

أ – بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية: تحدد المسؤولية بمبلغ خمسة مليون ليرة سورية إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن. فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار، يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ خمسة آلاف ليرة سورية لكل طن زائد.

ب – بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية: تحدد المسؤولية بمبلغ ثلاثة مليون ليرة سورية إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار، يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ ثلاثة آلاف ليرة سورية لكل طن زائد.

ويقع باطلا" كل اتفاق قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الدين و يكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه فيما سبق. وإذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة، اشترك الباقي منها في المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية. وتعد المبالغ المخصصة للتعويضات عن الأضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التي قد تنشأ عن حادث آخر. وفي حال نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين تجاه أحد الدائنين في هذا الحادث، فلا يسري تحديد المسؤولية إلا بالنسبة إلى المبلغ المتبقي بعد القيام بالمقاصة بين الدائنين. وليس للدائن اتخاذ أي إجراء على أموال مالك السفينة في حال وضع فعلياً تحت تصرفه المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضمانا" مقبولاً أمام القضاء. ولدى وفاء مالك

السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التي يجري التوزيع بينها، كان له الحق بالحلول محل الدائن في التوزيع بمقدار المبلغ الذي أوفاه. وللمحكمة بناء على طلب مالك السفينة أن تحتفظ لمدة تعينها بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات، للوفاء بدين يثبت أن مالك السفينة قد يتوجب عليه بالوفاء به. ولا يكون لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت المدعي أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل ناشئ عن مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مع إدراك أن الضرر يمكن أن يقع.

٢ – انقضاء مسؤولية مالك السفينة:

تنقضي دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين من وقت حدوث الفعل المنشئ للمسؤولية. وينقطع سريان هذه المدة بكتاب مسجل مع إشعار بالاستلام أو ما يقوم مقامه أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى المقررة في القواعد القانونية العامة.

هذا و تسري أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهز غير المالك و المستأجر ومدير الشيوع البحري والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات تتصل مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة، كما تسري الأحكام المذكورة على الربان و البحارة و غيرهم من التابعين و ذلك فيما يتصل بتأدية وظائفهم على أن لا تتجاوز مسؤولية المالك و مسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة في الفقرة (١) من المادة / ١١١ / من القانون البحري سالفة الذكر.

وفي حال أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين فإن لهم تحديد مسؤوليتهم و لو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يعود إلى خطأ شخصي صادر عنهم.

ثانياً – المجهز والربان والبحارة

١ – مجهز السفينة:

مجهز السفينة هو الشخص الذي يقوم باستثمار السفينة فيزودها بالوقود والمؤونة والأعتدة ويستخدم الربان والبحارة ويجري عقود النقل البحري، وعقود التأمين على السفينة. وقد يكون مجهز السفينة هو مالكها كما هو الغالب ويسمى عندئذ المالك المجهز. ويحدث أحياناً أن يكون المجهز شخصاً آخر غير المالك، كأن يؤجر مالك السفينة سفينته إلى الغير، فيقوم المستأجر بتجهيزها واستغلالها لحسابه الشخصي ويسمى عندئذ (المجهز المستأجر).

٢ – الربان:

يعد الربان المدير الفني للسفينة نظراً لاختصاصه ومؤهلاته ونائباً عن مجهز السفينة في أعمال الاستثمار البحري ويتميز بوضع خاص كممثل للسلطة وكنائب قانوني.

أ – تعيين الربان وعزله:

يعين ربان السفينة من قبل مجهزها سواء أكان هذا المجهز هو مالك السفينة أم مستأجرها أو المجهز المدير في الملكية الشائعة. وليس من قيد على سلطة المجهز في تعيين الربان سوى أن يكون ذلك الربان مؤهلاً لقيادة السفينة وحائزاً على الشهادات اللازمة لذلك. ويجوز للمجهز أن يستخدم عند الضرورة ربابنة أجانب شريطة ثبوت حصولهم على إجازات أو شهادات تعادل على الأقل الإجازات والشهادات التي تطلبها الجهات المختصة من الربابنة السوريين. وكما أن للمجهز حق تعيين الربان، يحق له أيضاً عزله على أن يعوض عليه عند الاقتضاء. وليس للربان مهما كانت مدة عقده حق في فسخ العقد أو إبطاله بمشيئته في أثناء السفر. لكن لمجهز السفينة الحق في عزل الربان في أي وقت شاء.

ب – اختصاصات الربان:

يعد الربان أثناء الرحلة البحرية ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة. كما ينوب عن المجهز في إدارة السفينة ورعاية مصالحه التجارية.

(١)– الربان ممثل للسلطة العامة:

تشمل سلطات الربان التي خوله القانون إياها كممثل للسلطة العامة، التحقيق والتأديب والتوثيق. فيتمتع الربان كممثل للسلطة العامة بالصلاحيات اللازمة لحفظ النظام والأمن على متن السفينة. وعلى الركاب المسافرين على متن السفينة التقيد بالنظام الذي يسنه الربان وكذلك على البحارة التقيد بأوامر رؤسائهم فيما يختص بخدمة السفينة. وللربان إجراء التحقيقات في الجرائم التي ترتكب على متن السفينة خلال الرحلة البحرية فتكون له في هذه الحالة صفة الضابطة العدلية. وله سلطة إيقاع العقوبات التأديبية بحق البحارة أو المسافرين في حال مخالفتهم الأنظمة. ويقوم الربان بإثبات ما قد يحدث خلال الرحلة البحرية من وقائع (كالولادات والوفيات) فيعد في هذه الحالة كضابط للأحوال المدنية. وللربان أيضاً سلطة توثيق العقود والتصرفات التي تستوجب الرسمية كالهبة والوصية وله هنا دور الكاتب بالعدل.

(٢)– الربان ممثل للمجهز:

الربان بوصفه ممثلاً للمجهز على السفينة، يقوم بمباشرة نوعين من الاختصاصات: اختصاصات فنية تتعلق بالملاحة البحرية، واختصاصات تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات الضرورية لإدارة السفينة واستثمارها.

– الاختصاصات الفنية للربان:

الربان هو القائد الفني للسفينة طوال الرحلة البحرية. ولا يتلقى في ممارسته لعمله الفني تعليمات من المجهز، بل يستمد صلاحياته وما يتوجب عليه من القانون، ومن هذه الواجبات الملقاة عليه قانوناً أن يقوم بقيادة السفينة بنفسه، وأن يكون على متن السفينة لدى دخولها إلى المرافئ وعند خروجها منها. وعليه أيضاً أن لا يغادر السفينة أثناء السفر أياً كانت الأسباب أو الأخطار إلا بعد موافقة ضباطها. وإذا غادر السفينة برأيهم، أن ينقذ، بالتعاون معهم، الأموال وأوراق السفينة، من سند تمليك، ودفتر بحارة، وبيان الحمولة وأثمن البضائع إذا تيسر له ذلك. وقد جرى العرف على أن يكون الربان هو آخر من يغادر السفينة عند إصابتها بخطر محدق. وإذا لم يراع الربان واجباته تلك، عدَّ مسؤولاً عن كل الحوادث تجاه من له مصلحة في السفينة، أو في الشحن، ولا يعفى من المسؤولية إلا في حالة القوة القاهرة، وعليه إثبات هذه الحالة. وعلى الربان لدى وصوله إلى مرفأ المقصد أو لدى دخوله إلى مرفأ للإرساء المؤقت تقديم أوراقه إلى سلطات هذا المرفأ ويصادق عندئذ على دفتر اليومية. ويتوجب على الربان، إذا طرأت حوادث غير معتادة ألحقت أضراراً أو أذى بالسفينة أو الحمولة أو الأشخاص الموجودين على السفينة، أن يرفع إلى السلطات نفسها تقريراً بحرياً يبين فيه زمن إقلاعه ومكانه والطريق الذي اتبعه والطوارئ التي تعرضت لها الإرسالية البحرية. وفي حالة الغرق ينبغي مصادقة الناجين من البحارة على محتوى هذا التقرير.

– الاختصاصات التجارية للربان:

يقوم الربان بصفته ممثلاً لمجهز السفينة بالعديد من التصرفات القانونية نيابة عن المجهز، فهو بتلك الصفة يختار البحارة، ويبرم جميع العقود والتصرفات التي تقتضيها الرحلة، كالتعاقد لنقل البضائع والمسافرين، وشراء المؤن والمهمات اللازمة للرحلة.

وبما أن الربان يعد في ذلك وكيلاً عن المجهز، لذلك فإن تصرفاته هذه تنصرف في آثارها إلى الموكل الذي يعد مسؤولاً عنها. إلا أنه يشترط لصحة تصرفات الربان كوكيل أن يكون المجهز غير موجود عند إبرام العقد أو التصرف. وأما إذا اتفق وجوده، هو أو ممثله، فليس للربان التصرف إلا بموافقة المجهز أو ممثله. كما أن للربان بوصفه ممثلاً للمجهز أن يقاضي باسمه، و لكن لحساب موكله، بكل ما يدخل في اختصاصه.

ج – مسؤولية الربان:

يسأل الربان **تجاه المجهز** والغير عن أخطائه الشخصية التي تقع منه خلال ممارسته صلاحياته. وهكذا فإن كل خطأ منه في تنفيذ التزاماته العقدية يعرضه لمسؤولية التعويض على المجهز عن نتائج هذا الخطأ، كأن تصطدم السفينة بسفينة أخرى بخطأ منه. ويسأل الربان **تجاه الغير** عن أخطائه الشخصية وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية. كما يسأل الربان عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع التي شحنها على سطح السفينة إذا لم يكن حاصلاً على موافقة أصحابها أو كانت العادات البحرية لا تجيز ذلك. إلا أنه وإن كان الربان مسؤولاً شخصياً تجاه الغير. إلا أن العمل

جرى على أن هذا الغير المتضرر يرجع مباشرة، على المجهز، ومتى أوفى المجهز جاز له الرجوع على الربان بما دفع وإن كان ذلك نادراً ما يحصل لعدم مقدرة الأخير المالية. لذلك يكتفي بعزله أو إيقاع العقوبات التأديبية بحقه.

٣ - البحارة (طاقم السفينة):

البحارة أو طاقم السفينة هم الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة كل حسب اختصاصه والعمل المعهود به إليه، كالضباط البحريين والمهندسين والبحارة العاديين ورجال الخدمة العاديين. والبحار، هو كل شخص يتعاقد مع مجهز السفينة أو ممثله ليعمل على متن السفينة خلال الرحلة البحرية. ويرتبط جميع البحارة مع مجهز السفينة أو ممثله بعقد عمل بحري. نظمت أحكام هذا العقد المواد من ١٤١ إلى ١٦٤ من قانون التجارة البحرية لعام ٢٠٠٦. وتحدد الاتفاقيات الدولية النافذة في الجمهورية العربية السورية والقوانين والأعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يتوجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التي يجب توافرها فيهم. و لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية السورية أن يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحري يصدر عن الإدارة البحرية المختصة. كما لا يجوز لأي شخص أن يقوم بعمل على سفينة سورية إلا بعد الحصول على ترخيص من الإدارة المختصة. وليس لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد في الموانئ السورية إلا بترخيص. ولا يسمح في السفن السورية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التي يصدر بتحديدها قرار من الوزير المختص.

ثالثاً – الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون:

إلى جانب الأشخاص الذين يقومون بأعمال على السفينة توجد فئة أخرى من الأشخاص يتولون تأمين أعمال الاستثمار البحري على البر، فالملاحة البحرية تتطلب إضافة إلى جهود رجال البحر من ربان وبحارة، جهود أشخاص آخرين لا يعملون على متن السفينة بل يؤدون لها أعمالاً على البر في المرافئ. يطلق عليهم الأشخاص البريون أو الوكلاء البحريون، تمييزاً لهم عن رجال البحر الذين يعملون على متن السفينة. ومن هؤلاء من يعمل لحساب المجهز كوكيل السفينة. ومنهم من يعمل لحساب الشاحن أو المرسل إليه كوكيل البضاعة أو الشحنة، ووكيل العبور (الترانزيت). ومنهم من يعمل لحساب المجهز والشاحن أو المرسل إليه كمقاول الشحن والتفريغ. ويسري على العقود والأعمال التي يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه العقود أو الأعمال. و يجوز أن تقام دعوى الوكيل البحري أو المقاول البحري على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الوكيل أو المقاول. هذا وتنقضي دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحري أو المقاول البحري بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

١ – وكيل السفينة:

وكيل السفينة هو الشخص الذي يعمل على اليابسة بصفته ممثلاً لمجهز السفينة في كل ما يتعلق بالرحلة البحرية، فيعينه المجهز في أحد المرافئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال اللازمة لاستثمار السفينة، كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها، وتحصيل أجرة النقل، وشراء المؤن والأدوات اللازمة للسفينة ... الخ. ويقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة. و يمكن أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند المغادرة أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستوجبة للمجهز. وتنعقد مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز بوصفه وكيلاً بأجر. وهو لا يسأل تجاه الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه. ويعد وكيل السفينة ممثلاً للمجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في الجمهورية العربية السورية. كما يعد موطن وكيل السفينة في سوريا موطناً للمجهز يبلغ فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية.

٢ – وكيل البضاعة:

وكيل البضاعة (أو وكيل الشحنة) هو الشخص الذي يتسلم البضاعة لحساب المرسل إليه. وقد يجمع شخص واحد بين صفة وكيل السفينة ووكيل البضاعة في الوقت ذاته، فقد يطلب صاحب البضاعة من وكيل السفينة تسلمها نيابة عنه. وقد تحدث عملية الجمع عندما يرد في وثيقة الشحن شرط التسليم تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع وفي هذه الحالات ينقضي عقد النقل بمجرد إخراج البضاعة من السفينة ووضعها تحت الروافع، خلافاً للأصل الذي يقضي بعدم انتهاء عقد النقل إلا بتسليم البضائع إلى أصحابها. لكن البضاعة المفرغة على الرصيف تحت الروافع لا تترك في مكانها في هذه الحالة بل يقوم وكيل السفينة بعد أن تتحول صفته إلى وكيل البضاعة بنقلها إلى المخازن على مسؤولية المرسل إليهم ونفقتهم. و يعد وكيل البضاعة وكيلاً عن المرسل إليهم، وهذه الوكالة توجب عليه القيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه. ويكون مسؤولاً وفقاً لأحكام المسؤولية التعاقدية، تجاه موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة تقصيره بأداء ما يتوجب عليه. ووكيل البضاعة يقوم بعمله لقاء أجر متفق عليه بينه وبين أصحاب البضائع، وإذا لم يتم تحديد ذلك الأجر بالاتفاق فيحدد بمقتضى العرف السائد.

٣ – مقاول الشحن والتفريغ:

يقوم مقاول الشحن والتفريغ بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها. وقد يكون مقاول الشحن والتفريغ شخصاً طبيعياً أو شركة خاصة أو مؤسسة عامة. ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد مقاولة محله شحن أو تفريغ البضاعة من السفينة. وتنطبق على هذا العقد أحكام القانون المدني الخاصة بعقد المقاولة. ولا يعد مقاول الشحن والتفريغ ناقلاً حتى في الحالات التي يستعمل فيها المواعين لتوصيل البضائع من الرصيف إلى السفينة إذا كانت راسية بعيدة عنه وبالعكس. ولهذا فلا تنطبق عليه أحكام عقد النقل البري أو البحري.

٤ – وكيل العبور:

وكيل العبور (الترانزيت) هو شخص وسيط مكلف بتسلم البضاعة من الناقل البحري وإعادة إرسالها بمعرفة ناقل آخر، بحري أو بري أو جوي. فعمل وكيل العبور يتم في الفترة التي تفصل بين مرحلتي رحلة واحدة للبضاعة، ويجري جميع الأعمال القانونية والأعمال المادية والثانوية، لحساب موكله للوصل بين مرحلتي الرحلة الواحدة للبضاعة بغية وصولها غايتها النهائية. وعلى هذا الأساس يقوم وكيل العبور بتسلم البضاعة لحساب موكله من الناقل الأول، ويبرم عقد النقل الثاني ويتولى التأمين على البضاعة وإنهاء الإجراءات الجمركية وتخزين البضاعة والحفاظ عليها في الفترة الفاصلة بين عمليتي نقلها. ووكيل العبور ليس ناقلاً حيث إنه لا يقوم بنقل البضاعة من مكان لآخر. كما أنه ليس وكيل نقل بالعمولة لأنه يجري الأعمال القانونية السابقة ليس باسمه بل باسم العميل الموكل، كما أن مهمته ومسؤوليته تنتهي بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل الثاني وإرساله مستنداتها إلى المرسل إليه. وعلى هذا فإن وكيل العبور هو وكيل تجاري عادي لأنه يتعامل مع الغير باسم موكله ولحسابه. ويسأل وكيل العبور عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه. فهو يعد مسؤولاً عن إهماله اتخاذ التحفظات اللازمة لحفظ حقوق عميله تجاه الناقل، أو إذا حصل منه تقصير في حفظ البضائع مما ترتب عليه تلفها أو تعيبها.

الباب الثالث: النقل البحري

النقل البحري هو عصب الحياة التجارية وتبادل السلع والحاجيات والمواد في كافة أرجاء المعمورة وقد نظمته الاتفاقيات الدولية البحرية ونظم أحكامه التشريع السوري في قانون التجارة البحرية رقم ٤٦ لعام ٢٠٠٦م بما يتفق وقواعد الاتفاقيات الدولية.

المبحث تمهيدي

ماهية عقد النقل البحري وتكوينه

سنتناول هذا المبحث من خلال ثلاثة مطالب نبحث في الأول في تعريف عقد النقل البحري، ونبين في الثاني من هم أطراف هذا العقد، و نتناول في المطلب الثالث تكوين عقد النقل البحري.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري:

عقد النقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه شخص يدعى الناقل بأن يقوم بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة.

وقد اختلف الفقه القانوني في تكييف عقد النقل البحري وتحديد طبيعته القانونية، فذهب فريق إلى اعتباره من عقود الوديعة، ذهب فريق ثان إلى اعتباره من قبيل إجارة الأشياء، وذهب فريق ثالث إلى اعتباره من قبيل إجارة الأشخاص، و الراجح في الفقه أنه من قبيل عقود المقاولة فالناقل يلتزم بالقيام بعمل معين هو النقل وتغيير المكان، كما أنه يقوم بهذا العمل باستخدام أداة نقل خاضعة لإدارته، ولا يخضع لغيره، وهذه صفات المقاولة، وهذا ما أخذ به المشرع السوري صراحة في المادة ١٣٠ من قانون التجارة رقم ٣٣ لعام ٢٠٠٧م.

المطلب الثاني: أطراف عقد النقل البحري:

يقوم عقد النقل البحري على طرفين هما: الناقل والشاحن، فالشاحن هو الذي يطلب نقل بضائع من مكان إلى آخر، مباشرة أو عن طريق وكيله، أما الناقل فهو الذي يلتزم بنقل البضاعة لتسلم بعد ذلك إلى المرسل إليه.

المطلب الثالث: تكوين عقد النقل البحري وخصائصه وإثباته:

أن عقد النقل البحري عقد رضائي يكفي لانعقاده توافر الإيجاب والقبول بين طرفيه وكتابة العقد شرط إثبات لهذا العقد. والسند الذي يفرغ فيه العقد يطلق عليه وثيقة الشحن. ويتسم عقد النقل البحري إضافة إلى كونه عقد رضائي بالخصائص الآتية:

١- عقد ملزم لطرفيه: عقد النقل البحري يفرض التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة والشاحن يلتزم بدفع أجرة نقلها.

٢- عقد إذعان: عقد النقل البحري عقد إذعان لما يتمتع به الناقلون من احتكار فعلي، يجعل الشاحنين في موقع لا يستطيعون فيه مناقشة الشروط التي يفرضها الناقلون، ومضطرين للقبول والتسليم بها، وهذا ما حدا بالمشرع للتدخل لحماية الشاحنين والتخفيف من شدة الشروط التي يفرضها الناقلون، وبوجه خاص ما يتعلق منها بإعفاء الناقلين من المسؤولية.

٣- عقد من عقود المعاوضة: الناقل البحري لا يقوم بنقل البضائع إلا مقابل أجرة يلتزم الشاحن بدفعها.

٤- عقد بحري: ذلك أن عملية النقل تتم في البحر كلها أو في جزء منها، فإذا تم نقل البضاعة في جزء من الرحلة براً أو نهراً أو جواً فيبقى عقد النقل بحرياً طالما جرت عملية النقل في غالبها في البحر.

٥- عقد تجاري: فهو تجاري هو دائماً بالنسبة للناقل، أما بالنسبة للشاحن فلا يعد تجارياً إلا إذا كان تاجراً يقوم بهذا العمل لحاجات تجارته.

ولا يثبت عقد النقل البحري إلا كتابة و يمكن أن يكون إلكترونيا فقد نص المشرع بالمادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية لعام ٢٠٠٦م أنه لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة و يمكن أن يكون الكترونيا ويصدر الوزير المختص التعليمات المتعلقة بذلك.

و قد درج العرف على تحرير عقد النقل البحري بوثيقة الشحن و هي عبارة عن سند بالبضائع الموسوقة يعطيها الربان للشاحن و وثيقة الشحن تعد إثباتاً للعقد و الشحن معاً.

الفصل الأول: التزامات الناقل البحري

قبل الحديث عن التزامات الناقل البحري فإن هنالك التزامات تلقى على عاتق الشاحن وهي:

أولاً – تسليم البضائع إلى الناقل: حيث يلتزم الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل في الزمان و المكان المحددين في العقد أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن. كما يلتزم بتقديم بيانات البضائع وعليه إخطار الناقل بطبيعة البضاعة إذا كانت خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار.

ثانياً – دفع الأجرة: الأجرة هي البدل الذي يلتزم الشاحن بدفعه إلى الناقل مقابل قيام الأخير بنقل البضائع و يتم تحديد الأجرة ابتداء باتفاق الطرفين و لهما كامل الحرية بذلك و إذا لم يذكر في وثيقة الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن و تكون الأجرة مستحقة للناقل بمجرد قيام الأخير بالتزامه على الوجه الصحيح.

ومع ذلك تستحق كامل الأجرة للناقل و لو لم يقم بتنفيذ التزامه على الوجه الصحيح في الحالات التالية:

١ – خطأ صاحب الحق في تسلم البضاعة وقد يكون هو الشاحن ذاته أو تابعيه كأن يتأخر المذكور عن التقدم لاستلام البضاعة.

٢ ــ إذا قرر الربان إلقاء البضائع بالبحر لإنقاذ السفينة أو الشحنة أو إذا تلفت البضائع نتيجة عيب خاص بها.

و لكن إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات فلا تستحق الأجرة في هذه الحالة.

هذا وقد عمل قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ وكذا الاتفاقيات الدولية على تحديد التزامات الناقل البحري تحديداً دقيقاً، ويمكن تقسيم هذه الالتزامات بحسب مراحل النقل البحري إلى: التزامات تقع على الناقل في ميناء قيام الرحلة البحرية، والتزامات تتوجب عليه أثناء الرحلة، وكذلك التزامات متوجبة على الناقل عند وصول الرحلة البحرية. وسنتناول ذلك في المباحث الآتية:

المبحث الأول

التزامات الناقل في ميناء قيام الرحلة البحرية

وتنطوي هذه الالتزامات على تأمين السفينة الصالحة للملاحة والنقل البحري، و استلام البضائع، و شحنها، و رصها (تستيفها).

المطلب الأول: تأمين سفينة صالحة للملاحة البحرية:

يلتزم الناقل البحري بأن يضع تحت تصرف الشاحن سفينة صالحة للملاحة و لإتمام عملية النقل. والقانون السوري قد أوجب على الناقل البحري في المادة (٢٢٨) إعداد سفينة صالحة للملاحة، وتنفيذ عملية النقل على نحو آمن لتحقيق التزامه في إيصال البضاعة سالمة لمكان الوصول.

و تأمين السفينة يفرض أن يتخذ الناقل قبل البدء بالرحلة البحرية الاحتياطات الآتية:

أولاً. إعداد السفينة إعداداً فنياً جيداً تكون معه صالحة للملاحة.

ثانياً تجهيز السفينة وتزويدها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة للرحلة البحرية.

ثالثاً تنظيف العنابر وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع. وذلك حسب نوع السفينة وبحسب طبيعة الرحلة.

وإذا لم تتخذ هذه التدابير ولحق البضائع ضرر فيفترض أنه بخطأ الناقل ويكون للشاحن الحق في التعويض، وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان عدم صلاحية السفينة ناشئاً عن عيب خفي فيها يجهله الناقل فإن ذلك لا ينتقص مسؤوليته. بيد أن القضاء الفرنسي مستوحياً في ذلك اعتبارات العدالة وحدها يقضي بعدم مسؤولية الناقل في هذه الحالة استناداً إلى أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد، بحيث يستحيل على الناقل مهما بذل من عناية أن يحيط بجميع أجزائها و أن يتوصل لمعرفة عيوبها الخفية. وصلاحية السفينة للملاحة هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة.

وقد ذهبت اتفاقية بروكسل، خلافاً لما قرره المشرع السوري، إلى إلزام الناقل ببذل العناية الكافية قبل وعند البدء بالسفر لجعل السفينة صالحة للملاحة وتجهيزها وإمدادها بالطاقم والمؤن اللازمة.. و في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه قام بما يكفي قبل و عند البدء بالرحلة. أما إذا أصبحت السفينة أثناء الرحلة غير صالحة فلا يسأل الناقل إلا إذا كان ذلك يرجع لخطئه قبل أو عند البدء بالسفر.

وفي اتفاقية هامبورغ فالراجح أن التزام الناقل التزام ببذل عناية، لأنها في الفقرة الأولى من مادتها الخامسة أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

المطلب الثاني: القيام باستلام البضائع:

و تعد هذه العملية وفقاً لكل من القانون السوري ومعاهدة هامبورغ بداية لسريان مسؤولية الناقل، بعكس ما جاء في معاهدة بروكسل حيث جعلت مسؤولية الناقل تبدأ منذ الشحن وحتى التفريغ.

وفي جميع الأحوال يتوجب على الناقل عند الاستلام إصدار وثيقة الشحن إذا طلب الشاحن ذلك، مع ملاحظة أن المشرع قد أجاز للناقل تسليم الشاحن إيصالاً باستلام البضائع قبل الشحن على أن تستبدل الوثيقة بهذا الإيصال بعد وضع البضاعة في السفينة.

ويتوجب أن يتم استلام البضائع في الموعد المتفق عليه، وفي ميناء الشحن ما لم يتفق على خلاف ذلك، وعندها يتعين على الناقل أن يقوم بكل ما يلزم لنقل البضائع لرصيف الميناء تمهيداً لشحنها ويدخل هذا ضمن نطاق تطبيق عقد النقل خلافاً لما أخذت به معاهدة بروكسل.

واستلام الناقل للبضائع يمكن أن يكون على ظهر السفينة وذلك عندما يتفق على أن الشحن يقع على عاتق الشاحن، وهو ما أخذ به القانون السوري خلافاً للمعاهدتين اللتين لم تجيزا مثل هذا الاتفاق وبالتالي لا يتصور في ظل أي منها أن يتم الاستلام على ظهر السفينة.

ويترتب على الالتزام باستلام البضائع من الشاحن أن يكون الناقل مسؤولاً تجاه الشاحن و ملزماً بتعويضه عن كل ضرر ينتج عن تخلفه عن تنفيذ هذا الالتزام ما لم يكن ذلك مبرراً (كاختلاف نوع البضاعة عما هو متفق عليه في العقد).

المطلب الثالث: عمليات الشحن:

تستهدف عمليات الشحن نقل البضاعة من الرصيف ووضعها في السفينة، وتختلف الوسيلة المتبعة في ذلك تبعاً لنوع البضاعة.

وعقد النقل لا يبدأ تنفيذه إلا من وقت بدء الشحن وبالتالي فرحلة السفينة في طريقها لميناء الشحن لا تعد بداية لتنفيذ العقد. والوقت الذي يجب أن تتواجد فيه السفينة فيه في ميناء الشحن فيتحدد حسب الاتفاق،و في حال عدم وجود اتفاق بخصوص ذلك فيتم الرجوع إلى عرف الميناء الذي يجري فيه الشحن، وفي حال مخالفته يحق للشاحن فسخ عقد النقل بالإضافة للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر، إلا إذا أثبت الناقل أن التأخير يعود لسبب أجنبي فعندها يبقى للشاحن الحق بفسخ العقد أو المطالبة بالتنفيذ رغم التأخير ولكن دون المطالبة بالتعويض.

ونص القانون في مادتيه (٢٢، ٢٢٣) ويقابلها في اتفاقية بروكسل المادة (٦/٤)، و في اتفاقية هامبورغ المادة (١٣)، على أن الشحن يجب أن يرد على البضاعة المتعاقد عليها وفي حال اختلافها يحق للناقل رفض نقلها.

وعندما تكون البضائع حيوانات حية فلا يجوز شحنها إلا على السفن المخصصة لذلك، كما يجب أن يرافقها مندوب عن الشاحن أثناء النقل.

وعندما تكون السفينة مستأجرة بكاملها من قبل الشاحن فلا يجوز للناقل أن يشحن البضاعة في غير الأماكن المخصصة لشحن البضائع. و لا يجوز له في هذه الحالة أن يقوم بنقل بضاعة للغير على ظهر السفينة المستأجرة سواء أكان ذلك في الأماكن المخصصة للشحن أم لا، وإلا يكون للمستأجر حق المطالبة بأجرة نقلها.

وبمقتضى قانون التجارة البحرية السوري فإن الأصل أن الملتزم الرئيسي هو الناقل، مع جواز الاتفاق على أن يقوم الشاحن بذلك وعندها يترتب ما يلي:

١- الاستلام سيتم على ظهر السفينة.

٢- الشاحن سيكون هو المسؤول عما يحدث للبضائع من ضرر أثناء عملية الشحن.

٣- التزام الناقل بإيصال السفينة للميناء اللازم للشحن وإخطار الشاحن بذلك.

وأياً كان الملتزم بالشحن سواء الناقل أم الشاحن فلا بد من تعاونهم لإنجاز هذه العملية.

وقد جرى العمل على أن ينص في عقود النقل على أن يتحمل الشاحن مصاريف عملية الشحن ولو قام بها الناقل. وفي معاهدتي بروكسل وهامبورغ فإن الملتزم بالنقل هو دائما الناقل، فلم تسمح كلتاهما بالاتفاق على أن يقوم الشاحن بعملية الشحن.

المطلب الرابع: عمليات رص أوتستيف البضاعة:

رص البضاعة أو تستيفها يعني ترتيب البضاعة في العنابر المخصصة لها، أو على سطح السفينة في الحالات التي يجوز فيها ذلك، بطريقة تبعد عن البضاعة خطر الهلاك و التلف وتحافظ على توازن السفينة.

ويقوم الناقل أو وكيله الربان بعملية رص البضاعة، وحتى لو قام بذلك مقاولون متخصصون فيبقى الناقل مسؤولاً عن أخطائهم في مواجهة الشاحنين. كل ذلك تحت إشراف الربان على هذه العملية للتحقق من سلامة السفينة وتوازنها.

ويعد الرص أو التستيف المعيب خطأً تعاقدياً يرتب مسؤولية الناقل عما قد ينجم عنه من أضرار، ولذا يسعى الربان عادة للحصول في ميناء الوصول على شهادة بالرص قبل تسليم البضاعة للمرسل إليه. ينظمها متخصصون، ولا يكون لها حجية إلا إذا تمت بحضور المرسل إليه أو وكيله أو بناء على إذن من المحكمة أو كان عقد النقل متضمناً شرطاً يخول الربان حق الاستعانة بالخبراء.

وفيما يخص تنفيذ هذا الالتزام لم ينص القانون والمعاهدات على شيء في هذا الخصوص، وبالتالي يخضع تنفيذه للأصول الفنية التي استقر عليها العمل في الموانئ بحسب نوع البضاعة موضوع النقل وطبيعتها.

هذا وقد اشترط المشرع السوري أن يكون النقل داخل العنابر ولم يجز للناقل في غير الملاحة الساحلية نقل أية بضائع على سطح السفينة محملاً إياه مسؤولية ما قد يصيبها من أضرار بسبب ذلك، ومن أخطار هذا النقل:

. تعريض السفينة للخطر بسبب عدم توازنها الناتج عن تحول مركز الثقل.

. تعريض البحارة للخطر نتيجةً لصعوبة تنقلهم أثناء العواصف والأخطار البحرية وانشغال الممرات على السطح بالبضائع.

. تعريض البضاعة نفسها لخطر السقوط في البحر أو التبلل بمياه البحر أو بالأمطار.

. تعريض البضاعة الموجودة في العنابر إلى خطر انهيار سطح السفينة بحمولته عليها وتسرب ماء البحر إليها.

ولكن مع هذا و مراعاة من المشرع لما تحقق من تقدم في صناعة السفن فقد أورد على الأصل الذي ذكرناه استثناءات أجاز فيها للناقل أن يقوم بالشحن والرص على السطح، هي كالتالي:

١- إذا أذن له الشاحن كتابةً بذلك.

٢- إذا كان ملزماً بذلك بموجب الأنظمة و اللوائح السارية في ميناء الشحن.

٣- إذا جرى العرف في مرفأ الشحن أو اقتضت طبيعة البضاعة ذلك (كالأخشاب والسيارات...).

ولكن في جميع الأحوال أوجب المشرع أن يذكر في وثيقة الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.

ولدى توافر إحدى الحالات التي ذكرناها فلا يكون الناقل مسؤولاً عما يصيب البضاعة من ضرر بسبب شحنها بهذه الكيفية إذا أثبت أن الضرر حصل نتيجة الطبيعة الخاصة لهذا النقل، ولكنه مع ذلك يبقى ملزماً بما يقضي به القانون والعرف من اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة المشحونة بهذه الكيفية ما لم يثبت وجود السبب الأجنبي.

وكذلك لم تجز اتفاقية هامبورغ النقل على السطح إلا في ثلاث حالات مشابهة لما جاء به القانون. واتفاقية بروكسل استبعدت النقل على سطح السفينة من نطاق تطبيقها.

المبحث الثاني

التزامات الناقل خلال عملية النقل البحري

وجوهر هذه الالتزامات تتمثل بالنقل و الحفاظ على البضائع المنقولة خلال الرحلة.

المطلب الأول: القيام بنقل البضائع:

الالتزام الرئيسي على عاتق الناقل هو نقل البضائع، محققاً الهدف الأساسي الذي يسعى إليه الشاحن، وهو إيصال البضاعة سالمة إلى مكان الوصول، فعليه أن يوصل البضاعة للجهة المقصودة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد والمتفق عليه. وإلا ففي مدة معقولة تتناسب مع نوع السفينة وطبيعة البضاعة وضمن خط السير الملاحي المتفق عليه أو خط السير المعتاد. لا يجوز للربان أن ينحرف عن هذا الخط، فقد يؤدي الانحراف إلى تعرض السفينة أو البضاعة للخطر، كما لو مرت السفينة على ميناء معين غير داخل في خط سيرها فصودرت البضاعة المرسلة أو تعرضت السفينة لعاصفة ألحقت ضرراً بالبضاعة، فهنا لا يجوز للناقل التعلل بالقوة القاهرة لأنها ما كانت لتحدث الضرر لو لم يرتكب الناقل خطأً سابقاً وهو الانحراف عن خط السير المعتاد. ما لم يكن الانحراف مبرراً إما بموجب بنود العقد نفسه، أو في حال توافر إحدى الحالات التي نص عليها المشرع في المادة (٢٥٦)، (و مثالها الانحراف بقصد إنقاذ أرواح بشرية..).

وعادة يتم النقل على السفينة التي شحنت عليها البضاعة دونما تغيير لأن تغييرها يزيد من احتمال تعرض البضاعة للضرر أو للأخطار، ولكن في حالة الاضطرار لذلك أوجب المشرع على الناقل تغييرها، ويسري هذا الالتزام ليس فقط في حال توقف السفينة نهائياً فحسب وإنما أيضاً في حال التوقف المؤقت إذا كان من شأن هذا التوقف الإضرار بالبضائع. وفي حال اضطر الناقل لذلك وقام باستئجار سفينة أو أكثر فيتحمل هو المصاريف دون أن يستحق أي زيادة في الأجرة.

أما إذا قام الناقل ببذل العناية اللازمة ولم يستطع بالرغم من ذلك تأمين سفينة أخرى فلا يعد عندئذ مسؤولاً، ولكن عليه أن يخطر الشاحنين بالظرف الذي يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع، وعندها على كل شاحن أن يقوم بنقل بضائعه على مسؤوليته ويلتزم بدفع الأجرة للناقل بقدر ما تم من الرحلة.

وغالباً ما ينطوي العقد على ما يمنح الناقل حق تغيير السفينة، و لكن هذا الأمر لا يعفي الناقل من التزاماته المتعلقة بالسفينة و البضاعة، وفي هذه الحالة يتحمل الناقل مصاريف نقل البضاعة ويكون مسؤولاً عن ذلك وعما يحدث من أضرار نتيجة النقل وتغيير السفينة، وعليه أن يحصل من ربان السفينة الثانية على وثيقة شحن.

وتنتهي عملية النقل بوصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه، وقد يجيز العقد للربان التوجه لميناء آخر كأن تورد في وثيقة الشحن عبارة "أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بسلام"، ويرد هذا الأمر في الأحوال التي لا يمكن فيها وصول السفينة للميناء المتفق عليه لسبب خارج عن إرادة الربان (كوجود حجر صحي مثلاً.. إلخ).

وإذا ورد في العقد مكانين للوصول مع ترك الخيار للشاحن، عندئذ على الربان أن يتوجه بالبضاعة إلى الميناء الذي يحدده الشاحن أثناء الرحلة، و إلا كان عليه أن يتوجه إلى الميناء المذكور أولاً في العقد حتى تأتيه تعليمات الشاحن.

المطلب الثاني: الحفاظ على البضائع المنقولة:

يتوجب على الناقل الحفاظ على البضائع التي يقوم بنقلها طالما أنها في حراسته. ويسأل في حال أخل بالتزامه بالحفاظ على البضاعة وعدم بذل العناية اللازمة لتحقيق ذلك.

المبحث الثالث

التزامات الناقل في ميناء الوصول

و تتمثل تلك الالتزامات بالقيام بتفريغ البضاعة و تسليمها.

المطلب الأول: القيام بتفريغ البضاعة:

التفريغ يتضمن كل العمليات المادية التي تستهدف إخراج البضاعة من السفينة وإنزالها بواسطة الروافع إلى الرصيف، أو إلى الصنادل في حال كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف.

وبمقتضى معاهدتي بروكسل وهامبورغ فان من يقوم بالتفريغ هو الناقل دوماً ولا يجوز الاتفاق على خلاف ذلك، أما في ظل القانون فالأصل أن الناقل فهو من يتعاقد مع المقاول البحري ويتحمل تبعة ما قد يرتكبه هذا المقاول أو تابعوه من أخطاء، ولكن استثناء أجاز المشرع الاتفاق على أن يقوم الشاحن أو المرسل إليه بالتفريغ.

وغالباً ما يرد في وثيقة الشحن شرط يقضي بأن يكون التفريغ على عاتق المرسل إليه، وهذا ما يعرف بشرط التسليم تحت الروافع (أي التسليم على ظهر السفينة)، وبمقتضى هذا الشرط على المرسل إليه بعد استلام البضاعة أن يقوم بتفريغها في ميعاد معين على أن يبدأ سريانه من الوقت الذي يخطر فيه الربان المرسل إليه بأن السفينة مستعدة للتفريغ.

ويتم تحديد مهل الشحن والتفريغ بالاتفاق بين المتعاقدين، وفي حال عدم اتفاق المتعاقدين على مدة معينة فيتم اللجوء للأعراف السائدة.

وتبدأ مهلة انتظار السفينة للشحن من اليوم الذي يلي إعلام الناقل للشاحن عن جاهزية السفينة لتقبل البضائع، أما مهلة الانتظار للتفريغ فتبدأ من اليوم الذي يلي إبلاغ الناقل للشاحن عن استعداد السفينة للتفريغ. ولا تحسب ضمن مهلة الانتظار إلا أيام العمل دون أيام العطل الاسبوعية والأعياد الرسمية. كما يتوقف سريان مهلة الانتظار إذا حالت القوة القاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ، كسوء الأحوال الجوية و غيرها. ولا يستحق زيادة في الأجرة أو مكافأة عن هذه المهلة، ولكن غالباً ما يتفق على أن يمنح الشاحن أو المرسل إليه مكافأة سرعة إذا ما قام بإنجاز العملية قبل الموعد المحدد في العقد.

و إذا انقضت المهلة المحددة (اتفاقاً أو عرفاً) فيبدأ سريان مهلة إضافية لا تتجاوز المهلة الأصلية وتدخل ضمن هذه المهلة، خلافاً لما هو عليه الأمر في المهلة الأصلية، أيام العطل والأعياد، ولا تتوقف هذه المهلة الإضافية بسبب القوة القاهرة، وذلك لأن التأخير كان سببه تقصير الشاحن أو المرسل إليه في تنفيذ التزاماتهم، هذا وتعد المهلة الإضافية مأجورة.

و في حال انقضت المهلة الإضافية دون إتمام الشحن أو التفريغ فيتم منح مهلة إضافية ثانية يكون فيها للربان أن يتقاضى عن كل يوم منها تعويضاً يساوي مثلاً ونصف المثل من المبلغ المستحق عن كل يوم من أيام المهلة الإضافية الأولى، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات عن الأضرار التي قد تصيب الناقل.

والتعويض المستحق عن المهل الإضافية يعد من ملحقات الأجرة ويخضع لما تخضع له الأجرة من أحكام، وخاصة ما يتعلق منها بضمانات الناقل لاستيفائها، وسقوط حق الادعاء بها.

وقد تتضمن وثيقة الشحن ما يعرف بشرط "التفريغ التلقائي" و بمقتضاه فأنه في حال تأخر المرسل إليه عن استلام البضائع يقوم الربان بالتعاقد مع مقاول يقوم بتفريغ البضاعة واستلامها لمصلحة المرسل إليه وعلى نفقته.

المطلب الثاني: الالتزام بتسليم البضائع:

التسليم هو الإجراء القانوني الذي توضع البضاعة فيه تحت تصرف صاحب الحق فيها. حيث تنتقل حيازة البضاعة للمرسل إليه ويتمكن من فحصها والتحقق من مطابقتها للمواصفات الواردة في وثيقة الشحن.

والتسليم في اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ هو دائماً لاحق للتفريغ، أما في ظل القانون فيمكن أن يكون إما لاحقاً (وهو الأصل)، أو معاصراً وذلك في حال وجود " شرط التفريغ التلقائي" أو سابقاً في حال وجود شرط " التسليم تحت الروافع".

وصاحب الحق في استلام البضاعة هو الحامل الشرعي لوثيقة الشحن. وقد جرى العمل على أن يقوم الربان بتسليم البضاعة لوكيل السفينة ليقوم بدوره بتوزيعها على أصحاب الحق فيها، ولكن في هذه الحالة لا تنقضي مسؤولية الناقل.

وقد تناول القانون حالة تعدد المطالبين بالبضاعة نتيجة تحرير وثيقة الشحن على عدة نسخ، و ذلك في المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية، حيث ميز بين حالتين:

أولاً: في حالة التزاحم قبل التسليم: فأن الأولوية تكون لحامل النسخة الأسبق في تاريخ التظهير، لأن الوثيقة تمثل حيازة البضاعة فتعتبر وكأنها انتقلت إليه ولم يعد للمالك الأول إعادة تظهيرها لأنه لم يعد يملكها.

ثانياً: في حالة التزاحم بعد التسليم: فمن تسلم البضاعة تكون له الأفضلية على حملة النسخ الأخرى، ولو كانت تظهيراتهم أسبق تاريخاً، ولكن بشرط أن يكون من تسلم البضاعة حسن النية.

وإذا لم يتمكن الناقل من التحديد الدقيق من هو صاحب الحق، كان من واجبه أن يطلب إلى القضاء تعيين حارس قضائي تودع لديه البضائع حتى يتمكن من معرفة صاحب الحق.

وعندما لا يحضر أحد لاستلام البضاعة، أو حضر المرسل إليه إلا أنه رفض الاستلام لأن البضاعة معيبة، أو غير مطابقة للمواصفات المتفق عليها مع الشاحن، ففي هذه الحالة للناقل الحق في أن يطلب إلى القضاء المستعجل إيداع البضاعة لدى أي شخص لحساب المرسل إليه أو لدى حارس قضائي. وإذا لم تكن الأجرة قد دفعت بعد، فله أن يطلب تقرير بيع ما يكفي من البضاعة لتسديد هذه الأجرة ثم إيداع الباقي.

وينص قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ في المادة (٢٣٧) منه بأن "يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك"، وثمة وثيقة أخرى تثبت تسليم البضائع وهي أذون التسليم التي تحكمها المادة (٢٢٦)، فهذه المادة تجيز لكل من له حق في تسلم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن، ويعطي إذن التسليم حامله الشرعي حق تسلم البضائع المبينة به، ومؤدى ذلك أن استرداد الناقل لإذن التسليم موقعاً عليه من حامله الشرعي بالاستلام يثبت قيام الناقل بتسليم البضاعة المبينة في الإذن.

وعندما يضطر الناقل إلى تسليم البضائع لنائب قضائي عن المرسل إليه كما في حالة إيداعه البضائع لدى أمين يعينه قاضي الأمور المستعجلة (المادة ٢٤٠)، أو إلى نائب اتفاقي كما في حالة تسليم البضائع إلى مقاول التفريغ إعمالاً لشرط التفريغ التلقائي، فإن إثبات التسليم يكون بالحصول من النائب القضائي أو الاتفاقي على إيصال بتسلم البضائع.

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري

تناولنا فيما سبق ما يترتب من التزامات على عاتق الناقل، و سنتناول في هذا الفصل ما يتعرض له الناقل البحري من مسؤولية في حال إخلاله بتنفيذ تلك الالتزامات. وذلك من خلال المباحث الآتية:

المبحث الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وحالات تحققها ودفعها

سنتناول في هذا المبحث الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري كمطلب أول، وحالات تحقق المسؤولية كمطلب ثاني، ونخصص الثالث لدراسة طرق دفع المسؤولية، وفي الرابع نتناول حدود هذه المسؤولية.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري:

أوضحت اتفاقية بروكسل أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة هي إيصال البضاعة كاملة وسليمة للمكان المطلوب وفي الموعد المحدد، وتنعقد مسؤولية الناقل عند تخلف هذه النتيجة دون حاجة لأن يثبت الشاحن ذلك. أي أن مسؤولية الناقل قائمة على الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس، وليس أمام الناقل ليدفع هذه المسؤولية إلا أن يثبت السبب الأجنبي.

وهنالك استثناء أوردته اتفاقية بروكسل في الفقرة الأولى من المادة الثالثة منها عدت بموجبه التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند البدء بالرحلة التزام ببذل عناية، أي أن مسؤوليته في هذه الحالة قائمة على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

أما اتفاقية هامبورغ فقد أقامت كقاعدة عامة مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وقد مكنت الناقل من التخلص من مسؤوليته عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها، أوالتأخر في تسليمها إذا أثبت أنه هو و وتابعوه ومن استخدمهم في تنفيذ العقد، قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي سبب الضرر ونتائجه.

أي أن الناقل يبرأ من المسؤولية حتى ولو بقي سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها مجهولاً، طالما أنه أثبت بذل العناية المعقولة في نقل البضائع والمحافظة عليها.

ولكن هذه القاعدة التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ لها استثناءين، تكون في كل منهما مسؤولية الناقل واجبة الإثبات:

أولاً – **المسؤولية في حالة الحريق:** أقامت اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل في حالة الحريق على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وذلك عندما ألزمت المدعي أن يثبت أن خطأ أو إهمال الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه كان هو السبب في إحداث الحريق، أو كان السبب في عدم إطفاء الحريق أو تفادي آثاره أو التقليل منها.

ثانياً – **المسؤولية في نقل البضائع على سطح السفينة:** ذكرنا أنه لا يجوز النقل على السطح إلا إذا توافرت حالات معينة وهي أذن الشاحن كتابةً بذلك أو أن الناقل كان ملزماً بذلك بموجب الأنظمة واللوائح المعمول بها في ميناء الشحن. أو إذا جرى العرف في ميناء الشحن على ذلك أو اقتضت طبيعة البضاعة ذلك. وفي حال قام الناقل بنقل البضاعة على السطح دون توافر إحدى هذه الحالات، أو في حال عجزه عن إثبات اتفاقه مع الشاحن على نقلها على السطح، أو في حال عدم الجواز له بالاحتجاج بمثل هذا الاتفاق على الغير، ففي جميع هذه الحالات تنعقد مسؤولية الناقل بمجرد أن يثبت المدعي أن النقل على السطح كان السبب الوحيد لحدوث الضرر، ولا يبرأ الناقل من المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر يعود لسبب أجنبي.

كما بينت الاتفاقية أن مخالفة الاتفاق على وجوب النقل في العنابر تحرم الناقل من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية نظراً لافتراض أن قصد الناقل قد اتجه لإحداث الضرر.

أما قانون التجارة البحرية لعام ٢٠٠٦ فإنه يعد التزام الناقل البحري بنقل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول، في حال عدم الاتفاق على ميعاد معين، التزاماً بتحقيق نتيجة لأن المادتين (٢٤٣) و (١/٢٥٤) لا تعفيان الناقل من مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخير إلا إذا أثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه، والالتزام المنصوص عنه هو التزام عقدي والمسؤولية عن الإخلال به مسؤولية عقدية.

المطلب الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري:

يلتزم الناقل بإيصال البضاعة سليمة وكاملة لميناء الوصول وفي الموعد المحدد، وعلى ذلك تقوم مسؤوليته في أربعة حالات هي:

أولاً– الامتناع عن تنفيذ النقل: في حال امتنع الناقل عن تسلم البضاعة أو نقلها بغير سبب مشروع، فإنه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسي أي التزامه بنقل البضائع التي اتفق مع الشاحن على نقلها و يعد مسؤولاً تجاه الشاحن، إلا إذا أثبت أن الشاحن لم يقدم له البضاعة المتفق عليها أو أن البضاعة كانت خطرة، أو أن عدم تنفيذه النقل يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه.

ثانياً– الهلاك: يعد الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة سواء أكان الهلاك كلياً (كما لو احترقت البضاعة أو سرقت) أو جزئياً (كما لو وصلت البضاعة ناقصة من حيث الوزن أو المقدار أو العدد)، وسواء أكان الهلاك حقيقياً أو حكمياً. وتعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم.

والعرف قد تسامح بقدر صغير إذا كان النقص حاصلاً بسبب ظروف النقل أو طبيعة البضاعة كما لو كانت سوائل تبخر جزء منها أو كانت حبوباً سقط جزء منها أثناء عمليتي الشحن والتفريغ، و قد ورد ذلك أيضاً في قانون التجارة فقد نص على أنه:

" ١. إذا كانت البضاعة تفقد بطبيعتها جزءاً من قدرها لمجرد نقلها، فلا يسأل الناقل إلا عن النقص الذي يفوق النسبة التي يقضي بها العرف ما لم يثبت أن النقص نجم بالفعل عن سبب آخر.

٢. إذا كانت البضاعة المنقولة بمقتضى سند نقل واحد مجزأة لعدة أجزاء أو طرود حسبت نسبة التسامح في النقص لكل جزء أو طرد على انفراد إذا حدد قدره عند الإرسال بصورة مستقلة في سند النقل أو إذا أمكن تحديده بطريقة أخرى".

أما لو تجاوز النقص القدر المسموح به يسأل الناقل عن النقص بكامله على افتراض أنه يعد في هذه الحالة قد ارتكب خطأً.

وإذا انطوت وثيقة الشحن على تحفظ بخصوص وزن أو مقدار البضاعة، فعندها يتعين على صاحب الحق في استلام البضاعة أن يثبت حقيقة المقدار المشحون ليتسنى له إثبات الهلاك الجزئي ومطالبة الناقل بالتعويض.

ثالثاً– التلف: ويقصد به وصول البضاعة كاملة سواء من حيث الوزن أو العدد، ولكنها معيبة أو بها عجز، كلها أو جزء منها. وفي هذه الأحوال يسأل الناقل عن هذا التعيب أو التلف إذا كانت وثيقة الشحن نظيفة خالية من أي تحفظ بشأن حالة البضاعة حين شحنها، حيث يفترض أنه تسلمها من الشاحن بحالة جيدة وأن العيب قد حصل أثناء النقل. أما إذا تضمنت وثيقة الشحن تحفظاً يتعلق بحالة البضاعة الظاهرة، فعندها يفترض أن الناقل قد تسلمها وهي معيبة، ويكون بالتالي عبء إثبات العكس على عاتق المرسل إليه.

وبخصوص الحالة التي يقوم فيها الناقل بتسليم وثيقة شحن نظيفة للشاحن، و أخذه منه بالمقابل خطاب ضمان يتحفظ فيه حول وضع البضاعة، فهنا العبرة في علاقة الناقل بالمرسل إليه لوثيقة الشحن إذ لا حجية لهذا الخطاب إلا بين طرفيه أي الشاحن و الناقل، و بالتالي فهو مسؤول تجاهه عن كل هلاك أو تعيب قد يصيب البضاعة.إلا أن سند الشحن النظيف لا يمنع الناقل من إثبات سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية التي ينص عليها القانون.

رابعاً– التأخر في التسليم: يقع على الناقل التزام بتسليم البضاعة في الوقت الذي اتفق عليه في وثيقة الشحن، إذا كان محدداً فيها، وإلا فيتم في الفترة الزمنية التي يحددها العرف في ضوء نوع البضاعة وطريق الرحلة. ولا يعد مجرد التأخر في تسليم البضاعة سبباً للتعويض، وإنما يجب أن يكون غير عادي وأن يسبب الضرر لصاحب الحق في تسلم البضاعة.

المطلب الثالث: طرق دفع مسؤولية الناقل البحري:

في بعض الحالات يستطيع الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة المنقولة بحراً. وهنا نجد أن اتفاقية بروكسل أنها بالرغم من النص على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، إلا أنها أجازت ذلك في حالات معينة هي:

أولاً – في حال عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء الرحلة: الناقل يلتزم ببذل العناية اللازمة والمعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل الرحلة وعند البدء فيها، وبالتالي لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا أثبت أن قام ببذل العناية المعقولة قبل وعند بدء الرحلة. كما أن الناقل لا يسأل كذلك عن نتائج العيوب الخفية في السفينة التي لا يمكن لمجهز متيقظ من تبينها.

ثانياً – عند وجود الأخطاء الملاحية والأخطاء المتعلقة بإدارة السفينة: الناقل في اتفاقية بروكسل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن أي عمل أو إهمال أو خطأ من جانب الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة. أي أن الناقل يعفى من الأخطاء الملاحية لتابعيه وهي الأخطاء الفنية المتعلقة بقيادة السفينة(كما لو خالف الربان قواعد السير في البحار مما أدى لاصطدام السفينة وتضرر البضاعة المشحونة عليها).

وكذلك يعفى الناقل من أخطاء تابعيه المتعلقة بإدارة السفينة والتي يترتب عليها عدم المحافظة على سلامة السفينة و تعريضها للخطر دون أن يكون ذلك متعلقاً بقيادة السفينة أو تسييرها. علماً أنه لا ينال من اعتبار العمل خطأ في إدارة السفينة أن يسبب ضرراً في البضاعة طالما أنه لم ينشأ مستقلاً عن الضرر اللاحق بالسفينة.

ويبقى الناقل مسؤولاً عن أخطاء تابعيه التجارية أي الأخطاء التي تتعلق بشحن البضاعة أو رصها أو حفظها أو تفريغها، و يقع باطلاً أي شرط يعفي الناقل من هذه المسؤولية.

ثالثاً – نصت اتفاقية بروكسل على عدة أخطار بحيث إذا استطاع الناقل أن يعزي الضرر إلى أحدها فلا تقع عليه مسؤولية، وهي: القوة القاهرة، خطأ الشاحن وعيب البضاعة، و أفعال الناقل الخالية من الخطأ.

أ – القوة القاهرة ويدخل في إطار القوة القاهرة ما يأتي:

(١)– الحريق دون خطأ من الناقل: وحتى يعفى الناقل من المسؤولية عليه أن يثبت أن الضرر يعود سببه للحريق، و لكن مع ذلك يبقى الناقل مسؤولاً عن الضرر إذا تمكن الشاحن من إثبات أحد أمرين: حدوث الحريق بفعل الناقل، أو نتيجة خطأ منه وليس بخطأ تابعيه.

(٢) . أخطار البحر الاستثنائية التي تتعرض لها السفينة بسبب رحلتها (كالأعاصير).

(٣) . أخطار الحرب: سواء أكانت نزاعاً مسلحاً أو حرباً أهلية وسواء كانت معلنة أو من المتوقع نشوبها.

(٤) . أخطار الطبيعة، كالصاعقة مثلاً.

(٥) . أعمال الأعداء العموميين: من الصعب تحديد المقصود بالأعداء العموميين، ولعل المراد بذلك أعمال القراصنة.

(٦) . كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع التنفيذ ولا يرجع إلى خطأ الناقل.

(٧) . قيود الحجر الصحي.

(٨) . الإضراب أو الإغلاق أثناء العمل: وكل ما من شأنه أن يحول دون مباشرة العمل ويؤدي لاستحالة التنفيذ.

(٩) . الفتن أو الاضطرابات الأهلية.

ب _ خطأ الشاحن وعيب البضاعة: لا يسأل الناقل عما يصيب البضاعة من ضرر إذا كان ناشئاً عن خطأ من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله. وقد تضمنت الاتفاقية تطبيقاً لذلك بخصوص البضائع الخطرة التي لم يكن الناقل ليسمح بشحنها على السفينة لو علم بطبيعتها.

كما لا يسأل الناقل عما يصيب البضاعة من ضرر بسبب عجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو عن طبيعة البضاعة الخاصة، ولكن لا يمكن للناقل الاحتجاج بالعجز الذي يصيب البضاعة أثناء الطريق إذا كانت البضاعة بطبيعتها غير قابلة للعجز، أو كانت حالتها عند الشحن لا تسمح بالعجز كالحبوب الجافة مثلاً.

وبخصوص التغليف غير الجيد فلا يمكن للناقل أن يحتج بها في مواجهة الغير حسن النية إذا لم يدرج في وثيقة الشحن تحفظ بخصوص هذا الشأن، وبالتالي يكون مسؤولاً أمام الغير و لكن يحق له الرجوع على الشاحن بعد أن يدفع التعويض لصاحب الحق، على أن يثبت علاقة السببية بين عدم كفاية التغليف والضرر.

ج_أفعال الناقل الخالية من الخطأ: لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق البضاعة إذا كان الضرر قد نجم عن:

أ. إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.

ب. العيوب الخفية في السفينة التي لا يمكن لمجهز متيقظ أن يتبينها.

ج. الانحراف المعقول في المسير (deviation): إذا كان لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أوالأموال في البحر. وعلى الناقل إثبات أن الضرر نجم عن الانحراف، وأن الانحراف كان معقولاً ،كما لو اضطر الربان إلى تغيير الطريق لإصلاح خلل طارئ بالسفينة نتج عن الجو السيئ الذي صادفها أثناء الرحلة. أما إذا كان الانحراف نتيجة خطأ من الناقل فلا يعفى من المسؤولية.

أما اتفاقية هامبورغ فقد بينت أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية وقسمتها إلى عامة وأخرى خاصة:

١- سبب الإعفاء العام يتمثل في قيام الناقل بإثبات أنه هو ومن استخدمهم في تنفيذ العقد من تابعين ووكلاء قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر ومستتبعاته.

٢ - أسباب الإعفاء الخاصة: ويقصد بها الأسباب التي ترجع للطبيعة الخاصة للبضاعة وإلى واجب الإنقاذ.

أ- سبب الإعفاء المستند إلى كون البضاعة حيوانات حية:

نصت المادة الخامسة في فقرتها الخامسة على أن الناقل يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم الناشئ عن المخاطر الخاصة بذلك النوع من النقل، و ذلك إذا أثبت الناقل أنه نفذ التعليمات التي أصدرها إليه الشاحن بشأن هذه الحيوانات، و أنه في الظروف التي وقع فيها الحادث، يمكن نسبة الهلاك أو التلف أو التأخير إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، فإنه يفترض نسبة الضرر لتلك المخاطر الخاصة، إلا إذا أثبت المدعي أن الضرر نشأ عن خطأ أو إهمال من الناقل أو من تابعيه أو من وكلائه.

ب- سبب الإعفاء القائم على واجب الإنقاذ: أي التدابير التي يقوم بها الربان لإنقاذ الأرواح أو الأموال، وهنا على الناقل أن يثبت أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها نشأ عن تلك التدابير، وأن تكون تلك التدابير معقولة.

أما عن طرق دفع مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية فقد نص كذلك على أسباب عامة للإعفاء وأخرى خاصة لذلك كما يأتي:

١- الأسباب العامة للإعفاء في قانون التجارة البحرية السوري:

أ- القوة القاهرة: لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التعيب الذي يصيب البضاعة نتيجة لقوة قاهرة. إلى

و لا تعد أخطار البحر من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت من الشدة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث أو لا يمكن دفعها.

ب- فعل الغير: والغير هو كل شخص غير الناقل وغير المضرور، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله وسواء أكان فعل الغير مكوناً للخطأ أو لا، ولكن ينبغي أن تتوافر فيه عناصر السبب الأجنبي أي أن لا يمكن توقعه ولا تفاديه ولا تفادي نتائجه. وعلى ذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب تصادم سفينته مع سفينة أخرى بخطأ من ربان هذه السفينة، ويعد أيضاً ناشئاً عن فعل الغير تلف البضاعة بسبب وجود بضاعة أخرى معيبة بالسفينة لم يكن الناقل على علم بعيبها، لأنه إذا كان يعلم بعيبها فلا يكون سبب الضرر أجنبياً عنه.

ج- خطأ المضرور: يعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة من ضرر بسبب خطأ الشاحن في عدم تغليفها بشكل جيد مثلاً، أو عدم إعلام الناقل بطبيعة البضاعة...الخ.

د- العيب الذاتي في البضاعة: حيث تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر كان بسبب عيب البضاعة الذاتي، أي أن تكون البضاعة تحمل بذاتها بذور الفساد، كأن تكون مما يتلف بسرعة نتيجة ارتفاع الحرارة أو انخفاضها أو نتيجة التعرض للرطوبة.

ولا يلزم الناقل بإثبات تحفظ في وثيقة الشحن بالعيب الذاتي، إلا إذا كان العيب ظاهراً أو كان يعلم به.

٢- أسباب الإعفاء الخاصة في قانون التجارة البحرية السوري: وهذه الأسباب هي:

أ- الإعفاء القائم على خصوصية طريقة نقل البضائع:

أي النقل على سطح السفينة، فهنا يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبتت أن النقل تم وفق إحدى الحالات التي يجوز فيها النقل بهذه الطريقة، وأن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة. وذلك لا يعفي الناقل عن تقصيره باتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة.

ب- الإعفاء القائم على الطبيعة الخاصة للبضاعة:

والمقصود بالبضاعة هنا الحيوانات الحية: فقد قرر المشرع في المادة (٢٤٦) من قانون التجارة البحرية إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية عن كل ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، بل يفترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه ومن أمثلة الضرر نفوق الحيوانات بسبب دوار البحر، أو تهيج الحيوانات نتيجة ارتفاع الأمواج وإصابتها تبعاً لذلك بالمرض...الخ.

ويختلف القانون هنا عن اتفاقية هامبورغ وذلك عندما جعل الإعفاء مقتصراً على حالات هلاك البضائع أو تلفها دون التأخير في تسليمها، ففي الحالة الأخيرة على الناقل إذا ما أراد دفع مسؤوليته أن يثبت وجود السبب الأجنبي.

ج- الإعفاء القائم على سلوك الشاحن:

قضى قانون التجارة البحرية بأنه إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت أن هذه البيانات غير صحيحة وأن الشاحن فعل ذلك عمداً، حتى ولو كان الهلاك أو التلف ناشئاً عن خطأ من الناقل أو من تابعيه، طالما أن خطأ الناقل أو تابعيه لم يرق إلى مستوى الغش، و بصرف النظر عما إذا كان لهذه البيانات غير الصحيحة دخل في تحقق الضرر أم لا معاقبةً للشاحن على غشه. علماً أن الناقل لا يلتزم بإثبات أن الشاحن قصد الإضرار بالناقل أو بغيره.

د- الإعفاء القائم على واجب الإنقاذ والمساعدة البحرية:

تنص الاتفاقات الدولية على واجب الإنقاذ والمساعدة لتأمين سلامة الأرواح في البحار وما تفرضه الاتفاقات الدولية أكده القانون، وواجب الإنقاذ أولى من التزام الناقل بالمحافظة على البضائع.

المطلب الرابع: حدود مسؤولية الناقل البحري:

سنتناول فيما يأتي مبدأ تحديد المسؤولية، والحالات التي تعد فيها المسؤولية غير محدودة.

أولاً: مبدأ تحديد المسؤولية:

يقصد بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل وضع حد أقصى للتعويض يلتزم به الناقل مهما بلغ الضرر.

١- تحديد المسؤولية في اتفاقية بروكسل: نصت الاتفاقية في الفقرة الخامسة من مادتها الرابعة على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل و جعلته مبلغ مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى.

ثم عدل البروتوكول في مادته الثانية هذا الحد إلى عشرة آلاف فرنك ذهبي عن كل طرد أو وحدة، أو ٣٠ فرنك ذهبي عن كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الذي يفقد أو يتلف على أن يؤخذ بالأعلى من الحدين.

٢- تحديد المسؤولية في اتفاقية هامبورغ: نصت في الفقرة الأولى من المادة السادسة على ما يأتي:

أ) يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك أو تلف البضائع هو الحد الأعلى من حدين يحسب أولهما على أساس ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن. وثانيهما على أساس وحدتين ونصف من الوحدات الحسابية عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت.

ب) يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع مبلغاً يعادل مرتين ونصف مبلغ الأجرة المستحقة عن البضائع التي تأخر في تسليمها بشرط ألا يزيد ذلك المبلغ عن المبلغ الكلي للأجرة المستحقة طبقاً لعقد النقل البحري للبضائع.

٣- تحديد المسؤولية في قانون التجارة البحرية السوري: أحال قانون التجارة البحرية بشأن ذلك إلى الاتفاقيات الدولية النافذة في سوريا حيث نص في الفقرة الأولى من المادة ٢٤٧ على أنه "تحدد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها وفق الاتفاقيات الدولية و الأنظمة النافذة عن كل طرد أو وحدة شحن أو الوزن أيها أعلى".

ثانياً: حالات المسؤولية غير المحدودة:

١- المسؤولية غير المحدودة في اتفاقية بروكسل: يستفاد من نصوص اتفاقية بروكسل على أنها جعلت مسؤولية الناقل غير محدودة في حالتين الأولى منهما إذا تنازل الناقل بإرادته عن الحماية المقررة له، بوضع حد أقصى للتعويض، كما لو اتفق مع الشاحن على مبلغ تعويض يتجاوز الحد الأقصى. والثانية في حال قدم الشاحن للناقل قبل الشحن بياناً عن طبيعة وقيمة البضاعة ودون هذا البيان في وثيقة الشحن، ففي هذه الحالة يكون التعويض معادلاً لقيمة هذه البضاعة كما حددت. وهذا البيان هو قرينة يجوز للناقل إثبات عكسها، أي إثبات أن القيمة المعلن عنها في الوثيقة أكبر من القيمة الحقيقية للبضاعة.

وأضاف بروتوكول بروكسل لما سبق حالة أخرى حين نص على أن الناقل يكون مسؤولاً إذا أثبت المضرور أن الضرر نتج عن فعل أو إهمال ارتكبه الناقل بقصد إحداث الضرر أو برعونة مترافقة مع احتمال أن ضرراً قد يحدث، ويحرم من تحديد المسؤولية كذلك التابع أو الوكيل إذا قام بالشيء ذاته.

٢- المسؤولية غير المحدودة في اتفاقية هامبورغ: اتفاقية هامبورغ نصت على حرمان الناقل والتابعين والوكلاء من التمسك بالحدود القصوى للتعويض في الحالات الآتية:

أ- إذا تنازل الناقل عن هذا التحديد.

ب- إذا أثبت المضرور أن الضرر حدث بفعل أو امتناع من الناقل بقصد إحداث الضرر أو برعونة مترافقة مع احتمال أن الضرر قد يحدث، ونفس الحكم يطبق بالنسبة للتابع والوكيل.

ج- في حال نقل البضائع على سطح السفينة بناء على اتفاق مع الشاحن لم يذكر في الوثيقة، ولكن يشترط هنا للحصول على تعويض كامل أن يثبت المضرور أمرين: الأول أن الضرر يرجع بكامله للنقل على السطح. و الثاني أن النقل على السطح كان نتيجة غش من قبل الناقل، أي كان بقصد الإضرار أو نتيجة رعونة مقرونة باحتمال أن الضرر قد يحدث.

د- في حال كان النقل على السطح مخالفةً لاتفاق صريح بنقل البضائع في العنابر.

هـ- إذا أغفل الناقل ذكر التحفظات التي كان يجب بعليه تدوينها في الوثيقة مقابل تلقيه خطاب ضمان، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

و- إذا أغفل الناقل الإشارة في وثيقة الشحن إلى أن النقل يخضع لقواعد هامبورغ، وأن قواعد هامبورغ تبطل كل شرط يخالف أحكامها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بتعويض صاحب الحق تعويضاً كاملاً عن الضرر الحاصل.

ز- إذا أدرج الناقل في الوثيقة شرطاً يعد باطلاً وفقاً لقواعد هامبورغ، ويكون هذا الشرط سبباً في إلحاق الضرر بصاحب البضاعة.

وفي حال توافر أحد السببين الأخيرين فإن الناقل يلتزم، بالإضافة إلى دفع تعويض كامل، بأن يدفع للمدعي ما أنفقه ذلك الأخير لممارسة حقه في الحصول على تعويض بشرط أن تكون تلك النفقات محددة طبقاً لقانون الدولة التي تمت فيها إجراءات التقاضي أو التحكيم.

٤- المسؤولية غير المحدودة في قانون التجارة البحرية السوري:

أقام قانون التجارة البحرية السوري مسؤولية الناقل عن التعويض الكامل للضرر فيما يأتي:

أ) إذا كان الشاحن قد صرح عن جنس البضاعة وقيمتها قبل شحنها وأدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن، وللناقل أن يثبت عكس هذا التصريح. ولكن إذا تعمد الشاحن تقديم تصرح كاذب عن طبيعة البضاعة أو قيمتها وهو على علم بذلك فإن القانون قد رتب جزاء عليه بأن قرر عدم مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من خسائر أو أضرار.

ب) في حال تنازل الناقل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له. أو في حال قبوله بتشديد مسؤوليته والتزاماته على أن يتم ذكر ذلك في وثيقة الشحن.

ج) إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة راجعاً إلى غش أو خطأ جسيم من الناقل أو من نائبه أو أحد تابعيه، و للتيسير على المضرور افترض المشرع أن القصد انصرف للإضرار وذلك في حالتين:

١- إذا صدرت الوثيقة خالية من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

٢- إذا كان النقل تم على السطح مع وجود اتفاق بنقلها في العنابر المخصصة للنقل.

المبحث الثاني

الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

سنتناول هذا المبحث من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: الشروط الاتفاقية بإعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها:

ان نصوص اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ والقانون منعت شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، و في حال تم ذلك فالشرط باطل دون الوثيقة وبقية الشروط التي تبقى صحيحة. ونذكر أهم هذه الشروط فيما يلي:

أولاً- الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من أخطائه الشخصية.

ثانياً- الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من أخطاء تابعيه.

ثالثاً- الشرط الذي يقضي بتحديد مسؤولية الناقل بأقل من الحد الأقصى المقرر.

رابعاً- اشتراط تنازل الشاحن عن حقه في التعويض الذي يستحقه من شركة التأمين في حالة هلاك أو تعيب البضاعة، لأن هذا التنازل يعد بمثابة إعفاء أو تخفيف لمسؤولية الناقل بصورة غير مباشرة.

خامساً- شرط التحكيم الذي يقضي بحرمان المدعي من حق اختيار المحكمة التي سيتم إجراء التحكيم فيها، أو الشرط الذي يقضي بإعفاء المحكمين من التقيد بأحكام هذه النصوص.

سادساً- الشرط الذي يقضي بتقصير مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل.

سابعاً- الشروط التي تهدف لحرمان المدعي من حقه، أو تقييد حقه، في اختيار المحكمة لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل.

ثامناً- شرط عدم مسؤولية الناقل في حالة إجراء الشحن والتفريغ من قبل وكلاء الشاحن أو المرسل إليه.

تاسعاً- كل شرط عدم يقضي باستبعاد النقل البحري من الخضوع لأحكام النصوص الخاصة رغم أنه يخضع لها في الأصل.

المطلب الثاني: حالات جواز ادراج شرط للإعفاء من المسؤولية:

نصت اتفاقية بروكسل على الحالات يكون فيها شرط الإعفاء من المسؤولية صحيحاً و منتجاً لآثاره القانونية، وهذه الحالات هي:

أولاً- أن عقد النقل البحري يخضع في ظل اتفاقية بروكسل لنوعين من الأحكام: الأول يحكم الفترة الواقعة بين الشحن والتفريغ، وهذا نظمته اتفاقية بنصوص لا يجوز الاتفاق على خلافها. والثاني يحكم كلاً من الفترة السابقة لعملية الشحن و الفترة اللاحقة لعملية التفريغ، فهنا يجوز للأطراف اشتراط إعفاء الناقل من المسؤولية.

ثانياً- استبعدت اتفاقية بروكسل من نطاق تطبيقها النقل على السطح، ونقل الحيوانات الحية، وعليه يحق للمتعاقدين إدراج ما يشاؤون من الشروط بخصوص هذين النوعين من النقل، و لو أدى ذلك إلى الإعفاء من المسؤولية.

ثالثاً- سمحت اتفاقية بروكسل للناقل أن يبرم مع الشاحن أي اتفاق يتضمن أية شروط بشأن مسؤوليات الناقل والتزاماته، وجعلت لهذا الاتفاق أثره القانوني الكامل بحيث يكون ملزماً لطرفيه دون أحكام الاتفاقية، ولكن اشترطت الاتفاقية لذلك ما يلي:

أ- أن يكون النقل ذا طابع استثنائي خاص.

ب- ألا تصدر وثيقة شحن بمناسبة هذا النوع من النقل وإنما يرد هذا الاتفاق في وثيقة خاصة ينص فيها على أنها غير قابلة للتداول.

ج- ألا يتضمن الاتفاق شرطاً مخالفاً للنظام العام.

المبحث الثالث

دعوى المسؤولية

سنتناول في هذا المبحث من يحق له رفع دعوى المسؤولية وأمام أي جهة قضائية ومتى ينقضي الحق في إقامة الدعوى وذلك من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: الحق في إقامة الدعوى:

تقام دعوى المسؤولية من قبل صاحب الحق في البضاعة التي يدعي هلاكها أو تلفها أو تأخر وصولها، ولذا يمكن أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو من أصبح حاملاً شرعياً لوثيقة الشحن، ويمكن أن يكون شخصاً آخر حل محل صاحب البضاعة في حقوقه كشركة التأمين.

وتقام دعوى المسؤولية على الناقل البحري عن الضرر الحاصل أثناء عملية النقل ومن حق المدعي في حالة النقل المتتابع مقاضاة الناقل الأول، والناقلين اللاحقين له،علماً أن الناقل الأول يبرأ من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها او تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق. وأخيراً يستطيع المدعي رفع الدعوى ضد تابعي الناقل.

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى المسؤولية:

نصت المادة (٢٥٩) من قانون التجارة البحرية أن على المدعي أن يختار واحدة من المحاكم الآتية ليرفع إليها دعواه ضد الناقل:

١- المحكمة المختصة وفقاً لقانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية.

٢- المحاكم الأخرى المختصة: فتحقيقاً للعدالة والتوازن بين مصالح الناقل ومصالح صاحب الحق في البضاعة، ارتأى المشرع إتاحة الفرصة للمدعي بأن يرفع دعواه أمام المحكمة الأقرب له وفي الدولة التي يعرف نظامها القانوني والقضائي أفضل من غيرها، فنص على أن للمدعي حسب اختياره أن يرفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل بحري إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة.

أما اتفاقية هامبورغ فقد جعلت للمدعي الخيار بأن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة مختصة وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة والتي يقع في دائرتها واحد من الأماكن أو الموانئ الآتية:

١- المركز الرئيسي للمدعى عليه، وفي حالة عدم وجوده تكون العبرة بمحل إقامته المعتاد.

٢- محل إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المحل منشأة أو فرع أو وكالة وأن يكون العقد قد أبرم بواسطة هذه المنشأة أو هذا الفرع أو هذه الوكالة.

٣- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

٤- أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

بالإضافة لذلك فقد منحت الاتفاقية للمدعي خياراً آخر بأن أجازت له في حال الحجز على السفينة التي نقلت عليها البضائع أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محاكم الدولة التي وقع فيها الحجز بشرط أن تكون هذه الدولة طرفاً في الاتفاقية.

ويمكن لأطراف عقد النقل البحري عدم اللجوء للقضاء لفض النزاع بينهم وإنما اللجوء للتحكيم. وفي هذا قضى قانون التجارة البحرية على أنه "إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعي في دائرة المحكمة التي يقع فيها مرفأ الشحن أو مرفأ التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع وكالة أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها المرفأ الذي حجز فيه على السفينة".

المطلب الثالث: انقضاء دعوى المسؤولية:

نصت اتفاقية بروكسل على انقضاء دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، وكذلك جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، إذا لم ترفع خلال سنة واحدة. وأضاف بروتوكول بروكسل إلى ذلك جواز تمديد هذه المدة في حال وجود مبرر، شريطة موافقة الأطراف على ذلك.

أما اتفاقية هامبورغ فقد أطالت هذه المدة فجعلتها سنتين، واشترطت لجواز تمديدها أن يتم ذلك بإخطار كتابي يصدر عن المدعى عليه لصالح المدعي.

وهذا ما جاء به المشرع السوري في قانون التجارة البحرية إذ جعل المدة التي يتوجب خلالها رفع الدعوى سنتين، دون أن يبين جواز تمديدها. وفي جميع الأحوال تسري المدة المشار إليها من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ كان يجب فيه التسليم.

المراجع الأساسية:

- كتاب الدكتور الياس حداد القانون الجوي منشورات جامعة دمشق ٢٠١١.
- كتاب الدكتور الياس حداد القانون البحري منشورات جامعة دمشق ٢٠١١.

Damascus University