جامعة دمشق
كلية الحقوق

مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير

دراسة مقارنة

بين اتفاقيتي وارسو ومونتريال

رسالة أُعدّت لنيل درجة الماجستير في القانون التجاري

إعداد الطالبة

اباء قاسم حندي

إشراف الدكتور

بسام عبد الرحمن شيخ العشرة

مدرس في قسم القانون التجاري

٢٠١٦-٢٠١٧ م

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿ هَلْ يَسْتَوِي الَّذِينَ يَعْلَمُونَ وَالَّذِينَ لَا يَعْلَمُونَ ﴾

الزمر: الآية ٩

صدق الله العظيم

الإهداء

إلى من فارقني الحياة ولم يفارق ذاكرتي، إلى رجل تعهدني بالمحبة والثقة على طوال حياته:

والدي رحمه الله

إلى مصدر المحبة عنوان العطاء ، إلى من يعود لها الفضل من بعد الله لوصولي لهذه المرحلة ، إلى من أفنت حياتها وضحت لأجلنا إلى الغالية:

أمي

إلى من شاركني الحياة بفرحها ومرحها، إلى رفيق دربي ، إلى مصدر سعادتي، إلى من افتخر به معما حييت ، إلى من كان لي الأب والأم والأخ والصديق والمعين:

زوجي عدنان

إلى من شاركوني طفولتي ، إلى سندي وثقتي وعزتي وقوتي إخوتي:

محمد وعبدالرحمن وتبارك وآلاء

إلى فلذة كبدي ، إلى طفلتي الصغيرة المدللة:

ابنتي ريماس

إلى من كان لي الأب والمعلم والناصح، إلى أستاذي:

المحامي الأستاذ محمد القصار بنتي المرجة

إلى أصدقائي وأحبتي

اباء قاسم حندي

شكر وتقدير

من لا يشكر الناس لا يشكر الله

إن البحث عمل شاق وشيّق، وليس هناك من باحث له أن يدعي أنه أنجز عملاً دون أن تتضافر جهود أخرى لتعضده، سواء بالنصيحة أو المراجع أو حتى التشجيع.

أتوجه أولاً بالشكر والعرفان بالجميل إلى من تفضل بإشرافه على بحثي، وتوجيهي بالأسلوب السليم، **(الدكتور بسام عبد الرحمن شيخ العشرة)** بما أسبغه عليَّ من فيض كرمه وعظيم عطائه من توجيهات، فكان خير معلم حريص على نجاحي.

وأتقدم بخالص الامتنان والعرفان للأساتذة الذين تفضلوا بالقبول على قراءة هذا البحث وتقويمه.

كما أتقدم بكل الاحترام والتقدير وبعميق امتناني إلى السادة الأساتذة في قسم القانون التجاري، رواداً يضيئون الطريق لكل متعثر في عالم القانون.

فشكري لهم بلا حدود وتقديري يعجز لساني عن التعبير عنه.

داعيةً العلي العظيم لهم بدوام الصحة والعافية.

مقـدمـــة:

يعد النقل الجوي وسيلة النقل الأهم في عصرنا الحالي مقارنة مع غيره من وسائل النقل الأخرى، وذلك للسرعة الفائقة التي تتميز بها الطائرات في نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، وأمام تلك السرعة كان من الطبيعي أن يلجأ الراكب أو الشاحن لاستخدام مثل هذا النوع من النقل اختصارا للوقت، ومن ثم أصبح النقل الجوي للبضائع سريعة التلف كاللحوم والزهور أكثر أمنا من غيرها من وسائل النقل، وبالمقابل فإن الراكب أو الشاحن سيتحمل تكاليف باهظة من أجل تحقيق النتيجة المرجوة في استخدام مثل هذا النوع من النقل وهي السرعة في تنفيذ عملية النقل، لذا لو حدث تأخير في تنفيذ عملية النقل الجوي، فإن ذلك سيؤدي إلى انتفاء الغاية المرجوة من استخدام هذا النوع من النقل، ومن هنا تظهر أهمية البحث من خلال بيان مسؤولية الناقل الجوي الدولي في حال حدوث تأخير في تنفيذ عملية النقل ومعرفة الآثار المترتبة على ذلك.

وأمام التطور التقني المتسارع في مجال النقل الجوي، كان لا بد أن يجاريه تطور في القواعد القانونية التي تحكمه، إذ أنه لا يمكن الاعتماد على التشريعات الجوية الوطنية في هذا المجال، وخاصة أن القواعد العامة تختلف من نظام قانوني لآخر، وأمام تلك الإشكالية وخاصة مع التوسع والتطور الكبير الذي رافق النقل الجوي الدولي، ولكثرة المنازعات المتعلقة به نتيجة الحوادث الجوية، ظهرت الحاجة لدى بعض الدول وخاصة المتقدمة منها، إلى ضرورة وضع نظام قانوني موحد للنقل الجوي الدولي، وبالفعل جاءت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والتعديلات الملحقة بها، واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ تلبي الحاجة المرجوة من خلال وضع النصوص القانونية الموحدة التي تحكم النقل الجوي الدولي.

واتبعنا في دراستنا هذه المنهج التحليلي المقارن من خلال مقارنة نصوص كل من اتفاقيتي وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ لتكوين الصورة العامة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير.

وقد عمدنا لتقسيم هذه الدراسة إلى فصلين: تناول الفصل الأول منهما بحث مبادئ المسؤولية، في حين تناول الفصل الثاني أحكام التعويض ودعوى المسؤولية، على أن نبدأ دراستنا بمبحث تمهيدي يتطرق لبيان نطاق تطبيق الاتفاقيات الدولية المعنية.

مبحث تمهيدي

نطاق تطبيق اتفاقيتي وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩

يلعب النقل الجوي دوراً مهماً في الوقت الراهن، والنقل بشكل عام والجوي منه بشكل خاص يمثل عصب التبادل بين مختلف الدول، فالإنسان بحاجة للتنقل من مكان إلى آخر وأمام هذا التطور الذي يشهده العصر الذي نعيشه ظهرت الطائرة كوسيلة لنقل المسافرين والبضائع.

ولم يعد النقل الجوي حكراً على طبقة معينة، بل أصبح للكافة، وعليه أمام ذلك الاستخدام الواسع للنقل الجوي وازدياد مستخدميه، كان لا بدَّ من توحيد القواعد القانونية التي تحكمه ، بغية القضاء على مشكلة تعدد الأنظمة القانونية التي تحكم هذا النوع من النقل.

ومن هذا المنطلق تم توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ م وتعديلاتها ولاحقاً اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

ولكن تلك الاتفاقيات لم تخضع كل ما يتعلق بالنقل الجوي لأحكامها، بل استلزمت توفر شروط معينة لكي يخضع النقل الجوي لأحكامها، فإذا تخلفت تلك الشروط لم يخضع النقل لأحكامها.[١]

لذلك سوف نعمد إلى تقسيم هذا المبحث إلى المطلبين الآتيين :

المطلب الأول : النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقيتي وارسو ومونتريال.

المطلب الثاني : النقل الجوي الدولي الخارج عن نطاق اتفاقيتي وارسو ومونتريال.

---

١ – أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو ومونتريال، دولة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠٠٩، ص١١٨.

المطلب الأول

النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقيتي وارسو ومونتريال

نصت الفقرة الأولى من **المادة الأولى** من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ م على أنه: " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بأجر كما تسري على النقل المجاني الذي تقوم بتشغيله مؤسسة نقل جوي دولية."

وقد تبنت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ م حرفياً نص المادة السابقة.

وعليه فإن الاتفاقية استلزمت لانطباق أحكامها توفر الشروط الآتية:

١ – أن يكون هناك عقد نقل.

٢ – أن يكون النقل دولياً.

٣ – أن يكون النقل باستخدام طائرة.

٤– أن يكون النقل بمقابل.

وسوف نتولى تفصيل تلك الشروط على التوالي.

الفرع الأول
وجود عقد النقل

كما أوضحنا آنفاً نصت الاتفاقية (اتفاقية وارسو سابقاً وحالياً اتفاقية مونتريال) على ضرورة وجود عقد نقل مبرم بين الناقل من جهة، والمسافر أو مرسل البضاعة من جهة أخرى.

وعليه في حال كان هناك ضرورة لوجود عقد النقل حتى تسري عليه أحكام الاتفاقية، هل تترتب نتائج على وجود هذا العقد أم لا ؟ وفيما يتعلق بجثث

الموتى هل تخضع لعقد نقل الأشخاص أم لعقد نقل البضائع وماهي مؤيدات ذلك؟

أولاً : مدى ضرورة وجود عقد نقل للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع :

حتى تنطبق أحكام الاتفاقية لا بدَّ من وجود عقد نقل يكون الهدف الأساسي منه هو إجراء التغيير المكاني سواءً للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، وفي الواقع لم تشترط الاتفاقية بشكل صريح ضرورة وجود عقد نقل ولكن عبارة "**بمقابل**" التي أوردتها م(١ / ١) من الاتفاقية تدل بشكل ضمني على ضرورة وجود عقد نقل.[٢]

ويتفرع عن هذا الشرط وجود ثلاثة عناصر تتجلى بما يلي:

١- يأتي على رأس هذه العناصر وجود عقد، والعقد بشكل عام هو عبارة عن اتفاق بين طرفيه، أما عقد النقل الجوي بشكل خاص فهو عبارة عن اتفاق بين الناقل الجوي من جهة ، والراكب أو الشاحن من جهة أخرى لتحقيق نتيجة معينة وهي تنفيذ عملية النقل الجوي.[٣]

٢- أن يحقق ذلك العقد الغرض الأساسي من إبرامه وهو الانتقال من مكان إلى آخر بواسطة طائرة، وبالتالي يعتبر أي شخص موجود على متن الطائرة بغرض آخر غير النقل لا يمكن اعتباره عقد نقل، مثل قائد الطائرة ومعاونيه ومضيفة الطيران، فمن الصحيح أنهم سينتقلون من مكان إلى آخر، إلا أن هذا الانتقال لم يكن نتيجة إبرام عقد نقل بينهم وبين الناقل وإنما كان بداعي وظيفتهم.[٤]

---

٢ – د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٢، ص٤٠٦.

٣ – د. الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، ٢٠١١، ص١٢١.

٤ –د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية ، ١٩٨٥، ص١٩٢.

٣- يجب أن يكون محل عقد النقل أشخاص أو أمتعة أو بضائع وبالتالي كل ما لا يتعلق بذلك لا يعد عقد نقل[٥]، وسوف نتولى تفصيل ذلك لاحقاً.

ثانياً : النتائج المترتبة على ضرورة وجود عقد نقل :

من خلال ما أوضحناه آنفاً يترتب على ضرورة وجود عقد نقل من أجل انطباق أحكام الاتفاقية ما يلي :

١- في حال عدم وجود عقد نقل لا مجال لتطبيق أحكام الاتفاقية، فإذا قام شخص ما بالتسلل خلسةً لداخل الطائرة، يتعذر في مثل هذه الحالة القول بوجود عقد نقل.

لكن في حال حدوث ضرر لذلك المتسلل هل يعد الناقل مسؤولاً أم لا ؟ أم يطبق على هذه الحالة القانون الوطني ؟ وماذا لو أن القانون الوطني الواجب تطبيقه يأخذ بمبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل ؟ عندئذ سيلزم الناقل بالتعويض عن كامل الضرر رغم عدم وجود أي عقد، وهذا يمثل ظلماً للناقل.

وعليه أمام تلك المشكلة اقترح في مشروع باريس لعام ١٩٥٢ الذي أعدته اللجنة القانونية للإيكاو، تعديل بعض أحكام الاتفاقية ويتمثل هذا التعديل : "في ألا يكون للمتسلل أي حقوق أكثر مما للراكب " ولكن في مشروع ريودي جانيرو ١٩٥٣ ثم في مؤتمر لاهاي ١٩٥٥ لم يؤخذ بهذا الاقتراح، ويرى الفقه الألماني أن مطالبة المتسلل شركة الطيران بتعويض الضرر يخالف مبدأ الثقة في المعاملات الذي يحكم القانون الألماني، أما القانون الأنجلو أمريكي فيعد المتسلل متعدياً وبالتالي يعفي الناقل من أي مسؤولية.[٦]

---

٥ - د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٤٥٨.

٦ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ ، مرجع سابق، ص١٢١.

وترى الباحثة بأنه في مثل تلك الحالة يجب ألا يستحق المتسلل أي تعويض حتى وفقاً لأي قانون وطني، نظراً لعدم وجود عقد نقل أصلاً بين الناقل والمتسلل.

٢ – في حال وجود عقد أبرمه الناقل ليس معنى ذلك أن جميع العقود التي يبرمها الناقل سوف تخضع حكماً لأحكام الاتفاقية:

أ– العقود التي تخضع لأحكام الاتفاقية :

اشترطت المادة الأولى في فقرتها الأولى من أجل تطبيق أحكام الاتفاقية أن يوجد عقد نقل للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع.

ومن المسلم به أن ما يقصد بالأشخاص الركاب الأحياء، أما نقل الأمتعة فيتعلق بالأشياء والحقائب التي تكون بحوزة الراكب.

أما كلمة البضائع (marchandises) – حيث أشار النص الفرنسي الرسمي لاتفاقية وارسو ١٩٢٩_ فتعني جميع المنقولات المادية التي يمكن أن تكون محلاً للمعاملات التجارية، وبالتالي فإن ذلك اللفظ يسع جميع المنقولات بما فيها الحيوانات الحية، في حين أنها ترجمت بحسب النص الإنكليزي إلى كلمة (goods)أما اللجنة الفرعية المنبثقة عن اللجنة القانونية للإيكاو في اجتماع ١٩٥٢ اقترحت تعديل نص المادة ١/١ من أجل استبدال كلمة (Merchandises) بكلمة (Flight)، أي الشحن لكن في اجتماع ريودي جانيرو ١٩٥٣، رأت اللجنة القانونية أن تعديل الاتفاقية يجب أن يتناول الأمور الجوهرية دون النظر إلى مثل تلك الأمور التي ليست بحاجة لتعديل.[٧]

بينما أوردت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في نص المادة١/١ كلمة (cargo) للتأكيد على المدلول الواسع للكلمة.

---

٧ - د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي ،مرجع سابق، ص٤٦٠ .- د. أحمد بن إبراهيم الشيخ ، مرجع سابق ، ص١٢٢.

ب – العقود التي لا تخضع لأحكام الاتفاقية :

تبين لنا أن العقد الذي يخضع للاتفاقية هو العقد الذي يكون محله نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، وبالتالي يخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية أي عقد لا يكون محله ما سبق قوله، فعلى سبيل المثال لو قام الناقل باستئجار طائرة من المؤجر فهنا العلاقة إيجاريه بحتة وبالتالي لا تخضع لأحكام الاتفاقية وأيضاً لا تخضع لأحكام الاتفاقية عقود التدريب وعقود العمل التي تربط بين مالك الطائرة أو مستثمرها وقائد الطائرة وأفراد طاقمها.[٨]

ثالثاً : مدى خضوع نقل جثث الموتى لأحكام الاتفاقية:

نصت المادة ١/١ من الاتفاقية "كل نقل دولي للأشخاص"، وبالتالي لا بدَ من وجود عقد نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع حتى تسري عليه أحكام الاتفاقية.

وبالتالي يثور التساؤل :هل يخضع نقل جثث الموتى لأحكام نقل الأشخاص أم لأحكام نقل البضائع؟

وللإجابة على ذلك سنعرض للاتجاهات التي تحدثت عن الموضوع.

الاتجاه الأول : التسوية بين نقل جثث الموتى ونقل البضائع :

ذهب العلامة الفرنسي الكبير "روديير" للقول بأن جثث الموتى تعد من قبيل البضاعة وبالتالي تخضع لأحكامها وقد أيد رأيه بالحجج الآتية:[٩]

١- عند تحديد أجرة النقل فيما يخص البضاعة يتم اعتماد الوزن أو الحجم وهو نفس المبدأ المعمول به في جثث الموتى.

---

٨ - د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٢٢.

٩ - مشار إليه لدى: د. الياس حداد ، مرجع سابق ، ص١٢٣.

٢- إن الحيوانات الحية حين نقلها يتم مساواتها مع نقل البضاعة وبالتالي من باب أولى أن يتم مساواة الكائنات التي فارقتها الروح مع نقل البضاعة، وفضلا عن ذلك فإن شروط نقل جثث الموتى بواسطة السكك الحديدية تدخل ضمن نطاق نقل البضاعة، وبالتالي لا داعي لكي يخضع نقل جثث الموتى لأحكام أخرى غير أحكام نقل البضاعة، وقد تبنى هذا الاتجاه التشريع السويسري الخاص بالنقل الجوي لعام ١٩٥٢، وكذلك ذهب القضاء الأمريكي في ذلك الاتجاه حيث أن القضايا المعروضة عليه قد ساوى فيها نقل جثث الموتى بنقل البضاعة.[١٠]

تقييم هذا الاتجاه : يؤخذ على هذا الاتجاه أنه لم يكن دقيقاً في مساواته بين نقل البضائع وجثث الموتى، ولو تمت المساواة بين الكائنات الحية والبضائع فيرجع سبب ذلك لكون الكائنات الحية تدخل في دائرة التعامل على عكس جثث الموتى.[١١]

الاتجاه الثاني : التسوية بين نقل جثث الموتى ونقل الأشخاص :

نادى أنصار هذا الاتجاه إلى المساواة التامة بين نقل جثث الموتى ونقل الأشخاص ومن ثم يخضع نقل جثث الموتى لأحكام الاتفاقية المتعلقة بنقل المسافرين، وقد أيد أنصار هذا الاتجاه رأيهم بالحجج التالية :

حين نصت المادة ١/١ من الاتفاقية على ضرورة وجود عقد نقل للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع فذلك النص عام لم يأت بما يقيده، مما يدعنا للقول إن كلمة الأشخاص الواردة في نص المادة السابقة تشمل الأحياء والأموات على حد سواء، وإن القول السليم يقضي بعدم التسوية بين نقل جثث الموتى ونقل البضائع من حيث خضوعها لنفس الأحكام، تحت طائلة انتفاء ضمانة الحبس المقررة للناقل كدائن لاستيفاء حقه كل قيمة له، والعلة في ذلك أن حق الحبس لا يمكن

---

١٠ – مشار إليه لدى: د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٤٥٩.

١١ - المرجع السابق ، ص٤٥٩.

أن يرد إلا على الأشياء ذات قيمة مالية قابلة للتصرف فيها، وجثث الموتى لا يمكن أن تدخل ضمن ذلك النطاق، وفضلاً عن ذلك فإن القول بالتسوية بين نقل جثث الموتى ونقل البضاعة على اعتبار أنهما يخضعان لنفس الطريقة فيما يتعلق بتقدير أجرة النقل أي على أساس الحجم أو الوزن، ليست دقيقة وذلك لأن أجرة نقل الكلاب تساوي أجرة نقل الأشخاص، فمن باب أولى أن يخضع نقل جثث الموتى لأحكام نقل الأشخاص.[١٢]

وقد أيد التشريع الفرنسي هذا الاتجاه وذلك في المادة ١١٢٨ من القانون المدني الفرنسي حيث أخرجت جثث الموتى من الأشياء التي تخضع للتعامل التجاري، وبهذا أيضا ذهب القانون المدني السوري حيث نصت المادة ٢/٨٣ منه على أنه :" والأشياء التي تخرج عن التعامل بطبيعتها هي التي لا يستطيع أحد أن يستأثر بحيازتها...".

ونؤيد هذا الاتجاه لكون جثث الموتى لا تدخل في دائرة التعامل وذلك بحسب نص المادة ٢/٨٣ من القانون المدني السوري حيث نصت على أنه :" والأشياء التي تخرج عن التعامل بطبيعتها هي التي لا يستطيع أحد ان يستأثر بحيازتها وأما الخارجة بحكم القانون فهي التي لا يجيز القانون أن تكون محلا للحقوق المالية".

الفرع الثاني

أن يكون النقل دولياً

رأينا فيما سبق أنَّ الغرض الأساسي للاتفاقية (وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها ومونتريال ١٩٩٩) هو توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، فكان من البديهي أن تشترط الاتفاقية أن يكون النقل دولياً كي تطبق عليه أحكامها.

---

١٢ – نطاق تطبيق اتفاقية وارسو، مقالة موجودة على الانترنت على الموقع : http:ll konous.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٦ .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٢٤.

وعليه نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى من الاتفاقية على أنه : " يعد نقلاً دولياً بمقتضى 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 ".

ويقصد بالدولة المتعاقدة أو الطرف السامي المتعاقد كما حددته المادة ١٧ من بروتوكول لاهاي، الدولة التي يكون تصديقها أو انضمامها إلى الاتفاقية قد أصبح نافذا ولا يكون انسحابها قد ولد أثره بعد.

وبالتالي نكون أمام نقل دولي وفق التفصيل الآتي:

أولاً: إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليمي دولتين متعاقدتين:

بدايةً يقصد بنقطة القيام تلك العملية التي يبدأ من خلالها تنفيذ عملية النقل الجوي، أما نقطة الوصول فيقصد بها المرحلة التي ينتهي فيها تنفيذ عملية النقل الجوي، وبمقتضى الاتفاقية لكي يعتبر النقل دولياً يشترط أن يتم بين دولتين كلاهما طرف في الاتفاقية، فإذا كانت إحداهما طرف في الاتفاقية دون الأخرى لم ينطبق الشرط عليه وبالتالي خرج من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية.[١٣]

ويستفاد من ذلك بأن مد أحكام الاتفاقية إلى دول ليست أطرافاً فيها أمر لا فائدة منه لأن محاكمها ستمتنع عن تطبيقها.

ويستوي في هذا الشرط أن تكون عملية النقل تمت بطائرة واحدة أو بأكثر من طائرة ، فليس من الضروري أن تتم عملية النقل بطائرة واحدة، وهذا ما أكدته

---

١٣ – د. محمود الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩، ص٨٠.– المحامي رضا التكريتي، مجموعة اتفاقيات النقل الجوي الدولي، الطبعة الأولى، ص١١.– لقمان حسين، التعويض عن حوادث النقل الجوي، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة دمشق، ٢٠١٢، ص١٨.

المادة ٢/١ من الاتفاقية عندما نصت على أنه: "لا يشترط أن تتم الرحلة على متن طائرة واحدة حيث يمكن أن يتم نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع من متن طائرة إلى أخرى لإتمام الرحلة".

ثانياً: النقل الجوي الدولي في حال وحدة الإقليم :

إنَّ النقل الذي يقع في نفس الإقليم الأصل لا يعد دولياً وإنما يخضع لأحكام القانون الوطني، إلا أنَّ الاتفاقية وهي بصدد توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي عدت هذا النقل دولياً بشرط أن يتم رسو في دولة أخرى.[١٤]

ويقصد بالرسو الجوي هو كل نقطة تهبط فيها الطائرة، سواء أكان للمسافرين حق النزول من الطائرة ودخول إقليم الدولة الذي تقع فيه المحطة أم لم يكن لهم هذا الحق.[١٥]

ويشترط لكي يكون النقل دولياً أن يكون الرسو متفقا عليه في تذكرة السفر، إذ المفترض في هذه الحالة أن هذا الرسو قد انصرف إليه إرادة الأطراف ، وعليه فإن العبرة في تحديد ما إذا كان النقل دولياً أم لا هو بما اتفق عليه الطرفان في عقد النقل، ويتم إثبات ذلك الاتفاق فيما لو كانت محطة الرسو التي هبطت فيها الطائرة موجودة ضمن خط سير الطائرة.[١٦]

ثالثاً : توقف الصفة الدولية للنقل على إرادة طرفي العقد :

العبرة في معرفة ما إذا كان النقل دولياً أم لا هو بحسب ما اتفق عليه طرفا العقد انطلاقاً من مبدأ " العقد شريعة المتعاقدين ".

---

١٤ – د. محمود الشرقاوي، مرجع سابق، ص٨١.

١٥ – محكمة مرسيلية التجارية ١٩٥٥/١١/٣، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٥٦، ص٩٣، مشار إليه لدى د.الياس حداد، مرجع سابق، ص١٢٩.

١٦ – د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩، ص١٧٢.

ودليل ذلك نص الفقرة الأولى من المادة الأولى حين عرفت عقد النقل الدولي أنه: " كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدة ".

ويفهم من نص المادة السابقة أن الاتفاقية قد جعلت لإرادة أطراف العقد دوراً مهماً في تحديد الصفة الدولية للعقد، ويستوي أن يكون الاتفاق قد تم بصورة عقد واحد أم عدة عقود، ويستوي في ذلك أتم إبرامه بلغة واحدة أم بعدة لغات، ويستوي أن يكون طرفا العقد من جنسية واحدة أم من جنسيات مختلفة.[١٧]

وبالتالي وفقا لما سبق إذا اتفق طرفا عقد النقل على أن تكون نقطتا القيام والوصول في إقليمي دولتين متعاقدتين، فإن هذا النقل يعد دولياً بمنظور الاتفاقية ويخضع لأحكامها، وحتى وإن لم تتم تنفيذ عملية النقل لسبب ما، فالعبرة هنا لما اتفق عليه أطراف عقد النقل الجوي بغض النظر عما تم تنفيذه فعلاً.

رابعاً: توقف الصفة الدولية للنقل على وحدة عملية النقل:

رأينا أن الصفة الدولية للنقل تتوقف على إرادة أطراف عقد النقل الجوي، وفي هذا المجال يثار التساؤل عن مدى خضوع النقل ذهاباً وإياباً لأحكام الاتفاقية وكذلك النقل المتتابع.

أ- **النقل ذهابا وإياباً:** عندما يتفق طرفا عقد النقل على رحلة ذهابا وإيابا من دولة طرف في الاتفاقية إلى دولة أخرى ليست طرف في الاتفاقية، هل يعد هذا النقل دوليا وبالتالي يخضع لأحكام الاتفاقية أم لا؟

مما لا شك فيه إذا كانت إرادة أطراف العقد قد انصرفت إلى اعتبار هذا النقل بمثابة عملية واحدة، فإن النقل يعد دوليا وبالتالي يخضع لأحكام الاتفاقية، أما إذا لم تنصرف إرادة الأطراف إلى اعتبار عملية النقل واحدة واعتبارها

---

١٧ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٢٩، .– المستشار عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، منشأة المعارف، ١٩٩٧، ص٣٨.

منفصلة، فإن النقل هنا لا يعد دولياً ولا تنطبق أحكام الاتفاقية عليه وإنما يطبق عليه القانون الوطني للقاضي المعروض عليه النزاع.[١٨]

وأول من عرضت عليه هذه الحالة القضاء الانكليزي في قضية " جرين" ضد شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية، وتتلخص وقائع هذه القضية بقيام " جرين" برحلة على متن إحدى طائرات الشركة المدعى عليها ذهابا وإياباً من لندن إلى بروكسل، وأثناء رحلة الإياب لقي مصرعه بسبب كارثة حدثت للطائرة التي نقلته، إلا أن المملكة البلجيكية لم تكن أثناء رفع دعوى المسؤولية على الشركة الناقلة طرفاً سامياً في الاتفاقية، ومع ذلك قضت محكمة الاستئناف الإنكليزية بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو على موضوع النزاع، وذلك بسبب أن طرفا النزاع اعتبرا هذا النقل عملية واحدة.[١٩]

وقد بررت المحكمة ذلك في أسباب حكمها بقولها:" إن النقل الجوي في الحالة المعروضة على المحكمة، يعد بمثابة رحلة واحدة كانت نقطتا القيام والوصول فيها واقعتين داخل إقليم بريطانيا العظمى، وهي أحد الأطراف السامية المتعاقدة، وكانت بروكسل بمثابة محطة الرسو الجوي وهي مدينة واقعة في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى هي بلجيكا، ومن ثم تسري على هذا النقل أحكام الاتفاقية بتطبيق نص الفقرة الثانية من المادة الأولى التي تنص على أنه: "يعتبر نقلا دولياً في عرف الاتفاقية كل نقل يشترط فيه المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين إما.... وإما في إقليم دولة طرف في حالة ما إذا نص على رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى".

ب- النقل المتتابع:

نصت المادة ٣/١ من الاتفاقية على أنه: "النقل الذي يتولى تنفيذه عدة ناقلين جويين متتابعين يعتبر في خصوص هذه الاتفاقية نقلاً واحداً، إذا كانت

---

١٨ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٣٠.

١٩ – مشار إليها لدى: د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٤٦٩.

إرادة المتعاقدين قد اتجهت إلى اعتباره عملية واحدة، سواء أبرم الاتفاق بشأنه في عقد واحد أو في مجموعة من العقود، ولا يفقد هذا النقل صفته الدولية لأن أحد العقود أو بعضا منها يتعين تنفيذه كاملا في إقليم خاضع لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة طرف واحد من الأطراف السامية المتعاقدة".

وبمقتضى ذلك النص فإن النقل الجوي، الذي ينفذه عدة ناقلين جويين على أكثر من رحلة جوية سواءً أتم بهيئة عقد واحد أم عدة عقود، يعد بمنظور الاتفاقية دولياً وبالتالي يخضع لأحكامها طالما أن إرادة طرفي عقد النقل قد انصرفت إلى اعتبار هذا النقل عملية واحدة.[٢٠]

الفرع الثالث

أن يكون النقل بطائرة

بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي عن طريق الجو، والمعروفة باتفاقية وارسو والبروتوكولات الملحقة بها، هي اتفاقية دولية تنظم العمليات الجوية التي تتم باستخدام الطائرة، لذلك كان من البديهي أن تشترط الاتفاقية لخضوع النقل لأحكامها أن يتم النقل بواسطة طائرة، إلا أن الاتفاقية لم توضح المقصود بالطائرة لذا لا بد من الرجوع إلى القانون الوطني للقاضي المعروض عليه النزاع بهذا الصدد.[٢١]

ولهذه المسألة أهمية من الناحية العملية من حيث أن تحديد مفهوم "الطائرة" له أهمية لأطراف عقد النقل الجوي فقد يزعم الناقل مثلاً أن أداة النقل طائرة لكي يستفيد من أحكام تحديد المسؤولية، في حين يتمسك الشاحن أو المسافر على

---

٢٠ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٣١.

٢١ – "warsaw convention and montreal convention" مقالة موجودة على الموقع www.wikiped.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٧.

أنها ليست طائرة لكي يستفيد من تطبيق القانون الوطني للقاضي المعروض عليه النزاع.

وعليه سوف نتولى توضيح مفهوم الطائرة وفقاً لما جاء في الفقه وبعض التشريعات.

عرف الفقه الطائرة بأنها " كل جهاز يستطيع نقل الأشخاص والبضائع عبر الجو".[٢٢]

والقانون الفرنسي الصادر بتاريخ ١٩٢٤/٥/٣١ عرف الطائرة بأنها:" الجهاز الذي يستطيع الاندفاع أو التحليق في الجو".

واتفاقية شيكاغو المبرمة عام ١٩٤٤ عرفت الطائرة بأنها : " الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء".

أما المشرع السوري فقد عرف الطائرة في قانون الطيران المدني لعام ٢٠٠٤ في الفقرة السادسة من المادة الثانية منه بأنها: " أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك ".

ومن خلال تعريف المشرع السوري للطائرة يتضح هنا بأنه يتوجب توفر شرطين لاعتبار المركبة طائرة:

١- أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الرئيسي لبقاء الآلة في الجو.

٢- ألا يكون رد فعل الهواء منعكسا من سطح الأرض.

وترى الباحثة أن المشرع السوري قد أسهب في تعريف الطائرة، وأغفل الاستخدام الأساسي للطائرة وهو نقل الأموال والأشخاص والبضائع عبر الجو.

---

٢٢ – د. نهاد السباعي و د. رزق الله انطاكي، موسوعة الحقوق التجارية، الحقوق الجوية، دمشق، ١٩٦٣،ص١١٨.

وبناء على ما سبق لا يخضع لاتفاقيتي وارسو ومونتريال، النقل الذي يستخدم فيه مركبات الفضاء والمركبات الزاحفة وذلك لانتفاء وصف الطائرة عن الوسيلة المستعملة في تنفيذ النقل.

الفرع الرابع

أن يكون النقل بمقابل

اشترطت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ لخضوع النقل الجوي الدولي لأحكامها أن يكون النقل بمقابل.

وفي ذلك نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى على أن الاتفاقية تطبق على: "كل فعل تقوم به طائرة مقابل أجر، كما تطبق على عمليات النقل التي تقوم بها وبغير أجر طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي".

أولاً : المقصود بالمقابل :

باعتبار أن الاتفاقية لم تحدد المقصود بالمقابل يجب ألا نسهب في تعريف المقابل وأن يتم تفسير معنى المقابل بشكل ضيق.

والمقابل يجب أن يكون قد تم الاتفاق عليه مسبقاً، سواءً خطياً أم شفاهةً، فلا يجوز بعد الوصول تقدمة هدية رمزية للناقل مقابل عملية النقل، ولا نكون أمام مقابل فيما لو ساهم المسافر بشكل بسيط في تكاليف عملية النقل، بل يشترط في المقابل أن يكون جدياً حقيقياً يعادل الأجرة الحقيقية للنقل.[٢٣]

ومن هذا المنطلق يمكننا اعتبار أن قيام المريض بنقل طبيبه بطائرته الخاصة لعلاجه في مكان الوصول يعد نقلاً بمقابل.

---

٢٣ – د. ثروت الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، ١٩٦٦، ص٩٢.– د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص٢٣٣.

وخلاصة القول نجد أنه يخضع لأحكام الاتفاقية النقل التجاري الذي يكون بمقابل أي النقل المأجور مهما كانت طبيعته، فإذا انتفى المقابل انتفت الصفة التجارية.

ثانياً: النقل المجاني الخاضع لأحكام الاتفاقية:

استلزمت الاتفاقية _ من حيث المبدأ _في النقل الجوي الخاضع لأحكامها أن يكون بمقابل، لكن سرعان ما أوردت استثناء على ذلك فنصت في المادة ١/١ على " تسري أحكام الاتفاقية على النقل المجاني متى قامت به مؤسسة للنقل الجوي".[٢٤]

أي أنه يشترط لانطباق أحكام الاتفاقية على النقل المجاني أن تقوم به مؤسسة للنقل الجوي دون أن تحدد الاتفاقية ما تعنيه بهذا التعبير.

ويقصد بمؤسسة النقل الجوي :" كل منشأة أو شركة أو مشروع اتخذ من النقل الجوي حرفة له".[٢٥]

والأمثلة على النقل المجاني متعددة منها أن تقوم شركة نقل جوي بدعوة بعض الشخصيات المعروفة إعلامياً للسفر في طائراتها، ويستفاد من خضوع النقل المجاني لأحكام الاتفاقية أن الناقل الجوي لا يقوم بذلك النقل بدون مقابل حقيقي بل يعتبر هذا المقابل معنوياً بقصد الإعلان والدعاية والشهرة مما يزيد في شهرة تلك الشركة وزيادة أرباحها.[٢٦]

---

٢٤ – شروط تطبيق معاهدة وارسو سنة ١٩٢٩ بخصوص النقل الجوي والحالات المستثناة من المعاهدة، مقالة موجودة على الموقع , http://lawzag.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/٢٣ .

٢٥ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٢٥.

٢٦ – د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٩٣.

المطلب الثاني

النقل الجوي الدولي الخارج عن نطاق تطبيق اتفاقيتي وارسو ومونتريال

رأينا فيما سبق أن ثمة شروطاً تطلبتها الاتفاقية لكي تسري أحكامها على النقل الجوي الدولي، وبمفهوم المخالفة إذا تخلفت تلك الشروط لا تنطبق عندئذٍ أحكام الاتفاقية، لكن الاتفاقية أوردت بعضاً من أنواع النقل الجوي الدولي تخرج عن نطاق تطبيق أحكامها.

هذا وقد تبنت اتفاقية مونتريال نهج وارسو فقامت كذلك باستبعاد بعض أنواع النقل الجوي الدولي من نطاق تطبيقها.

وسوف نتناول النقل الجوي الدولي الخارج عن نطاق تطبيق الاتفاقية في أربعة فروع نتولى تفصيلها على التوالي.

الفـرع الأول

النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها

نصت المادة ١/٢ من اتفاقيتي وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ على أنه:" تطبق الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو أشخاص القانون العام بالشروط المنصوص عليها في المادة الاولى".

ويستفاد من ذلك النص أن النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها كان خاضعا لأحكام كلا الاتفاقيتين، لكن البروتوكول الإضافي لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ الذي وقع بنفس الوقت معها قد نص على أنه : "للأطراف السامية المتعاقدة أن

تحتفظ بالحق في الإعلان عند التصديق أو الانضمام للاتفاقية على أن المادة ١/٢ لا تطبق على النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها".

وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أجازت صراحة في المادة(٥٧) [٢٧] للدول الأطراف أن تبدي الرغبة إذا أرادت بعدم إخضاع النقل الذي تقوم به لأحكام الاتفاقية، وذلك عن طريق إخطار يوجه إلى جهة الإيداع "منظمة الطيران المدني"، ويتضمن هذا الإخطار أن النقل الجوي الدولي الذي تقوم به دولة ذات سيادة لأغراض غير تجارية، لا يخضع لأحكام الاتفاقية.[٢٨]

الفرع الثاني

النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية

نصت المادة ٢/٢ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على أنه:" ويستثنى من أحكام هذه الاتفاقية النقل الذي يتم طبقا لاتفاقيات البريد الدولية".

وتقابلها المادة٣/٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

لكن هل هذا الاستثناء من دون مبرر؟ بالطبع لا ويرجع سبب هذا الاستثناء إلى أن الاتفاقية الدولية لنقل البريد قد نظمت بشكل تفصيلي أحكام هذا النوع من النقل، وهذه الاتفاقية هي الاتفاقية الدولية للبريد التي أبرمت في القاهرة عام

---

٢٧ – المادة ٥٧–التحفظات– لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية إلا أنه يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب إخطار موجه إلى جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على:

أ– النقل الجوي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

ب– نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها، والتي حجزت حمولتها بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها.

٢٨ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق ، ص١٦٤، .– شروط تطبيق معاهدة وارسو سنة ١٩٢٩ بخصوص النقل الجوي والحالات المستثناة من المعاهدة، مرجع سابق، تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٧ .

١٩٢٤، ويعد هذا الاستثناء منطقيا ولا حاجة لخضوعه لأحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها.[٢٩]

وقد نصت المادة الثانية من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥على أن :" أحكامها لا تسري على نقل البريد والطرود البريدية".

الفرع الثالث

النقل الجوي على سبيل التجربة

تنص المادة ٣٤ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على أنه:" لا تسري هذه الاتفاقية على النقل الجوي الدولي الذي تتولاه مؤسسات الملاحة على سبيل التجارب الأولى بقصد إنشاء خطوط ملاحة جوية منتظمة".

والحكمة التي توختها الاتفاقية من استثناء مثل هذا النوع من النقل، أن رحلات النقل الجوي تتعرض للعديد من المخاطر، وهذا الاستثناء يشجع أصحاب مؤسسات الطيران على افتتاح خطوط جوية، وبالتالي يكون لهم مطلق الحرية في تنظيم مثل هذه العقود بشكل يتناسب مع الأخطار التي من الممكن أن يتعرض لها مثل هذا النوع من النقل.[٣٠]

لكن الاتفاقية لم توضح ما المقصود بالتجارب الأولى لكن يرى بعضهم بأن المقصود بالتجارب الأولى "المحاولات التي تقوم بها مؤسسات الطيران لإنشاء خطوط جوية جديدة في مناطق مجهولة لم تكن مستعملة من قبل، وعلى ذلك

---

٢٩ – د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص١٧٧، .– لقمان حسين، مرجع سابق، ص٢٢.

٣٠ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص١٦٦،.– د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص١٧٦، .–شروط تطبيق معاهدة وارسو سنة ١٩٢٩ بخصوص النقل الجوي والحالات المستثناة من المعاهدة، مرجع سابق، – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٣٣.

لا يعد خطا جويا جديدا تسيير شركة طيران أو رحلة لطائراتها على خط موجود سابقا".[٣١]

وترى الباحثة أنه يقصد بالتجارب الأولى: مجموعة المحاولات التي تحاول بها شركات ومؤسسات النقل الجوي القيام بعمليات الاكتشاف، مع ما تتعرض له من مخاطر وصعاب جراء تلك المحاولات.

لكن هذا الاستثناء، يجب ألا يتم تفسيره تفسيراً موسعاً بل يجب أن يقتصر الاستثناء على المحاولات التي تقوم بها مؤسسات وشركات الطيران بهدف اكتشاف خطوط جوية جديدة ، وبسبب ذلك فإن بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد استبعد فيهما استثناء مثل هذا النوع من تطبيق أحكام الاتفاقية.[٣٢]

وتؤيد الباحثة ما ذهب إليه بعض الفقه من أن إلغاء ذلك الاستثناء أمر بدهي في الوقت الحالي ، حيث أصبحت معظم الخطوط والطرق الجوية معروفة أو على الأقل يسهل التوصل إليها، دون التعرض للمخاطر التي كانت تلازم مثل هذه الرحلات الأولية وذلك بفضل التقدم العلمي والتقني.[٣٣]

الفرع الرابع

النقل الجوي في ظروف غير عادية

نصت المادة ٣٤ من الاتفاقية على أنه لا يخضع للاتفاقية " عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي".

---

٣١ – د. الياس حداد،المرجع السابق، ص١٣٣.

٣٢ – المرجع السابق، ص١٣٣.،– د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص١٧٦، .– د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص١٦٦.

٣٣ – د. الياس حداد ، مرجع سابق ,ص١٣٣.

وعليه يتضح لنا أنه حتى يخرج النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية يجب توافر شرطين أولهما أن يكون خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي وثانيهما أن يتم في ظروف غير عادية.

ويقصد بالنقل الجوي في ظروف غير عادية، الظروف المكللة بالمخاطر مثل عملية إنقاذ طائرة تعرضت للخطر أثناء تحليقها في الجو.[٣٤]

على أنه لا يعد من قبل الظروف غير العادية النقل بحسب الطلب أو ما يسمى بطائرات الأجرة كأن يستقل شخص طائرة إلى مدينة بها مشفى ذائع الصيت لإجراء عملية جراحية.

ففي قضية karfunkel v.compagnie. Airfrance حاول جانب الادعاء أي الركاب في طائرة ايرفرانس المختطفة إلى مطار عنتيبي بأوغندا عام ١٩٧٦ تفادي المسؤولية المحدودة من جانب الناقل بالادعاء أن الواقعة التي حدثت للطائرة تخضع للمادة ٣٤ من الاتفاقية أي أن النقل خارج نطاق الاتفاقية لكن المحكمة رفضت ذلك واعتبرت أن المعيار لتطبيق المادة ٣٤ هو العقد الذي تم بين الأطراف وأن المادة ٣٤ تتعلق برحلات الطيران التي من بدايتها تكون في ظروف غير عادية واستثنائية وخارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي.[٣٥]

أما بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، قد ألغى هذا الاستثناء وجعل هذا النوع من النقل تسري عليه أحكامها، وتبنى هذا البروتوكول سياسة التضييق من أجل عدم إعطاء فرصة للناقل من أجل استبعاد أحكام الاتفاقية متذرعاً بأنها وقعت

---

٣٤ – المستشار عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص٤٠، .– د.سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص١٧٧.

35 - Georgetle miller " liability international Air transport.p the warsaw system inmunicipal courts، New york،.1977.p.24.

في ظروف غير عادية هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى إن هذا البروتوكول أعفى الناقل من القيام بتقديم وثائق النقل والتي تتعلق بتذكرة النقل واستمارة تسجيل الأمتعة وخطاب النقل بالنسبة للبضائع وذلك في المواد من (٣ إلى ٩).[٣٦]

واتبعت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ذات النهج الذي تبناه بروتوكول لاهاي حيث أخضعت هذا النقل لأحكام الاتفاقية شريطة عدم انطباق أحكام المادة الثالثة المتعلقة بالبضائع والمادة الخامسة المتعلقة بمحتويات وثيقة الشحن الجوي والمادة السابعة المتعلقة بوصف وثيقة الشحن الجوي والمادة الثامنة المتعلقة بالطرود المتعددة.[٣٧]

وبهذا تكون اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وبروتوكول لاهاي قد وسعا في المجالات التي تمتد لتشملها أحكام الاتفاقية لكنها راعت الناقل وقدرت بأنه لا يستطيع القيام بواجباته أثناء القيام بمثل هذا النوع من النقل.

---

٣٦ – د.سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص١٧٧، .– د.الياس حداد، مرجع سابق، ص١٣٤.

٣٧ – د.أحمد بن ابراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص١٧١، .– د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص١٧٧، .– د.الياس حداد، مرجع سابق، ص١٣٤.

الفصل الأول

مبادئ المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي الدولي

الأصل أن المدين مسؤول عن القيام بما التزم به، وإذا لم يلتزم المدين بما تعهد به وترتب ضرر للغير قامت مسؤوليته وهذا ما يؤكده نص المادة ١٦٤ من القانون المدني السوري " كل خطأ سبب ضررا للغير يلزم مرتكبه بالتعويض".

إذن في حال ترتب المسؤولية يكون سبب ذلك أن المدين قد أخل بالتزامه سواء أكان عقدياً أم تقصيرياً، وعليه لابد من توافر عناصر المسؤولية بوجه عام: خطأ وضرر وعلاقة سببية، فإذا توافرت تلك العناصر قامت مسؤولية الناقل الجوي و ترتب على ذلك التزامه بالتعويض.[٣٨]

وعليه يترتب على عقد النقل الجوي التزام بين طرفيه الناقل والشاحن أو المسافر، فإذا تأخر الشاحن عن الميعاد المحدد بعقد النقل أو تأخرت البضاعة عن الميعاد المحدد أو تأخر المسافر عن الميعاد المحدد للوصول ترتبت مسؤولية الناقل الجوي.

وعليه فإننا سوف نقسم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: أساس المسؤولية وشروط انعقادها

المبحث الثاني: الإعفاء من المسؤولية

---

٣٨ – د. محمد وحيد الدين سوار، النظرية العامة للالتزام، المصادر غير الإرادية، منشورات جامعة دمشق، ١٩٧٤، ص١٧٠.

المبحث الأول

أساس مسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقادها

تحتل مسؤولية الناقل الجوي مركز الصدارة بين موضوعات النقل الجوي الدولي، نظراً لما تثيره من أهمية من حيث الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو وتعديلاتها الملحقة بها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ومن حيث الشروط الواجب توافرها لكي تنعقد مسؤوليته.

وعليه سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية وأساسها القانوني

المطلب الثاني: شروط انعقاد المسؤولية

المطلب الأول

طبيعة المسؤولية وأساسها القانوني

المسؤولية هي حالة الشخص الملتزم قانونا بتعويض ضرر سببه للغير، وقد قامت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بمعالجة مسؤولية الناقل الجوي في الفصل الثالث المواد من ١٧-٣٠، وتقابلها المواد من ١٧-٣٠ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

وتختلف التشريعات حول تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل ولاسيما التأخير، فالسؤال الذي يطرح نفسه هنا: ماهي طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩؟ هل هي مسؤولية عقدية أم انها مسؤولية تقصيرية أم أن الاتفاقية لم تبت بهذا الموضوع.

الفرع الأول

طبيعة المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو

منذ بداية تاريخ الطيران أصبح توحيد القانون الجوي الخاص بالناقلات الجوية الدولية ذا أولوية قصوى، وبعد فترة وجيزة من الحرب العالمية الأولى تأسست أولى خطوط جوية قادرة على نقل المسافرين والبريد والشحنات، وبناءً على مبادرة الحكومة الفرنسية تم عقد المؤتمر الدولي الأول للقانون الجوي في باريس من٢٧ تشرين الأول إلى ٦ تشرين الثاني ١٩٢٥ والذي من خلاله تم تأسيس منظمة خبراء قانونين مسؤولين عن مواصلة أعمال المؤتمر، قامت هذه المنظمة بعقد عدة جلسات لإعداد مسودة اتفاقية بخصوص المؤتمر الدولي الثاني للنقل الجوي الخاص المعقود في وارسو في بولندا من ٤ إلى ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، حيث وقع بتاريخ اليوم ذاته باسم اتفاقية وارسو والمعروفة رسميا باتفاقية توحيد

قواعد خاصة متعلقة بالنقل الجوي الدولي والتي أصبحت فيما بعد واحدة من أهم أدوات القانون الدولي الخاص.[٣٩]

وإن تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي لم يكن متشابهاً لدى جميع الدول، بل يختلف من دولة لأخرى ويتوقف تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي على صفة الناقل وموضوع النقل.[٤٠]

وعليه سعت اتفاقية وارسو القيام بمحاولات عديدة من أجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ولم تكتفِ الاتفاقية بذلك بل حاولت أن تراعي مصالح الناقلين من جهة ومصالح المسافرين والشاحنين من جهة أخرى.[٤١]

وكانت نتيجة تلك المحاولات هي ظهور ثلاثة اتجاهات جاءت في قمة مناقشات المؤتمر نتولى تفصيلها تباعاً.

* **<u>الاتجاه الأول:</u>** نادى أنصاره ببناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية العقدية، وعند افتراض قيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس تعاقدي، فهذا يعني وجود عقد نقل يلتزم من خلاله الناقل بتحقيق نتيجة معينة، وهذا الالتزام يتضمن شقين الشق الأول ضمان سلامة الراكب، والشق الثاني ضمان سلامة البضاعة والأمتعة، وقد أخذ بهذا المبدأ وفود دول القانون المكتوب ومن ضمنهم الوفد الفرنسي، ويفهم من ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي سوف تتشغل

---

٣٩ - The warsaw system on air carrier liability، مقالة موجودة على الموقع .www.icaw.intlsecretariat تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٩

٤٠ – وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة في ماجستير القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، بدون تاريخ، ص٣٦، .– د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، الدار الجامعية، بيروت، بدون تاريخ، ص٤٨.

٤١ – د.أماني أحمد عبدالله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال١٩٩٩، مقالة موجودة على الموقع http://slconf.uau.ac.ae تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٧.

بمجرد الإخلال بالتزامه التعاقدي، وهذا يتطلب أن يكون عقد النقل الذي أبرمه الناقل صحيحا واجب التنفيذ، أخل الناقل بتنفيذ بنوده.[٤٢]

* **الاتجاه الثاني:** نادى أنصاره بقيام مسؤولية الناقل الجوي على الأساس الموضوعي وهو ما يعرف بفكرة المخاطر وتحمل التبعة، وبمقتضى هذا الاتجاه تنعقد مسؤولية الناقل حكماً أي بقوة القانون بشرط أن يثبت المتضرر سواء أكان الراكب أو الشاحن حدوث الضرر وأن هذا الضرر كان سببه الناقل الذي تم إبرام عقد النقل معه، أو الناقل المتتابع او الناقل الفعلي على حد سواء، وقد نادى بهذا الاتجاه سويسرا وبعض الدول التي تنهج نهجها.[٤٣]

* **الاتجاه الثالث:** نادى أنصاره بقيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس تقصيري، أي أساس المسؤولية هو الخطأ من جانب الناقل أي الأخلال بالالتزام الذي تعهد به، ولكن هذا الخطأ او الإهمال من جانب الناقل يتعين على الراكب أو الشاحن إقامة الدليل عليه، وذلك لأن التزام الناقل الجوي بما تعهد به لا ينشأ عن عقد النقل وإنما ينشأ عن القانون بشكل مباشر، وقد نادى بهذا الاتجاه الدول الأنجلو أمريكية.[٤٤]

لذلك يمكننا القول إن اتفاقية وارسو كانت قد قضت على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، وقد وضعت لهذه المسؤولية نظاماً موحداً هدفت من ورائه إلى إقامه التوازن بين المصالح

---

٤٢ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٢، .– د.أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص٢٩٨، .– د.عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الاول، دار النهضة العربية، بدون تاريخ ، ص٦٥٤.

٤٣ – د.الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٢، .– وضحة فلاح المطيري، مرجع سابق، ص٣٩، .– د.عبسى ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، ٢٠٠٨، ص٨٠.

٤٤ – د.محمد العريني، مرجع سابق، ص٨٥، .– د.الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٢، .– وضحة فلاح المطيري، مرجع سابق، ص٣٩.

المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية ولمستخدمي الطائرة من ناحية أخرى وذلك وفقاً للمبادئ التالية:[٤٥]

١- المادة ٢٢ من الاتفاقية قد جاءت لصالح الناقلين، حيث خففت من حدة قرينة الخطأ، وذلك عن طريق تحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل تجاه المضرور في حال حدوث الضرر بقيمة ١٢٥ ألف فرنك.

٢- في حال كان هنالك اتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية، فإن الاتفاقية نصت على بطلان كل شرط أو بند يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها.

٣- قيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، ومعنى ذلك في حال حدوث ضرر لا يتطلب من المضرور إقامة الدليل على خطأ الناقل، ذلك لأن الخطأ مفترض من جانب الناقل، والناقل لا يستطيع من التحلل من تلك المسؤولية إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير لمنع حدوث الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو أن الضرر يرجع لخطأ المضرور، وهذا يعني أن الاتفاقية جعلت من التزام الناقل التزاما ببذل عناية.

الفرع الثاني

طبيعة المسؤولية وفقاً للبروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو

لم تبقَ اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ثابتة وجامدة، بل طرأت عليها العديد من التعديلات وأدخلت عليها مجموعة من البروتوكولات وبذلت الحكومات جهودا جبارة من أجل تحسين الاتفاقية.

---

٤٥ د.الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٣، .- د. محمد العريني، مرجع سابق، ص٨٨، .- وضحة المطيري، مرجع سابق، ص٤١.

أولاً: بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥:

بعد أن قلت مخاطر الطيران والتأكيد على أن الطائرة أصبحت أكثر وسيلة تتمتع بالأمان عن غيرها من وسائل النقل وبعد أن كانت اتفاقية وارسو قد كرست موادها لصالح الناقلين، كان لابد من إجراء بعض التعديلات عليها من أجل زيادة الحماية المقررة للراكب والشاحنين في ظل ازدياد مستخدمي هذا النوع من النقل.[٤٦]

"حيث بقيت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما قررتها اتفاقية وارسو مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض مع قلب عبء الإثبات وإلقائه على عاتق الناقل، ولم يمس بروتوكول لاهاي ١٩٥٥، هذه الطبيعة التعاقدية وذلك على الرغم من تعديله لبعض أحكام الاتفاقية ورفعه للحد الأقصى للتعويض إلى الضعف م(٢٢)، أي ٢٥٠,٠٠٠ فرنك حوالي ١٦٣٠٠ دولار أمريكي، وكذلك فإن البروتوكول قد بسط بعض وثائق النقل مواد (٣ و٤)، وجعل أحكام الاتفاقية مطبقة في مواجهة تابعي الناقل (م٢٥)".[٤٧]

إلا أن الولايات المتحدة لم تكن راضية عن اتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي واعتبرت أن مبلغ التعويض الذي وضعته منخفض جدا مما دفعها إلى إعلان انسحابها من اتفاقية وارسو اعتبارا من ١٩٦٥/١١/١٥ وقد ترجم هذا الانسحاب على أنه انسحاب خطير وهذا لا يتفق مع الغاية الأساسية للاتفاقية وهي توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي.[٤٨]

وبمقتضى ذلك يمكننا القول إن المحاكم اعتبرت أن نظام المسؤولية الذي وضعته وارسو لعام ١٩٢٩ جاء في مصلحة الناقلين الجويين، وبعد قلة مخاطر

---

٤٦ – د.محمد العريني، مرجع سابق، ص٨٩، .– د.أماني أحمد عبدالله موسى، مرجع سابق، ص٧٦.

47 - Lawrence B – coldhirscl "The warsaw convention Annotaed" Alegal hand book. Khawer law internatational.The hague.The nether lands ،2000.p6.

٤٨ – .The warsaw system on air carriers liability.op.cit – د.أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٠١

الطيران كان لابد من إيجاد وسيلة تحمي ضحايا حوادث الطيران، وهذا هو السبب الذي دعى إلى تعديل الاتفاقية بشكل يتناسب مع ما يتعرض له مستخدمي هذا النوع من النقل.[٤٩]

وقد أجاز البروتوكول – في المادة الثانية عشرة منه – للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية في حال ضياع البضاعة أو أي ضرر يلحق بها بسبب عيب ناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة أو عن عيب ذاتي بها، كما جاء البروتوكول بأحكام جديدة وضعت تعريفا ضيقا للخطأ المعادل للغش، كما سمح هذا البروتوكول للناقل الجوي أن يدفع المسؤولية عنه في حال تحققها عن طريق إثباته اتخاذ الإجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر.[٥٠]

ثانياً: اتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١:

أبرمت هذه الاتفاقية في جوادا لاخارا بالمكسيك بتاريخ ١٨-٩-١٩٦١ وجاءت بنص جديد لم يكن موجودا في اتفاقية وارسو، وذلك بالنص على تطبيق أحكام المسؤولية التي قررتها وارسو على الناقل الفعلي، ويقصد بالناقل الفعلي الناقل الذي يقوم بعملية النقل بشكل فعلي حتى ولو لم يتم إبرام العقد معه بشكل مباشر، وبهذا تكون الاتفاقية قد جاءت بحكم جديد مع إبقاء أحكام المسؤولية ذاتها التي جاءت بها وارسو ١٩٢٩.[٥١]

ويجدر بنا التنويه إلى أن اتفاقية وارسو لم تحدد الناقل الذي تسري عليه الاتفاقية، وبهذا تكون اتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١ مكملة لاتفاقية وارسو وتسري على كل من الناقلين المتعاقد والفعلي.

---

٤٩ – د.محمد العريني، مرجع سابق، ص٩١.

٥٠ – د.عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٨٤.

٥١ – د.اماني موسى مرجع سابق، ص٧٧، .– michnel milde :"The warsaw system of liability international carriage by air history and new montrel convention.of 28 may 1999.p.162.

ويمكننا تعريف الناقل المتعاقد بأنه: الناقل الذي قام بإبرام عقد النقل بصفته الشخصية مع الطرف الأخر سواء أكان الراكب أو الشاحن.

أما المادة الأولى من هذه الاتفاقية فقد حددت بوضوح مفهوم كل من الناقلين المتعاقد والفعلي عندما نصت على أنه : "يقصد بعبارة الناقل المتعاقد أي شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو الشاحن".

أما الناقل الفعلي فهو: شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة السابقة أو بجزء منها".

ثالثاً: اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦:

إنَّ ما يعرف بأزمة اتفاقية وارسو التي جاءت نتيجة انسحاب الولايات المتحدة من الاتفاقية، إذ انتقدت الولايات المتحدة بشدة مبلغ التعويض الذي وضعته وارسو وبروتوكول لاهاي، وبررت ذلك أن مبلغ التعويض المحدد لا يتناسب ولا يؤمن أي نوع من الحماية للمواطن الأمريكي.[٥٢]

وبسبب أزمة اتفاقية وارسو قام كل من الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف باسم (الاياتا) والمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) بمحاولات إقناع عديد من الدول من أجل التوقيع على اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي، وقد تم بالفعل التوقيع على ذلك الاتفاق بتاريخ ٤-٥-١٩٦٦، والذي أصبح ساري النفاذ بتاريخ ١٣-٥-١٩٦٦، وبهذا تكون قد تحققت الغاية الأساسية التي نادت بها الولايات المتحدة وهي توفير أكبر قدر ممكن من الحماية للمسافرين والشاحنين على حد سواء، وتم بالفعل رفع الحد الأقصى للتعويض وتم تحديده بمبلغ ٧٥٠٠٠ دولار أمريكي لكل مسافر.[٥٣]

---

٥٢ – د.أماني موسى، مرجع سابق، ص٧٧، .– وضحة المطيري، مرجع سابق، ص٤٦.

٥٣ – وضحة المطيري، مرجع سابق، ص٤٦، .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٥.

رابعاً: بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١:

نادى العديد من الفقهاء بضرورة تعديل اتفاقية مونتريال ١٩٦٦، بسبب ما تحمله تلك الاتفاقية من الإخلال بمبدأ مساواة الأفراد أمام المرافق العامة ونظرا لما يحمله ذلك من المساس بالسيادة الدولية للأطراف في اتفاقية وارسو، وبالفعل تم توقيع بروتوكول في مدينة جواتيمالا سيتي ١٩٧١، والذي أصبح يعرف لاحقاً باسم البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو.[٥٤]

وقد فرق بروتوكول جواتيمالا سيتي فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي بين ثلاثة فروض:

* **<u>الفرض الأول:</u>** في حال وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني أو ضياع أو تلف أمتعته، تنعقد المسؤولية هنا على أساس المسؤولية الموضوعية ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص منها إلا إذا أثبت الحالة الصحية للراكب (م١/٤) وطبيعة البضاعة والعيب الذاتي بها.[٥٥]
* **<u>الفرض الثاني:</u>** بالنسبة لموضوع التأخير سواء تأخير الركاب أو الأمتعة، بقيت المسؤولية كما كانت عليه في اتفاقية وارسو، مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض، أي أن الناقل مسؤول حكما في حال حدوث تأخير للراكب أو الأمتعة، اللهم إلا إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كافة الاجراءات اللازمة لتفادي وقوع هذا التأخير أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.[٥٦]

---

٥٤ – د. الياس حداد، مرجع السابق، ص١٧٥، .– وضحة المطيري، مرجع سابق، ص٤٨، .– د. محمد العريني، مرجع سابق، ص٩٢.

٥٥ – د. محمد العريني، مرجع سابق، ص٩٢، .–د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٥، .– وضحة المطيري، مرجع سابق، ص٤٩.

٥٦ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٦، .–د. محمد العريني، مرجع سابق، ص٩٣، .– د. كامران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، جامعة الإمارات العربية المتحدة، بدون تاريخ، ص٥٣.

* **<u>الفرض الثالث:</u>** بالنسبة لنقل البضائع، أبقت هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي فيما يخص نقل البضاعة كما هي عليه في اتفاقية وارسو، ولا يستطيع الناقل التحلل منها إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.[٥٧]

لذلك يمكننا القول إن بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١والذي لم يدخل حيز التنفيذ، بسبب عدم إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة أعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) وتحمل شركات النقل الجوي التابعة لخمس من هذه الدول ٤٠% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي على خطوط منتظمة، وهو شرط سريان البروتوكول بحسب ما جاء في المادة (٢٠) منه قد أبقى على المسؤولية العقدية مع افتراض الخطأ بالنسبة لنقل البضاعة وأصبحت مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للحوادث التي تؤدي إلى إصابة الراكب بأذى أو الأضرار التي تصيب البضاعة مسؤولية قائمة على الخطر لا الخطأ، بينما بقيت المسؤولية ذاتها أي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض في الحالات الأخرى، ولم ينص البروتوكول على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض إلا بالنسبة لنقل البضاعة.[٥٨]

خامساً: بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥:

رأينا أن التعديلات التي لحقت اتفاقية وارسو، جعلت مسؤولية الناقل الجوي – فيما يخص نقل الركاب– مسؤولية موضوعية، لذلك جاء بروتوكول مونتريال الرابع لعام١٩٧٥، يكمل ما جاء من نقص في تلك التعديلات وذلك بجعل المسؤولية في نقل البضائع تقوم أيضا على أساس موضوعي.[٥٩]

---

٥٧ – د. محمد العريني، مرجع سابق، ص٩٣.

٥٨ – المرجع السابق، ص٩٣.

٥٩ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٦، .– د. محمد العريني، مرجع سابق، ص٩٤.

وبهذا نلاحظ من خلال ما أوردناه سابقا في وارسو والتعديلات اللاحقة بها أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة، اللهم إلا حالة التأخير في نقل المسافرين والبضائع تكون المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض.[٦٠]

الفرع الثالث

طبيعة المسؤولية وفقا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩

بعد كثرة التعديلات التي لحقت باتفاقية وارسو جاءت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ من أجل إعادة تنظيم القواعد التي تحكم النقل الجوي، لتصبح بذلك التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي مع تبنيها بشكل حرفي بعض القواعد التي جاءت بها اتفاقية وارسو، وذلك من أجل التأكيد على أن بعض القواعد التي جاءت بها وارسو لا تزال نافذة وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩.[٦١]

وقد أقرت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الأمتعة والبضائع على أساس الخطأ المفترض من جانبه.[٦٢]

وبهذا تكون كل من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ قد أخذتا بفكرة بناء مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير على أساس الخطأ المفترض، حيث يعد الخطأ مرتكبا لامحالة ، اللهم إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا جميع الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر أو استحال عليهم اتخاذها.

٦٠- د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٧٦.

٦١ - المرجع السابق، ص١٧٧.

62 michnel milde ،op ،cit ،p179

المطلب الثاني

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

يعد عامل السرعة أحد أهم العناصر التي يتميز بها النقل الجوي، لهذا السبب يلجأ إليه أغلب المسافرين والشاحنين وذلك بغية اختصار المسافات وتقليص الوقت.

ولهذا كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام المواعيد المبينة في عقد النقل، وخاصة أن عدم قيام الناقل بالتزامه سوف يرتب المسؤولية عليه.[٦٣]

وعليه يعد الناقل مسؤولاً عن التأخير في نقل الركاب والبضاعة وفقاً للمادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.

والمشرع السوري قد أغفل ذكر مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في قانون الطيران المدني لعام ٢٠٠٤ واكتفى بالمادة ١٣٦ /١التي نصت على أنه:" تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ تشرين الأول وتعديلاتها والاتفاقيات الأخرى، التي انضمت إليها الدولة وذلك فيما يتعلق بنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو".

ولم يكن المشرع السوري بعيداً عن ذلك حيث نص في المادة ١٤٣ من قانون التجارة السوري رقم/٣٣/ لعام٢٠٠٧ على أنه :" يكون الناقل مسؤولاً منذ تسلمه البضاعة عن هلاكها أو تعيبها أو فقدها أو **التأخير** في تسليمها مالم يثبت القوة القاهرة أو العيب الخاص في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه".

---

٦٣ – د. محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، لجنة التأليف والتعريب، جامعة الكويت، ٢٠٠٠، ص١٢١

ويصبح الناقل مسؤولاً بمجرد أن يثبت المدعي أن الأضرار التي حصلت له كان سببها التأخير لذلك يتحمل المضرور عبء إثبات ما يلي:[٦٤]

١- التأخير

٢- الأضرار

٣- أن التأخير هو السبب في حدوث الضرر (العلاقة السببية)

ويمكننا تقسيم هذا المطلب إلى:

الفرع الأول: أركان مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

الفرع الثاني: الناقل المسؤول عن التأخير

الفرع الأول

أركان مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

يمكننا القول إنَّ المادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ تتطلب لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير الشروط التالية:

١- أن يكون هنالك تأخير في النقل الجوي

٢- حدوث هذا التأخير خلال فترة زمنية معينة

٣- أن يترتب على هذا التأخير ضرر يلحق بالراكب أو مرسل البضاعة

الشرط الأول: أن يكون هناك تأخير في النقل الجوي:

ماهية التأخير:

بينا سابقاً وفقاً للمادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن التأخير في الحمولة الجوية أو في

64 – Malcolm A.clarke, ”contract of carriage by air” London, 2002.p.120.

نقل المسافرين، إلا أن كلا من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم تحدد مفهوم "التأخير"، وكان هناك محاولات لإدراج مفهوم التأخير في اتفاقية مونتريال إلا أنها ألغيت وترك الأمر خاضعا لتفسير المحاكم على أساس ما ترد إليها من قضايا، واقترح الفقيهان شوكروس وبيمونت التفسير الآتي[٦٥] : من المفترض أن تكون الإجابة موجودة في القانون العام القائل في حال عدم وجود عقد صريح فإن الناقل يكون مسؤولا عن توصيل البضاعة في وقت مناسب، وبالتالي فإن التأخير يعني عدم تنفيذ عقد النقل في الميعاد المحدد. ووفقاً لبيمونت الذي حاول تعريف التأخير وفقاً للقانون العام فإن العقد الصريح هو شرط مسبق لتأسيس مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

"وهناك محاكم خارج الولايات المتحدة الأمريكية حملت شركات النقل الجوي مسؤولية التأخير غير المعقول، وذلك رغم الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية طبقاً لإجراءات النقل، فمثلاً رأت محكمة في كيبيك (كندا) في قضية filion ضد suntours أن تأخير لمدة٢٤ ساعة لرحلة إلى كوبا يعد بالنسبة للركاب الذين يريدون التخلص من الشتاء البارد في كندا تأخيراً لا يطاق ويخالف أحكام الاتفاقية"[٦٦] .

وعلى الرغم مما تتمتع به مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير من أهمية، فإن بعض التشريعات لم تنص صراحةً على هذه المسؤولية، ولهذا السبب تم معارضة تضمين الاتفاقية أي نص أو بند يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير من قبل بعض الوفود التي حضرت مؤتمر وارسو لسنة ١٩٢٩ وعلى وجه الخصوص الوفدان الإنجليزي والبولندي وممثل (الاياتا)، اللهم إلا إذا وجد نص صريح في عقد النقل يتضمن تحديد موعد معين، وعلى الرغم من ذلك

---

٦٥ – Arpad szakal.(leiden)، "Air carrier liability incoses of delay" مقالة موجودة على الموقع law.eu.www.aviation تاريخ الزيارة ١١/٢٢

66 - Malcolm A clrke ،op.cit.p121.

الموقف المعارض، إلا أنها لم تأت بنتيجة وتم تقرير مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بالإجماع.[٦٧]

"لذلك يذهب جانب من الفقه يمثل مصالح شركات النقل الجوي إلى رفض الأخذ بمبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أو الأخذ بها في حدود ضيقة".[٦٨]

وترى الباحثة إنَّ عدم تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا يتفق مع القواعد العامة في المسؤولية العقدية، وخاصة أن الميزة الرئيسة للطيران هي السرعة وتقليص الوقت.

ولكن يجب عدم الخلط بين مفهومي التأخير وإلغاء الرحلة، حيث أن التأخير عبارة عن الإخلال بالتزام عقدي أي عدم تنفيذ العقد بالميعاد المحدد، أما إلغاء الرحلة الجوية فهذا يعني نسف العقد برمته وعدم تنفيذه بشكل كلي.[٦٩]

"وفي قضية اشترى المدعي تذكرة سفر من شركة الطيران المدعى عليها لرحلة من باريس إلى شيكاغو حيث تم إلغاء رحلة العودة فطولب المدعي بالسفر بدلاً من ذلك إلى نيويورك حيث سيقوم هناك المدعى عليه باتخاذ إجراءات الرحلة نحو شيكاغو، ولدى وصول المدعي إلى مطار نيويورك كيندي أخبر أن جميع الرحلات الداخلية للشركة المدعى عليها تنطلق من مطار Lacuardia Airport وبأن الشركة لن تتحمل أي تكاليف للنقل إلى شيكاغو ولا إلى Lacuardia وأوضح المدعى عليه أن رفع الدعوى بسبب الإخلال بالعقد والتعمد في إلحاق الأضرار المعنوية تعتبر باطلة طبقا للمادة ١٩ من الاتفاقية وقد اعتبرت المحكمة أن محور الدعوى يقوم على الأخلال بالعقد نظرا لأن

---

٦٧ - مشار إليه لدى: د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص٣٥٦.

٦٨ - - مشار إليه لدى: د. طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقا لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، جامعة ذي قار، بدون تاريخ،ص٣٥.

٦٩ – سعيد مخلوق، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، مقالة موجودة على الموقع، www.marocodriot.com، تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٨.

المدعى عليه قد أهمل ضمان نقل المدعي إلى شيكاغو حسب الاتفاق، ورأت المحكمة أن المطالبة بالتعويض عن تكاليف الرحلة الحقيقة إلى شيكاغو لا تعتبر نفس الشيء مثل التعويض طبقا للمادة ١٩ عن تكاليف التأخير في الوصول المتفق عليه إلى شيكاغو" .[٧٠]

ولذلك نظراً لأهمية عنصر التأخير في الحياة الجوية أفردت المادة ١٩ في كل من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ مادة مستقلة عن التأخير حيث نصت على أنه:" يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

"والتأخير كما عرفه جانب من الفقه هو تفويت ميعاد، أو هو تجاوز الوقت، أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة.[٧١]

وتعرف الباحثة التأخير بأنه إخلال الناقل القيام بالتزامه في تنفيذ بنود العقد في الموعد المحدد.

وعليه حتى تنعقد مسؤولية النافل الجوي عن التأخير لا بدَّ أن يكون هناك تأخير في عملية النقل سواء بالنسبة للراكب أو الشاحن، وهذا يعني وجود عقد نقل أخل الناقل بالتزامه في تنفيذه في الميعاد المحدد أو الميعاد المتفق عليه، ويبدأ هذا الالتزام من اللحظة التي يتواجد فيها المسافر في أرض المطار وحتى لحظة مغادرته من المطار، وبالنسبة للبضائع والأمتعة فإن الناقل يكون مسؤولاً عن التأخير في نقل البضاعة من اللحظة التي تدخل فيها البضائع والأمتعة

---

٧٠ – "Air law issue88"، fourth edition ، Jdavid meclean sharw cross and Beaumont London ,Butter worth-June2002,p308, مشار اليه لدى د. أحمد بن ابراهيم الشيخ, مرجع سابق,ص٣٧٤

٧١ – د. طارق عجيل، مرجع سابق، ص٣٧٤.

بحوزته أو تحت سيطرته إلى اللحظة التي تخرج من سيطرته وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه.[٧٢]

وعلى الرغم مما قررته المادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ بشأن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير إلا أن الخلاف لا يزال قائما حول تطبيق نص الاتفاقية وذلك بسبب :[٧٣]

١- إنَّ الشروط العامة للأياتا[٧٤] نصت على أن مواعيد المغادرة والوصول المحددة في عقد النقل الجوي لا تعتبر جزءا منه، والناقل لا يلتزم بميعاد محدد في النقل.

٢- إنَّ اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، أقرتا مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير، إلا أنهما في الواقع قد أغفلتا وضع تعريف للتأخير.

ويفهم من ذلك أن شروط الإياتا تقوم على إعفاء الناقل من أية مسؤولية عن التأخير ولكن هذا القول غير سليم لأنه يتعارض بشكل صريح مع نص المادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.[٧٥]

---

٧٢ – د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص١٩٨، .– د. محمد العريني ود. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٥٨١.

٧٣ – د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٢٣، .– د. محمد العريني ود. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٥٨١.

٧٤ – الشروط العامة للاياتا بشأن نقل الركاب والبضائع تذهب إلى عدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل وإن مواعيد الوصول والقيام المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو في جداول مواعيده أو أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءا من عقد النقل الجوي وذلك في المادة ١/١٠ من شروط نقل المسافرين والمادة ٣/٦ من شروط نقل البضائع.

٧٥ – ووضعت اللائحة الأوربية رقم ٢٠٠٤/٢٦١ في ٢٠٠٤/٢/١١ والتي دخلت حيز التنفيذ في ٢٠٠٥/٢/١٧ معياراً مادياً دقيقاً لتقدير التأخير الموجب لمسؤولية الناقل ، فقضت في حالة تأخر مغادرة الطائرة مقارنة بالوقت المحدد لها سلفاً يضمن الناقل الجوي للمسافر مجاناً:

١- وجبات الطعام بما يتناسب ووقت التأخير.

٢- مكالمتين هاتفيتين أو رسالتين بواسطة الفاكس أو التلكس أو البريد الإلكتروني.

ونصت المادة السادسة من اللائحة المذكورة على أن معيار التأخير الذي يستحق المسافر التعويض عنه هو:

١- التأخير الذي يجاوز الساعتين في الرحلات التي مسافتها ١٥٠٠كم. ←

وعليه يتبين لنا أنه إذا حصل التأخير خلال فترة تنفيذ عقد النقل الجوي، فإن الناقل تنعقد مسؤوليته وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال١٩٩٩.[٧٦]

الشرط الثاني: حدوث التأخير خلال فترة زمنية معينة:

قلنا سابقا أن الناقل الجوي مسؤول عن التأخير في عملية النقل وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، لكن هل الناقل مسؤول عن كل تأخير بغض النظر عن الفترة الزمنية التي حصل فيها التأخير؟

في الواقع حتى يسأل الناقل الجوي عن التأخير لا بدَّ أن يحصل ذلك التأخير خلال فترة النقل الجوي، وبالتالي لو حدث تأخير خارج نطاق فترة النقل الجوي فإن الناقل لا يكون مسؤولاً وفقاً لأحكام الاتفاقية وإنما يسأل وفقا لقانون القاضي المعروض عليه النزاع.[٧٧]

← ٢ – التأخير الذي يجاوز ثلاث ساعات إذا كانت الرحلة داخل المجموعة الأوربية وكانت مسافة الرحلة تزيد عن ١٥٠٠ كم ، ولكل المسافات الأخرى التي لا تقل عن ١٥٠٠ كم ولا تزيد عن ٣٥٠٠ كم.

مدة أربع ساعات في غير ما سيق في ١و٢ أعلاه.

أما إذا كان التأخير لمدة لا تقل عن خمس ساعات فللمسافر الحق في :

١– استرجاع قيمة التذكرة بمدة لا تتجاوز سبعة أيام مع تذكرة للعودة لنقطة الانطلاق بأسرع وقت ممكن.

٢– المغادرة على متن رحلة لشركة أخرى باتجاه الوجهة المقصودة.

٣– المغادرة على متن رحلة لشركة أخرى باتجاه الوجهة النهائية المقصودة في التاريخ اللاحق استنادا لإمكانية توفير مقعد فيها.

انظر في ذلك Compensation for over booked cancelled and delayed flihgts in the Eu, www.citizensin formation.ie.en تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١٢/١,مقالة موجودة على الموقع

٧٦ – وأصدرت اللائحة الأوربية رقم ٢٠٠٤/٢٦١ حكماً بتاريخ ٢٣ أكتوبر ٢٠١٢ ينص على: " أنَّ في حالات التأخير التي تتجاوز ثلاث ساعات أن المضرور سوف يحصل على تعويض من جراء ذلك التأخير حيث تستند هذه التعويضات على مسافة الرحلة وطول مدة التأخير الذي تجاوز الوقت المحدد له في الوصول ما لم تثبت الشركة الناقلة أن التأخير كان ناجماً عن سبب استثنائي التي لم يكن من الممكن تجنبه".

انظر في ذلك Compensation for over booked cancelled and delayed flihgts in the Eu,op,cit.

لكن هل تلك اللائحة تعد مكملة لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أم تشكل انتهاكاً لها؟

تم عرض هذا التساؤل أمام محكمة العدل الأوربية ، حيث قضت بأن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تعد جزءاً من النظام القانوني لدول الاتحاد الأوربي وفيما يخص نطاق المواد ١٩ و٢٢ و٢٩ من الاتفاقية المذكورة فأنها لا تتعارض مع اللائحة ، وذلك عن طريق وجوب التمييز بين نوعين من الأضرار هما : ←

فضلاً على أن " الناقل الجوي ليس مسؤولاً إلا إذا وقعت حادثة وتسببت في ضرر للمسافر أثناء السفر أو حين الصعود أو النزول من الطائرة".[٧٨]

وقد اختلف الفقه في تحديد تلك الفترة لكن الرأي الغالب في الفقه يذهب للقول أن المادة ١٩ من اتفاقية وارسو وتقابلها المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أنها قد أحالت بشكل ضمني إلى المادتين ١٧ و١٨ فيما يتعلق بتحديد فترة النقل الجوي، وبموجب ذلك يكون الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير خلال الفترة التي يكون من خلالها مسؤولا عن سلامة الركاب أو سلامة البضائع أو الأمتعة.[٧٩]

وعليه سوف نتناول الخلاف الذي حصل بين الفقهاء بصدد تحديد فترة النقل الجوي بالاستناد إلى نظريتين أساسيتين هما: نظرية جوديس والنظرية المنسوبة إلى الاستاذ موريس ليموان.[٨٠]

أولاً : نظرية جوديس :

لقد تبين لواضعي هذه النظرية أن واضعي اتفاقية وارسو قد أسهبو في تعريف موسع لتحديد فترة النقل الجوي، حيث أن هذه الاتفاقية حددت فترة النقل الجوي بالنسبة للأشخاص بأنه ليس فقط بالفترة التي يكون فيها المسافر على متن الطائرة بل أبعد من ذلك تمتد لتشمل عمليات الصعود والهبوط من الطائرة وذلك

← ١ - الأضرار التي تصيب جميع الركاب أثناء التأخير والتي تحتاج إلى حق الرعاية الذي وفرته اللائحة.

٢ – الأضرار التي تصيب بعض الركاب بسبب التأخير والتي تحتاج إلى تعويض لا مجرد رعاية خلال فترة التأخير.

د. طارق عجيل , مرجع سابق,ص٤١.

٧٧ – د. طارق عجيل، المرجع سابق، ص٤٩، .– د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١١٤، .– د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص٣٦٧، ود. محمد العريني ود. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٥٨٤، .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٩٤.

٧٨ – قرار محكمة النقض الفرنسية، الغرفة المدنية الأولى ، العدد ١١– ١٠٣٩٤ الصادر بتاريخ ١٥ يناير ٢٠١٤ موجود على الموقع www.alkanounia.com

٧٩ – د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص٣٩٥.

٨٠ – د، محمد العريني و د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق ص٥٨٤.

وفقاً للمادة ١٧ من الاتفاقية المذكورة وحددت فترة النقل الجوي بالنسبة للبضائع بالفترة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء في المطار أو داخل الطائرة أو في مكان ما في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار وذلك وفقا للمادة ١٨ من الاتفاقية.

وانتهى صاحب النظرية بالقول : إن واضعي الاتفاقية لم يتبعوا نفس المنطق بالنسبة لفترة النقل الجوي المنصوص عليها في المادة ١٩ الخاصة بالمسؤولية عن التأخير، وتبين لصاحب النظرية من خلال ذلك بأنه يجب عدم الإسهاب في إعطاء تفسير موسع لتحديد فترة النقل الجوي، بل يجب تفسيرها تفسيراً ضيقاً وبالتالي بحسب رأيه يجب أن تبدأ من اللحظة التي تتهيأ فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بهبوط الطائرة على أرض الوصول.[٨١]

نلاحظ من خلال عرض تلك النظرية أنها قد اسقطت كل النصوص التي نصت عليها الاتفاقية فيما يتعلق بقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، بل أغرب من ذلك أنها قامت بتحديد فترة النقل الجوي في اللحظة التي تتهيأ فيها الطائرة للإقلاع وإثبات هذا الأمر صعب إن لم يكن مستحيلاً.

ثانياً: نظرية موريس ليموان:

انطلقت هذه النظرية لتحديد فترة النقل الجوي استناداً إلى المادة (١٨) من الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة، هذا يعني أن هذه النظرية قد تبنت نص المادة (١٨) في تحديد فترة النقل الجوي، وذلك بسبب أنه في حال حدوث ضرر بسبب التأخير، فهذا يشابه نوع الضرر الذي نصت عليه المادة (١٨) وبالتالي حسب رأي صاحب هذه النظرية يجب

---

٨١ – المرجع السابق، ص٥٨٥.

إعطاء فترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي تم إعطاؤه لفترة النقل الجوي من أجل ضمان المحافظة على البضاعة.[٨٢]

يلاحظ أن هذه النظرية تساير المنطق والعقل فيما لو كنا بصدد تأخير في نقل البضاعة، لكنها لا تساير المنطق فيما لو كنا بصدد تأخير في نقل الركاب.[٨٣]

" وأمام تلك الآراء ذهب غالبية الفقه إلى أن المادة (١٩) من الاتفاقية قد أحالت ضمناً فيما يتعلق بفترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثناءها إلى المادتين (١٧، ١٨)، وعليه فإن الناقل الجوي يكون مسؤولاً إذا حدث التأخير في نقل الركاب خلال الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والهبوط إلى أن يتخلص من سيطرة الناقل أو أحد تابعيه بدخوله صالة المسافرين، كما يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في نقل الأمتعة والبضائع متى وقع التأخير خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل.[٨٤]

وبذلك نلاحظ أن أغلب الآراء وأحكام القضاء استقرت على صحة الشروط التي تقضي بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل شريطة ألا يؤدي ذلك إلى إعفائه من المسؤولية عن الأضرار التي تنجم عن هذا التأخير، بسبب أن ذلك يؤدي لمعارضة نص المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو وتقابلها (م٢٦) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي تبطل كل شرط من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تقرير حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية.

---

٨٢ – وضحة المطيري، مرجع سابق، ص٧٨، .– د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١١٥.

٨٣ – د. محمد العريني ود. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٥٨٦.

٨٤ – د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٢٧.

الشـرط الثالـث: أن يترتـب علـى هـذا التـأخير ضـرر يلحـق بالراكـب أو مرسل البضاعة:

حتـى تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقيـة وارسـو ١٩٢٩ واتفاقيـة مونتريـال لعـام ١٩٩٩ لا بـدَ أن ينشـأ عـن هـذا التـأخير ضـرر يصـيب المسافر أو الشاحن، ذلك أن مجرد حدوث التأخير لا يكفي لانعقاد المسؤولية بل يجب أن ينشأ ضرر جراء هذا التأخير، وكلا الاتفاقيتين المذكورتين أعلاه لم تحدد الضـرر الموجب للتعويض ولم تحدد نوعه أيضـاً وبالتـالي إن تحديد نـوع الضـرر الموجب للتعويض يكون بـالرجوع إلـى قـانون القاضـي المعروض عليـه النزاع ويقع على المضرور عبء إثبات وقوع الضرر، وذلك بسبب أن الضرر غير مفترض بمجرد وقوع التأخير، وذلك على عكس اتفاقية بون للنقل الدولي بالسكك الحديدية والتي بموجبها يقوم الناقل بالتعويض بشكل تلقائي بمجرد حدوث تأخير حتى وإن لم ينتج ضرر عن التأخير.[٨٥]

" والضرر على نوعين مادي وأدبي، والمادي هو ما يصيب الشخص في جسـمه ومالـه، والأدبـي هـو مـا يصـيبه فـي شـعوره أو عاطفتـه أو كرامتـه أو شرفه...الخ، ويشترط في الضرر المادي أن لا يكون ناشئاً عن اخلال بمصلحة مشروعة، وأن يكون محققاً ".[٨٦]

وكمثال عن الضرر المادي أن تكون بضاعة مثل شحنة من الفواكه تأخرت فـي الوصـول ممـا أدى إلـى تلفهـا، ويشـترط فـي الضـرر الموجـب للتعـويض أن يكـون محققـاً، أمـا الضـرر المحتمـل الوقـوع لا يعـرف أنـه سـيقع أم لا، فلا تعويض عنه.[٨٧]

---

٨٥ – د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص٣٧٢، .– د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٢٨، .– د. طارق عجيل، مرجع سابق، ص٧٣ .– د. محمد العريني ود. محمد السيد الفقي، ص٥٨٧.

٨٦ – د. أنـور سـلطان، مصـادر الالتـزام، المـوجز فـي النظريـة العامـة للالتـزام، دار النهضـة العربيـة، ١٩٨٣، ص٣٢٥.

٨٧ – المرجع السابق، ص٣٢٦.

أما الضرر الأدبي وهو ما يسمى بالضرر المعنوي، فهو لا يصيب الشخص في جسمه أو في ماله وإنما يصيب العاطفة.[٨٨]

ومثال الضرر الأدبي كأن يتسبب التأخير للراكب بضغط نفسي جراء عدم وصوله في الميعاد المحدد.

وتأكيداً على الضرر المعنوي نصت دول الاتحاد الأوربي صراحةً في " لائحة قواعد تعويض الركاب " بسبب التأخير في النقل أو بسبب إلغاء الرحلات بشكل كلي على التعويض عن الضرر المعنوي الذي لحقهم، وقد حددت لذلك تعويضاً يقدر بدءا من ٢٥٠ يورو، وقد أكدت على أنه من بين أسباب إقرار التعويض في اللائحة حيث نصت على " أن تأخير الرحلات يعد مشكلة خطيرة يسبب إزعاجاً للمسافرين " وفي فقرة أخرى صاغت أسباب التعويض " بالمتاعب والمضايقات التي يتعرض لها الركاب بسبب التأخير أو الإلغاء "، وبهذا نجد أن الضرر المعنوي قد حظي باهتمام دول الاتحاد الأوربي وذلك نظراً لما يسببه التأخير من قلق وعدم ارتياح للمسافرين والشاحنين.[٨٩]

لكن في الواقع اختلف القضاء المقارن حول إمكانية التعويض عن الضرر الأدبي وذلك بسبب أن الاتفاقية لم تحدد نوع الضرر الموجب للتعويض، فالقضاء الأمريكي مثلاً لا يجيز التعويض عن الضرر الأدبي، أما القضاء الفرنسي فيجيز التعويض عن الضرر الأدبي، ونجد أن القضاء الأمريكي هو الأكثر ملاءمة مع نصوص اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وذلك بدليل أن نص (م٢٤) من اتفاقية وارسو وتقابلها (م٢٠) من اتفاقية مونتريال يقضي بأنه:

---

٨٨ – د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، المجلد الأول، مرجع سابق، ص٦٨٤.

٨٩ – سعيد مخلوق، مرجع سابق.

١- "لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في الحالات المنوه عنها في المادتين (١٨، ١٩) إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة.

٢- وتسري أيضاً أحكام الفقرة السابقة على الحالات المنوه عنها في المادة (١٧) دون اخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم".

وهذا يعني في حال التعويض عن الأضرار يجب تفسير نوع تلك الأضرار بحسب نصوص الاتفاقية وأن أي نوع من الأضرار لم تأت الاتفاقية على ذكرها لا يجوز التعويض عنه.[٩٠]

وأصدر القضاء الفرنسي عدة أحكام منها: الحكم بالتعويض لمسافر تأخرت رحلته مما أدى ذلك إلى فوات اشتراكه في الحفل الافتتاحي لمؤتمر علمي، وكان قد دعي لهذا المؤتمر العديد من الشخصيات المرموقة وكان سيحصل في هذا المؤتمر على جائزة مالية كبرى بسبب خبراته.

وأيضا أصدر القضاء الفرنسي حكماً يقضي بتعويض مسافر تأخرت رحلته حيث لم يستطع المسافر إيصال مشروعات تتعلق برسومات لإعادة تصميم إحدى المدن ، مما أدى إلى استبعاده من المشاركة في المسابقة والتي فوتت عليه مبالغ ضخمة جراء ذلك التأخير.[٩١]

"يرى بعضهم بما أن الاتفاقيات لا تزال صامتة فيما يتعلق بإجراءات الضرر الناجمة عن التأخير فالمسألة متروكة للمحكمة المختصة وقانون المحكمة هو الذي يحدد الحالات التي يقع بها الضرر الناشئ عن التأخير والتعويضات ".[٩٢]

---

٩٠ – د. طارق عجيل، مرجع سابق، ص٧٥.

٩١ – انظر في مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين موجود على الموقع www.m5zn.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/٢٧.

92- Arpad szakal LLm .op.cit ، تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٩

والمادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تقابلها المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تتحدث عن الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر، يفهم من ذلك أن تلك المادة تشمل الضرر البدني، ولكن يمكن تفسير معنى الضرر البدني ليمتد ليشمل الضرر المعنوي أو الأدبي والاضطرابات النفسية التي يتعرض لها الراكب بسبب التأخير. [٩٣]

ففي قضية Tarar ضد upakistan international Airlines٥٥ كانت المدعية قد أبرمت عقداً حول نقل جثة زوجها إلى مكان دفنه، غير أن الجثة وصلت متأخرة بعد أيام، أقرت المحكمة التعويض نتيجة الأضرار النفسية والآلام المعنوية التي عانت منها أسرة الفقيد والتي تسبب فيها الناقل الجوي نتيجة التأخير. [٩٤]

وقضت محكمة الصلح في باريس عام ١٩٥٢ بأنَّ : "التأخير عشرون يوماً في نقل جثمان فقيد مسلم بالطائرة ، يفوت على أهله مكنة إتمام المراسم الدينية التي يقتضيها الدفن ، ويسبب لهم ضرراً أدبيا يستوجب التعويض". [٩٥]

وفي نهاية المطاف يمكننا القول إن إثبات التأخير والضرر ليس صعباً، إذ يكفي مقارنة تاريخ الوصول بالتاريخ المتفق عليه، أي إثبات أن الوصول كان في لحظة لاحقة على اللحظة المتفق عليها أو على الميعاد المعقول، إذا لم يكن هنالك اتفاق، وليس على الراكب أو على المرسل إليه بعد ذلك أن يثبت سبب التأخير أو خطأ الناقل أو تابعيه الذي أدى إلى تأخير الوصول، فالناقل يعد مسؤولاً بمجرد عدم الوصول في الميعاد المتفق عليه، ولو ظل السبب غير معروف.

---

٩٣ – عقد النقل الجوي للركاب، مجلة القانون والأعمال، مقالة موجودة على الموقع، www.droitetentrprise.org، تاريخ الزيارة ٢٣-١١-٢٠١٦

٩٤ – نقلا عن LLc.kreindlct and Blanca. Rodrigucz Aviation Accident La.”liability of Airlines in international carriage 1929 warsaw convention an1999 montrel convention”.p.123.

٩٥ – انظر في موقف القانون الفرنسي والمصري ، د. ثروت الأسيوطي ، مرجع سابق ، ص٣٩١.

الفرع الثاني

الناقل المسؤول عن التأخير

إنَّ تحديد الناقل الجوي المسؤول عن التأخير له أهمية بالغة، وخاصة في حال وجود أكثر من ناقل تولى عملية النقل، فلو أن الراكب أو الشاحن تعاقد مع الناقل وهذا ما يسمى " بالناقل المتعاقد "، لكن لم يقم الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل بل عهد بتنفيذها لناقل آخر وهو ما يسمى " بالناقل الفعلي " ويزداد الأمر حيرة فيما لو تولى ناقل آخر غير الناقل الفعلي إتمام عملية النقل وهو ما يسمى " بالناقل المتتابع" فالسؤال المطروح هنا :على من ترفع الدعوى؟ على الناقل الذي تم التعاقد معه أم ترفع الدعوى عليهم جميعاً ؟[٩٦]

وفي الواقع لم تعن اتفاقيتا وارسو ومونتريال بتعريف الناقل الجوي، لذلك أبرمت اتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١، والتي ميزت بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث عرفت 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 لحساب الراكب أو المرسل ". أما الناقل الفعلي فعرفته نفس المادة في الفقرة (ج) 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. [٩٧]

ولتوضيح التساؤل المذكور أنفاً نورد القضية الواقعة بتاريخ ٢٠٠٤/٢/٨ حيث غادر المطعون ضده الخرطوم إلى القاهرة على الخطوط الجوية الكينية ومن

---

٩٦ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٥٢، .– د. طارق عجيل، مرجع سابق، ص٥٣، .– د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٤٠٠.

٩٧ – د. محمد العريني و د.محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص٦٣٤.

القاهرة إلى روما على شركة مصر للطيران "الطاعنة" ومن روما إلى جنيف على الخطوط الجوية الإيطالية، وعند مدينة الوصول وهي جنيف فقد المطعون ضده أمتعته والتي بلغت قيمتها ٨١٤.٤ دولار، وقد فشلت شركة مصر للطيران بصفتها الناقل المتعاقد طالبة للقضاء أن تقوم الطاعنة بتسليمه أمتعته المفقودة أو قيمتها المبينة أعلاه وأن تدفع الطاعنة للمطعون ضده مبلغ ٨٠٠ دولار أمريكي قيمة الأمتعة التي قام بشرائها والرسوم وأتعاب المحاماة وقدرها ٥٠٠٠٠ دينار، أنكرت الطاعنة الدعوى وبعد سماع البينات انتهت محكمة الموضوع إلى إصدار حكم يقضي بأن تدفع الطاعنة للمطعون ضده مبلغ ٢١٢.٠٢٠ دينار تعويض عن أمتعته المفقودة والرسوم والأتعاب، لم ترض الطاعنة بذلك فطعنت فيه أمام محكمة استئناف الخرطوم والتي قضت بشطب الاستئناف، ومن ثم كان حكمها محل هذا الطعن بالنقض، إلا أن محامي الطاعنة أورد بأن الحكم المطعون فيه مخالف للقانون لمخالفته نص المادة ٣/٣٠ من معاهدة وارسو ١٩٢٩ ذلك لأن الناقل الأول هو الخطوط الجوية الكينية والناقل الأخير هو الخطوط الجوية الإيطالية وفي هذه الحالة تنعقد مسؤولية ضياع الأمتعة على إحدى الشركتين الناقلتين الأولى أو الأخيرة".[٩٨]

ويمكن تشبيه وقائع تلك القضية فيما لو حدث تأخير في النقل وهذا ما أكدته اتفاقية جوادا لاخارا في مادتها السابعة على أنه :" 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، وفقا لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الأخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به."

٩٨ – انظر في حكم لمسؤولية الناقل الجوي موجود على الموقع www.omanlegal.net تاريخ الزيارة ٢٣-١١-٢٠١٦

فمثلاً في قضية saiyad ضد Transmed interraean Air ways 509 f. sup.1167(D.c.much) 1981 طالب المستورد الناقل الأخير بالتعويض بسبب تأخير لم يكن مسؤولاً عنه، ذلك أن الناقل الأخير قد استلم البضاعة من الناقل السابق بعد فوات موعد الاستلام المقرر، والواضح أنه كان يستحيل على الناقل الأخير تسليم البضاعة كما هو متفق عليه في العقد، ورغم ذلك قررت المحكمة أن الناقل يتحمل المسؤولية لأنه يجوز للأخير مطالبة الناقل الذي قبله بالتعويض.[٩٩]

أولاً: النقل المتتابع

يقصد بالنقل المتتابع وفقا لما ورد في نص المادة ٣/١ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩: النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع ويعد هذا النقل عند تطبيق الاتفاقية نقلاً واحداً إذا نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، سواء تم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود ولا يفقده صفته الدولية ضرورة تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم خاضع لسيادة طرف واحد متعاقد.

ولقد فرقت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في تحديد الناقل المسؤول عن التأخير في النقل المتتابع بين أمرين، أولهما في نقل الركاب لا يحق للركاب في حال حدوث التأخير إلا الرجوع على الناقل الذي حصل التأخير أثناء عملية النقل التي قام بها، وهذا ما تؤكده المادة ٢/٢٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تقابلها المادة ٢/٢٦ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيث نصت على انه: " في حال النقل مثل هذا النوع لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير مالم

99 - Jdavid meclean sharw cross and Beaumont"Air law issue88" ،fourth edition ،London Butter worth-June2002,p306

يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح، ويجدر الإشارة إلا أن عبء إثبات وقوع التأخير يقع على عاتق المسافر أو خلفه".

وثانيهما في نقل البضائع والأمتعة يحق لمرسل البضاعة أن يعود على الناقل الأول، وأيضا يحق للمرسل إليه أن يعود على الناقل الأخير الذي تولى عملية النقل، وهذا ما تؤكده المادة ٣/٢٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩تقابلها المادة ٣/٣٦ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه :" فيما يتعلق بالأمتعة والبضائع يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، وفضلا عن ذلك لكل من الراكب والمرسل و المرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه".[١٠٠]

وبهذا هذا أخذ المشرع السوري حيث نصت المادة ١٤٤ من قانون التجارة رقم/٣٣/ لعام ٢٠٠٧ :

"١- إذا تولى عدة ناقلين تباعا تنفيذ عقد النقل الواحد كان الناقل الأول والناقل الأخير مسؤولين بالتضامن حيال المرسل والمرسل إليه عن تنفيذ عقد النقل برمته، كما لو تولاه كل منهما على انفراد.

٢ – أما غيرهما من الناقلين، فلا يسأل كل منهم حيال المرسل والمرسل إليه إلا عن مرحلة النقل التي تولى تنفيذها.

٣ – إذا تعذر تحديد المرحلة التي وقع الضرر خلالها، كان للناقل الذي قام بتعويض الضرر حق الرجوع على كل واحد من الناقلين الأخرين بنسبة طول

---

١٠٠ – د. طارق عجيل، مرجع سابق، ص٥٥.

مرحلة من كامل مسافة النقل، فإذا كان أحد الناقلين المذكورين معسرا وزعت حصته على الناقلين الأخرين بالنسبة ذاتها".

وبهذا تكون الفقرة الأولى قد حددت حالة النقل المتتابع حيث أنه في حال تولى عملية النقل ناقلين على التتابع كان كل من الناقل الأول والأخير مسؤولين عن تنفيذ عملية النقل بأكملها، أما إذا تولى غيرهم من الناقلين عملية النقل مثل الناقل الفعلي فلا يكون مسؤولا إلا عن المرحلة التي تولاها.

وقد عالجت الفقرة الثالثة من المادة السابقة الحالة التي لا يمكن معرفة الفترة التي وقع فيها الضرر، حيث أنه إذا قام أحد الناقلين بدفع قيمة التعويض للمضرور، يحق لهذا الناقل الرجوع على الناقلين الأخرين بنسبة مساهمتهم في إحداث الضرر.

ثانياً: الناقل الفعلي:

لم تعالج اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ موضوع الناقل الفعلي، وذلك بخلاف ما فعلته اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حيث عالجت موضوع الناقل الفعلي وجعلته خاضعاً لأحكامها بعد أن فرقت بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد[١٠١]، فقد جاء في نص المادة ٣٩ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ :" تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار إليه فيما يلي بعبارة الناقل المتعاقد بصفته طرفا أساسيا، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص بالنيابة عن الراكب أو المرسل ويقوم شخص آخر يشار إليه بعبارة الناقل الفعلي بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد بكل أو بجزء من النقل دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا في مفهوم هذه الاتفاقية ويكون هذا الترخيص مفترضا مالم يقم الدليل على عكس ذلك".

---

١٠١ – المرجع السابق ، ص٥٦.

والسؤال المطروح هنا : هل تسري في حق الناقل الفعلي الشروط المتفق عليها بين الراكب والناقل المتعاقد والتي تتضمن تشديد مسؤولية الناقل الأخير أو تفرض عليه التزامات أخرى لا تفرضها عليه نصوص الاتفاقية؟[١٠٢]

وفقاً للقواعد العامة في نسبية أثر العقد فإن تلك الشروط التي تسري على الناقل المتعاقد لا تجد لها مكانا للتطبيق على الناقل الفعلي ونؤيد ذلك بنص المادة ٢/٤١ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي نصت على أنه : " وأي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، وأي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية ، وأي إقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقاً للمادة ٢٢ ، لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته".

وعليه بموجب اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لا يستطيع المضرور جراء التأخير، في حال اختياره الرجوع على الناقل الفعلي بدعوى المسؤولية ، التمسك بتلك الاتفاقات إلا إذا كان الناقل الفعلي قد وافق مقدما على هذه الاتفاقات والشروط التي وضعها الناقل المتعاقد.

خلاصة القول نجد أن الناقل المتعاقد الذي أبرم عقد النقل مع الراكب او الشاحن هو المسؤول الأول عن تنفيذ عملية النقل بشكل كلي، وفي حال عهد لناقل آخر للقيام بعملية النقل كلها أو جزء منها لا يستطيع الناقل المتعاقد في حال الرجوع إليه القول إنه لم يرتكب أي خطأ بل يعد مسؤولا مع الناقل الفعلي مسؤولية تضامنية، أما الناقل الفعلي فإنه يكون مسؤولا فقط عن العملية التي تولاها، وبالتالي يجب مساءلة كل ناقل عن العملية التي تولاها مع إبقاء المسؤولية الكاملة على الناقل المتعاقد استنادا للرابطة التعاقدية مع المضرور، مع حقه في الرجوع بما دفعه على بقية الناقلين.

---

١٠٢ – المرجع السابق , ص٢٨.

المبحث الثاني

الإعفاء من المسؤولية

يرتب عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي التزامات عدة، وفي حال إخلاله بأي من هذه الالتزامات تنعقد مسؤوليته ويلزم بالتعويض.

وبهذا الصدد يثور التساؤل حول إمكانية إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في حال انعقادها، وما حكم الاتفاقات التي تقضي بإعفائه من المسؤولية ؟

لتوضيح ذلك نعمد لتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتولى تفصيلهما على التوالي.

المطلب الأول: الأسباب القانونية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي للناقل الجوي من المسؤولية

المطلب الأول

الأسباب القانونية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

نصت المادة (٢٠) من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها".

كما نصت المادة (٢١) منهما على أنه :" إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها ".

وعليه نجد أن الناقل الجوي يستطيع التحلل من المسؤولية وفقاً لأسباب معينة ذكرتها كلا الاتفاقيتين، فبمجرد توافر إحداها يجوز للناقل أن يدفع المسؤولية عنه، وهذا طبعاً يرجع إلى أساس المسؤولية فإذا كانت المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض فلا يستطيع الناقل التحلل منها إلا إذا أثبت نفي الخطأ من جانبه أو نفي علاقة السببية بين خطئه المفترض والضرر الحاصل بإثبات رجوع الضرر لسبب أجنبي لا يد له فيه، وإذا كانت المسؤولية قائمة على أساس موضوعي في هذه الحالة لا يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية إلا إذا اثبت رجوع الضرر إلى أحد الأسباب التي ذكرها القانون للتخلص من المسؤولية، وأيضا يتوقف نفي الخطأ في حال كانت المسؤولية قائمة على الخطأ المفترض على طبيعة الالتزام، فإذا كان الالتزام بتحقيق غاية أو نتيجة فإن الناقل لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا اثبت أن عدم تنفيذه لالتزامه يعود لسبب أجنبي لا يد له فيه، أما إذا كان الالتزام ببذل عناية فإن الناقل الجوي ليس أمامه للتخلص من المسؤولية سوى إقامة الدليل على أنه بذل لتحقيق التزامه عناية الرجل المعتاد.[١٠٣]

وعليه نتناول أسباب دفع المسؤولية في اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.

---

١٠٣ – د.الياس حداد، مرجع سابق، ص١٩٧، .– د.أحمد بن ابراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٤١٣.

الفرع الأول

أسباب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩

بينا فيما سبق أن اتفاقية وارسو راعت مصالح الناقلين من جهة، ومصالح المسافرين والشاحنين من جهة أخرى، وأخذت أساسا للمسؤولية الخطأ المفترض، ومع هذا أجازت في المادتين (٢٠) و(٢١) للناقل أن يتخلص من المسؤولية إذا توافرت أسباب معينة.[١٠٤]

ونتولى تفصيل ذلك على التوالي.

أولاً: اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها:

ذكرنا سابقاً أن الناقل الجوي غير مسؤول طبقا للمادة (٢١) من اتفاقية وارسو "إذا أثبت أنه وتابعوه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر".

ولكن الاتفاقية لم توضح ما المقصود بالتدابير الضرورية.[١٠٥]

ولذا ظهرت نظريات عدة من أجل توضيح معنى تلك العبارة، وبعض تلك النظريات أخذت بالتفسير الضيق والأخرى بالتفسير الموسع ونتولى عرض تلك النظريات تباعاً.

١- **نظرية التفسير الضيق:**[١٠٦] نادى أنصارها بتفسير عبارة التدابير الضرورية بشكل حرفي، إذ أنهم أكدوا على أنه في حال أراد الناقل الجوي أن يتحلل من المسؤولية استنادا لهذا السبب فعليه أن يثبت أنه قد اتخذ كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، بمعنى أنه لا يعفى من المسؤولية متى تم إثبات أنه كان هنالك وسيلة أو إجراء كان من الممكن اتخاذه لكن الناقل الجوي لم يقم به.

---

١٠٤ – د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٢٨.

١٠٥ – الياس حداد، مرجع سابق، ص١٩٨.

١٠٦ نقلا عن– malcolm A. clarke، op.cit.p108

أي أن هذا الاتجاه اشترط قيام الناقل بتقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ، وهو ما يعني أن يثبت السبب الذي أدى لوقوع الحادث وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو من تابعيه، فإذا عجز عن إثبات سبب الحادث انعقدت مسؤوليته.

فلا يكفي لكي يتخلص الناقل من المسؤولية أن يثبت أنه هو وتابعوه اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر بوجه عام، بل يلزم إثبات أنه هو وتابعوه اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر الذي وقع بالذات وهذا الرأي يميل إلى حماية مصالح المضرورين.[١٠٧]

وجاء في قرار لمحكمة التمييز الكويتية صادر بتاريخ ٢٠٠٣/١/١١ إنَّ : "مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب هي مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض من جانبه فلا تنقضي إلا بحالة إثباته أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها ، وإنَّ تقدير اتخاذ هذه التدابير تعد من قبيل أمور الواقع التي يقدرها قاضي الموضوع".[١٠٨]

ولكن هذا الرأي يتعارض بشكل صريح مع ما جاءت به اتفاقية وارسو، إذ أنها لم تشترط على الناقل إثبات سبب الضرر بل اشترطت مجرد أن يتم اتخاذ التدابير الضرورية، وهذا الرأي فيه إجحاف للناقل لأنه سيؤدي إلى حرمانه من وسيلة من وسائل دفع المسؤولية عنه.

لكن الفقه والقضاء قد أجمعا على استبعاد التفسير الحرفي لمعنى التدابير الضرورية التي جاءت به هذه النظرية معللين رفضهم بأن المادة ٢٠ من اتفاقية

---

١٠٧ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٤٢٤.

١٠٨ – الطعن رقم ٢٠٠٢/٢٩٧ تجاري جلسة ٢٠٠٣/١/١١ ، نقلاً عن: مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز عن المدة من ٢٠٠٢/١/١ حتى ٢٠٠٦/١٢/٣١ في المواد التجارية والإدارية والمدنية والأحوال الشخصية والعمالية ، القسم الخامس ، المجلد الأول ، ٢٠٠٨، ص٣٤-٣٥.

وارسو تضمنت وسيلتين يمكن للناقل أن يستخدمها، لكي يتخلص من المسؤولية: أولاهما أن الناقل وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، وثانيهما استحالة اتخاذ الناقل الجوي وتابعيه التدابير الضرورية لتوقي الضرر، وإذا تم تفسير عبارة استحالة اتخاذ التدابير الضرورية بشكل حرفي، فإن ذلك يتطلب من الناقل أن يثبت وجود القوة القاهرة وهذا الأمر يشكل صعوبة على الناقل إن لم يكن مستحيلاً.[١٠٩]

٢- **نظرية التفسير الموسع:** يذهب أنصارها إلى أنه يكتفي لدفع مسؤولية الناقل الجوي أن يثبت الناقل أنه هو وتابعوه قد اتخذوا التدابير المعقولة أو المعتادة لتفادي وقوع الضرر، وهذا يعني أن هذا الاتجاه قد فسر عبارة " التدابير الضرورية" بشكل موسع، وذلك لأن اتفاقية وارسو قد جعلت التزام الناقل الجوي بذل عناية لا تحقيق نتيجة.[١١٠]

وعليه نؤيد هذه النظرية ونرى أنها جاءت لمصلحة الناقل حيث أنه إذا أراد أن يتحلل من المسؤولية فعليه أن يثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر، كأن يثبت الناقل الجوي أن البضاعة وصلت سليمة رغم الظروف الجوية التي مرت بها الرحلة.

ومجمل القول يجب على الناقل أن يثبت أنه قد بذل في تنفيذ التزامه، عناية الرجل المعتاد وهذا يعود لتقدير قاضي الموضوع.[١١١]

ويمكن توضيح معنى الاجراءات الضرورية من خلال المثال التالي:

"يجب أن يتم صعود الركاب للطائرة ومغادرتها طبقا لشروط تضمن بشكل كافي أمن الركاب حيث تعتبر الخراطيم والجسور التي تصل بوابة الطائرة بمبنى

١٠٩- د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ص١٤٢.

١١٠- المرجع السابق، ص١٤٣.

١١١- د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص٢٠٢.

المطـار، إنجـازاً جديداً نوعـاً مـا، ويسـاعد فـي حفظ أمـن وسـلامة الركـاب، وفـي قضـية فـي هـذا السـياق verdesca ضـد Amairlines Ooou.s.dist.lexi15 BoNo.3-99-cv2022-verdescav.Tex.17.oki.2000.D.N11،at9-2،76

توفيت راكبة متأثرة بجروح بليغة في الرأس أصيبت بها بعد سقوطها من سلم متحـرك أثنـاء مغـادرة الطـائرة، وفـي محاولـة لتحديـد تعـويض المدعيـة بمبلـغ ١٠٠ألف وحدة حقوق سحب خاصة (SDR) أوضـح المدعى عليه أنـه قد اتخذ جميـع الاجراءات الضـرورية لتفادي الحادث بينما أوضـح الطرف المدعي أنـه لم يكن هناك أي معاون (موظف) موجود عند السلم لمساعدة الراكبة المتوفاة عندما كانـت تحـاول النـزول وهـي تحمل حقيبتهـا اليدويـة، واستند الطـرف المـدعي فـي حجـة إلـى تأويـل حرفـي لعبـارة "اتخـاذ جميـع الاجراءات الضـرورية" ولـم يكـن علـى المـدعى عليـه سـوى إيضـاح أنـه قـد اتخـذ جميـع الاحتياطـات المناسـبة لتـوقي المخـاطر، أي الاجراءات التـي تبدو أنهـا معقولـة لتفادي الأضـرار والتقصير في اتخاذ أي اجراءات خاصة كان يمكن أن تقي من حدوث الأضرار لا يمنـع الناقل بالضرورة من حقه في الاعتراض، وقد أدلـى المدعى عليه بأدلـة تثبت أنـه أخبر الركاب بأن هنالك سلماً للنزول بدل الممر العادي وأن العون كان سيقدم لكل من كـان طلـب ذلـك، وأوضـح أنـه قـد نبـه الركـاب أن يكونـوا حـذرين أثنـاء مغـادرة الطـائرة، كمـا أوضـحت الأدلـة أن اثنـان مـن المـوظفين المعـاونين كانـا يتوجـدان أسفل السلم استعداداً لمرافقة الركاب إلى حافلة النقل، أما المدعي فقد أوضـح أن الموظفين كانا منشغلين بشكل لا يسمح لهما بمساعدة تلك الراكبة المتوفاة، ولأنـه كان هناك احتمال حقيقي من أنها لم تأخذ الحذر الواجب والمطلوب فإن المحكمة لـم تحكـم بـالتعويض المطلـوب، ونتيجـة لـذلك لـم يحصـل المـدعي علـى حكـم قضائي بالتعويض".[١١٢]

١١٢ – مشار إليه لدى: د.أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٤٣٣– ٤٣٤.

ثانياً: خطأ المضرور

نصت المادة ٢١من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على أنه :" إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

وعليه نجد أن اتفاقية وارسو نصت صراحةً على أن خطأ المضرور يشكل سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا أنها بسبب التعارض بين القوانين الوطنية فيما يتعلق بأثر خطأ المضرور على مسؤولية المدعى عليه، لم تستطع الاتفاقية إيجاد مبادئ موحدة فاكتفت بوضع مبدأ يتضمن (في حال ارتكاب المضرور أي خطأ سوف يشكل ذلك سبباً موجباً لإعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها مع إحالة تحديد حقوق الطرفين المتنازعين إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع).[١١٣]

وعليه فإن الاتفاقية خولت القاضي الحرية الكاملة لتقدير تفاصيل حصول الضرر بشكل كامل، فإذا كان سبب الضرر برمته يرجع للمضرور حكم القاضي بإعفاء الناقل من أي مسؤولية، ولكن إذا كان الضرر الحاصل نتيجة مساهمة من جانب المضرور ففي هذه الحالة يحكم القاضي بتخفيف المسؤولية على الناقل لا الإعفاء منها.[١١٤]

ويلاحظ من ذلك أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لم توضح نوع الخطأ حتى يتم إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها ، ولهذا السبب تم إحالة ذلك لقاضي النزاع من أجل تقدير نوع الضرر.

ومن أجل توضيح مدى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في حال كان الضرر يرجع لخطأ المضرور سوف نذكر الفرضين التاليين.

١١٣- د.هاني دويدار، مرجع سابق، ص٤١٠.

١١٤ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص١٩٩.

الفرض الأول: استغراق أحد الخطأين للخطأ الآخر:

وهذه الحالة تكون في حال استغرق خطأ المدعى عليه خطأ المضرور فهنا تنعقد مسؤولية الناقل الجوي كاملة من دون أي تخفيف على الاطلاق، أما في حال استغرق خطأ المضرور خطأ المدعى عليه انتفت مسؤولية المدعى عليه، وذلك بسبب انتفاء السببية، ويجدر الإشارة إلى أنه يستغرق أحد الخطأين للخطأ الاخر في حالتين هما: أولهما: أن يفوق أحد الخطأين الخطأ الاخر في جسامته، وثانيهما أن يكون أحد الخطأين نتيجة لخطأ الاخر.[١١٥]

الفرض الثاني: استقلال كل من الخطأين عن الأخر واشتراكهما في إحداث الضرر:

وهذا الفرض يعني أن كلا من الخطأين كان سبباً في إحداث الضرر، وبالتالي لم يستغرق أحداهما الآخر، في هذه الحالة نكون أمام حالة تعدد مسؤولين المضرور والمدعى عليه ، وهذا ما جاءت به المادة ١٧٠ من القانون المدني السوري حيث نصت على أنه: " إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض".

ومعنى ذلك أن المدعى عليه يتحمل نصف الضرر والمضرور يتحمل النصف الثاني، اللهم إلا إذا رأى القاضي غير ذلك.[١١٦]

وعليه نجد بحسب القواعد العامة في القانون المدني السوري أن الناقل الجوي يعفى إعفاءً كلياً من المسؤولية إذا كان خطأ المضرور يستغرق خطأه أما إذا كان خطؤه مشتركاً مع خطأ الناقل فالقاضي عندئذ ينقص مقدار التعويض وذلك

---

١١٥ – د. مصطفى جمال ود. رمضان محمد بن سعود ود. نبيل إبراهيم سعد، مصادر وأحكام الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون تاريخ، ص٣٦٠.

١١٦ – المرجع السابق، ص٣٦٢.

عن طريق توزيع المسؤولية بينهما بنسبة جسامة كل من الخطأين إلى الآخر أو بالتساوي في حال تعذر تقدير ذلك.

وكمثال على خطأ المضرور أن يكون هناك شحنة من اللحوم من المفترض أن يتسلمها المرسل إليه فور وصولها، لكنه تأخر عن استلامها مما أدى إلى تلفها، فهنا حسب اتفاقية وارسو ١٩٢٩ الناقل غير مسؤول عن ذلك كون الضرر يرجع لخطأ المضرور ذاته.

وقد قضت محكمة النقض المصرية بعدم مسؤولية الناقل الجوي لما ثبت وصول الطرد موضوع النزاع إلى جهة الوصول سليما وأن عدم استلامه يرجع لخطأ الطاعنة التي تقاعست عن الاستلام.[١١٧]

لكن للأسف اتفاقية وارسو لم تكن موفقة حين أحالت لتحديد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع لأن ذلك الأمر تواجهه عقبات كثيرة أهمها:[١١٨]

في حال وجود أكثر من متضرر جراء حادث واحد ، فذلك سيؤدي إلى أن كل مضرور سوف يقوم برفع الدعوى استنادا للقانون الوطني الذي ينتمي إليه وهذا من شأنه يؤدي لخلق سلسلة من الأحكام المتعارضة، وبخاصة أن المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قد أجازت للمضرور حرية الاختيار برفع الدعوى أمام أكثر من محكمة.

وترى الباحثة بأنه كان من الأجدر أن تصنع اتفاقية وارسو الإطار العام في تحديد خطأ المضرور الذي يستند إليه الناقل لإعفاء نفسه من المسؤولية أو التخفيف منها، وذلك لتفادي تعارض الأحكام، وتوحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي، وهو المبدأ الذي نادت به الاتفاقية.

١١٧- طعن رقم ٣٨٧ لسنة ٤٩ قضائية جلسة ١٩٨٢/١٢/٢٠ مشار إليه لدى د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص١٦١.

١١٨ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٠٠ وص٢٠١.

ثالثاً: القوة القاهرة:

نصت المادة ١/٢٠ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه: " لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها".

ومن الملاحظ أن المراد بعبارة " كان يستحيل عليهم اتخاذها " القوة القاهرة ذلك لأن اتفاقية وارسو لم تنص صراحةً على أن القوة القاهرة تعد من أسباب دفع المسؤولية، فضلاً عن أن القوة القاهرة تعد سبباً رئيسياً في دفع المسؤولية.[١١٩]

وبهذا أخذ المشرع السوري، إذ نصت المادة ١٦٦ ق.م على أنه:" إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر مالم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك".

((ويتعين على الناقل الجوي إقامة الدليل على أن السبب الأجنبي هو الذي أدى إلى عدم تحقق النتيجة المرجوة من النقل، وبهذا الإثبات يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن الأضرار البدنية، أو عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع أو عن التأخير)).[١٢٠]

ويفهم من ذلك بأنه يتوجب على الناقل الجوي إقامة الدليل على وجود القوة القاهرة، فمثلا يستطيع إثبات أنه بسبب وجود الأمطار الغزيرة لم تستطع الطائرة الإقلاع في الميعاد المحدد مما أدى إلى حدوث التأخير.

---

١١٩ – المرجع السابق، ص٢٠٢.

١٢٠ – محكمة النقض، الطعن رقم ١٩٠ لسنة ٣٤ق. جلسة ١٩٨٦/٢/١٩، مجموعة أحكام النقض، ص١٩، ص٥٥، مشار إليه لدى د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣١١.

ويشترط في القوة القاهرة لكي تعد من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي أن تكون غير متوقعة وأن تكون مفاجئة تخرج عن سيطرة الناقل ولا يستطيع توقعها أو درء خطرها.[١٢١]

ولكن يجب التمييز بين حالتين هما:[١٢٢]

١- إذا كانت القوة القاهرة هي السبب الرئيس والوحيد لحدوث الضرر واستحال على الناقل اتخاذ التدابير الضرورية، ففي هذه الحالة تنتفي المسؤولية عن الناقل الجوي استنادا للمادة ١/٢٠ من اتفاقية وارسو.

٢- إذا كان هناك قوة قاهرة مع وجود خطأ من الناقل مما أدى لحدوث الضرر، فهنا لا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه، لأن ارتكاب خطأ من جانبه دليل واضح على أنه لم يتخذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، وبالتالي يحرم الناقل الجوي في هذه الحالة من الاستفادة من المادة ١/٢٠ من اتفاقية وارسو.

رابعاً: العيب الذاتي:

لم تشر اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وكذلك اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ صراحة إلى العيب الذاتي، إلا أن عبارة " يستحيل على الناقل أو تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية" م١/٢٠، تمتد لتشمل العيب الذاتي، والعيب الذاتي لا يشترط أن يكون في البضائع المنقولة فقط وإنما قد يكون في الطائرة ذاتها، ومثال العيب الذاتي في الطائرة أن ينفجر محرك الطائرة فجأة، ومثال العيب الذاتي في البضاعة أن يكون هناك شحنة من اللحوم مما يؤدي إلى تلفها بسرعة.[١٢٣]

---

١٢١ – د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٣٥، .– لقمان حسين، مرجع سابق، ص١٤٨.

١٢٢ – د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ص١٥٤.

١٢٣ – طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، مقالة موجودة على الموقع www.adelamer.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/٢٣، .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٠٣.

ويشترط في العيب الذاتي كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، أن تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، بمعنى أنه يتعذر على الناقل أو تابعيه توقعه أو دفعه، فإذا كان الضرر الحاصل من المتوقع حدوثه ومع ذلك لم يقم الناقل بإجراء اللازم يسأل في هذه الحالة.[١٢٤]

وعليه بمقتضى اتفاقية وارسو ١٩٢٩، لا يسأل الناقل الجوي في حال وجود عيب ذاتي في البضاعة، وبهذا تكون الاتفاقية قد راعت مصالح الناقلين الجويين.

ولكن ليس معنى ذلك أن الاتفاقية أعطت للناقل المجال لإعفاء نفسه من المسؤولية بمجرد وجود عيب ذاتي في البضاعة، فلو قام الناقل بوضع شحنة من اللحوم التالفة بجانب شحنة أخرى سليمة مما أدى لإصابتها بالتلف بسبب الشحنة الأولى ، ففي هذه الحالة لا يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية استنادا لوجود عيب ذاتي في الشحنة الأولى ، وبالتالي لا يمكنه نفي مسؤوليته في هذه الحالة.[١٢٥]

خامساً: فعل الغير:

لم تتضمن اتفاقية وارسو نصاً صريحاً على "فعل الغير" لكن عبارة " يستحيل على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الحادث" يمكن من خلالها اعتبار فعل الغير داخلاً ضمن مفهوم تلك العبارة، ويشترط في فعل الغير حتى يكون سبباً من أسباب دفع المسؤولية أن يكون غير متوقع ومستحيل الدفع، كأن تتعرض الطائرة لإطلاق نار مما يؤدي إلى إصابتها وبالتالي إصابة أحد الركاب بضرر.[١٢٦]

---

١٢٤ – د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص٣٠٦.

١٢٥ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، القانون الجوي، منشورات جامعة حلب، ٢٠١٢، ص٣٤٠.

١٢٦ – لقمان حسسين، مرجع سابق، ص١٤٩، .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٠٤، .– د. محمد وحيد الدين سوار، مرجع سابق، ص١٥٨.

ويشترط في "الغير" أن يكون أجنبيا عن الناقل لا تربطه به أي علاقة تعاقدية أو تبعية، فقائد الطائرة وموظفو الناقل لا يعدون من الغير، و لكن لا يشترط في الغير أن يكون معروفا بشكل دقيق بل يكتفى أن يتم إثبات أن الضرر كان بسبب شخص أجنبي غير معروف.[١٢٧]

أما الموظفون التابعون للجمارك وموظفو إدارة المطار فهم لا يخضعون لعلاقة تعاقدية أو تبعية مع الناقل، بل يدخلون في عداد الغير بالنسبة للناقل، فإذا حدث تأخير في نقل المسافرين بسبب قيام أحد موظفي المطار بعرقلة إقلاع الطائرة فهنا يكون الناقل غير مسؤول عن التأخير.[١٢٨]

ولقائد الطائرة كافة الصلاحيات لحفظ أمن الطائرة وبهذا أخذ قانون الطيران المدني السوري حيث جاء في المادة ١٧ منه:" قائد الطائرة مسؤول عن سلامة كل أعضاء الطاقم والركاب والبضائع على متن الطائرة عندما تكون أبواب الطائرة موصدة ويكون مسؤولا أيضا عن تشغيل الطائرة وسلامتها منذ لحظة استعداد الطائرة للتحرك بغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عند نهاية الرحلة وتوقف محركاتها المستخدمة كوحدة دفع أساسية، ولقائد الطائرة سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة، وفق القواعد المعمول بها في هذا الشأن".

ويفهم من سياق النص أنه في حال حدث ضرر لأحد الركاب قبل دخوله إلى متن الطائرة كما لو قام أحد الأشخاص بإطلاق نار عليه، فالناقل غير مسؤول عن ذلك الفعل.

---

١٢٧ – د.محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٤٦، .– د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٢٦.

١٢٨ – د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص٣٠١

وعليه نجد مما سبق أنه إذا أراد الناقل الجوي أن يدفع المسؤولية عنه بموجب اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فعليه إثبات أنه اتخذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو إثبات وجود القوة القاهرة أو فعل الغير أو أن الضرر يعود لخطأ المضرور أو لوجود عيب ذاتي في البضاعة.

الفرع الثاني

أسباب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

وضعت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ سبباً عاماً حيث يمكن اللجوء إليه لدفع مسؤولية الناقل الجوي كما وضعت سبباً خاصاً لكل حالة على حدة، وبالتالي نتولى تفصيل السبب العام لدفع مسؤولية الناقل الجوي، ومن ثم نتحدث عن السبب الخاص لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.[١٢٩]

أولاً: السبب العام لدفع مسؤولية الناقل الجوي:

نصت المادة ٢٠ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه :" إذا أثبت الناقل أن الضرر 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 سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عند وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك جزئيا أو كليا 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 الأولى من المادة ٢١".

---

١٢٩ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٧٤.

وبالتالي عند تحليل النص السابق نجد ما يلي:[١٣٠]

١- بعد أن قامت اتفاقية مونتريال بإقرار مسؤولية الناقل الجوي وجعلتها تقوم على أساس الخطأ المفترض أي بمجرد حدوث الضرر للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، سمحت للناقل أن يتخلص من المسؤولية سواء كليا أو جزئيا بإثبات أن هذا الضرر (التأخير) يعود إلى خطأ المضرور أو امتناعه أو إهماله.

٢- أحالت اتفاقية وارسو إلى قانون القاضي المختص من أجل تحديد أثر خطأ المضرور في مسؤولية الناقل الجوي، أما اتفاقية مونتريال فلم تأخذ بما أقرته وارسو، وإنما استندت لمبدأ يتضمن إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بشكل كلي أو جزئي في حال كان الضرر يعود إلى فعل المضرور وحده، أما إذا كان الخطأ مشتركا من الناقل والمضرور، ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية بشكل جزئي بحسب نسبة مساهمته في حدوث الضرر.

٣- يستفيد الناقل من الإعفاء الكلي والجزئي الذي أقرته مونتريال سواء أكان من باشر الدعوى الراكب نفسه أو أي شخص يستمد منه حقوق ذلك الراكب كورثته.

ثانياً: السبب الخاص لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير:

نصت المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أنه: "يعتبر الناقل مسؤولا عن الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، إلا أن الناقل لا يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

---

١٣٠ – المرجع السابق، ص٣٤٨، .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٠٩، .– د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٤٧١.

وبمقارنة النص مع ما جاءت به اتفاقية وارسو ١٩٢٩ نلاحظ أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد نهجت نفس النهج الذي جاءت به اتفاقية وارسو ١٩٢٩، حيث أبقت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، ولم تأت اتفاقية مونتريال بشيء جديد سوى أنها أنهت الجدل الفقهي حول معنى "التدابير الضرورية" ووضعت بدلا منها " التدابير المعقولة" وهذا المعنى الذي حددته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هو نفس المعنى الذي اتجه إليه غالبية الفقه حين فسروا معنى التدابير الضرورية الذي أوردته اتفاقية وارسو ١٩٢٩.[١٣١]

المطلب الثاني

الإعفاء الاتفاقي للناقل الجوي من المسؤولية

بينا فيما سبق أسباب الإعفاء القانوني التي نصت عليها اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، وبالتالي يثور التساؤل حول مدى صحة الاتفاقات التي تقضي بالإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، ونتولى توضيح ذلك على التوالي.

الفرع الأول

مبدأ بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي

نصت المادة ١/٢٣ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه :" كل بند تكون الغاية منه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولا أثر له، على أن بطلان هذا البند لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية".

وتقابلها المادة ٤٧ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

---

١٣١ – د.الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٠٨، .– د.محمد ثائر رحال ود.محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٥٤.

ونصت المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه:" يبطل كل بند في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يخالف بمقتضاه الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية سواء بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص ، ومع ذلك تصح في نقل البضائع شروط التحكيم في حدود هذه الاتفاقية على أن يجري التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عنها في المادة ١/٢٨".

وتقابلها المادة ٣٤ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

ونصت المادة الثانية عشرة من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ على أنه :" في المادة ٢٣ من المعاهدة يعاد ترقيم نصها بحيث تصبح فقرة أولى، ثم تضاف فقرة ثانية نصها كالآتي : لا تطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضاعة المنقولة أو عيب ذاتي فيها".

ونصت المادة ٢١٨ من القانون المدني السوري على أنه:" يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي".

يتضح من تلك النصوص أن اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ قد جعلتا كل شرط يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية باطلا "المبدأ"، ويمتد البطلان ليشمل جميع حالات مسؤولية الناقل الجوي من تأخير ووفاة المسافر، والأضرار البدنية التي تلحق به، وهلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع، ويستوي أن تكون شروط الإعفاء من المسؤولية بشكل مباشر أو غير مباشر، ومثال ذلك شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط دعوى المسؤولية أو مدة تقادمها.[١٣٢]

---

١٣٢ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٣٠، د. –هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٠١، .– د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦٥.

و نلاحظ أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ في المادة ١/٢٣ منها قد نصت على بطلان أي شرط يكون الهدف منه إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها دون أن تحدد نوع المنقول سواء أكانوا مسافرين أو بضائع أو أمتعة، على عكس بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ الذي أجاز الاتفاق على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها في نقل البضائع، كما أجاز وضع شرط في خطاب النقل الجوي يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها.[١٣٣]

وصحيح أن القانون المدني السوري قد أجاز في المادة ٢١٨ منه الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية، لكنه بالمقابل أبطل هذا الإعفاء إذا كان عدم تنفيذ الالتزام ناشئا عن غش المدين أو خطئه الجسيم.

وترى الباحثة أن ما جاء في بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ أمر منطقي وذلك لأن طبيعة البضاعة في بعض الأحيان قد تسبب ضرراً لا ذنب للناقل فيه، ومن العدالة السماح له بوضع شروط يحمي نفسه من خلالها من المسؤولية.

الفرع الثاني

الاستثناءات من مبدأ بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي

نصت المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه:" تصح في نقل البضائع بنود التحكيم في حدود هذه الاتفاقية على أن يجري التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة ٢٨".

وبموجب ذلك النص نوضح الاستثناءات من مبدأ بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي.

---

١٣٣ – د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص١٧٤.

أولاً: اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية اللاحقة لوقوع الضرر:

بحسب القواعد العامة والمنطق القانوني نجد أن أي اتفاق يتضمن الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها يبرم بعد حصول الضرر، أمر لا يشوبه البطلان، ومع هذا اختلف الفقه في ذلك في اتجاهين، اتجاه نادى بالإجماع بصحة كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها إذا جرى ذلك الاتفاق بعد حصول الضرر وذلك بحسب نص المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والمادة ٣٤ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، أما الاتجاه الآخر فيذهب عكس ذلك حيث يرى أن كلا من المادتين ٣٢ و٣٤ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ مقصور فقط على الاتفاقات الخاصة بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل أحكام الاختصاص التي يقصد من ورائها المتعاقدون استبعاد تطبيق أحكام اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال١٩٩٩، إذ أن هذه الاتفاقات سابقة لوقوع الضرر ويحكم ببطلانها، أما إذا كانت لاحقة لوقوع الضرر فتعد صحيحة، أما الاتفاقات التي تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها فهي دائماً باطلة سواءً تمت قبل أو بعد حصول الضرر وبرر أنصار هذا الاتجاه رأيهم أن نص المادة ٣٢ والمادة ٣٤ من اتفاقيتي وارسو ومونتريال جاء عاما ولم تفرق كلا المادتين إن كان الضرر لاحقاً أو سابقاً على الاتفاق.[١٣٤]

وترى الباحثة أن الاتجاه الأول الذي نادى بصحة الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية بعد وقوع الضرر اتجاه سليم، لأن الأمر في هذه الحالة متروك لتقدير المضرور، أما الاتجاه الثاني فقد فسر نصي المادتين٣٢ و٣٤ بشكل ضيق وأخذ بهما بشكل حرفي، حيث أن كلا المادتين حين ذكرت القانون الواجب التطبيق وإحالة النزاع للتحكيم كانت مجرد ضرب أمثلة لا أكثر.

---

١٣٤ – د.هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٩٩، .– د.عيسى ربضي، مرجع سابق، ص١٧٣.

وعليه نستخلص من ذلك صحة الاتفاقات على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية وذلك بعد وقوع الضرر، لأن البطلان يمتد فقط إلى الاتفاقات السابقة لوقوع الضرر.[١٣٥]

ثانياً: اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الخاصة بطبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها:

وكذلك تدخل في قائمة الاستثناءات التي أوردتها الاتفاقية (اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال) تلك الاتفاقات التي تقضي بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية إذا كان الضرر قد نتج عن طبيعة البضاعة كوجود شحنة من الفواكه التي حكما سوف تفقد رونقها وشكلها أثناء الرحلة الجوية، وأيضا يأخذ نفس الحكم في حال وجود عيب ذاتي في البضاعة كوجود شحنة من الأزهار الطبيعية التي كانت في الأصل تعاني القليل من الذبول مما أدى إلى تلفها أثناء الرحلة.[١٣٦]

وفي جميع الأحوال يتعين على الناقل الجوي إثبات أن الضرر الذي حصل للبضاعة كان بسبب طبيعتها أو عيب ذاتي فيها.[١٣٧]

ولكن ما هو الحكم إذا اشترك خطأ الناقل الجوي مع طبيعة البضاعة أو وجود عيب ذاتي فيها أدى لحدوث الضرر؟ هل يستفيد الناقل الجوي من الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في هذه الحالة؟

إذا تم إثبات أن الضرر قد نجم بسبب طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها بالإضافة لخطأ الناقل الجوي، فالناقل لا يسأل عن كل الضرر بل يكون مسؤولاً فقط في حدود مساهمة خطئه في إحداث الضرر.[١٣٨]

---

١٣٥ – د.الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٣١.

١٣٦– د. محمد ثائر رحال ود.محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦٦.

١٣٧ – د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٧١٢.

١٣٨ – د.عيسى ريضي، مرجع سابق، ص١٧٥.

ثالثاً: اتفاقات إحالة النزاع إلى التحكيم:

في حال تم الاتفاق بين الناقل الجوي والمسافر أو الشاحن أو المرسل إليه على أنه في حال حدوث الضرر يتم إحالة النزاع إلى التحكيم، فإن هذا الاتفاق يعد صحيحا في منظور اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ، ولكن بشرط أن يجري التحكيم لدى إحدى جهات اختصاص المحاكم التي كانت مختصة أصلا بالنظر في الدعوى (المادة ١/٢٨).[١٣٩]

وبذلك أيضا أخذت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حيث نصت في المادة ٣٤ على أنه:

١- مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

٢- تتم إجراءات التحكيم وفقا لاختيار صاحب المطالبة، في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة ٣٣.

٣- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

٤- تعتبر أحكام الفقرتين ٢و٣ من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم ويكون باطلاً وبدون أي أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم.

وعليه بموجب ذلك النص أخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بما جاءت به وارسو ١٩٢٩ وسمحت للأطراف بإحالة النزاع إلى التحكيم، شريطة أن يكون

---

١٣٩ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٣، ود. محمد ثائر رحال، ود.محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦٧.

الاتفاق خطيا، ويعود للأطراف المتنازعة حرية الاختيار في اللجوء إلى التحكيم، لكنها لم تعط للمحكم أو هيئة التحكيم حرية تطبيق القانون الواجب التطبيق، وإنما اشترطت أن يتم تطبيق أحكام هذه الاتفاقية تحت طائلة البطلان.

الفصل الثاني

أحكام التعويض ودعوى المسؤولية

رأينا سابقاً حين تحدثنا عن أساس مسؤولية الناقل الجوي أن كلاً من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، قد رعت مصالح المسافرين والشاحنين حين أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض في حال حدوث التأخير.

ولكن رغبةً من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، في تحقيق نوع من التوازن بين مصالح المسافرين والشاحنين من جهة، ومصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى، أقرتا حداً أقصى للتعويض يلتزم به الناقل الجوي، وبالمقابل رغبةً في ألا يؤدي ذلك لعدم اكتراث الناقل الجوي كون مسؤوليته محدودة، وضعتا حالات على سبيل الاستثناء من ذلك المبدأ، وفي حال تحقق المسؤولية ينشأ عن ذلك دعوى التعويض ويثور حولها العديد من التساؤلات من حيث من هم أطراف دعوى المسؤولية؟ وما هي المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى؟

لتوضيح ذلك نعمد لتقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول : أحكام التعويض عن أضرار التأخير في النقل الجوي الدولي

المبحث الثاني : أحكام دعوى المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي الدولي

المبحث الأول

أحكام التعويض عن أضرار التأخير في النقل الجوي الدولي

إنَّ توافر أركان المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية، أي خطأ من جانب الناقل وضرر سواءً للشاحن أو المرسل إليه أو الراكب والعلاقة السببية بينهما يؤدي إلى إلزام مسبب الضرر بالتعويض، لأن الغاية الأساسية من التعويض هي جبر الضرر الذي أحدثه الخطأ من جانب الناقل.[١٤٠]

حيث نصت المادة (٢٢٢) من القانون المدني السوري على أنه :

١"- إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو بنص في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

٢- ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

ويفهم من ذلك وجوب أن يكون ما يحصل عليه المضرور من تعويض متناسباً مع ما أصابه من ضرر، بمعنى أنه لا يأخذ لا أكثر ولا أقل من قيمة الضرر الحاصل، إلا أنه في بعض الحالات قد يخرج المشرع عن هذه القاعدة ويجعل مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمقدار معين وهذا ما أخذت به اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.

وعلى هذا نقسم هذا المبحث إلى المطلبين الآتيين :

المطلب الأول : مبدأ تحديد المسؤولية

المطلب الثاني : حالات المسؤولية غير المحدودة

---

١٤٠ – د. محمد الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، ١٩٩٠، ص٥٢٦، مشار إليه لدى د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص١٧٦.

المطلب الأول

مبدأ تحديد المسؤولية

إنَّ الميزة الرئيسة التي يتمتع بها النقل الجوي وهي السرعة في نقل الركاب والبضائع، أدت لأن يصل عدد الركاب على متن الطائرة إلى المئات في الرحلة الواحدة، وأمام تلك الميزة قد تتعرض الطائرة إلى خطر جسيم يؤدي إلى إصابتها بضرر وبالتالي إصابة من فيها بأضرار جسيمة، ناهيك عما يؤدي إليه ذلك من أضرار على سطح الأرض، وإلزام الناقل الجوي بالتعويض عن تلك الأضرار قد يؤدي إلى إفلاسه في بعض الأحيان، وهذا غير مرغوب فيه في الحياة التجارية، وليس بمقدور الناقل أن يؤمن على كامل الضرر لدى شركات التأمين، لأن شركات التأمين قد يصعب عليها جبر الضرر أيضا، ولتجنب تلك المخاطر يأتي مبدأ تحديد المسؤولية ليمثل حبل النجاة للناقل الجوي، حيث يوفر هذا المبدأ حماية للناقل الجوي بشكل خاص ومرفق النقل الجوي بشكل عام.[١٤١]

وقد حاز موضوع الحد الأقصى للتعويض اهتماماً خاصاً من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال١٩٩٩.

إلا أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تشر بشكل واضح إلى الحد الأقصى الذي يلتزم به الناقل الجوي في حال حدوث تأخير في عملية النقل، بل اكتفت بذكر حالة انشغال مسؤولية الناقل الجوي في حال حصول التأخير (م١٨ من الاتفاقية)، وذلك على عكس اتفاقية مونتريال١٩٩٩ التي جاءت لتوضح بشكل

---

١٤١ – د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣١٧، .– د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٥٤٥.– د. محمد العريني ود. محمد الفقي، مرجع سابق، ص٦٠٢.

صريح الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في حال حدوث التأخير (م٢٢ من الاتفاقية).[١٤٢]

وعلى ذلك نتناول الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع، لكي نطبق أحكامه على حالات حدوث التأخير.

الفرع الأول

الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص

نصت المادة ١/٢٢ من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي لتشير إلى الحد الأقصى الذي يلتزم بموجبه الناقل الجوي بالتعويض على المضرورين، بقولها : "في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل إزاء كل مسافر محدودة بمبلغ (٢٥٠,٠٠٠) فرنك".

وعليه فإنه في حال أخل الناقل الجوي بالتزامه في نقل الركاب ويشمل ذلك التأخير في نقلهم نظراً لسكوت اتفاقية وارسو عن ذلك، ولم يستطع الناقل تقديم الدليل على انتفاء الخطأ من جانبه أو توافر السبب الأجنبي، انعقدت مسؤوليته وانشغلت ذمته بالتعويض عن الضرر الناجم عن ذلك.

إلا أن اتفاقية وارسو وتعديلاتها قد وضعوا حدا أقصى للتعويض في الحالات التي تنعقد فيها مسؤولية الناقل الجوي حتى وإن كان الضرر الحاصل يزيد على مقدار الحد الأقصى للتعويض المحدد، أما إذا كان الضرر أقل من هذا الحد فإن المضرور بالطبع لا يستحق التعويض إلا بمقدار ما أصابه من ضرر.

---

١٤٢ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢١٦.

وبموجب ذلك نجد أن الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي في المادة ٢٢ منها قد جاءت عامة دون تحديد نوع الضرر، وهذا ما يجعل النص يشمل جميع الحالات التي تصيب الراكب من وفاة وجروح وتأخير، وأجازت أيضا الاتفاقية أن يكون التعويض على شكل مرتب شريطة ألا تتجاوز قيمة المرتب الحد المذكور في الاتفاقية أي ٢٥٠,٠٠٠ فرنك، وفي حال تم الاتفاق على خفض الحد المقرر في الاتفاقية فإن هذا الاتفاق يكون باطلا كون النص يتعلق بالنظام العام، اللهم إلا إذا تم الاتفاق بين الناقل والراكب على زيادة الحد المقرر للتعويض في الاتفاقية.[١٤٣]

ويجب الإشارة إلى أن الحدود القصوى للتعويض الذي حددته الاتفاقية لا تعد من قبيل المبالغ الجزافية، ذلك لأن المحكمة لن تحكم إلا بمقدار ما حدث من ضرر للراكب، وإذا نتج عن مساهمة من الراكب نفسه فإن الناقل الجوي في هذه الحالة لا يكون مسؤولا إلا بمقدار مساهمته في إحداث الضرر.

" وفي إطار اتفاقية الاياتا اتفقت شركات النقل الجوي على الاستغناء عن الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو وتعديلاتها فيما يخص المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار، إذ يتحمل الناقلون المسؤولية القصوى إلى حدود مبلغ ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب خاصة قياسية SDR وإذا تعلق الأمر بأكثر من هذا المبلغ يمكنهم الاعتراف طبقا للمادة ٢٢ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بالنسبة للدعاوى المباشرة ضد الناقل وكذلك بالنسبة للدعاوى المرفوعة ضد المدعى عليه وتطبق هذه الحدود بالنسبة لجميع القضايا الخاضعة للمواد ١٧ و١٨ و١٩ من الاتفاقية أي لدى الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الجروح أو التأخير وذلك وفقا لما يلي :[١٤٤]

---

١٤٣ د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص ١٨٠و١٨١، ود. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص٢٠٤، ود.هاني دويدار، مرجع سابق، ص٤١٧.

١٤٤ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٤٩٨ – ٤٩٩ .

نوع الضرر	قيمة التعويض حسب فرنك الذهب الفرنسي	قيمة التعويض حسب الدولار الأمريكي
الوفاة ، الجروح ، التأخير بالنسبة للركاب	١٢٥٠٠٠FP	$ ١٠٠٠
الأمتعة والبضائع المسجلة (التأخير)	كغ -250 FP	9.07-Ib
الحقائب اليدوية (أضرار التأخير)	٥٠٠٠ FP	400 $

وقد عدل بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ واتفاقية مونتريال ١٩٦٦ من حدود التعويض بالنسبة للركاب فيما يتعلق بالتأخير لذلك تم العمل في النقل الجوي بالحدود التالية بالعملة الأمريكية:

وارسو ١٩٢٩	لاهاي ١٩٥٥	مونتريال ١٩٦٦
$ ١٠٠٠	$ ٢٠,٠٠٠	$ ٧٥,٠٠٠

وهذا يدل على أن المادة ٢٢ من الاتفاقية تظهر عاجزة في تحويل مبالغ التعويض إلى أرقام بحسب كل عملة وطنية، وذلك لأن الاتفاقية قد ظهرت في نفس الوقت الذي كانت فيه الجماعة الدولية تعتمد على قاعدة الذهب ، إلا أن بعضهم يرى أنه من الأنسب الاعتماد على سعر الذهب في السوق الحرة كون سعر الذهب في هذه الأسواق أعلى من الأسواق الرسمية.[١٤٥]

١٤٥ – د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص١٨٣ و١٨٤.

ومع ذلك نرى استبعاد سعر الذهب وأن يتم تحديد قيمة التعويض على أساس العملة الوطنية ذلك أن حساب التعويض على الأساس الذي نادت به وارسو أمر صعب لأن الحكومة الفرنسية تتدخل في رفع أو خفض قيمة الذهب.

أما بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ والذي لم يدخل حيز التنفيذ فقد نصت المادة الثامنة والمعدلة للمادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو على أنه: في حال التأخير في نقل المسافر تكون مسؤولية الناقل قبل كل مسافر محددة بمبلغ اثنين وستين ألف فرنك".

وبهذا يكون بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ قد سد ثغرة موجودة في وارسو ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وذلك عندما نص على الحد الأقصى للتعويض في حال التأخير.

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد خرجت عما جاءت به اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وأقرت مبدأ تحديد التعويض استناداً لفكرة اقامة التوازن بين أطراف عقد النقل الجوي، حيث أن مبادئ التعويض التي جاءت بها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد تم بناؤها على أساس توفير الدعم لحقوق الركاب والتقليص من امتيازات الناقل، وقد استندت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في بناء قواعدها على نفس المبادئ التي جاءت بها وارسو ١٩٢٩ وإن ما تم فعله هو فقط إعادة هيكلة القواعد التي جاءت بها وارسو ١٩٢٩.[١٤٦]

حيث نصت المادة ١/٢٢ من اتفاقية مونتريال على أنه :" في حال الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة ١٩ من الاتفاقية، تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ ٤١٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب".

ويفهم من ذلك أنه في حال حدوث تأخير في نقل الركاب لن يحصل الراكب على مبلغ أكبر من ٤١٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة، وهذا يدفعنا للقول بأنه

---

١٤٦ – د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٥٩.

يمكن أن يحكم بمبلغ أقل ذلك لأن الاتفاقية اشترطت ألا يزيد المبلغ على ٤١٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة.

الفرع الثاني

الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع

نصت المادة (٢/٢٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه :

" أ- في حال نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ ٢٥٠ فرنك لكل كيلو غرام.

ب- في حال 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 تعين حد مسؤولية الناقل على أنه إذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءا من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء يؤثر في قيمة الطرود الأخرى التي تشملها بطاقة الامتعة نفسها أو خطاب النقل الجوي نفسه، يجب مراعاة مجموع أوزان هذه الطرود عند تعين حد المسؤولية."

ويفهم من ذلك أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قد حددت بشكل واضح الحد الأقصى في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع بقيمة ٢٥٠ فرنك لكل كيلو غرام، لكن قد يحدث أن تكون قيمة البضاعة مرتفعة على الرغم من انخفاض وزنها، لذلك سمحت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ أن يزيد الحد الأقصى للتعويض في تلك الحالة بشرط إعلان المرسل عن قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة وفي حال وجود رسوم إضافية على ذلك يجب أن تدفع (إعلان المصلحة في التسليم) ونتولى تفصيل ذلك لاحقا.[١٤٧]

---

١٤٧ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٥٢٢.

وعليه إذا حدث تأخير في نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع بصرف النظر عن تعدد وثائقها فإن الاتفاقية اعتبرت أن وزن الطرود التي أصيبت بضرر هي وحدها التي يمكن التعويض عنها، أما في حال وجود أضرار بالأمتعة المسجلة أو البضائع التي تحمل نفس الوثيقة فإن التعويض يمتد ليشملها حتى وأن لم يمتد الضرر إليها، والحكمة من ذلك أن يمتد التعويض ليشمل الضرر الجزئي الذي أصاب البضائع أما الجزء الذي لم يصبه ضرر قد يصاب بنقص أو انخفاض في قيمتها بسبب وجودها مع الجزء المتضرر.[١٤٨]

أما بالنسبة لبروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ والذي لم يدخل حيز التنفيذ فإنه جعل الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب نقل الأمتعة، مبلغاً وقدره ١٥،٠٠٠ فرنك لكل راكب، أما في حال إصابة البضاعة بضرر فإن المادة ٢/٢٢ من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥ كانت تحدد مسؤولية الناقل عن التعويض بـ ٢٥٠ فرنك.

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حددت الحد الأقصى للتعويض في حال إصابة البضاعة بأضرار ومنها التأخير في عملية النقل بمبلغ لا يتجاوز ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام أي ٢٥ دولار أمريكي تقريبا.[١٤٩]

وعليه بموجب المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يعد الناقل الجوي مسؤولاً عن أي ضرر يحصل للراكب أو الأمتعة أو البضاعة بسبب التأخير، وحتى يحصل الراكب أو الشاحن أو المرسل إليه على التعويض يجب إثبات وقوع التأخير في عملية النقل.

---

١٤٨ – د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٥٨، .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢١٥، .– د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٧٠.

١٤٩ – د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٥٨.

واتفاقية وارسو ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي كما أشرنا لم تحدد بوضوح الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير، لذلك يمكن القول إن نص المادة ٢٢ من الاتفاقية يمكن تطبيقه على حالة التأخير لتصبح قيمة التعويض في حال حدوث التأخير بقيمة ٢٥٠,٠٠٠ فرنك بالنسبة للراكب، أما في نقل الأمتعة المسجلة أو البضاعة فإن التعويض عن الضرر يتحدد بقيمة ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام، أما التأخير بالنسبة لنقل الأمتعة التي تكون في حيازة الراكب مثل حقيبته اليدوية فإن القانون الوطني قد يحكم بقيمة التعويض ب ١٢٥ ألف فرنك، اللهم إلا إذا تم الاتفاق على أن التعويض يشمل الضرر المتوقع فقط.[١٥٠]

أما موقف التشريع السوري من مبدأ تحديد المسؤولية فقد نصت المادة ٣/١٤٦ من قانون التجارة رقم/٣٣/لعام ٢٠٠٧ على أنه : " يجوز للناقل تحديد مسؤوليته بموجب شرط خطي صريح في اتفاقية مع المرسل عن الأضرار المذكورة مالم تكن ناجمة عن غش أو خطأ جسيم صادر عنه أو عن تابعيه ومالم يؤد التحديد إلى إنقاص التعويض بنسبة كبيرة، وإذا صدر الشرط المذكور عن وكيل بالعمولة للنقل، فلا يشمل هذا الشرط الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عنه أو عن الناقل أو تابعيهما".

وبمقارنة هذا النص مع ما جاءت به اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩، نجد أن تلك الاتفاقيات قد نصت بشكل صريح على مبدأ تحديد المسؤولية وذكرت المبلغ الذي يتم الاعتماد عليه في التعويض، أما قانون التجارة السوري فقد أخذ بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل لكنه أرجع ذلك إلى الاتفاق مع المرسل واشترط أن يكون الاتفاق خطياً وصريحاً وذلك بشرط ألا يكون الضرر ناجما عن غش أو خطأ جسيم.

---

١٥٠ – د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ص١٩٩، .– د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٥٥٨.

وقد حرم الوكيل بالعمولة للنقل من الاستفادة من أحكام تحديد المسؤولية فلا يمتد ليشمله في حال وجود غش أو خطأ جسيم، وعليه لا بد لنا من تحديد الفئات التي تستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وذلك في الفرع التالي.

الفرع الثالث

الفئات التي يحق لها التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية

وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ فإن الناقل الجوي الذي أبرم عقد النقل يستفيد بشكل صريح من أحكام تحديد المسؤولية، لكن كما أشرنا سابقا قد ينفذ عملية النقل أكثر من ناقل، فهل يستفيد جميع الناقلين من أحكام تحديد المسؤولية؟

أولاً : الناقل المتعاقد:

إنَ تحديد المسؤولية جاء مراعاة للناقل الجوي من المخاطر التي قد تنجم عن حوادث الطيران وبالتالي إن المستفيد الأول هو الناقل المتعاقد.

وعليه إنَ استفادة الناقل المتعاقد من أحكام تحديد المسؤولية لا تثير أية مشكلة كونه يستمد حقه في تحديد المسؤولية من الاتفاقية أو من النصوص القانونية للتشريعات الوطنية.

ثانياً : تابعو الناقل ووكلاؤه:

إنَ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومن بعدها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم تحدد المستفيد من أحكام تحديد المسؤولية، وبالتالي وفقا للقواعد العامة فإنَ مسؤولية الناقل تشمل أفعاله وأفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بتأدية خدماتهم.[١٥١]

١٥١ – د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٢٢.

وعليه يعد الناقل أصيلا في عملية النقل، وأي تصرف يقوم به أحد تابعيه أو وكلائه يعد الناقل مسؤولاً عنه، ولذلك قد يقوم المضرور برفع دعوى التعويض على الناقل الذي تم التعاقد معه دون رفعها على وكلائه لأنه يعلم أن الناقل مسؤول عما يقوم به تابعوه، إلا أنه قد ينتج تصرف شخصي من وكيل الناقل فيقوم المضرور برفع الدعوى على الوكيل فقط، لذلك لابد من حماية هذا الوكيل من خلال الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية.

أما في فرنسا فلا يكون لموظفي الناقل أو وكلائه الحق في الاستفادة من أحكام اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ وذلك لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل، أما في الولايات المتحدة الأمريكية فقد أثبتت المحاكم الأمريكية أن كل من يقوم بمهمة تنفيذ عملية النقل يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية.[١٥٢]

وترى الباحثة أنه لا بأس من أن يستفيد وكلاء الناقل الجوي من أحكام تحديد المسؤولية، لكن بشرط أن يرجع الضرر في تنفيذ عملية النقل إلى وكلاء الناقل أي أن يكونوا هم من تولوا عملية النقل أثناء حدوث التأخير.

ثالثاً: الناقل الفعلي:

رأينا سابقاً أن إبرام عقد النقل يتم من قبل الناقل المتعاقد، لكن قد يتولى تنفيذ عملية النقل ناقل آخر "الناقل الفعلي" فأي من الناقلين يستفيد من أحكام تحديد المسؤولية ولتوضيح ذلك نميز بين أمرين:

١ – العلاقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي هي علاقة تعاقدية، وبالتالي في حال حدوث ضرر يحق للناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلي استناداً إلى المسؤولية العقدية، والناقل الفعلي في هذه الحالة يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحصل أثناء تنفيذه للرحلة الجوية، ومن باب أولى أن يستفيد في هذه الحالة من أحكام تحديد المسؤولية في مواجهة الناقل المتعاقد.

---

١٥٢ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٤٩٩.

٢ – المضرور في حال رجوعه على الناقل الفعلي فإنه لا تربطه علاقة تعاقدية معه كون عقد النقل مبرم بين المضرور والناقل المتعاقد، لذا سيتم الرجوع عليه استنادا إلى أحكام المسؤولية التقصيرية حيث نصت المادة ١٦٤ من القانون المدني السوري على أنه : "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم مرتكبه بالتعويض".

وفي هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل الجوي الفعلي تجاه المضرور مسؤولية غير محدودة كون الاتفاقية لم تبين أن الناقل الفعلي يستفيد من أحكام تحديد المسؤولية.[١٥٣]

رابعاً : الوكيل بالعمولة

الوكيل بالعمولة بحسب نص المادة ١/١٧١ من قانون التجارة السوري لعام ٢٠٠٧ هو :" الذي يأخذ على نفسه أن يعقد باسمه الخاص ولكن لحساب موكله بيعاً وشراءً وغيرهما من العمليات التجارية مقابل عمولة".

ونصت المادة ١٧٢ من القانون ذاته على أنه :" يكتسب الوكيل بالعمولة الحقوق الناتجة عن العقد الذي يبرمه لحساب موكله ويكون ملتزماً مباشرة نحو الأشخاص الذين تعاقد معهم كما لو كان العمل يختص به شخصيا ويحق لهؤلاء الأشخاص أن يحتجوا في مواجهته بجميع أسباب الدفع الناتجة عن علاقاتهم المباشرة به ولا يحق لهم أن يخاصموا الموكل مباشرة".

ونصت المادة ٣/١٤٦ من القانون ذاته على أنه :" يجوز للناقل تحديد مسؤوليته بموجب شرط خطي صريح في اتفاقية مع المرسل عن الأضرار المذكورة مالم تكن ناجمة عن غش أو خطأ جسيم صادر عنه أو عن تابعيه ومالم يؤد التحديد إلى إنقاص التعويض بنسب كبيرة، وإذا صدر الشرط المذكور

١٥٣ – د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٢٧.

عن وكيل بالعمولة للنقل، فلا يشمل هذا الشرط الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عنه أو عن الناقل أو تابعيهما".

ومن خلال تلك النصوص نجد أنه قد يلتزم الوكيل بالعمولة بعقد النقل ويكون مسؤولا عن حسن تنفيذ عقد النقل كما لو كان الناقل قد نفذه.[١٥٤]

وبحسب نص المادة ١٧٢ من قانون التجارة السوري يكتسب الوكيل بالعمولة كافة حقوق الناقل المتعاقد ، وتأتي على رأسها أحكام تحديد المسؤولية وهذا ما أكدته المادة ٣/١٤٦ من القانون ذاته واستثنت من ذلك حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادرة من الناقل أو أحد تابعيه.

ولعل الحكمة من ذلك أن الوكيل بالعمولة يبرم العقد باسمه ولحساب الناقل فكان من الطبيعي أن يلتزم بمتطلبات عقد النقل وبالمقابل يستفيد من كافة الحقوق التي يولدها عقد النقل.

الفرع الرابع

كيفية احتساب التعويض

نصت المادة ٥/٢٢ من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي على أنه : "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 مدورة في كل عملة وطنية، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حالة رفع دعوى قضائية وفقا لسعر الذهب لهذه العملات".

---

١٥٤ – المرجع السابق، ص٣٢٨.

وعليه يتبين أن اتفاقية وارسو قد اعتمدت الفرنك من أجل حساب التعويض الذي يدفعه الناقل الجوي في حال وقوع الضرر، ويقصد بالفرنك الذي نصت عليه الاتفاقية هو : "الفرنك بوانكاريه" الذي يتضمن ٦٥,٥ميلغرام ذهب عيار ٩٠٠ في الألف وذلك بحسب ما جاء في التشريع الفرنسي.

ولعل الحكمة التي توختها الاتفاقية من تحديد قيمة التعويض بالذهب هي حماية مصالح المضرورين من عمليات النقل الجوي، كون العملة قد تتعرض لنقص في القيمة وهذا يخالف الغاية التي جاءت بها وارسو وهو توحيد بعض القواعد التي تحكم قواعد النقل الجوي حيث أن تحديد قيمة التعويض بالذهب لم يكن مرحبا به.[١٥٥]

لكن يثور التساؤل هل يطبق نفس الحكم فيما لو تم هلاك جزء من البضاعة كأن يكون هناك عدة طرود بخطاب نقل واحد وتم هلاك طردين من الطرود، ففي هذه الحالة كيف يتم احتساب قيمة التعويض في حال الهلاك الجزئي للبضاعة؟

إنَّ واضعي اتفاقية وارسو قد راعوا أن تكون الحدود القانونية للتعويض تساوي قيمة البضاعة التي أصابها الضرر، حيث كان الحد الأقصى للتعويض في المشروع الذي عرض على مؤتمر وارسو ١٩٢٩ (١٠٠) فرنك ذهب، أي ما يعادل ٥٠٠ فرنك بوانكاريه، لذلك قام المندوب الفرنسي بالاقتراح على المؤتمر بتخفيض ذلك إلى النصف لأن ذلك يزيد على القيمة الحقيقية للبضاعة وبموجب ذلك في حال هلاك طرد واحد أو طردين أو أكثر من عدة طرود مشحونة بخطاب نقل واحد يتم احتساب التعويض على أساس وزن الطرد الذي أصابه الضرر بصرف النظر عن بقية الطرود السليمة.[١٥٦]

---

١٥٥ – د. الياس حداد، مرجع السابق، ص٢١٨.

١٥٦ – د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٥٦١.

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد نصت المادة ٢٣ منها على أنه:

" ١- أن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب خاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقا لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.

٢- غير أن الدولة التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (١) من هذه المادة فيجوز لها عند التصديق أو الانضمام أو في وقت لاحق أن تعلن مسؤولية الناقل المنصوص عنها في المادة ٢١ محدودة بمبلغ ١,٥٠٠,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب فيما يتعلق بسلامته وبمبلغ (٦٥٠٠) وحدة نقدية عن كل راكب فيما يتعلق بتأخيره، وبمبلغ (١٥٠٠٠) وحدة نقدية عن كل راكب فيما يتعلق بأمتعة المسافر وبمبلغ (٢٥٠) وحدة نقدية عن كيلو غرام فيما يتعلق بالبضاعة وهذه الوحدات النقدية تعادل ٦٥،٥ ميلغرام من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة بالألف ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية بأرقام مجبورة الكسور طبقا لقانون الدولة المعنية.

٣- يجب إجراء الحساب المذكور في الجملة الاخيرة من الفقرة (١) من هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور في الفقرة (٢) من هذه المادة بطريقة إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية

للمبالغ الواردة في المادتين ٢١ و٢٢، التي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (١) من هذه المادة، ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب طبقا للفقرة (١) من هذه المادة أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (٢) من هذه المادة حسب الحالة وذلك عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند إجراء أي تغير في طريقة الحساب أو نتائجه."

وعليه نجد أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم تأخذ كما أخذت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حيث أن الحدود القانونية للتعويض حسب مونتريال ١٩٩٩ تصرف بـ (SDR) حقوق السحب الخاصة، إذ تعد هذه الحقوق نوعا من الصرف الأجنبي التي اعتمدت من قبل بنك النقد الدولي وتعتمد قيمتها الاصطناعية للصرف المؤلفة من الدولار الأمريكي، اليورو، الباوند، الين الياباني، وكذلك قامت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بتحديد الطريقة التي يتم من خلالها تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى عملة وطنية بخلاف اتفاقية وارسو.[١٥٧]

وبذلك استطاعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، تحويل الفرنك الذهبي إلى عملات وطنية وتكون اتفاقية مونتريال قد حققت الغاية المرجوة منها وهي توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي.

---

١٥٧ – what to claim for lost، delayed or damaged bags on over seas flight مقالة موجودة على الموقع www.theconvensation.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/٢٣.

المطلب الثاني

حالات المسؤولية غير المحدودة

ذكرنا سابقاً أن المبدأ العام الذي نادت به اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبعدها مونتريال ١٩٩٩ هو كون مسؤولية الناقل الجوي محدودة، إلا أن هذا المبدأ حتى يستفيد منه الناقل الجوي يجب أن يكون قد قام بواجباته وأن يكون قد أصدر مستندات النقل وفقاً للشروط المحددة هذا من ناحية ومن ناحية أخرى يجب أن يكون تنفيذه لالتزامه قد جاء عن حسن نية وهذا ما تقتضيه العقود بشكل عام وعقد النقل بشكل خاص، فإذا أخل الناقل بواجباته تلك هدم بيده المبدأ العام وأصبح مسؤولا عن كامل الضرر وهذا ما يعرف بالتشديد القانوني للمسؤولية، وعلى الرغم من ذلك قد يقوم الناقل بتنفيذ التزامه بحسن نية ولكن مع هذا تكون مسؤوليته غير محدودة وهذا ما يعرف بالتشديد الاتفاقي للمسؤولية.

لذلك نتعرض في هذا المطلب لكل حالة من حالات المسؤولية غير المحدودة تباعاً.

الفرع الأول

تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الإلزامية

فرضت المادة ١/٣ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على عاتق الناقل الجوي التزاما بأن يقوم بإصدار تذكرة سفر للراكب تتضمن عدة بيانات هي:

- مكان الإصدار وتاريخه
- نقطتي القيام والوصول أو المحطات
- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين وبيان أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو

كما جاءت المادة ٣/٣ من نفس الاتفاقية لتؤكد على أهمية تلك البيانات عن طريق النص على حرمان الناقل من التمسك بنصوص الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا لم يسلم الراكب تذكرة سفر مشتملة على البيانات السابقة، كما نصت المادة ١/٤ من نفس الاتفاقية على إلزام الناقل أن يصدر قسيمة أمتعة مشتملة على البيانات التي حددتها المادة السابقة، وأيضا أكدت المادة ١٩ من الاتفاقية على ذات الجزاء إذا قبل الناقل بضاعة دون أن يحرر عنها خطاب نقل أو كان هذا الخطاب لا يشمل على البيانات التي ذكرتها الاتفاقية.[١٥٨]

وبالتالي يمكن القول أن البيانات المحددة أعلاه التي جاءت بها وارسو بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥ يمكن حصرها بما يلي:

١ – بيان نقطتي القيام والوصول

٢ – إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد وكان من المتوقع وجود مرسى جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى فيجب بيان أحدى هذه المراسي.

٣ – تنبيه يحيط الراكب أو الشاحن بأن النقل يخضع لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل الجوي وبشكل خاص مسؤوليته عن التأخير في نقل الركاب والبضائع وقد جاء في بروتوكول لاهاي أنه يمتنع على الناقل التمسك بالحدود القصوى للتعويض في حال عدم إصداره مستندات النقل المنصوص عليها أو عدم اشتمال هذه المستندات على البيان الأخير فقط أي البيان المتعلق بتنبيه الراكب أو الشاحن بخضوع النقل لاتفاقية وارسو التي تضع حدا أقصى للتعويض.[١٥٩]

---

١٥٨ – د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص٢١٢، .– د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٤٢، .– د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٥٩.

١٥٩ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٥٤٦.

وعليه يتبين لنا أن الناقل الجوي كان لا يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وفقا لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥ في حال لم يبين الناقل أن النقل خاضع لأحكام المسؤولية المحدودة أو لم يصدر مستندات النقل المطلوبة وفقاً للاتفاقية أصلاً.

لكن ذلك الكلام لم يكن عبثا فما هي الحكمة التي توختها الاتفاقية من التنبيه الذي حددته الاتفاقية كما بيناه سابقا لعل الحكمة من ذلك هي حماية المضرور سواء أكان الراكب أو الشاحن في أن يأخذ على عاتقه حماية نفسه من خلال قياس حجم الضرر مع مبلغ التعويض ليقوم بعدها بإبرام عقود تأمين تؤمن له الحماية المطلوبة في جبر الضرر.

أما محكمة النقض الفرنسية لم تأخذ بذلك حيث قضت بأن : "الناقل يستطيع الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض بالرغم من إهمال تابعيه ذكر البيان الخاص بالتنبيه على الراكب بخضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو التي تضع حدا أقصى للتعويض بحجة أن الراكب كان قد تعود على السفر بطائرات الناقل وهو على علم بهذا البيان الذي أعلنه الناقل على واجهة مكتبه التي يدخلها الجمهور".[١٦٠]

وبرأينا ذلك الحكم مناسب لأن الراكب الذي اعتاد السفر أو الشاحن الذي اعتاد الإرسال بنفس شركة الطيران يعلم النظام أو الشروط التي يضعها الناقل.

وكذلك ذهب القضاء الأمريكي إلى أن الناقل الجوي لا يستفيد من مبدأ المسؤولية المحدودة في حال لم يصدر مستند النقل أو كان قد أصدره ولكنه لم يسلمه أو أصدره وسلمه ولكنه لم يذكر بيان من بياناته الثلاثة الإلزامية (المواد ٣، ٤، ٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩)، وهذا الموقف كان السبب في تردد القضاء الدولي ولا سيما الأنجلو أمريكي، حيث أنه ليس من المعقول أن يحرم الناقل

١٦٠ – مشار إليه لدى د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٢١.

الجوي من الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية لمجرد عدم ذكر الناقل لبعض البيانات في مستند النقل.[١٦١]

وعليه فإنَّ ذلك يشكل ظلماً للناقل ولذا تم إدخال تعديل على اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ حيث تم بمقتضاه قصر الجزاء – المتمثل بحرمان الناقل الجوي من الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية – على حالتين هما:

١ – عدم إصدار الناقل أصلاً لمستند النقل

٢ – خلو المستند من ذكر البيان الخاص بتنبيه الراكب أو صاحب البضاعة إلى أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو التي تضع حداً أقصى للتعويض (المواد ٣، ٤، ٧، من بروتوكول لاهاي).

وفي قرار آخر للمحكمة العليا في كندا صدر عام ١٩٧٩ تقول فيه المحكمة :" فقط انعدام تسليم المسافر تذكرة السفر هو الذي يؤدي إلى فقدان الناقل حق التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة المقررة بالاتفاقية، وإنَّ عدم إمكانية قراءة البيان المتعلق بتحديد المسؤولية والمذكور في سند النقل ليس له أي أثر في حق الناقل بالتمسك بالحد الأقصى للتعويض".[١٦٢]

"وقد قرر القضاء السويسري أن صيرورة مسؤولية الناقل غير محدودة لتخلف سند النقل لا يحرمه من التمسك بأحكام التقادم المنصوص عليها في الاتفاقية".[١٦٣]

---

١٦١ – د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٥٧.

١٦٢ – المحكمة العليا في كندا ١٩٧٩/٣/٢٠ مشار إليه لدى د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٢٢.

١٦٣ – المحكمة الاتحادية في سويسرا ١٩٨٢/٥/١٠، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٨٣، ص٣٦٥، مشار إليه لدى المرجع السابق، ص٢٢٢.

وبسبب التضييق على الناقل الجوي من خلال حرمانه من التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ في المواد (٢، ٣) منه بإلغاء الجزاء المترتب على الناقل الجوي في حال عدم مراعاته للبيانات التي يتوجب ذكرها في تذكرة السفر الخاصة بالأشخاص والأمتعة، وألغى بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ هذا الجزاء بخصوص عقد نقل البضائع، وعليه يحق للناقل التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة اللهم إلا إذا لم يصدر تذكرة سفر أصلاً، عندئذٍ فقط يفقد هذا الحق.[١٦٤]

في حين نصت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في مادتها ٥/٢٢ على أنه : "لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين ١ و٢ من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب، ويشترط أيضا في حال وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته".

ومن خلال ذلك يظهر جليا أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد سلكت اتجاها مغايرا لما جاءت به اتفاقية وارسو ١٩٢٩، إذ أن الاتفاقية الجديدة قد قامت باستبعاد ما جاءت به وارسو ١٩٢٩ حيث استبعدت الحالة التي لا يكون فيها الناقل قد قام بتسليم مستند النقل للراكب أو الشاحن أو عدم توافر البيانات الجوهرية الواجب توافرها في هذا المستند، واكتفت بحرمان الناقل الجوي من التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة أو الاحكام التي تعفيه من المسؤولية فقط في حالة وحيدة هي حالة حدوث الضرر بفعل أو امتناع من جانب الناقل أو أحد تابعيه.[١٦٥]

وبذلك تكون اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد سارت على نفس النهج الذي جاء به بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ وبروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ وذلك لأن الغالبية قد فسرت الاحكام بشكل موسع.

---

١٦٤ – د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص٢١٢، .– د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص ٣٥٨.

١٦٥ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٢٢.

إذ نصت المادة (٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه :

"١- في حالة نقل الركاب، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي :

أ – بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي

ب – بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في اقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو متفق عليها واقعة في اقليم دولة أخرى.

٢- يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (١) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة

٣- على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة.

٤- يعطى الراكب إشعاراً كتابياً يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها وعن التأخير.

٥- إنَّ عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية".

ومما تقدم يتبين أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حين ألزمت الناقل بتقديم مستند النقل لم تقصد فرض أي جزاء بحقه، بل كانت الغاية من ذلك الإلزام

هو الإرشاد والتوجيه للناقل الجوي من أن يكون حذرا في تنفيذ التزامه خشية توقيع الجزاء بحقه.[١٦٦]

الفرع الثاني

غش الناقل الجوي والخطأ المعادل للغش

تفترض المسؤولية وقوع خطأ وتتمثل في مجازاة مرتكبه، فالمسؤولية في نطاق بحثنا هي المؤيد القانوني لإخلال الناقل الجوي بالتزامه في تنفيذ عملية النقل في الميعاد المحدد، وبالتالي في حال قام الناقل الجوي بالتزامه بحسن نية، فإنه يستفيد من أحكام تحديد المسؤولية وإذا لم يقم بتنفيذ التزامه على ذلك الشكل حرم من تلك الميزة.[١٦٧]

ويعني ذلك أن الناقل الجوي لا يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية في حال عدم مراعاته تنفيذ عملية النقل بحسن نية، أي قيام الناقل الجوي بارتكاب الفعل الذي أدى لإحداث الضرر بشكل عمدي أو ارتكابه خطأً جسيماً هو أو تابعوه، والسبب في ذلك أن مبدأ تحديد المسؤولية قد وجد لحماية الناقل الجوي حسن النية، وعليه إذا كان الناقل الجوي سيء النية فهو غير جدير بالحماية، وذلك لأن الغش يفسد كل شيء وبالتالي تكون المسؤولية غير المحدودة هي جزاء سوء نيته، وبالتالي يتوجب على الناقل الجوي أن يسلك في تنفيذ التزامه العناية الواجبة.[١٦٨]

وعليه نتناول المسؤولية غير المحدودة نتيجة غش الناقل الجوي والخطأ المعادل للغش في كل من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.

---

١٦٦ – د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٧٣.

١٦٧ – د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ص٢٠٨، .– د. عز الدين الديناصوري ود. عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة السابعة، ٢٠٠٠، ص٥ .

١٦٨ – د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٥٩٠.

أولاً: اتفاقية وارسو ١٩٢٩:

نصت المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه:

" ١ – ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش.

٢ – وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق، إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته.

ولم توضح هذه المادة المقصود بالخطأ المعادل للغش ، وإنما تضمنت قاعدة إسناد تحيل إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع لتعريف الخطأ المعادل للغش الذي يرتب على الناقل المسؤولية غير المحدودة.[١٦٩]

والخطأ المعادل للغش في التشريعات اللاتينية هو الخطأ الجسيم أما الدول التي تأخذ بفكرة الغش مثل الدول الانجلو سكسونية فقد اعتبرت أن الخطأ المساوي للغش هو الخطأ الإرادي، ويقصد بالخطأ الإرادي هو كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب على عاتقه أو إلى احتمال إحداث الضرر للغير.[١٧٠]

والخطأ الإرادي بموجب ما سبق يجب أن يتوافر فيه شرطان:

١ – أن تتجه إرادة مرتكبه إلى ارتكاب فعل أو امتناع عن القيام بواجب معين.

٢ – أن تتوفر حالة نفسية معينة لدى مرتكب هذا الفعل وهي أن يكون مرتكبه واعيا لكافة النتائج التي تترتب على فعله.

---

١٦٩ – الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ٣٣ ق جلسة ١٩٦٧/٤/٢١، نقلاً عن د. إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، التعويض في المسؤولية التقصيرية والعقدية، دار الكتب القانونية، مصر، ٢٠٠٦، ص١٠٧٦.

١٧٠ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٥٥٠.

ويعد نص المادة ٢٥ من أكثر النصوص التي أثارت جدلا، ولعل السبب الرئيس في هذا الجدل يرجع إلى الاختلاف الكبير بين ما أراده واضعو الاتفاقية، كما أوضحت عنه الأعمال التحضيرية للاتفاقية، ويتبين من الأعمال التحضرية لاتفاقية وارسو أن نص المادة ٢٥ السابق لم تكن صياغته وفقاً لذلك الأسلوب فقد نصت المادة ٢/٢٤ من المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو على أنه:

" إذا نجم الضرر عن فعل عمدي غير مشروع يسأل عنه الناقل امتنع عليه التمسك بنصوص هذه الاتفاقية التي تستبعد كلياً أو جزئياً المسؤولية غير المباشرة أو الناتجة عن أخطاء التابعين".

وفي مؤتمر وارسو ١٩٢٩ تم اقتراح مساواة الخطأ الجسيم بالفعل العمدي غير المشروع من قبل المندوب الألماني، وهذا يؤدي إلى حرمان الناقل الجوي من التمسك بالحدود القصوى للتعويض المستحق.[١٧١]

" وقال ريشتر مندوب ألمانيا إنَّ المبادئ القانونية العامة تقضي بمساءلة كل شخص عن خطئه، فإذا أريد الخروج عن هذه المبادئ وجب أن يقتصر ذلك على حالة الإهمال أما إذا نجم الضرر عن خطأ جسيم فيجب أن يتعرض الناقل لنفس المسؤولية المقررة لحالة الغش ".[١٧٢]

لكن المندوب الفرنسي قد عارض رأي المندوب الألماني في ذلك، حيث أفصح عن قلقه من خلال إدخال مصطلح الخطأ الجسيم إلى جانب الفعل العمدي الغير مشروع، ولعل السبب في ذلك أنه يؤدي لترتيب المسؤولية غير المحدودة في جميع الحالات بمجرد إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه.[١٧٣]

---

١٧١ – د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٢٠٩.

١٧٢ – د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٥٩٢.

١٧٣ – د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٢١١، . د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٥٩.

أما المندوب البريطاني فقد أبدى اعتراضه على عبارة : " فعل عمدي غير مشروع " وقال أنه : لا يفهم معنى كلمتي عمدي وغير مشروع، وقال ألسير ألفريد دنس مندوب بريطانيا : " لو فرض أن الطيار اضطر إلى الهبوط في مكان غير مخصص لهبوط الطائرة ألا يعد هذا الفعل عمداً وغير مشروع ".[١٧٤]

وبعدها تحدث مندوب لوكسمبرج قائلاً : إن المشكلة التي طرحها المندوب البريطاني ليست بجديدة بل ناقشتها اللجنة الدولية للخبراء القانونيين الجويين من قبل وقد اعترض المندوب البريطاني في اللجنة على استخدام كلمة غش مبرراً عدم وجود معنى مقابل لهذه الكلمة في القانون الإنجليزي وهذا يدعنا إلى اتخاذ قرار بتغيير كلمة الغش إلى عبارة فعل عمدي غير مشروع.[١٧٥]

وبعدها قال المندوب البريطاني : "اعتقد أن المسألة تتعلق بالصياغة فالاقتراح الألماني يرمي إلى تشبيه الخطأ الجسيم بالغش هذا من ناحية ومن ناحية أخرى اعتقد أن المفهوم الإنجليزي سوء السلوك الإرادي يعادل الغش والخطأ الجسيم بصورة شبه كاملة، وفي هذه الظروف فإننا اعتقد متفقون، وكل ما هو مطلوب هو الحصول على صيغة محكمة، واعتقد من الأفضل دراسة هذه المسألة في لجنة الصياغة ولذلك اقترح إحالة المسألة إلى اللجنة القانونية"، أما المندوب السويسري بيتار فقد أيد بفكرة تشبيه الخطأ الجسيم بالفعل العمدي بشرط الحصول على صيغة قانونية ترضي مختلف اللغات القانونية".[١٧٦]

وبالتالي من خلال ذلك نجد أن واضعي الاتفاقية لم يهدفوا من وراء ذلك الاكتفاء بوضع قاعدة إسناد بل كان هدفهم صياغة قاعدة موضوعية، وهكذا

---

١٧٤ – نقلاً عن د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٥٩٢.

١٧٥ – د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٢١٠.

١٧٦ – نقلاً عن د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٥٩٣.

جاء نص المادة (٢٥) من الاتفاقية انعكاساً لاختلاف وجهات النظر لوفود المؤتمر حول فكرة الغش والخطأ المعادل له ، وأمام هذا الوضع كان طبيعياً ألا تنهج أحكام المحاكم منهجاً موحداً في تفسيرها نص المادة (٢٥)، حيث تبنى القضاء الأنجلو أمريكي تفسيراً ضيقاً لنص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو، أما في دول القانون المكتوب فقد فسر القضاء هذه المادة على أنها تتضمن قاعدة إسناد ويرجع أمر ذلك إلى قانون المحكمة المطروح عليها النزاع.[١٧٧]

وفي قضية لوكربى حادث طائرة الـ PANAM التي تحطمت في رحلة دولية عبر الأطلسي بين لندن ونيويورك فوق مدينة لوكربي الاسكتلندية، فإن دفاع المدعين استند إلى المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو حتى تكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة وذلك بالاستناد إلى وجود فكرة السلوك الإرادي أو خطأ يرقى إليه نتيجة فعل الناقل وإهماله ورعونته، وقبلت المحكمة بأن تكون مسؤولية الناقل الجوي مطلقة.[١٧٨]

وفي قضية أخرى أقيم الطعن على سببين، حيث ذهب الطاعنون إلى أن الحكم المطعون فيه أخطأ في تطبيق القانون وأنه تم استبعاد وقوع الخطأ الجسيم من جهة المطعون ضدها بالرغم من توافر الأدلة الكاملة ضدها، فقد أثبت تقرير الخبرة أن قائد الطائرة قد أخطأ خطأً جسيماً إذ أنه قام بقيادة الطائرة والاقلاع في الرحلة الجوية في جو عاصف رغم التحذيرات التي وجهها له مطار جنيف كما أنه قام باقتحام العاصفة الجوية بالطائرة وكان من الممكن أن يتفادها ويمر بجوارها، وبحسب اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تستوجب هذه الحالة المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي، فإذا تم استبعاد هذه المسؤولية نكون أمام خطأ في

---

١٧٧ – د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٢١١.

178 - Larry moore:"first test of the war Between the montreal liability convention ،s Articl.f 21(2)(A) And(21)(3)(B).p.4

تطبيق القانون حيث أن ذلك الخطأ برأينا له نتائجه الوخيمة على الركاب والشاحنين ويأتي على رأسها التأخير في تنفيذ عملية النقل.[١٧٩]

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا لم يكن الخطأ الذي سبب الضرر متعمدا، بل بسبب تهور وعدم مبالاة، ففي هذه الحالة يشترط لكي يتم تطبيق أحكام المسؤولية غير المحدودة على الناقل أن يكون هناك وعي كامل بالنتائج المترتبة على هذا الضرر وقبول الناقل بتلك النتائج.[١٨٠]

وكمثال على الخطأ المتهور من جانب الناقل أن يقوم قبل موعد الرحلة الجوية بساعات قصيرة بعرض جوي مما يؤدي لحدوث التأخير في عملية النقل.

وقد طبق القضاء الفرنسي تشديد مسؤولية الناقل الجوي في حالة "الخطأ الذي لا يغتفر" الذي يقوم بارتكابه الناقل الجوي مع إدراكه بالنتائج الضارة التي تترتب على فعله، وهذا يعد أقل خطورة من "الخطأ الجسيم" الذي يرتكبه الناقل مع علمه بالنتائج التي تترتب عليه وقبوله بها.[١٨١]

لكن إذا لم يعرف سبب وقوع الضرر ولم يتمكن إثبات غش الناقل أو خطئه أو تابعيه فإنه لامجال لتطبيق أحكام المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو.[١٨٢]

وعليه يتبين مما سبق في حال حدث التأخير سواء بالنسبة للراكب أو الشاحن أو المرسل إليه وكان ذلك التأخير يرجع إلى غش الناقل الجوي أو خطئه أو إلى تابعيه، فإنه في هذه الحالة يحرم من الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية ليصبح مسؤولا عن كامل الضرر عقاباً له على سوء نيته.

---

١٧٩ – نقض ١٩٧٦/١/٢٦ السنة ٢٧ الجزء الأول ص٢٩٧، نقلاً عن د. إبراهيم سيد أحمد، مرجع سابق، ص١٠٦١

١٨٠ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦١.

١٨١ – استئناف باريس ١٩٧٩/١٠/١٦، مشار إليه لدى د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٦٥.

١٨٢ – نقض مصري ٢٧ أبريل ١٩٧٦، مجموعة النقض سنة ١٨ رقم ١٣٧، ١٣٨، ص٨٦٩، مشار إليه لدى المرجع السابق، ص٣٦٧.

ثانياً: بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وبروتوكول جواتيمالاسيتي ١٩٧١:

إن تباين موقف الفقه والقضاء في مختلف الدول له آثاره السلبية على الهدف الذي تكللت به اتفاقية وارسو وهو العمل على توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي، ولذلك ظهرت محاولات من أجل تعديل نص المادة(٢٥) من اتفاقية وارسو بدأت في القاهرة ١٩٤٦ وانتهت في لاهاي ١٩٥٥ بالتوقيع على بروتوكول لاهاي الذي عدل في مادته (١٣) المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بحيث أصبحت على الشكل التالي:[١٨٣]

"لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٢ متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث ضرر نتيجة لذلك".

وبذلك يكون بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ قد عبر عن فكرة الغش الموجودة لدى القوانين اللاتينية، وفكرة الخطأ الإرادي المعروفة لدى القوانين الأنجلو سكسونية.[١٨٤]

ويمكن القول إن التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ قد خفف من حدة التناقض في تفسير محاكم الدول المختلفة، إذ قام بإلغاء الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع وأوجد صيغة موحدة للخطأ الذي يحرم الناقل من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة.[١٨٥]

وبحسب أحكام بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ حتى تنشغل مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة يجب أن يرتكب الفعل أو الامتناع إما بقصد إحداث الضرر وإما بعدم اكتراث مصحوباً بإدراك احتمال كافة النتائج التي تترتب على فعله.[١٨٦]

---

١٨٣ – د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٢١٦، .– د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص٥٨٧، .– د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٥٠.

١٨٤ – د. محمد العريني ،المرجع السابق، ص١٥٠.

١٨٥ – د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٦٥.

١٨٦ – د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، ١٩٨٥، ص١٣٧، مشار إليه لدى د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٢١٦.

ويقع عبء إثبات الخطأ الذي نادت به المادة (٢٥) على عاتق المدعي، بشرط توافر الرابطة السببية بين الخطأ والضرر، حتى يتم إلزام الناقل الجوي بالتعويض، وفي هذا رفضت محكمة السين المدنية بفرنسا تطبيق نص المادة(٢٥) عندما ثبت لها أن إجهاد الطيار لم يكن سبب الحادث وإنما يعود لسبب خارج عن إرادة الطيار.[١٨٧]

وبذلك أقر بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ في المادة العاشرة منه نص المادة (٢٥) من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي دون إدخال أي تعديل، ولكنه اشترط تطبيقها فقط على نقل البضائع دون نقل الركاب والأمتعة.[١٨٨]

ولم يتم استبعاد نص المادة الخاصة بنقل البضاعة إلا بموجب بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ المادة(٩).[١٨٩]

وبالتالي نرى أن التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي كان الهدف منه إيجاد تعريف موحد لحالات الخطأ التي تحرم الناقل من الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية، ولكن المفهوم الذي جاء به البروتوكول يختلف عن فكرة الغش الذي يعرفه معظم قوانين المدنية الوطنية.

ثالثاً: اتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

نصت المادة ٢٢/٥ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه :" لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب، ويشترط

---

١٨٧ – د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٦٤٣ وص٦٣٩.

١٨٨ – د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٣٦٥.

١٨٩ – د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٥١

أيضا في حال وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته".

وعليه فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ استبعدت تطبيق أحكام المسؤولية المحدودة على الناقل الجوي أو تابعيه أو وكلائه وذلك بسبب إهمال منهم مع العلم بتوقع النتائج التي تترتب على ذلك الإهمال، واشترطت الاتفاقية أيضا أنه إذا كان الفعل صادراً من وكلاء الناقل أو أحد تابعيه أن يكون أثناء ممارستهم لوظائفهم، ومثال ذلك أن يتأخر موظفو الناقل بنقل البضاعة إلى مكان الوصول مما أدى لإصابتها بضرر جراء التأخير.

رابعاً: موقف المشرع السوري

نصت المادة ٣/١٤٦ من قانون التجارة السوري رقم /٣٣/ لعام ٢٠٠٧ على أنه:

"يجوز للناقل تحديد مسؤوليته بموجب شرط خطي صريح في اتفاقه مع المرسل عن الأضرار المذكورة ما لم تكن ناجمة عن غش أو خطأ جسيم صادر عنه أو عن تابعيه وما لم يؤد إلى إنقاص التعويض بنسبة كبيرة، وإذا صدر الشرط المذكور عن وكيل بالعمولة للنقل، فلا يشمل هذا الشرط الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عنه أو عن الناقل أو تابعيهما".

ونصت المادة ١٦٩ من القانون المدني على أنه :" من سبب ضررا للغير ليتفادى ضررا أكبر، محدقا به أو بغيره، لا يكون ملزما إلا بالتعويض الذي يراه القاضي مناسبا".

ونصت المادة ٢/٢١٨ من القانون المدني على أنه :" وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطأه الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم

مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

وعليه بموجب تلك النصوص التي أوردها المشرع السوري، نلاحظ أنه أخذ بالمبدأ العام الذي جاءت به اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها، وهو السماح للناقل أن يقوم بتحديد مسؤوليته لكن إذا اقترن حدوث الضرر بغش أو خطأ جسيم حرم من التمسك بالمسؤولية المحدودة، بل نجد أن المشرع السوري في حال قام الناقل وارتكب خطأ مما سبب ضرر للغير وذلك لدفع ضرر أكبر منه هنا يحق للقاضي أن يحكم على الناقل بالتعويض الذي يراه مناسبا، ولكنه بالمقابل اشترط في حال وقوع الضرر بفعل من أحد التابعين أو الوكلاء إثبات أن الضرر كان نتيجة تأدية وظيفتهم وذلك رغبة من المشرع السوري في حماية الراكب أو الشاحن بأن لا يتنصل الناقل من المسؤولية بحجة أن الضرر وقع من أحد تابعيه بل حملَّه القانون المسؤولية إذا كان الضرر يدخل أثناء تأديتهم لوظيفتهم.

ومثال ذلك أن يكون هنالك رحلة جوية وقبل انطلاق الرحلة بدقائق يغمى على أحد المسافرين مما استدعى القيام بعمليات الاسعاف المطلوبة، وأدى ذلك لحدوث تأخير في الرحلة الجوية، فهنا بحسب النص السابق لا يسأل الناقل عن كامل الضرر كونه سبب ضرراً لدفع ضرر أكبر ويقدر القاضي وحده قيمة التعويض التي يستحقها المضرور.

الفرع الثالث

المسؤولية غير المحدودة اتفاقاً

إن فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي التي نادت بها اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها قد جاءت لمصلحة الناقل الجوي وذلك من أجل حمايته في حال

حصول كارثة جوية تؤدي لإفلاسه، وكما رأينا سابقاً يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، لكن مع هذا قد يتفق الناقل مع الراكب أو الشاحن على تشديد أحكام المسؤولية التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية، إلا أن ذلك لا يسري على الناقل الفعلي إلا بموافقته كونها تنقص من حقوقه وذلك بموجب المادة (٢/٣) من اتفاقية جوادا لاخارا.[١٩٠]

أولاً : التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب :

نصت المادة (١/٢٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه : " يستطيع المسافر أن يضع حداً أكبر للمسؤولية وذلك وفقاً لاتفاق خاص مع الناقل".

ونصت المادة (٢٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه : " يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو ألا يخضع لأي حد للمسؤولية ".

وعليه نلاحظ أن اتفاقية وارسو قد أجازت الاتفاق بين المسافر أو الشاحن والناقل على وضع حد أعلى للتعويض لكن يجب ألا يكون هذا المبلغ جزافياً، وإنما يعني ذلك أنه يجب على الناقل أن يعوض الراكب أو الشاحن عن كل الضرر الذي يصيبه بما فيها أضرار التأخير حتى ولو كان أعلى من الحد الذي ذكرته الاتفاقية.[١٩١]

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فصحيح أنها أجازت زيادة الحد الأقصى للتعويض في عقد النقل الجوي، لكنها لم تأت بنص خاص فيما يتعلق بنقل الأشخاص والسبب في استبعاد ذلك هو أن مثل هذه العقود في الغالب تكون محلاً لعقود التأمين سواءً لإصابته أو تأخيره أو وفاته.[١٩٢]

---

١٩٠ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٢٥، د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٥١، د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٧٤.

١٩١ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦٢.

١٩٢ - د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٥٢.

ثانياً : التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة والبضائع (الإفصاح الخاص عند التسليم) :

نصت المادة (٢/٢٢) من اتفاقية وارسو على أنه : " في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام ما لم يذكر المرسل بصفة خاصة عن 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 يعلقها المرسل على التسليم ".

" وإن التعويض الناشئ عن مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة والبضائع يتم تحديده أصلا بوزن الرسالة دون النظر لمحتوياتها بواقع ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام ما لم يقرر المرسل إليه مدى الأهمية التي يعلقها على محتوياتها بإيضاح نوعها وقيمتها الحقيقية وسداده للرسوم الإضافية عنها".[١٩٣]

ونصت المادة (٢/٢٢) من اتفاقية مونتريال١٩٩٩ على أنه : " عند نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محددة بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقم الراكب عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن إلا إذا اثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد ".

ونصت المادة (٣/٢٢) من الاتفاقية المذكورة على أنه : "عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها محددة

---

١٩٣ – الطعن رقم ١٠٥٠ لسنة ٦٩ق جلسة ٢٠٠٠/٧/٣ , أحكام نقض (المواد التجارية) الجزء الثالث والأخير ، نقلاً عن مقالة موجودة على الموقع www.shaimaaatalla.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٧

بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام ما لم يقم المرسل عند تسليم الطرد إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن إلا إذا اثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد ".

وجاء في قرار لمحكمة التمييز الكويتية صادر بتاريخ ٢٠٠٤/٢/١٤ أن:

"ذلك النص يدل على أن الأصل في تقدير التعويض الناشئ عن مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع هو تحديده على أساس وزن الرسالة بصرف النظر عن محتوياتها بحيث يعوض بمقداره ٢٥٠ فرنكاً عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع على أساس أن الفرنك يحتوي على ٦٥ ملجم من الذهب عيار ٩٠٠ في الألف قابل للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية على أن هذا التعويض يمثل الأضرار المتوقعة وقت التعاقد ، إلا أنه قدر من ناحية أخرى أن قيمة محتويات الرسالة قد تفوق هذا الحد الذي يقوم على أساس التقدير الحكمي ، فأجاز للمرسل إذا ما قدر ذلك أن يذكر للناقل لدى تسليم الرسالة الأهمية التي يعلقها على محتوياتها بأن يوضح نوع البضاعة وقيمتها الحقيقية ويؤدي الرسوم الإضافية المقررة ، وحينئذٍ يقدر التعويض على أساس القيمة التي حددها المرسل ما لم يثبت الناقل أن هذه القيمة تزيد عن القيمة الحقيقية ، وإن كانت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قد خلت مما يوجب حصول هذا التنبيه في شكل خاص فإنه يجوز إثباته بوثيقة الشحن أو إبداؤه بأية وسيلة أخرى، إلا أنه يشترط أن يكون إيراده دالاً بذاته وبما لا يدع مجالاً للشك أن المقصود منه هو تنبيه الناقل إلى أهمية محتويات الرسالة".[١٩٤]

---

١٩٤ – الطعن ٢٠٠٣/٢٥٧ تجاري جلسة ٢٠٠٤/٢/١٤ ، نقلاً عن مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز عن المدة من ١/١ ٢٠٠٢ حتى ٢٠٠٦/١٢/٣١ في المواد التجارية والإدارية والمدنية والأحوال الشخصية والعمالية، مرجع سابق ، ص٣٩

وبموجب تلك النصوص يمكن للمسافر أو الشاحن رفع الحد الأقصى للتعويض عن طريق ما يسمى " بيان المصلحة في التسليم"، ولا يكون لهذا البيان أي أثر إلا بموجب شروط معينة.[١٩٥]

أ- شروط الإفصاح الخاص عند التسليم:

١- أن يكون هذا الإعلان عند قيام المسافر بتسليم أمتعته إلى الناقل، أو في حال قيام المرسل بتسليم بضاعته للناقل، لكن إذا تم ذلك البيان بعد عملية التسليم يجب موافقة الناقل على ذلك، وبالتالي يحق للناقل أن يرفض التزامه بدفع المبلغ المعلن إذا أعلن بعد تسليمه الأمتعة أو البضاعة.

٢- أن يتم هذا البيان مقابل دفع رسم إضافي للناقل يتم زيادته على أجرة النقل.

٣- أن يكون هذا البيان أو الإعلان مدونا في مستند النقل الجوي أو في وثيقة شحن البضائع.

٤- أن يكون هذا الإعلان مظهرا لأهمية قيمة الأمتعة المسجلة أو البضائع ولا يتم اكتفاء الراكب أو الشاحن بذكر قيمتها.

ب- الآثار المترتبة على الإفصاح الخاص عند التسليم:

بمجرد توافر الشروط السابقة ينتج عدة آثار تتمثل في:[١٩٦]

١- يتم استبعاد تطبيق مبدأ الحد الأقصى للتعويض والعمل بالحد الأعلى المصرح عنه في " بيان المصلحة بالتسليم" بدلا منه.

---

١٩٥ – المرجع السابق، ص١٥٣ .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٢٧.

١٩٦ – د. محمد ثائر رحال، ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦٤، .– د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٧٧، .– د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٢٨.

٢- إن القيمة المعلنة سواء للبضاعة أو الأمتعة لا تعد من قبيل التقدير الجزافي بحيث يتم الحكم بها بمجرد حدوث الضرر، وإنما بمثابة حد أقصى للتعويض لا تستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية لها، فإذا كانت أقل منها فلا يلزم الناقل إلا بدفع القيمة الأقل.

٣- يشمل التعويض الذي يترتب على الناقل دفعه في الحدود المعلنة للقيمة كل أنواع الضرر الحاصل للبضاعة والأمتعة أثناء عملية النقل سواء أكان الضرر بسبب الحادث مباشرة أو لم يكن.

وبذلك تقول محكمة استئناف باريس في قرارها الصادر تاريخ ١٩٨٤/١١/٢٠ : "إن التعويض لا يشمل الضرر الذي لحق بالبضاعة نفسها المعلن عن المصلحة بتسليمها، بل يشمل أيضا الضرر الذي لحق بنشاط التاجر صاحب البضاعة الناجم عن الحيرة والقلق، خلال عدة أيام، حول مصير البضاعة ومكان تواجدها، ويشمل إضافة لذلك الخسارة التي ترتبت على عدم إمكانية تقديم البضاعة إلى اثنين من زبائن صاحبها في الوقت المجدي بالنسبة إليهما".[١٩٧]

٤- إن إعلان قيمة البضاعة تشكل قرينة على أن هذه القيمة تساوي فعلا القيمة الحقيقة للبضاعة، وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

٥- يقع عبء إثبات إعلان المصلحة في التسليم على عاتق المدعي لأن ذلك خروج من الأصل حيث أن المبدأ العام هو أن مسؤولية الناقل الجوي محدودة.

١٩٧, – استئناف باريس١٩٨٤/١١/٢٠، مجلة النقل١٩٨٥، ص٩٩، مشار إليه لدى د. الياس حداد، مرجع السابق، ص٢٢٨.

٦- إن إعلان المصلحة في التسليم لا يكون له أي أثر في مواجهة الناقل الفعلي ما لم يوافق على ذلك، كون ذلك ينقص من حقوقه ويزيد من التزاماته المادة ٢/٣ من اتفاقية جوادا لاخارا.

وعلى ذلك نجد أن كلا من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ قد اتبعتا نفس النهج في ما يخص " إعلان المصلحة في التسليم" وقد كانتا موفقتين حين استلزمتا توافر شروط معينة لكي تسري على الناقل آثار تلك الشروط.

المبحث الثاني

أحكام دعوى المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي الدولي

إذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها عليه عقد النقل وترتب على هذا الإخلال ضرر بالراكب أو البضاعة، كان من الطبيعي أن يستطيع المضرور عن طريق دعوى المسؤولية اللجوء للقضاء طالبا حمايته وتعويضه عما أصابه من ضرر، وقد اهتمت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومن بعدها مونتريال ١٩٩٩ ببعض المسائل المتعلقة بهذه الدعوى مثل بيان أطراف دعوى المسؤولية والمحكمة المختصة للفصل في النزاع، وبالمقابل أغفلت مسائل جوهرية، الأمر الذي يتعين معه الرجوع إلى قانون المحكمة التي ينعقد لها الاختصاص بنظر النزاع لتنظيم ما تم إغفاله.

لذلك نعمد لتقسيم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:

المطلب الأول : أطراف دعوى المسؤولية

المطلب الثاني : المحكمة المختصة بنظر الدعوى

المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية

إنَّ أطراف دعوى المسؤولية في عقد النقل الجوي، هم نفس أطراف الدعوى في المسؤولية المدنية أي المدعي والمدعى عليه بشكل عام.

الفرع الأول

المدعـــي

المدعي هو المضرور الذي أصابه الضرر وبالتالي ليس لغيره الحق في التعويض سوى نائبه أو خلفه.[١٩٨]

و قد تطرقت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ للمدعي في عقد نقل البضائع دون نقل الأشخاص ويختلف المدعي باختلاف نوعية النقل.[١٩٩]

أولاً: بالنسبة لنقل الركاب وأمتعتهم:

الأصل في معظم القوانين الوطنية ومنها القانون السوري أن يكون الحق في رفع دعوى المسؤولية لمن أصابه الضرر أي الراكب، وفيما يتعلق بتحديد المدعي عند وفاة الراكب، فإن اتفاقية وارسو تركت مسألة رفع الدعوى في تلك الحالة دون معالجة، واكتفت بالإحالة في شأنها إلى القانون الوطني، أي أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ التزمت الصمت فيما يتعلق بتحديد من يرفع الدعوى في حالة وفاة الراكب عما يصيبه من ضرر كالتأخير، ومن ثم الإحالة إلى قانون

---

١٩٨ – د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار أحياء التراث العربي، بيروت، بدون تاريخ ، ص٩١٦.

١٩٩ – د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص٧٧٠.

المحكمة المعروض عليها النزاع لتحديد من لهم مقاضاة الناقل الجوي، ولكنها بالمقابل نصت على أنه لا يجوز وفقا للمادة ٢/٢٤ رفع هذه الدعوى إلا وفقا للأوضاع والشروط والحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية ودون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم.[٢٠٠]

وبالتالي أمام ذلك الوضع فلا سبيل سوى اللجوء إلى القواعد العامة لتحديد الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى في حال وفاة الراكب، فقد نصت المادة ٢/٢٢٣ من القانون المدني السوري على أنه:

" ولا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب".

وبالتالي يكون من لهم الحق في رفع الدعوى هم الأزواج والأقارب حتى الدرجة الثانية بسبب وفاة مورثهم.

وهذا يتفق مع ما هو مأخوذ به في فرنسا ومصر من أن للورثة دعوى عقدية عن الضرر الذي أصاب الراكب نفسه قبل وفاته وتنتقل مع تركته إلى ورثته، ودعوى تقصيرية عن الضرر الذي أصاب الورثة جراء وفاة مورثهم.[٢٠١]

ويرى بعض الفقه أن الأشخاص الذين يحق لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في حال وفاة الراكب يستقل بتحديدهم قانون الأحوال الشخصية بشرط ألا يتعارض ذلك مع أحكام القانون الوطني الذي تم عرض النزاع عليه.[٢٠٢]

وقد تضمنت المادة (٩) من بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ نفس المعنى حيث نصت على أنه:

---

٢٠٠ – د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق ص٣٦٨.– د. عيسى ريضي، مرجع سابق، ص٢٢٦.

٢٠١ – د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص٧٧٠.

٢٠٢ – د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ٤٠٦.

" في نقل الأشخاص وأمتعتهم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أيا كان سببها، سواء طبقا للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر لا يمكن مباشرتها إلا بالشروط وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية والتي لا يصح تجاوزها مهما كانت الظروف التي نؤسس عليها مسؤولية الناقل".

ويفهم من هذا النص أن دعوى المسؤولية في حال رفعها على الناقل الجوي تخضع للحد الأقصى للتعويض المقرر طبقا للمعاهدة ولا يحق للورثة رغم أنهم من الغير أن يرجعوا على الناقل بتعويض كامل بمقتضى دعوى المسؤولية المبنية على قواعد المسؤولية التقصيرية.[٢٠٣]

وللأسف أغفلت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مسألة رفع الدعوى في حال وفاة الراكب واكتفت بالإحالة إلى القانون الوطني للقاضي المعروض عليه النزاع.[٢٠٤]

حيث نصت المادة ٢٩ من اتفاقية مونتريال تحت عنوان أساس المطالبات على أنه:

"في حال نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب أخر إلا وفق الشروط والحدود المقررة في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة تحديد الاشخاص الذين لهم حق المقاضاة وحق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر".

---

٢٠٣ – د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ٢٢٧.

٢٠٤ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦٨.

ثانياً: بالنسبة لنقل البضائع:[٢٠٥]

من البديهي أن يكون أول من يملك الحق في رفع دعوى المسؤولية بالنسبة لعقد نقل البضائع هم المرسل والمرسل إليه، وخاصة أن المرسل هو أول الأشخاص الذين يملكون الحق في رفع دعوى المسؤولية، باعتبار أنه من يملك الحق في تحريك دعوى التعويض عن الأضرار التي تلحق البضائع أثناء الرحلة الجوية وذلك كون المرسل يبقى الحائز القانوني لتلك البضائع إلى اللحظة التي يتسلمها المرسل إليه أو يتسلم خطاب النقل الجوي، وكذلك يملك حق رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي المرسل إليه، لكن الناقل الجوي ليس ملزماً بدفع مبلغ التعويض مرتين (للمرسل والمرسل إليه) بل يتم تقدير قيمة هذه البضائع مرة واحدة، فضلا عن أنه يملك حق رفع الدعوى أيضا كل من المرسل إليه الجديد وخاصة أن اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ قد أقرتا الحق في تحويل البضائع في المادة ١٢ منها، فمن حق هذا المرسل إليه الجديد أن يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، وكما يملك المحال إليه الحق برفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي وخاصة أن القانون المدني السوري قد نص في المادة ٣٠٣ منه على حق المرسل والمرسل إليه بالتنازل عن حقهم في مقاضاة الناقل الجوي إلى شخص آخر يدعى المحال إليه.[٢٠٦]

---

٢٠٥ – ويستفاد من نص المادة ١٣٧ من قانون التجارة السوري رقم ٣٣ لعام ٢٠٠٧ على أنه :
أنه بالنسبة لعقد نقل البضائع يبرم بين مرسل البضاعة والناقل، فمن الطبيعي أن يكون للمرسل الحق في رفع الدعوى على الناقل، أما المرسل إليه يعتبر طرفا في العقد حتى ولو كان لا يلزم تحديده وقت التعاقد، حيث أنه يحق للمرسل أن يحدده في وقت لاحق، وعليه لا يعتبر اسم المرسل إليه من البيانات اللازمة في خطاب النقل الجوي ولكن في حال تم تحديد اسم المرسل إليه فإن الناقل يلتزم بالتزامات تقابلها حقوق للمرسل إليه، أي أن المرسل إليه يصبح يتمتع بمركز قانوني ويصبح من حقه مباشرة الدعوى ضد الناقل الجوي.

٢٠٦ – د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٤٤٩، .– د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق ٤٠٦ص، .– د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص٧٧٢.

وكذلك إلى جانب المرسل والمرسل إليه يمكن لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة، والتي قامت بدفع التعويض سواء للمرسل والمرسل إليه، أيضا أن تقوم بالادعاء على الناقل وذلك بمقتضى فكرة الحلول العيني، وعليه فإن الشركة تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه، ومنها استعمال حقه في رفع دعوى المسؤولية.[٢٠٧]

ومما تقدم نجد أن الأشخاص المخولين برفع الدعوى في نقل البضائع هم: المرسل والمرسل إليه والمرسل إليه الجديد والمحال إليه وشركة التأمين.

ويثار التساؤل هل يحق لمالك البضاعة التي أصيبت بضرر جراء التأخير في تنفيذ عملية النقل رفع دعوى على الناقل الجوي؟

يمكننا الإجابة على ذلك التساؤل من خلال الحكم الصادر من المحكمة التجارية الانجليزية في قضية Gatewhiteltd ضد شركة طيران أيبيريا الإسبانية، حيث رأت المحكمة أن:

١ – اتفاقية وارسو ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لا تنفي بصراحة حق صاحب البضاعة في إقامة الدعوى ضد الناقل الجوي في حال حدوث الضرر بسبب التأخير، وإن حصر هذا الحق بالمرسل أو المرسل إليه فقط، إن جاز ذلك فعلا، لا يتم إلا على الأساس الذي صيغت به المادتان ٢٤ و ٣٠ من الاتفاقية.

٢– يكون صاحب البضاعة التي أصيبت بضاعته بأضرار جراء التأخير من قبل الناقل محقا بإقامة الدعوى باسمه وليس في الاتفاقية ما يمنعه من هذا الحق لأنها لم تتعرض بوضوح لهذه الحالة، لذا يبقى ذلك للقانون الواجب التطبيق.

---

٢٠٧ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٦٩ –٣٧٠.

٣ – إن جعل حق إقامة الدعوى متوقفا على قدرة واستعداد المرسل إليه يعد أمرا غير مقبول[٢٠٨].

وفي القانون الأمريكي تقرر نفس المبدأ حيث يحق لمالك البضاعة أن يقوم برفع الدعوى في إحالة إصابة البضاعة بضرر بسبب التأخير في النقل على أساس المسؤولية التقصيرية، اللهم إلا إذا كان مالك البضاعة طرفا في عقد النقل فعندئذ يكون له الحق برفع الدعوى على أساس تعاقدي.[٢٠٩]

الفرع الثاني

المدعى عليه

الناقل الجوي هو المسؤول الأول الذي ترفع عليه دعوى المسؤولية، بغض النظر عمن أقامها سواء المرسل أو المرسل إليه أو المؤمن الذي تولى دفع التعويضات، ولا صعوبة في ذلك إذا كان الناقل واحدا تعاقد ونفذ عملية النقل، ولكن تثور الصعوبة في حال وفاة الناقل أو تعدد الناقلين سواء تحقق هذا التعدد في حال النقل المتتابع، أو في حال وجود ناقل فعلي وناقل متعاقد.[٢١٠] وعليه نفصل ذلك تباعاً.

أولاً: وفاة الناقل:

لقد اختلفت النظم القانونية فيما يخص على من ترفع الدعوى في حال وفاة المدعى عليه الأصلي في تنفيذ عملية النقل، فمثلا في الدول التي تنتمي في نظامها إلى الطائفة الرومانية الجرمانية ترفع دعوى المسؤولية، متى توفى الناقل المسؤول عن الضرر الذي أحدث التأخير على مورثه، وهذا هو الحال في

208 - Lioyd ،s Report Informa professional ،London ،1989 ،p ،1-8

٢٠٩ د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص٧٧٤.

٢١٠ – د. محمود الشرقاوي، مرجع سابق، ص١١١، .– د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص٤٠٧.

القانون السوري، أما الدول التي تنتمي إلى العائلة الأنجلو أمريكية حيث أن المبدأ فيها تسقط دعوى المسؤولية في حال وفاة المسؤول عن الضرر، لكن ذلك المبدأ تم العزوف عنه لأنه ينطوي على حرمان المضرور من كل تعويض بمجرد وفاة الناقل المسؤول عن الضرر الذي يمكن رفع الدعوى عليه، وقد أصدرت بعض الولايات الأمريكية قوانين مشابهة نصت من خلالها على أنه في حال وفاة المسؤول يجوز رفع الدعوى على تركته.[٢١١]

وبسبب ذلك الاختلاف لم تجد اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بدأً من حسم ذلك الأمر، فنصت في مادتها (٢٧) على أنه :" في حال وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه".

وتجدر الإشارة إلى أن ذلك النص يجب أن يسري فقط على الحالة التي يكون فيها الناقل شخصا طبيعيا، ويجب أن تكون المطالبة بالتعويض في حال وفاة الناقل محدودة بتركته، وفي حال ارتكب الناقل خطأ مقصودا سبب تأخيرا في النقل أدى إلى الأضرار كالوفاة مثلا فإن الدعوى الجزائية المحركة ضد الناقل تسقط بمجرد وفاته باستثناء الحق في التعويض بالنسبة للأضرار التي تسبب بها الناقل لشركة الطيران كشخص اعتباري.[٢١٢]

وكذلك نصت المادة ٣٢ من اتفاقية مونتريال١٩٩٩ على أنه: "في حال وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته".

وعليه وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ يكون المدعى عليه في حال وفاة الناقل ورثته الشرعيين شريطة أن تسري أحكام الاتفاقية في هذه الحالة.

---

٢١١ – د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٦٢.

٢١٢ – د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٧٠.

ثانياً: الناقلون المتتابعون:

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل الجوي الذي حصل التأخير في فترة النقل التي تولاها إذا ما تعدد الناقلون ، إلا أن اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ خرجت على هذا الأصل العام، وفرقت في هذا الصدد بين نقل الأشخاص ونقل البضائع بالتتابع.[٢١٣]

١ – بالنسبة لنقل الأشخاص وأمتعتهم:

الأصل أن تقام الدعوى على الناقل الذي حدث التأخير في فترة النقل التي وقع فيها التأخير، إلا أنه استثناءً من ذلك الأصل العام يمكن الرجوع على الناقل الأول وحده، إذا كان التأخير قد نتج في مرحلة نقل تولاها ناقل آخر، إذ أنه يعد بمثابة المؤمن على المسؤولية عن الرحلة كلها.[٢١٤]

وعلى هذا نصت المادة ٤/٣٠ من اتفاقية وارسو:" لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي يكون قد قام بمرحلة النقل التي وقع فيها الحادث أو التأخير، مالم يكن الناقل الأول بناء على مشارطة صريحة قد أمن على المسؤولية بشأن الرحلة كلها".

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد حددت المادة ٢/٣٦ المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع للأشخاص بنصها على أنه:

"لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير مالم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح".

---

٢١٣ – المرجع السابق، ص٣٧٠، ود. محمود الشرقاوي، مرجع سابق، ص١١١، ود. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٦٣، ود. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٤٥٠.

٢١٤ – د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٦٣، .– د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ص٢٢٩.

وبهذا تكون اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ قد أخذتا بذات المبدأ فيما يتعلق برفع الدعوى بالنسبة لنقل الأشخاص وأمتعتهم، فالمبدأ أن تقام على الناقل الذي حدث التأخير أثناء قيامه بعملية النقل التي تولاها، مالم يكون الناقل قد أخذ على عاتقه تحمل المسؤولية الكاملة عن كامل الرحلة.

٢ – بالنسبة لنقل البضائع:

نصت المادة٣/٣٠ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩على أنه:

"إذا تعلق الأمر بأمتعة أو ببضائع فللمرسل أن يرفع الدعوى على الناقل الأول، وللمرسل إليه رفعها على الناقل الأخير، ولكل منهما فضلا عن ذلك، مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الهلاك أو الضياع أو التلف أو التأخير. ويكون هؤلاء مسؤولين على وجه التضامن إزاء المرسل والمرسل إليه".

وعليه يحق لمرسل البضاعة رفع دعواه على الناقل الأول أي الناقل الذي بدأ في تنفيذ عملية النقل ويحق له أيضا رفع دعواه على الناقل الذي ثبت أن الضرر تحقق خلال المرحلة التي تولى تنفيذها وله أن يقاضي كلا منهما منفردين أو مجتمعين، ويكون الناقلون متضامنين قبله وسواء أتبع هذا الطريق أو ذاك، فإن مجموع التعويضات التي سوف يحكم بها يجب ألا تتعدى الحدود القصوى الواردة في الاتفاقية، لكن إذا بقي مكان وقوع الضرر مجهولا فلن يكون أمام المضرور إلا الناقل الأول متى كان هو المرسل والناقل الأخير إذا كان المضرور هو المرسل إليه.

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد نصت المادة ٣٦/ ٣ على أنه:" فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، وفضلا عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في

الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه".

ويفهم من ذلك أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ، خلافا لاتفاقية وارسو ١٩٢٩، لم تقصر حق إقامة الدعوى فقط بالنسبة للمرسل والمرسل إليه بل أعطت الحق في ذلك بالنسبة أيضاً للراكب ومعنى ذلك أن البضاعة المنقولة إذا كانت تخص المرسل أو المرسل إليه على حد سواء فإن الأمتعة التي تكون بحوزة الراكب تخصه أيضاً وبالتالي يتمتع بحق رفع الدعوى أيضاً.[٢١٥]

وبهذا أخذ القانون السوري، إذ نصت المادة١٤٤ من قانون التجارة السوري ٢٠٠٧ على أنه:

"إذا تولى عدة ناقلين تباعاً تنفيذ عقد النقل الواحد كان الناقل الأول والناقل الأخير مسؤولين بالتضامن حيال المرسل والمرسل إليه عن تنفيذ عقد النقل برمته كما لو تولاه كل منهما على انفراد".

وبالتالي أيضا حسب القانون السوري في حال وقوع تأخير نجم عنه ضرر، إذا كنا أمام حالة نقل متتابع يكون المدعى عليه هما الناقل الأول والأخير وتكون مسؤوليتهما تضامنية عن ذلك.

ثالثاً: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

لم تأت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ – كما أشرنا– على تعريف للناقل الجوي، بل تكفلت بذلك اتفاقية جوادا لاخارا ١٩٦١ وقامت بالتمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.[٢١٦]

---

٢١٥ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٣٦.

٢١٦ – المرجع السابق، ص٢٣٦.

ونصت المادة ١٧ من اتفاقية جوادا لاخارا ١٩٦١ على أنه:

"يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يخص النقل الذي ينفذه الناقل الفعلي إما على الناقل الفعلي ذاته أو على كل من الناقل الفعلي والناقل المتعاقد مجتمعين أو منفصلين، وإذا أقيمت الدعوى على أحدهما بمفرده فله أن يطلب ضم الناقل الآخر إلى هذه الدعوى وينظم قانون محكمة النزاع الأثر الخاص بهذا الضم والإجراءات المتعلقة به".

وكذلك الحال حددت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في المادة (٤٠) الشخص الذي يجب الرجوع عليه، عندما يقوم بتنفيذ النقل ناقلون متعاقدون وناقلون فعليون، بنصها على أنه:

"فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي يجوز إقامة دعوى التعويض حسب اختيار المدعي أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد أو عليهما معا متضامنين أو منفردين وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى على أن يخضع الاجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى".

ويستفاد من ذلك أن المدعي عليه هو الناقل الفعلي فيما يخص الضرر الناشئ عن الجزء الذي نفذه من مرحلة النقل الجوي، أما الناقل المتعاقد فيعد مسؤولا عن ذلك الجزء حتى ولو لم يكن قد نفذه وللمضرور حرية الخيار بإقامة الدعوى على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي، وإذا رفع الدعوى على إحداهما بشكل منفرد يعتبرون مسؤولين بشكل تضامني عن الضرر الحاصل.[٢١٧]

٢١٧ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٧٢، .– د. محمود الشرقاوي، مرجع سابق، ص١١١.

رابعاً: تابعو الناقل:

لم تأت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على تنظيم مثل هذه الحالة لهذا جاء بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ ونظم ذلك حيث نصت المادة ٢٥/أ من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي على أنه:

"١ – إذا أقيمت الدعوى على تابع أو وكيل الناقل بناء على ضرر مذكور في الاتفاقية فإن لهذا التابع أو الوكيل إذا أثبت أنه تصرف ضمن نطاق وظيفته أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها وفقا للمادة ٢٢ من الاتفاقية.

٢ – ولا يجوز أن يزيد المبلغ الكلي للتعويض والذي يمكن الحصول عليه من الناقل وتابعيه ووكلائه عن حدود المسؤولية المذكورة في هذه الاتفاقية.

٣ – ولا تنطيق أحكام الفقرتين السابقتين من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع أو الوكيل بقصد إحداث الضرر أو عن تهور ووعي بإمكان حدوث الضرر".

ويفهم من ذلك أن اتفاقية وارسو قد اعتبرت أن وكيل الناقل أو تابعيه بمثابة الناقل نفسه من ناحية الاستفادة من مبادئ تحديد المسؤولية وبالتالي يكون المدعى عليه أيضا في عقد النقل الجوي هم تابعو الناقل ووكلاؤه.[٢١٨]

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩فقد نصت المادة ٤٣ على أنه:

" فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته

٢١٨ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٧٢.

لوظيفته، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلا له، إلا إذا ثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية".

وبهذا تكون اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد اتبعت نفس النهج الذي سارت عليه اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي.

المطلب الثاني

المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية

نتناول في هذا المطلب المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.

الفرع الأول

المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى وفقا لاتفاقية وارسو وتعديلاتها

إذا ثار نزاع بشأن عقد النقل الجوي وكان هذا العقد خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو، فيكون أمام المضرور خيارات عدة بحسب المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو التي نصت على أنه:

"١- يجب على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة، إما أمام محكمة موطن الناقل، أو المكان الرئيسي لنشاطه أو الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد أو أمام محكمة جهة الوصول.

٢ – وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى".

ويعد النص آمرا لا يمكن لطرفي عقد النقل الاتفاق على خلافه، ماعدا الاستثناء الذي ذكرته المادة(٣٢) من اتفاقية وارسو من حيث إمكانية إحالة النزاع إلى التحكيم في عقد نقل البضائع شريطة أن يجري التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ من الاتفاقية، وأن تتم مراعاة الحدود القصوى للتعويض بحسب ما جاء في الاتفاقية.[٢١٩]

---

٢١٩ – د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص٤١١ .– د. الياس حداد، مرجع سابق ، ص٢٣٩.

ونلاحظ أن اتفاقية وارسو قد أغفلت النص على اختصاص محكمة مكان وقوع الضرر وهو ما كان يجب أن يفوتها ، ولهذا أضاف بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ الذي لم يدخل حيز النفاذ في المادة (١٢) محكمة خامسة هي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للراكب موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم دولة المحكمة ولو لم يكن لها أدنى صلة بعملية النقل وذلك في حالات المسؤولية التي تنشأ عن نقل الركاب وأمتعتهم غير المسجلة دون حالات المسؤولية التي تنشأ عن نقل البضائع والأمتعة المسجلة.[٢٢٠]

فالمادة ٢٨ من اتفاقية وارسو لا تختص إلا بالدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الركاب وتلف البضاعة وتأخيرها، فلا تسري دعوى الناقل نفسه على المرسل عن الضرر الذي ألحقه المرسل بسبب بيانات خاطئة أملاها عليه لتدوينها في خطاب نقل البضاعة، وقواعد الاختصاص تلك متعلقة بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على خلافها أو على تعديلها (المادة ٣٣ من الاتفاقية).

ويؤدي إطلاق معنى النظام العام على تلك المادة إلى وجوب تفسيرها تفسيرا ضيقا، حيث يبطل الشرط الذي يرمي إلى قصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم التي حددتها المادة (٢٨)، وقد أكدت على ذلك من خلال المادة ٣٢ من الاتفاقية التي نصت على أنه:" تكون جميع شروط عقد النقل باطلة وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر التي بمقتضاها يخالف الأطراف المتعاقدون قواعد هذه الاتفاقية سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق. أم بتعديل قواعد الاختصاص ومع ذلك يجوز عند نقل البضائع، الالتجاء إلى شروط التحكيم في حدود هذه الاتفاقية وذلك في حالة ما إذا كان التحكيم سيجري في جهة اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨".

---

٢٢٠ – د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٨١.

ويفهم من ذلك النص أنه يجب ألا يتم مخالفة أحكام المادة ٢٨ باستثناء حالة واحدة ذكرتها الاتفاقية وهي إحالة النزاع إلى التحكيم مادام التحكيم يتم في مكان من أماكن الاختصاص التي حددتها المادة ١/٢٢.

نبين فيما يلي الحكمة التي توختها الاتفاقية من تحديد محكمة المختصة بأكثر من مكان:

١ – **محكمة موطن الناقل:** إن الغاية التي أرادتها اتفاقية وارسو في إقرار محكمة موطن الناقل حين رفع دعوى المسؤولية ضده تتمثل في أمرين أولهما خفض تكاليف الدعوى في حال كان موطن المضرور يختلف عن موطن الناقل وثانيهما سرعة تنفيذ الحكم دون تأخير.[٢٢١]

٢ – **محكمة المركز الرئيس لنشاط الناقل:** إذ أن المركز الرئيسي لنشاط الناقل يختلف عن موطنه خاصة أن لبعض الشركات ومنها شركات النقل قد تكون شركات خارجية وقد عرف قانون الشركات لعام ٢٠١١ الشركة الخارجية في المادة ١٠٩ بأنها:" شركة محدودة مسؤولية تقوم بممارسة كافة أنشطتها الواردة في نظامها الأساسي خارج سورية".

٣ – **المحكمة التي يكون للناقل في دائرتها المنشأة التي تولت عنه إبرام عقد النقل:**

قد يحدث أحيانا أن يقوم المسافر أو الشاحن بإبرام عقد النقل مع إحدى المنشآت التابعة للناقل في بلد معين، وقد تكون هذه المنشأة هي المركز الرئيسي لشركة النقل وعليه يصبح هذا البلد هو مكان إبرام وتوقيع عقد النقل وهذا يسمح للمضرور برفع دعوى المسؤولية في ذات المحكمة التي أبرم العقد ضمن دائرتها.[٢٢٢]

---

٢٢١ – د. محمد ثائر رحال و د. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٧٤.

٢٢٢ – المرجع السابق، ص٤١٠.

٤ – **محكمة مكان الوصول:** قد يحدث تأخير في عملية النقل مما يؤدي لإصابة البضاعة بضرر وأثناء استلام البضاعة في مطار الوصول يتبين وقوع الضرر، وللتسهيل على المضرور أقرت الاتفاقية بإمكانية مقاضاة الناقل أمام محكمة مكان الوصول.

وبالتالي نجد من خلال ذلك أن المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو قد أكدت على ضرورة أن يرفع المدعي دعواه أمام محاكم دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية، فإذا اختار المدعي تلك الدولة انعقد الاختصاص القضائي لها، فقد يكون للناقل الجوي موطن فيها أو يكون له مركز نشاط رئيس، أو فرع ينوب عنه في إبرام العقود أو محكمة مكان الوصول، وتسري الأحكام السابقة على كل ناقل في حالة النقل المتتابع، أما الحالة التي يوجد فيها ناقل متعاقد وناقل فعلي فتطبق القاعدة السابقة على الناقل المتعاقد، أما الناقل الفعلي فترفع الدعوى عليه أمام محكمة الموطن أو محكمة المركز الرئيسي لهذا الناقل، ويكون قانون دولة المحكمة التي يعرض عليها النزاع هو الأساس الوحيد في تحديد إجراءات التقاضي(المادة الثامنة من اتفاقية جوادا لاخارا).

الفرع الثاني

المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى وفقا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩

إذا أخل الناقل بالتزامه العقدي بتنفيذ عملية النقل فإنَّ للراكب أو الشاحن الحق في مقاضاة الناقل ورفع دعوى المسؤولية عليه أمام المحكمة المختصة وبهذا نصت المادة ١/٣٣ على أنه:

" تقام دعوى التعويض وفقا لاختيار المدعي في إقليم إحدى الدول الأطراف إما أمام محكمة مكان إقامة الناقل أو محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو محكمة

المكان الذي له فيه مركز أعمال تم من خلاله إبرام العقد أو أمام محكمة نقطة المقصد".

وبذلك تكون اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد نهجت نفس ما أخذت به وارسو وبروتوكول جواتيمالا سيتي، لكن المشكلة كانت بشأن الاختصاص الخامس وهو "محل إقامة المسافر".[٢٢٣]

حيث ظهر إجماع في المؤتمر من أجل استبعاد الاختصاص الخامس وذلك فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن عدة أمور ومن ضمنها التأخير في تنفيذ عملية النقل، ولعل سبب نشوب ذلك الخلاف أن مصدر فكرة" الاختصاص القضائي الخامس" كان من الولايات المتحدة الأمريكية لحماية مصالح رعاياها عما يصيبهم جراء الإخلال بتنفيذ عقد النقل فيما يتعلق بالتأخير حيث يحق لهم بموجب ذلك رفع دعواهم أمام إحدى محاكم الولايات المتحدة الأمريكية.[٢٢٤]

وقد ظهر اتجاهان في المؤتمر فيما يتعلق بإضافة الاختصاص الخامس وفقا لما يلي:

* **الاتجاه الأول:** وعلى رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية وأوربا الغربية واليابان ودول شرق آسيا وأمريكا اللاتينية، حيث ناد أنصار هذا الاتجاه بإضافة الاختصاص القضائي الخامس وقد أيدوا موقفهم بالبراهين التالية:[٢٢٥]

١- إن إضافة الاختصاص الخامس هو أمر منطقي لأن محل إقامة الراكب هو المكان الذي توجد فيه أغلب مطالبه والتزاماته.

---

٢٢٣ – د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٨٢.

٢٢٤ – المرجع السابق، ص١٨٣.

٢٢٥ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٦٤٤، .– د. محمود الكندري، مرجع سابق، ١٨٤ وما بعدها.

٢- في حال حدوث تأخير في النقل قد يؤدي ذلك لوقوع إصابة للراكب وبالتالي لوفاته، فإن مكان إقامة الراكب المتوفى هو المكان الأنسب الذي يتم من خلاله تصفية التركة.

٣- خلال عرض مسودة اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ كان هناك جهود جادة لتضمين الاتفاقية مثل هذا الاختصاص القضائي.

٤- إن إضافة ولاية قضائية خامسة لا تشكل عبئا على الناقلين الجويين خاصة وأن شراء التذاكر من نفس مكان الولاية القضائية الخامسة.

٥- إن الاختصاص القضائي الخامس ليس بجديد بل جاء على ذكره بروتوكول جواتيما لاسيتي ١٩٧١ في المادة ١٢ منه.

٦ - قد يزعم إن الاختصاص القضائي الخامس قد يفتح المجال للمضرورين اللجوء لهذا الاختصاص خاصة لأن الولايات المتحدة الأمريكية تشجع حق التعويض للمضرورين، لكن هذا القول غير سليم لأن وجود مبدأ في الولايات المتحدة الأمريكية هو " مبدأ المحكمة لا توافق" أمر يجعل ذلك الأمر منسيا لمن يرغب فقط اللجوء لهذا الاختصاص الخامس ليحصل على أكبر قدر ممكن من التعويض.

ويتضمن مبدأ" المحكمة لا توافق" هو (السماح لأي محكمة بأن تقاوم أي فرض على ولايتها وحماية مصالح الأطراف في النزاع بالحكم في الادعاء أمام المحكمة الأكثر ملاءمة والمحكمة تكون ملائمة ومناسبة إذا كانت القضية كلها، وإذا كان كل الأطراف فيها يقعون تحت الولاية القضائية لهذه المحكمة).[٢٢٦]

---

٢٢٦ – د. محمود الكندري ، مرجع السابق، ص١٨٦.

* **الاتجاه الثاني:** المتمثل بالدولة العربية والدول الأفريقية تدعمهم فرنسا، رفض أنصار هذا الاتجاه إضافة اختصاص قضائي خامس وذلك بسبب:[٢٢٧]

١ – إن إضافة الاختصاص القضائي الخامس سيؤدي لارتفاع أقساط شركات التأمين بسبب زيادة مبلغ التعويض المحكوم به.

٢ – إن المضرور سيلجأ حكما إلى المحكمة التي سوف تحكم له بتعويض أعلى وهذا من شأنه أن يؤدي لإفلاس شركات الطيران.

وكانت النتيجة من ذلك الخلاف هو انتصار أنصار الاتجاه الأول الذي نادى بإضافة اختصاص قضائي خامس أي محكمة إقامة المسافر، وذلك بسبب قيام الولايات المتحدة الأمريكية بالتهديد على أنها لن توقع على الاتفاقية إذا لم تتضمن الاتفاقية هذا الشرط بل أبعد من ذلك هددت بأنها لن توقع على أي اتفاقية مستقبلية إن لم تتضمن هذا الاختصاص.[٢٢٨]

لكن ثمة شروط حتى يتمكن المضرور من اللجوء للاختصاص القضائي الخامس الذي جاءت به مونتريال ١٩٩٩ ، لعل من أهمها فيما يخص التأخير، لا تطبق قاعدة "الاختصاص القضائي الخامس" إلا عند المطالبة المتعلقة بالجروح أو الوفاة وتطبق أمام أماكن التقاضي التي جاءت بها مونتريال ١٩٩٩ في المادة١/٣٣ على التعويضات التي تتعلق بالركاب أو البضائع، أي أنه في حال حدوث التأخير لا يلجأ إلى الاختصاص القضائي الخامس بل إلى الأماكن التي ذكرتها المادة ١/٣٣ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.[٢٢٩]

---

٢٢٧ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٦٤٣.

٢٢٨ – المرجع السابق، ص٦٤٣.

٢٢٩ – المرجع السابق، ص٦٤٥.

لذلك يمكننا القول إن النص على وجود اختصاص قضائي خامس أمر ليس له أي أهمية من الناحية العملية ولا يمكن اعتباره جوهريا، حيث أن معظم التشريعات ومنها القانون السوري يحق للمدعي إقامة دعواه في أي وقت في مكان إقامته الرئيسي إذا كان المدعى عليه له مقر تجاري بنفس المكان، وبالتالي إن إضافة الاختصاص القضائي الخامس على اتفاقية مونتريال لا يعدو أن يكون سوى انتصارا دبلوماسيا للولايات المتحدة الأمريكية.

وبهذا نكون قد حددنا المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال١٩٩٩ ولهذا التحديد آثار تتجلى بما يلي:[٢٣٠]

١ – إن تحديد المحكمة المختصة من شأنه أن يؤدي لتحديد الاجراءات التي تخضع لها الدعوى أي قانون أصول المحاكمات الخاص بالمحكمة التي رفعت أمامها دعوى مسؤولية الناقل الجوي هو الواجب التطبيق على إجراءات المحاكمة (المادة٢/٢٨) وارسو.

٢ – قلنا سابقا إن اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ قد أحالت إلى القانون الوطني من أجل تحديد أثر خطأ المضرور على إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها، وبالتالي إن تحديد المحكمة المختصة تظهر أهميته من أجل النظر في مسألة تحديد المسؤولية أو التخفيف منها.

٣ – إن تحديد المحكمة المختصة وبالتالي القانون المطبق فيها هو الذي يحدد مدة سقوط دعوى المسؤولية على الناقل الجوي.

---

٢٣٠ – د.محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٧٦.

الفرع الثالث

التحكيم كوسيلة لحل المنازعات

يبقى التحكيم الوسيلة المثلى لحل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي للبضائع، إذ يعد التحكيم وسيلة استثنائية لحل المنازعات كونه عبارة عن عقد بين أطراف بمقتضاه يتم عرض النزاع على محكم أو أكثر لكي يفصلوا فيه بدلا من المحكمة ، ويعد من الأسهل والأسرع والأقل تكلفة ونفقة ، ولما كانت اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال١٩٩٩ قد جاءتا من أجل تحديث وتطوير قطاع النقل الجوي الدولي ، كانتا موفقتين حين نصتا على حق الأطراف المتنازعة في اللجوء إلى التحكيم.[٢٣١]

إذ نصت المادة٣٤ من اتفاقية مونتريال على أنه:

١" – مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

٢ – تتم إجراءات التحكيم، وفقا لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة٣٣.

٣ – يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

٤ – تعتبر أحكام الفقرتين (٢) و(٣) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أي أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم".

---

٢٣١ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٣٩.

ويفهم من ذلك أنَ التحكيم يكون مقتصراً فقط على عقد نقل البضائع دون عقد نقل الأشخاص وأن لجوء أطراف عقد النقل للتحكيم ليس أمرا إلزاميا بل متروك لحرية أطراف العقد شريطة أن يكون الاتفاق مكتوبا ويجب على المحكم أن يطبق على النزاع أحكام الاتفاقية.

وقد كان هنالك اقتراح في المؤتمر من الجانب البرازيلي مفاده أن يتم إلغاء كلمة البضائع من المادة١/٣٤ من اتفاقية مونتريال ليصبح النص هو:"....يجوز أن يشترط الطرفان في عقد النقل...." وبذلك يشمل التحكيم كلا من عقدي نقل الأشخاص والبضائع، لكن هذا الاقتراح لم يلق التأييد وعلى وجه الخصوص من جانب الوفد السويسري ، إذ أن اللجوء إلى التحكيم أمر باهض ومكلف في سويسرا، وهذا لا يتناسب مع عقد نقل الأشخاص بل يتناسب مع عقد نقل البضائع خاصة لأن الشاحن أو المرسل إليه في الغالب يكون مؤسسة تجارية بمقدورها دفع تكاليف التحكيم.[٢٣٢]

وترى الباحثة بأنه لا مانع من أن يشمل التحكيم عقد نقل الأشخاص أيضا، لأنه أمر ليس إلزاميا اللجوء إليه فإذا كان الطرف المضرور ليس بمقدوره تحمل تكاليف و نفقات التحكيم فهو لن يلجأ له وعلى النقيض من ذلك إذا كان الطرف المضرور مثلا صاحب شركة تجارية فإنه بالنسبة إليه لا مانع من أن يلجأ إلى التحكيم.

---

٢٣٢ – د. محمود الكندري، مرجع سابق، الهامش٢٠١.

المطلب الثالث

انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي

إذا تسلم المرسل إليه البضاعة المرسلة بعد تأخرها عن الميعاد المحدد دون أي تحفظ أو أي اعتراض، ففي هذه الحالة يطمئن الناقل إلى أن المرسل إليه قد ارتضى بتنفيذ عقد النقل، وهذا من شأنه أن يؤدي إلى أن الناقل لن يكترث فيما قد يحصل مستقبلا وبالتالي سوف تكون المستندات كلها بيد المرسل إليه، والبضاعة أيضا تكون بحيازته، فقد يحدث أحيانا أن يقوم المرسل إليه بالادعاء على الناقل بعد فترة طويلة من استلام البضاعة على أن البضاعة قد تلفت بسبب التأخير، وقد يحدث أيضا أن يكون هنالك راكب قد تأخر عن الميعاد المحدد لكنه ارتضى بذلك، وبعد ذلك يأتي ليرفع دعوى على الناقل الجوي بحجة أنه قد تسبب له بضرر جراء ذلك التأخير، لذا حرصت معظم الأنظمة القانونية على حماية مصالح الناقل، فأوجدت له وسيلة فعالة يمكنه من خلالها أن يضع حداً لدعاوى المسؤولية التي قد ترفع عليه، في مواجهة كل من الراكب والشاحن.[٢٣٣]

وعليه نتحدث عن انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ في الفرعين التاليين.

الفرع الأول

الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي

أولاً: مفهوم الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي:

بدايةً يجب أن نوضح أن الناقل الجوي الذي يدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية يختلف مركزه عن مركز الناقل الذي يدفع مسؤوليته استنادا إلى أحد

٢٣٣ – المرجع السابق، ص٢٣٩، .– د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٦٥٦.

الأسباب التي تم ذكرها في الفصل الأول (طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي)، لذلك نرى في هذه الحالة نكون أمام دعوى مقبولة اتصلت بها المحكمة وبدأت بالنقاش بها من الناحية الموضوعية، ومن خلالها يجادل الناقل في توافر أركان وشروط انعقاد مسؤوليته، أما مفهوم الدفع بعدم قبول الدعوى، فالغاية منه هو منع المحكمة من النظر بالدعوى بغض النظر عن تحقق مسؤولية الناقل الجوي أو عدم تحققها، والحكمة من ذلك هي إنهاء وحسم المنازعات المترتبة على عقود النقل في فترات قصيرة، فلا يعقل أن يحتفظ الناقل بوثائق النقل فترة طويلة ومن ثم إذا تم رفع الدعوى ضده بشكل متأخر لن يتمكن الناقل الجوي من الدفاع عن نفسه بسبب ضياع المستندات أو تلفها.[٢٣٤]

ثانياً: شروط الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو:

نصت المادة (٢٦) من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي على أنه:

"١- يعتبر استلام الأمتعة من دون اعتراض من جانب المرسل إليه قرينة إلى أن يثبت العكس على أن البضائع والأمتعة قد تم تسليمها في حال جيدة وفقا لسند النقل.

٢- في حال التلف على المرسل إليه أن يقدم إلى الناقل احتجاجا مباشرة بعد اكتشاف التلف في ميعاد سبعة أيام بالنسبة إلى الأمتعة وأربعة عشر يوما بالنسبة إلى البضائع من تاريخ استلامها على الأكثر وفي حالة التأخير يجب تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوما من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه.

٢٣٤ – د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، مرجع سابق، ص٣٧٧، د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٢٤.

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 منها وجب الحكم بعدم قبول الدعوى التي تقام ضد الناقل إلا إذا صدر غش من جانبه."

ومن خلال ذلك يشترط ما يلي:

١ – أن تصل البضاعة تالفة أو متأخرة :

كأن تصل شحنة من الزهور ذابلة ويمكن أن يلعب الدفع بعدم قبول الدعوى أهميته في حالة التأخير، أي عدم وصول البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول لوصولها.[٢٣٥]

٢ – تقصير المرسل إليه:

حتى يتمكن الناقل من التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى، يجب أن يتم إثبات تقصير المرسل إليه في تقديم الاحتجاج، وفي حالة التأخير يتوجب توجيه الاحتجاج حسب اتفاقية وارسو ١٩٢٩ خلال مدة أقصاها (١٤) يوماً تحسب من اليوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضاعة بحيازته (وبمقتضى بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ أصبحت المدة ٢١يوماً).[٢٣٦]

ويمكن تطبيق نفس الحكم على الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد ويكون له نفس الأثر سواء تم توجيه الاحتجاج إلى الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي (م٤ من اتفاقية جوادا لاخارا).[٢٣٧]

---

٢٣٥ – د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص٤١٢.

٢٣٦ – د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ص٢٣٤.

٢٣٧ – د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرياش ، مرجع سابق، ص٣٨٠.

وقد ألزمت الاتفاقية أن يكون الاحتجاج مثبتاً كتابةَ اختصارا للنقاش في حصوله ويتم من خلال تحفظ يتم إيراده على سند النقل أو أي محرر آخر.[٢٣٨]

وإذا تخلف المرسل إليه عن إثبات احتجاجه وفقاً لما سبق ذكره يستطيع الناقل التمسك في مواجهته بالدفع بعدم قبول الدعوى.[٢٣٩]

٣ – عدم وجود الغش من قبل الناقل:

حتى يستطيع الناقل أن يدفع بعدم قبول الدعوى، يتوجب ألا يكون قد ارتكب من جانبه أي غش، كأن يحصل تأخير مما يتسبب في إتلاف شحنة من الزهور فيقوم بتغليفها بشكل محكم حتى لا يكتشف المرسل إليه ذلك، ففي هذه الحالة لن يتمكن الناقل من التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى.[٢٤٠]

ففي قضية تتلخص وقائعها بأن المدعي كان على متن طائرة دولية من الدار البيضاء إلى باريس بتاريخ ٢٠٠٩/٩/٢٤ حيث تأخر وصول أمتعته وهو في مهمة مهنية لمدة ثلاثة أيام بفرنسا فاضطر إلى اقتناء ملابس وغيرها من اللوازم الضرورية لقضاء ثلاثة أيام، وبعد عودته في يوم ٢٠٠٩/٩/٢٧ اتصل بقسم البضائع بمطار محمد الخامس بالدار البيضاء فوجد أن حقيبته لم ترسل إلا في اليوم التالي لـ ٢٠٠٩/٩/٢٧ وبتاريخ ٢٠٠٩/١٢/٣ وجَّه إنذراً إلى شركة الخطوط الملكية المغربية عن طريق المفوض القضائي، في حين أن الناقل اتصل فقط للتأكيد على أن الأمتعة وصلت كاملة دون تسوية وضعية التعويض المستحق عن هذا الضرر، فرفع دعوى مطالبا الناقل الجوي بتعويض قدره ١٨,٠٠٠ درهم بتاريخ ٢٠١٠/٨/٢٥ فقضت المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء بعدم اختصاصها

---

٢٣٨ – نقض مصري، طعن رقم ١٥٣٧ تاريخ ١٩٨٩/١/٣٠، مشار إليه لدى المستشار. عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص١٦٠

٢٣٩ – د. محمد العريني، مرجع سابق، ص١٦٧

٢٤٠ – المرجع السابق، ص١٦٧

نوعيا للبت في الدعوى وأحالت الملف إلى المحكمة التجارية، وقضت هذه الأخيرة بناءً على مذكرة مقدمة من الناقل الجوي الذي أكد فيها أن الاحتجاج لم يكن خلال ٢١ يوما من تاريخ وقوع الحادثة **وعليه قضت المحكمة بعدم قبول الدعوى لعدم رفعها خلال المهلة القانونية التي حددتها اتفاقية وارسو ١٩٢٩.**[٢٤١]

ثالثاً: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال١٩٩٩:

نصت المادة (٣١) من اتفاقية مونتريال١٩٩٩على أنه:

" ١ – يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة وفقا لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في المادة ٢/٣، وفي المادة ٢/٤.

٢ – في حال التعيب يجب على المرسل إليه أن يوجه إشعارا إلى الناقل فور اكتشاف التعيب وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوما بالنسبة للبضائع، اعتبارا من تاريخ تسلمها وفي حال التأخير يجب عليه تقديم الإشعار خلال واحد وعشرين يوما على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

٣ – يجب أن يقدم كل إشعار كتابيا ويسلم أو يرسل في غضون المواعيد المحددة أنفاً لهذا الأشعار.

٤ – إذا لم يقدم الأشعار خلال الآجال المحددة أنفا، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه".

---

٢٤١ – نقلاً عن: سعيد مخلوق، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير ، مرجع سابق.

ويفهم من سياق النص أنَ الدفع بعدم قبول الدعوى لا يجد مكانا لتطبيقه على المسؤولية في نقل الركاب، إلا أنه يسري على المسؤولية في نقل أمتعة الراكب المسجلة وأيضا المسؤولية في نقل البضاعة، ويكون الدفع بعدم قبول الدعوى سهلا على الناقل إذا كانت البضاعة أو الأمتعة المسجلة قد وصلت فعلا، وبموجب ذلك يسري التأخير في نقل الأمتعة والبضاعة على تلك الحالة.[٢٤٢]

أي أنَ المادة ٣١ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تهدف إلى إلزام المرسل إليه بإثبات وجود التلف لحظة التسليم، وذلك من خلال الاعتراض الذي يوجهه المرسل إليه للناقل فور التسليم، وهذا يفترض في الحالة التي يكون فيها التلف ظاهرا، وفي حال لم يقدم المرسل إليه اعتراضا يكون جزاؤه افتراض أن البضاعة أو الأمتعة قد سلمت له بحالة جيدة لكن الدعوى التي يوجهها المرسل إليه ضد الناقل تكون مرهونة لقبولها بأن يقدم الاحتجاج مكتوباً خلال مدة معينة.[٢٤٣]

وقد حددت المادة ٣١ من اتفاقية مونتريال حالتان للاحتجاج هما:

١ – حالة التلف الذي يصيب البضاعة أو الأمتعة.

٢ – حالة التأخير في وصول البضاعة، ولذلك يستبعد من نطاق الاحتجاج حالة الضرر الحاصل في نقل الركاب.

وفي حالة التأخير الذي يؤدي إلى التلف يميل القضاء إلى إعمال قواعد المسؤولية المتعلقة بالتأخير وليس التلف.[٢٤٤]

---

٢٤٢ – د.محمود الكندري، مرجع سابق، ص١٥٣.

٢٤٣ – اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد تبنت المدد ذاتها (٧ أيام، ١٤ يوم، ٢١ يوم) المنصوص عليها في بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ وذلك خلافا لما نصت عليه اتفاقية وارسو الأصلية ١٩٢٩ حيث أن المدد فيها هي(٣ أيام من تاريخ تسليم الأمتعة، و٧ أيام في البضائع و١٤ يوم في حال التأخير).

٢٤٤ – د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص٦٦٢.

الفرع الثاني

سقوط دعوى المسؤولية

رغبة في وضع حد لملاحقة الناقل الجوي من قبل المضرورين من الركاب وأصحاب البضائع ، نصت المادة٢٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه:

"١ – تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقت النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

٢ – ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة."

كما نصت المادة ٣٥ من اتفاقية مونتريال١٩٩٩ على أنه:

" ١ – يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

٢ – يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة".

ونصت المادة ١/١٤٩ من قانون التجارة السوري لعام ٢٠٠٧ على أنه:

"تسقط بالتقادم الدعاوى الناجمة عن عقد النقل بانقضاء سنة على الموعد الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة في حال عدم تسليمها، أو على موعد تسليمها أو عرض تسليمها أصولا في الحالات الأخرى".

وكذلك نصت المادة ١/١٥٣ من القانون نفسه على أنه:

"تسقط بالتقادم الدعاوى الناجمة عن عقد النقل بانقضاء سنتين على الحادث الذي أسست عليه الدعوى".

ويفهم من سياق تلك النصوص أنَ كلا من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ جعلت مدة سريان الميعاد لظروف الحال أي في حال وصلت الطائرة متأخرة تبدأ من تاريخ هذا الوصول سواء أكان هذا الميعاد متفقا عليه أم لا، وفي حالة وقف تنفيذ عملية النقل يبدأ الميعاد من تاريخ هذا الوقف، وأن تلك المهلة المحددة سابقا تسري على جميع دعاوى المسؤولية المقامة ضد الناقل الجوي بما فيها الدعاوى الناتجة عن التأخير في تنفيذ عملية النقل.

أما القانون السوري فقد فرق بين فرضين:

١ – **في نقل البضائع:** فإن الدعاوى المقامة ضد الناقل الجوي فيما يخص التأخير في نقل البضاعة تسقط بانقضاء سنة تحسب من اليوم الذي كان يتوجب فيه تسليم البضاعة في حال عدم تسليمها أو من اليوم المحدد للتسليم.

٢ – **في نقل الأشخاص:** أخذ القانون السوري بنفس المهلة التي أخذت بها كل من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال١٩٩٩ أي مدة سنتين.

ومن الملاحظ أن المدة التي حددتها اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ قصيرة، وذلك من أجل حماية مصالح الناقل حتى يتسنى له جمع أدلة براءته كي لا تتلاشى مع الزمن.[٢٤٥]

وقد ثار خلاف فقهي حول تحديد الأساس القانوني للمهلة التي يتعين رفع الدعوى خلالها طبقا لنص المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو، فهل هي مدة تقادم أم مدة سقوط؟

---

٢٤٥ – د. محمد ثائر رحال و د.محمد قرياش، مرجع سابق، ص٣٨١.

ذهب جانب من الفقهاء إلى اعتبار مدة السنتين مدة تقادم وبالتالي تسري عليها حكماً أحكام الوقف والانقطاع، وقد برروا رأيهم على أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل يجب أن ترفع خلال مدة قصيرة، وهذه المدة تعد دائما مدة تقادم، فما هو السبب الذي يختلف فيه النقل الجوي عن تلك القاعدة، وخاصة أنه لا يختلف عن غيره من وسائل النقل سوى في طريقة تنفيذه.[٢٤٦]

لكن الرأي الراجح فقهاً وقضاءً هو اعتبار مدة السنتين مدة سقوط لا مدة تقادم، وبالتالي لا تخضع لأحكام الوقف والانقطاع وينطبق هذا السقوط سواء على الركاب أو الأمتعة أو البضائع ، ولا يجوز تقصير هذه المدة لأن القول بذلك يؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية وهذا غير جائز كما بينا سابقا.[٢٤٧]

---

٢٤٦ – د. الياس حداد، مرجع سابق، ص٢٤٦.

٢٤٧ – د. عيسى ربضي، مرجع سابق، ص٢٣٧.

الخاتمــة:

بينا من خلال دراستنا هذه أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير مقارنة بين اتفاقيتي وارسو ومونتريال وأوضحنا النقل الجوي الخاضع لأحكام اتفاقيتي وارسو ومونتريال والنقل الجوي الخارج عن نطاق تطبيقها ، وبينا أساس مسؤولية الناقل عن التأخير وشروط انعقادها وأركانها ومن هو الناقل المسؤول عن التأخير ، والإعفاء القانوني والاتفاقي للناقل الجوي من المسؤولية وأوضحنا مبدأ البطلان من هذه الإعفاءات والاستثناءات الواردة عليه، وتناولنا أخيراً أحكام التعويض من حيث المسؤولية المحدودة للناقل الجوي وحالات المسؤولية غير المحدودة للناقل ودعوى المسؤولية من حيث أطراف الدعوى والمحكمة المختصة للنظر بهذه الدعوى.

وتوصلنا من خلال دراستنا إلى مجموعة من النتائج وبعض التوصيات التي نجملها بالآتي:

أولا: النتائج:

١- استبعدت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ من نطاق تطبيق أحكامها النقل الجوي الدولي على سبيل التجارب والنقل الذي يتم في ظروف غير عادية، الأمر الذي لم تتبناه اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

٢- رأينا أن أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير في كل من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ هو الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، الذي لا يمكنه أن يتنصل من المسؤولية إلا بإثباته أنه وتابعوه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لدرء وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها.

٣- جاءت اتفاقية جوادا لا خارا لعام ١٩٦١ بفقرة جديدة لم تكن موجودة في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وذلك من خلال النص على تطبيق أحكام الاتفاقية على الناقل الفعلي.

٤- وضعت اتفاقيتا وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ حدا أقصى للتعويض يلتزم به الناقل الجوي في حال انعقدت مسؤوليته، وإن كانتا قد أوردتا بعض الاستثناءات على مبدأ تحديد المسؤولية، الذي لا يقتصر حق التمسك به على الناقل الجوي فحسب وإنما يتسع نطاقه ليشمل طوائف أخرى.

٥- أجازت اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ لأطراف عقد النقل الجوي اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لحل المنازعات وذلك لما يمتاز به التحكيم من سرعة في حل المنازعات.

٦- أبطلت اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ كل شرط أوبند يؤدي لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، وهذا يشكل حماية للمسافرين والشاحنين على حد سواء، لكنهما بالمقابل راعتا مصالح الناقلين الجويين ووضعتا استثناءات لمبدأ البطلان.

ثانياً: التوصيات:

١- العمل على أن تكون هناك لغة واحدة ترجح في حال الاختلاف في التفسير بين اللغات الست التي صيغت بها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وفقا للمادة ٥٧، وذلك من شأنه أن يقلل من التضارب في التطبيق ويحد من الاختلاف في تفسير نصوص الاتفاقية.

٢- السعي لوضع معيار يتم الاعتماد عليه في بيان كيفية تقدير الأضرار الناتجة عن التأخير وفقا للقانون الوطني.

٣- ضرورة إيجاد تعريف واضح لمعنى التأخير الذي حددته كل من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.

٤- ونرى بأن الاختصاص القضائي الخامس الذي أضافته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ليس له أي داع ، وخاصة أن الاختصاصات الأربعة التي جاءت بها اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تعد كافية وتغطي جميع القضايا المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي ومن ضمنها التأخير، ناهيك عن أن الاختصاص القضائي الخامس ستتمخض عنه نتائج غير مرغوبة على أرض الواقع يأتي على رأسها عدم المساواة بين الركاب في التعويض عند وقوع الحوادث في رحلة جوية واحدة استنادا إلى النظام القضائي في دولهم أو دول محل إقامتهم، بالإضافة إلى تحمل شركات النقل الجوي مبالغ تعويض قد تعجز عنها في بعض الأحيان، وهذا كله قد يؤدي إلى عدم رغبة بعض الدول في التصديق على اتفاقية مونتريال بسبب إدراج الاختصاص القضائي الخامس.

وفي نهاية هذا البحث لا بد من التأكيد على أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد كانت خطوة موفقة في تحديث ما جاءت به وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها، وبهذا تكون اتفاقية مونتريال قد حققت الغاية المرجوة منها وهي توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي ووضعها في إطار قانوني دولي موحد.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

١- الكتب:

أ- المؤلفات العامة:

- د. إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، التعويض في المسؤولية التقصيرية والعقدية، دار الكتب القانونية، مصر، ٢٠٠٦.
- د. أنور سلطان، مصادر الالتزام، الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، ١٩٨٣.
- د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الأول، دار النهضة العربية، بدون تاريخ.
- د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار أحياء التراث العربي، بيروت، بدون تاريخ.
- د. عزالدين الدينا صوري ود. عبدالحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة السابعة، ٢٠٠٠.
- د. مصطفى جمال ود. رمضان محمد بن سعود ود. نبيل ابراهيم سعد، مصادر وأحكام الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون تاريخ.
- د. محمد وحيد الدين سوار، النظرية العامة للالتزام، المصادر غير الإرادية، منشورات جامعة دمشق، ١٩٧٤.

- مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز عن المدة من ١٢٠٠٢/١ حتى ٢٠٠٦/١٢/٣١ في المواد التجارية والادارية والمدنية والأحوال الشخصية والعمالية ،القسم الخامس، المجلد الأول،٢٠٠٨.
- د. نهاد السباعي ود. رزق الله انطاكي، موسوعة الحقوق التجارية ، دمشق، ١٩٦٣.

ب- المؤلفات المتخصصة:

- د. أبوزيد رضوان، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.
- د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو ومونتريال، دولة الأمارات العربية المتحدة، ٢٠٠٩.
- د. الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، ٢٠١١.
- المحامي رضا التكريتي، مجموعة اتفاقيات النقل الجوي الدولي، الطبعة الأولى ، بدون تاريخ.
- المستشار عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، منشأة المعارف، ١٩٩٧.
- د. ثروت الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، ١٩٦٦.
- د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.
- د. طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، جامعة ذي قار، بدون تاريخ.

- د. عيسى ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، ٢٠٠٨.
- د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، ١٩٨٥.
- د. كامران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، جامعة الامارات العربية المتحدة، بدون تاريخ.
- د. محمد فريد العريني ، ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٢.
- د.محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي ، الدار الجامعية، بيروت، بدون تاريخ.
- د. محمد ثائر رحال ود. محمد قرباش، القانون الجوي، منشورات جامعة حلب، ٢٠١٢.
- د. محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، ١٩٨٥.
- د. محمود الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩.
- د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعية الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٢.

٢- رسائل الماجستير:

١- لقمان حسين، التعويض عن حوادث النقل الجوي، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة دمشق، ٢٠١٢.

٢- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، بدون تاريخ.

٣- مقالات الإنترنت:

١- أحكام نقض (المواد التجارية) الجزء الثالث والأخير www.shaimaaatalla.com

٢- د. أماني أحمد عبدالله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، http:ll slconf.uau.ac.ae

٣- حكم لمسؤولية الناقل الجوي، www.omanlegal.net

٤- سعيد مخلوق، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، www.marocdriot.com.

٥- شروط تطبيق معاهدة وارسو سنة ١٩٢٩ بخصوص النقل الجوي والحالات المستثناة من المعاهدة، http:lllaw-zag.com

٦- طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، www.adelamer.com

٧- عقد النقل الجوي للركاب، مجلة القانون والأعمال، www.droitetentrprise.org

٨- نطاق تطبيق اتفاقية وارسو، http:llkonouz.com

٩- مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين موجود على الموقع www.m5zn.com

٤- مواقع الإنترنت:

- **www.shaimaaatalla.com**
- **http:ll slconf.uau.ac.ae**
- **www.omanlegal.net**
- **.omc www.marocdriot**
- **http:lllaw-zag.com**
- **www.adelamer.com**
- **www.droitetentrprise.org**
- **http:llkonouz.com**
- **www.m5zn.com**
- **www.alkanounia.com**

ثانياً: باللغة الإنكليزية

1- Books

1- Michnel milde:" The warsaw system of liability international carriage by air history and new montrel convention of may1999

2- Georgetle miller" liability international Air transport" ، The warsaw system inmunicipal courts ، New york ،1977

3- Larry moore;" first test of the war Between the montreal liability convention ،s Article21(2)(A) ،And 21(2) (B) ، Joumal of air lea and commerce ،southem mehodist university Dedman ،school of law us 2003

4- Lawrence B- coldhirscl" The warsaw convevtion Annotaed,, Alegal hand book.khawer law in ternatational.The hague.The Nether lands.2000

5- LLc.kreindlct and Blanca.Rodriguez Aviation Accident La "liability of Airlines in international carriage 1929 warsaw convention an 1999 montrel convention"

6- Lioyd ،s Report informa profesonal ،London ،1989

7- Malcolm A. Clarke: " contract of carriage By Air ,, British Library,London,uk 2002

2- Articles

1- Warsaw convention and montreal convention. www.wikiped.com

2- The warsaw system on air carrier liability www.icaw.intlsecretariat

3- Leonid zubarew ،"montrel convention of 1999 new rules for international carriage by air ،www.lexology.com

4- Arpadszakal LLm.(Leiden) ،" Air carrier,s liability in cases of delay ، www.aviation law.eu.

5- What to claim for lost ، delayed or damaged bags on over seas flight ، www.the convensation.com

6- Compensation for over booked cancelled and delayed flihgts in the Eu , www.citizensin formation.ie.en

الفهـــرس

الموضـــــــوع **الصفحة**

المقدمة..... ١

مبحث تمهيدي: نطاق تطبيق اتفاقيتي وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩..... ٣

المطلـب الأول: النقـل الجـوي الـدولي الخاضـع لاتفـاقيتي وارسـو ومونتريال..... ٤

الفرع الأول: وجود عقد النقل..... ٤

أولاً: مدى ضرورة وجود عقد نقل للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع..... ٥

ثانياً: النتائج المترتبة على ضرورة وجود عقد نقل..... ٦

أ- العقود التي تخضع لأحكام الاتفاقية..... ٧

ب – العقود التي لا تخضع لأحكام الاتفاقية..... ٨

ثالثاً: مدى خضوع نقل جثث الموتى لأحكام الاتفاقية..... ٨

الاتجاه الأول: التسوية بين نقل جثث الموتى ونقل البضائع..... ٨

الاتجاه الثاني: التسوية بين نقل جثث الموتى ونقل الأشخاص..... ٩

الفرع الثاني: أن يكون النقل دولياً..... ١٠

أولاً: إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليمي دولتين متعاقدتين ١١

ثانياً: النقل الجوي في حال وحدة الإقليم..... ١٢

ثالثاً: توقف الصفة الدولية للنقل على إرادة طرفي العقد..... ١٢

الموضـــــــوع	الصفحة

رابعاً: توقف الصفة الدولية للنقل على وحدة عملية النقل..... ١٣

أ- النقل ذهاباً وإياباً..... ١٣

ب- النقل المتتابع..... ١٤

الفرع الثالث: أن يكون النقل بطائرة..... ١٥

الفرع الرابع: أن يكون النقل بمقابل..... ١٧

أولاً: المقصود بالمقابل..... ١٧

ثانياً: النقل المجاني الخاضع لأحكام الاتفاقية..... ١٨

المطلب الثاني: النقل الجوي الدولي الخارج عن نطاق تطبيق اتفاقيتي وارسو ومونتريال ١٩

الفرع الأول: النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها..... ١٩

الفرع الثاني: النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية..... ٢٠

الفرع الثالث: النقل الجوي على سبيل التجربة..... ٢١

الفرع الرابع: النقل الجوي في ظروف غير عادية..... ٢٢

الفصل الأول: مبادئ المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي الدولي ٢٥

المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقادها..... ٢٦

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية وأساسها القانوني..... ٢٧

الفرع الأول: طبيعة المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو..... ٢٧

الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية وفقاً للبروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو ٣٠

الموضـــــــوع	الصفحة

أولاً: بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥..... ٣١

ثانياً: اتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١..... ٣٢

ثالثاً: اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦..... ٣٣

رابعاً: بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١..... ٣٤

خامساً: بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥..... ٣٥

الفرع الثالث: طبيعة المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩..... ٣٦

المطلب الثاني: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير..... ٣٧

الفرع الأول: أركان مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير..... ٣٨

الشرط الأول: أن يكون هناك تأخير في النقل الجوي..... ٣٨

الشرط الثاني: حدوث التأخير خلال فترة زمنية معينة..... ٤٣

أولاً: نظرية جوديس..... ٤٤

ثانياً: نظرية موريس ليموان..... ٤٥

الشرط الثالث: أن يترتب على هذا التأخير ضرر يلحق بالراكب أو مرسل البضاعة..... ٤٧

الفرع الثاني: الناقل المسؤول عن التأخير..... ٥١

أولاً: النقل المتتابع..... ٥٣

ثانياً: الناقل الفعلي..... ٥٥

المبحث الثاني: الإعفاء من المسؤولية..... ٥٧

الموضـــــــوع	الصفحة

المطلب الأول: الأسباب القانونية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ٥٨

الفرع الأول: أسباب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩..... ٥٩

أولاً: اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها..... ٥٩

١- نظرية التفسير الضيق..... ٥٩

٢- نظرية التفسير الموسع..... ٦١

ثانياً: خطأ المضرور..... ٦٣

الفرض الأول: استغراق أحد الخطأين للخطأ الآخر..... ٦٤

الفرض الثاني: استقلال كل من الخطأين عن الآخر واشتراكهما في إحداث الضرر..... ٦٤

ثالثاً: القوة القاهرة..... ٦٦

رابعاً: العيب الذاتي..... ٦٧

خامساً: فعل الغير..... ٦٨

الفرع الثاني: أسباب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩..... ٧٠

أولاً: السبب العام لدفع مسؤولية الناقل الجوي..... ٧٠

ثانياً: السبب الخاص لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير..... ٧١

المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي للناقل الجوي من المسؤولية..... ٧٢

الموضـــــــوع	الصفحة

الفرع الأول: مبدأ بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي..... ٧٢

الفرع الثاني: الاستثناءات من مبدأ بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي..... ٧٤

أولاً: اتفاقات الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية اللاحقة لوقوع الضرر..... ٧٥

ثانياً: اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الخاصة بطبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها..... ٧٦

ثالثاً: اتفاقات إحالة النزاع إلى التحكيم..... ٧٧

الفصل الثاني: أحكام التعويض ودعوى المسؤولية..... ٧٩

المبحث الأول: أحكام التعويض عن أضرار التأخير في النقل الجوي الدولي.... ٨٠

المطلب الأول: مبدأ تحديد المسؤولية..... ٨١

الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص..... ٨٢

الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع ٨٥

الفرع الثالث: الفئات التي يحق لها التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية.. ٨٩

أولاً: الناقل المتعاقد..... ٨٩

ثانياً: تابعو الناقل ووكلاؤه..... ٨٩

ثالثاً: الناقل الفعلي..... ٩٠

الموضـــــــوع	الصفحة
رابعاً: الوكيل بالعمولة	٩١
الفرع الرابع: كيفية احتساب التعويض.....	٩٢
المطلب الثاني: حالات المسؤولية غير المحدودة	٩٦
الفرع الأول: تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الإلزامية.....	٩٦
الفرع الثاني: غش الناقل الجوي والخطأ المعادل للغش.....	١٠٢
أولاً: اتفاقية وارسو ١٩٢٩.....	١٠٣
ثانياً: بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وبروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١..	١٠٨
ثالثاً: اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.....	١٠٩
رابعاً: موقف المشرع السوري.....	١١٠
الفرع الثالث: المسؤولية غير المحدودة اتفاقاً.....	١١١
أولاً: التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب.....	١١٢
ثانياً: التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة والبضائع (الإفصاح الخاص عند التسليم).....	١١٣
أ- شروط الإفصاح الخاص عند التسليم.....	١١٥
ب- الآثار المترتبة على الإفصاح الخاص عند التسليم.....	١١٥
المبحث الثاني: أحكام دعوى المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي الدولي.....	١١٨
المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية.....	١١٩

الموضـــــوع	الصفحة

الفرع الأول: المدعي..... ١١٩

أولاً: بالنسبة لنقل الركاب وأمتعتهم ١١٩

ثانياً: بالنسبة لنقل البضائع..... ١٢٢

الفرع الثاني: المدعى عليه..... ١٢٤

أولاً: وفاة الناقل..... ١٢٤

ثانياً: الناقلون المتتابعون ١٢٦

١- بالنسبة لنقل الأشخاص وأمتعتهم..... ١٢٦

٢- بالنسبة لنقل البضائع..... ١٢٧

ثالثاً: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي..... ١٢٨

رابعاً: تابعو الناقل..... ١٣٠

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية..... ١٣٢

الفرع الأول: المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى وفقاً لاتفاقية وارسو وتعديلاتها..... ١٣٢

١- محكمة موطن الناقل..... ١٣٤

٢- محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل..... ١٣٤

٣- المحكمة التي يكون للناقل في دائرتها المنشأة التي تولت عنه إبرام عقد النقل..... ١٣٤

٤- محكمة مكان الوصول..... ١٣٥

الموضـــــوع	الصفحة

الفرع الثاني: المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ..... ١٣٥

الفرع الثالث: التحكيم كوسيلة لحل المنازعات..... ١٤٠

المطلب الثالث: انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي..... ١٤٢

الفرع الأول: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي..... ١٤٢

أولاً: مفهوم الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي..... ١٤٢

ثانياً: شروط الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو..... ١٤٣

١- أن تصل البضاعة تالفة أو متأخرة..... ١٤٤

٢- تقصير المرسل إليه..... ١٤٤

٣- عدم وجود الغش من قبل الناقل..... ١٤٥

ثالثاً: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام١٩٩٩..... ١٤٦

الفرع الثاني: سقوط دعوى المسؤولية..... ١٤٨

الخاتمـــــة..... ١٥١

النتائـــــج..... ١٥١

التوصيـــات..... ١٥٢

المراجـــــع..... ١٥٤

الفهـــرس..... ١٦١