

نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي.

إعداد

فارس بن صالح بن صقر السهلي

وزارة الداخلية - المملكة العربية السعودية

نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها

في نظام الطيران المدني السعودي.

فارس بن صالح بن صقر السّهلي

وزارة الداخلية – المملكة العربية السعودية

البريد الإلكتروني : fss٤١١@hotmail.com

ملخص:

معلوم أن النقل بشكل عام والنقل الجوي بشكل خاص عصب الحياة بالنسبة لشعوب العالم أجمع فعن طريقه ينتقل الناس وتنقل البضائع وهو وسيلة الارتباط بين دول العالم ويقاس تقدم الدول بمدى تقدم النقل فيها وهذا الكلام ينطبق على النقل بشكل عام والنقل الجوي له خصوصيته فهو يتميز بالسرعة ويتصف بالدولية وتعتريه كثير من المخاطر لذا أصبح محط اهتمام الدول والمنظمات العالمية من أجل تنظيمه مما يقلل من مخاطره وحل مشاكل تنازع القوانين فيه وبما أن دراستنا للنقل الجوي تقتصر على دراسة نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب في نظام الطيران المدني السعودي، واعتمد البحث على أسلوب البحث النوعي التحليلي لنظام الطيران المدني السعودي والقوانين ذات العلاقة والاتفاقيات الدولية لبيان هذه المسؤولية. وتوصل البحث إلى ما يلي : أن حكم عقد النقل الجوي في الشريعة الإسلامية هو الجواز وأن فقهاء الشريعة الإسلامية لم يتحدثوا عن عقد النقل الجوي باسمه الحالي، لكنهم تكلموا عنه وعالجوا أحكامه ومسائله، وذلك تحت باب الإجارة في الشريعة الإسلامية، باعتباره إجارة على الحمل والنقل عن طريق الجو. فعقد النقل الجوي من الوجهة الشرعية هو: ((عقد معاوضة على تمليك منفعة معلومة مخصوصة بحمل ونقل راكب من مكان لآخر عن طريق الجو لقاء أجر معلوم بصيغة)) ، أن عقد النقل الجوي في الشريعة الإسلامية يعتبر عقد مع أجير مشترك، والأجير المشترك له ، أن نطاق سريان مسؤولية الناقل ينقسم إلى قسمين: أولاً: في نطاق النقل المتتابع. ثانياً: في نطاق الناقل الفعلي، أن اتفاقية مونتريال قد ميزت في تحديد الناقل المسؤول عن التأخير في النقل المتتابع بين الركاب ونقل الأمتعة للركاب.

الكلمات المفتاحية : الناقل الجوي ، الطيران المدني السعودي، المسافر، مسؤولية الناقل .

The scope and basis of liability for the air carrier

In the Saudi civil aviation system.

Fares bin Saleh bin Saqr Al-Sahli

Ministry of Interior - Kingdom of Saudi Arabia

Email: fss٤١١@hotmail.com

Abstract:

It is well known that transport in general and air transport in particular are the league of life for the people of the whole world. Through it, people move and transport goods, which is the way of linking between countries of the world. The progress of countries is measured by the extent of progress in transport. It has many risks, so it has become the focus of attention of countries and international organizations in order to regulate it, which reduces its risks and solve problems of conflict of laws in it, and since our study of air transport is limited to studying the scope of responsibility of the air carrier of passengers in the Saudi civil aviation system, the research relied on the best B qualitative research and analytical system of civil aviation and Saudi relevant laws and international conventions that responsibility for the statement.

The research reached the following:

That the rule of the air transport contract in Islamic law is permissible and that Islamic jurists did not talk about the air transport contract in its current name, but they talked about it and dealt with its provisions and issues, under the section of leasing in Islamic law, as a lease on pregnancy and transportation by air. The contract for air transport from the legal point of view is: ((a contract to exchange ownership of a

specific benefit in carrying and transporting a passenger from one place to another by air in return for a fee in the form of))

That the air transport contract in Islamic law is considered a contract with a common wage, and a joint wage for it.

The scope of validity of carrier responsibility is divided into two parts: First: in the scope of successive transport. Second: In the actual carrier range.

The Montreal Convention has distinguished itself in the determination of the carrier responsible for the delay in successive carriage between passengers and the carriage of baggage for passengers.

Key words: air carrier, Saudi civil aviation, traveler, carrier responsibility.

المقدمة:

أصبح النقل في عصرنا الحديث شريان الحياة، للتطور الحاصل في شبكات الطرق الحديثة، ولا شك أن النقل بأنواعه الثلاثة: البري و البحري ، والجوي هو من أساسيات الحياة الاقتصادية، إضافة إلى احتياجات الإنسان الأخرى مثل: العمل والسياحة والرياضة وغيرها؛ إذ بوسائله تنتقل المستحدثات وتعمم على أنحاء المعمورة، فلو لا النقل لبات كل شيء بمكانه وانحصر في فئة معينة من البشر، وهذا يترتب عليه تقدم حضارة بعمل تقني على حضارة أخرى.

ويعد النقل الجوي -سواء الداخلي أو الدولي- في وقتنا الحاضر من أفضل أنواع النقل، لأسباب متعددة أهمها: التطور التقني الذي شهدته وسيلة النقل الجوي حيث تتناقصت الأخطار التي تتعرض لها، وهذا أعطاها فرصة تقدمها على غيرها من آليات النقل، ومنها السرعة الفائقة التي تتمتع بها أداة النقل الجوي بها إذ أنها تنجز عمليات النقل ذات المسافات الطويلة في فترة زمنية محدودة، وأيضاً المقابل المناسب قياساً على ما توفره من وقت وجهد على الإنسان.

وأيضاً الأنظمة المتعلقة بالطيران حديثة النشأة، سريعة التكوين، وذلك بالمقارنة مع غيرها من فروع القانون الخاص، وبالأخص قانون التجارة البحرية الذي يعود للقرن التاسع الميلادي، فالطائرة تقنية حديثة استلزمت قواعد قانونية جديدة وقوانين جوية ظهرت أول مرة عندما أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية سفينتها الفضائية ليبدأ بعدها سنة ١٩٢٩م التقنين في القانون الجوي الخاص.

ولهذه الأهمية التي أشرت إلى طرف منها سأحاول في هذه الدراسة بيان مسؤولية الناقل الجوي في نظام الطيران المدني في المملكة العربية السعودية، وقد سمت دراستي هذه ب: ((نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب في نظام الطيران المدني السعودي)).

الأهمية العلمية للموضوع:

حين ظهر النقل الجوي تصاعدت أهميته لما يتسم به من حركة نشطة وكفاءة عالية، وغدا مسلماً أن المقياس الحقيقي لرقى وتقدم الشعوب لا يقاس على ما لديها من شبكات طرق فحسب، بل وبتقدم وتطور النقل الجوي الدولي فيها، وإنتشار خطوطه المنتظمة على ربوع المعمورة، وتكمن مبررات هذه الأهمية للنقل الجوي فيما يتميز به هذا الأخير ومنذ ظهوره في بداية هذا القرن من خصوصيه، باعتباره الوسيلة المثلى للربط بين الدول والحضارات، لا تنافسه في ذلك أية وسيلة من وسائل النقل التقليدية الأخرى، وذلك لعوامل متعددة منها طبيعة الطرق التي تسلكها الطائرات فهي تختلف إختلافاً جذرياً عن الطرق التي تسلكها وسائل النقل الأخرى ألا وهي الجو، لذلك فإن الطائرة تعبر الجبال والسهول والصحاري والبحار لا يعيقها مانع طبيعي أو اصطناعي، وأيضاً السرعة الفائقة التي تتميز بها الطائرات عن وسائل النقل الأخرى، بحيث أصبحت الكرة الأرضية عبارة عن مدينة صغيرة تجوبها الطائرات خلال ساعات، ولقدرة الطائرة على

اجتياز الحدود السياسية للدولة التي أنطلقت منها، ودخولها في أجواء دولة أخرى خلال ساعة أو ساعات من وقت إقلاعها من مطار القيام في تلك الدولة، وذلك لسرعة الطائرة الفائقة التي لا تضاهيها أي وسيلة أخرى من وسائل النقل والمواصلات، والى جانب عنصر السرعة هناك ميزة أخرى، حيث أصبح النقل الجوي أكثر أمناً وسلامة من طرق النقل الأخرى في العصر الحاضر، وذلك بسبب تقدم تكنولوجيا فن الطيران ووسائل الأمان فيه، لذلك فقد اجتمعت في الطيران المدني ميزتا السرعة والأمان، وهما صفتان لاتجتمعان في أية وسيلة أخرى من وسائل النقل والمواصلات.

أسباب اختيار الموضوع:

معلوم أن الطائرة قد تتعرض إلى مخاطر جسيمة أثناء الرحلة الجوية، وقد تصيب هذه المخاطر المسافرين وأصحاب البضائع بأضرار فادحة، لهذا احتلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تسببها الطائرة أهمية كبيرة سواء على المستوى الوطني أو الدولي، وتأتي هذه الأهمية في نظري من جسامة الأضرار التي تصيب الغير أو المسافرين من ناحية، وتلك التي تصيب الاستغلال الجوي كنشاط اقتصادي مهم في الدولة من ناحية أخرى، ولهذا تعد مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي وأكثرها إثارة للمشاكل والاختلافات فقهاً وقضاءً، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي فإن تحديد هذه المسؤولية يعد حجر الزاوية فيها.

ولأهمية هذا الموضوع لم تكتفِ الدول بمعالجة مسؤولية الناقل الجوي بما فيه تحديد هذه المسؤولية في قوانينها الداخلية، بل إن هذه الأهمية فرضت على المجتمع الدولي اللجوء إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدتها على المستوى الدولي منذ بداية ظهور النقل الجوي وذلك من خلال إبرام اتفاقية وارسوا لسنة ١٩٢٩م ، والتي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أو الأشياء.

الدراسات السابقة:

١_ دراسة محبوبي محمد وروشام الطاكي(٢٠٠٦) بعنوان : الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، بحث منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.justice.gov.ma>

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

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

- أ- إذا استطاع الناقل الجوي أن يثبت أن الضرر يعود إلى خطأ المضرور وحده وأنه لم يرتكب أي خطأ ولم يكن بإمكانه أن يتوقع حدوث الضرر أو أن يدفعه، أي أنه اتخذ وتابعوه كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر.
- ب- أما إذا كان خطأ المضرور لم يكن هو السبب الوحيد للضرر ولكنه أسهم إلى جانب خطأ الناقل دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فإن قواعد العدالة تلقي المسؤولية بكاملها على عاتق الناقل.

وتتفق هذه الدراسة مع بحثي في بيان مسؤولية الناقل الجوي التي تقوم بمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافرين سالمًا في الميعاد المحدد، وفي الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي، على أنه في حالة الإخلال بها يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا الإخلال.

ويختلف بحثي عن هذا أن هذه الدراسة ليست في النظام السعودي بينما بحثي سيكون وفقاً للنظام السعودي، وهذه الدراسة لا مقارنة فيها بالشريعة، وأضاف بحثي فضلاً عما سبق بيان إجراءات رفع الدعوى وكيفية تنفيذه في حالة تحقق مسؤولية الناقل ولحوق ضرر بالراكب.

٢_ دراسة ربضي عيسى غسان (٢٠٠٨) بعنوان : مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم ، كتاب صادر عن دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، الأردن.

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

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

ويختلف هذا مع مع بحثي أنه كتاب وليس رسالة علمية وهو وفقاً للقانون اللبناني بينما بحثي وفقاً للنظام السعودي ٣- محمد سليمان (الأحمد) ، ٢٠١٧ ، بعنوان الخطر الجوي أساساً لمسؤولية ناقل الأشخاص جواً.

توصلت الدراسة إلى أن النقل الجوي للأشخاص يرتبط بنقل أناس لا تقارن قيمهم بقيمة البضائع المنقولة، كما أن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص يجب أن تكون أشد من مسؤوليته وهو ينقل أشياء، وعلى الرغم من أن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩، تضمنت قواعد خففت كثيراً من مسؤولية الناقل الجوي، نظراً للمبررات التي كانت سائدة حينها والتي كانت تتفق في حالة الطيران المدني في ذلك الوقت، فقد كانت الطائرات أقل أماناً، ولم تكن هناك نظم متطورة للتأمين، كما أن المستعملين لقطاع الطيران كانوا أقل، وبالتالي فإن الأرباح التي يمكن أن تجنيها شركات الطيران قد لا تستوعب نفقات أي حادث جوي، لكن المسألة سرعان ما تغيرت بتغير حال الطيران المدني واشباع نشاطه واقبال الجمهور عليه واتساع رقعة التأمين وأنماطه، واعتماده على طائرات مستحدثة أكثر أماناً وجودة، مما أدى إلى التغيير في الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عموماً، والناقل الجوي للأشخاص خصوصاً. وعلى الرغم من أن اتفاقات مونتريال المتلاحقة إلى نسختها الأخيرة عام ١٩٩٩، قد شددت من مسؤولية الناقل الجوي، إلا أنه في تصورنا مازال الأمر بحاجة إلى مزيد من التشدد، احتراماً لكرامة الإنسان وتعزيز الثقة في قطاع الطيران ودعم النقل الجوي للأشخاص، وكل هذا لا يستقيم إلا إذا جعلنا الأساس الجديد لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص يكتمن في الخطر الجوي.

ويختلف هذا مع بحثي أنها تناولت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، بينما بحثي نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب في نظام الطيران المدني السعودي الخطر الجوي أساساً لمسؤولية ناقل الأشخاص جواً، بينما بحثي تناول مسؤولية الناقل الجوي للركاب في نظام الطيران المدني السعودي

٤- دراسة نعيمة مكاوي ، (٢٠١٨) ، بعنوان " مسؤولية الناقل الجوي للبضائع " ، الجزائر

توصلت الدراسة إلى تعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع من أبجديات دراسة القوانين المتعلقة بالنقل الجوي وأبرز اهتمامات فقهاء قانون النقل الجوي، ففي البداية كانت الدول التي استغلت هذا النوع من النقل تطبق نظام مستوحى من أنظمة النقل الأخرى وخاصة النقل البحري، إلى جنب القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القوانين الوطنية، هذا النظام الذي لم ينسجم مع طبيعة هذا النوع من النقل الأمر الذي أدى إلى تدخل المشرعين أجل إيجاد نظام متوازن بين الناقلين والشاحنين الجويين. فكان نظام وارسو لسنة ١٩٢٩ الذي استوحت منه أغلب الدول أحكامها، كما عدل هذا النظام مؤخرًا نظام مونتريال لسنة ١٩٩٩.

ويختلف هذا مع بحثي أنها تناولت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، بينما بحثي نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب في نظام الطيران المدني السعودي

منهج البحث

١. اعتمد البحث على أسلوب البحث النوعي التحليلي لنظام الطيران المدني السعودي والقوانين ذات العلاقة والاتفاقيات الدولية لبيان هذه المسؤولية.

٢. اعتمدت في بحثي على الأدوات التالية:

أ_ الأخذ بالرأي الفقهي من كتب الفقه المعتمدة مع ذكر دليل كل مذهب أو اتجاه ثم المناقشة والترجيح بالدليل، وهكذا أخذ الآراء القانونية من مظانها المعتمدة.

ب_ عزو الآيات إلى مواضعها في المصحف بذكر رقم الآية واسم السورة مع كتابتها بالرسم العثماني.

ج_ تخريج الأحاديث تخريجاً علمياً موجزاً، فإذا كان الحديث في الصحيحين أو في أحدهما أكتفيت به، وإذا كان في غير الصحيحين أو أحدهما، فسأذكرُ تخريجه من بقية الكتب الستة، فإن لم أجده فيها فمن غيرها، مراعيًا عدم الإطالة والبعد عن الإكثار في ذكر المصادر التي خرّجته، مع بيان درجة الحديث من خلال ذكر كلام المتقدمين أو أبرزهم، فإن لم أجد اكتفيت بذكر كلام أبرز المعاصرين قدر المستطاع.

د_ التعريف بالكلمات والمصطلحات الغريبة.

هـ_ ضبط ما يحتاج إلى ضبط بالشكل، ويُشكّلُ فهمه، وما لا فلا

و_ التعريف بالأماكن المبهمة التي تحتاج إلى تعريف.

خطة البحث

يتكون البحث من خمس مباحث هي على النحو التالي :

المبحث الأول: مفهوم الناقل الجوي.

المبحث الثاني: الراكب (المسافر).

المبحث الثالث: حكم عقد النقل الجوي

المبحث الرابع: نطاق مسؤولية الناقل وأساسها النظامي والشرعي

المبحث الخامس: نوعية المسؤولية النظامية للناقل الجوي

المبحث السادس: حالات مسؤولية الناقل الجوي للراكب.

المبحث السابع: نطاق سريان مسؤولية الناقل.

الخاتمة: تتضمن أهم ما وصل إليه الباحث من نتائج وتوصيات .

المبحث الأول

مفهوم الناقل الجوي

جاء تعريف الناقل الجوي في نظام الطيران المدني للمملكة العربية السعودية في الفصل الأول من الباب الأول في النظام، والذي عنون له بـ"تعريفات" قال المنظم ما نصه:

((الناقل الجوي: هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها))^(١).

وجاء تأكيد هذا المعنى في الباب العاشر من النظام نفسه حيث قال المنظم: ((الناقل الجوي: الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي حسب الأحوال وفقا لعقد النقل الجوي واتفاقية جوادالآخارا لعام ١٩٦١م))^(٢).

ومعلوم أن اتفاقية وارسوا لعام ١٩٢٩م لم تضع تعريفا للناقل الجوي الدولي، فاتفاقية جوادالآخارا لعام ١٩٦١م هي التي وضعت تعريفا للناقل الجوي، وفرقت بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، فعرفت المادة الأولى (فقرة ب) الناقل المتعاقد بأنه: ((كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص لحساب أي منهما)).

أما الفقرة (ج) من المادة نفسها فعرفت الناقل الفعلي بأنه: ((شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل عمليات النقل، أو بجزء منها، ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو^(٣))).

(١) نظام الطيران المدني السعودي، الطبعة الأولى: ١٠.

(٢) نظام الطيران المدني السعودي، الطبعة الأولى: ٦٧.

(٣) مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، رسالة ماجستير مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص بجامعة الشرق الأوسط سنة: ٢٠١١م. للطالبة/ وضحة فلاح المطيري: ٢٧.

المبحث الثاني

الراكب (المسافر)

الراكب في لغة العرب: اسم فاعل من الركب وهو: العلو على الشيء.

قال الزبيدي: ((ركب: (ركبه كسمعه) (ركوبا ومركبا: علاه) وعلا عليه (كارتكبه) ، وكل ما على فقد ركب وارتكب))^(١). وقال أبو البقاء: ((ركب : كل شيء علا شيئاً فقد ركبه ويُقال: ركبته دين)^(٢).

وقال ابن فارس: ((ركب: الرء والكاف والياء أصل واحد مطرد منقاس، وهو علو شيء شيئاً، يقال ركب ركوبا يركب، والركاب: المطي، واحدها راحلة، وزيت ركابي، لأنه يحمل من الشام على الركاب))^(٣).

ونقصد بالراكب هنا المسافر، والمسافر في لغة العرب: اسم فاعل من السفر، وجمعه مسافرون، وسمي المسافر مسافراً، لكشفه فناع الكن عن وجهه، وبروزه إلى الأرض الفضاء، وسمي السفر سفراً؛ لأنه يسفر عن وجوه المسافرين وأخلاقهم، فيظهر ما كان خافياً منها، ويقال: سَفَرْتُ أسْفَرُ سَفُوراً: خرجت إلى السفر، فأنا سافر، وقوم سَفْرٌ مثل: صاحبٍ، وصحبٍ، وسَفَّارٍ، مثل: راكب وركاب، ويجمع السفر على أسفار))^(٤).

أما السفر اصطلاحاً: فهو قطع المسافة، والخروج عن عمارة موطن الإقامة قاصداً مكاناً بعيداً مسافةً يصح فيها قصر الصلاة الرباعية^(٥). ويقصد بالراكب -المسافر- في مجال النقل الجوي: قاطع المسافة الخارج عن عمارة موطن الإقامة قاصداً مكاناً بعيداً مسافةً يصح فيها قصر الصلاة الرباعية عن طريق الجو في طائرة .

(١) تاج العروس من جواهر القاموس، محمد بن محمد بن عبد الرزاق الحسيني، أبو الفيض، الملقب بمرتضى، الزبيدي، تحقيق مجموعة من المحققين، دار الهداية، ٢/ ٥٢١.

(٢) الكليات معجم في المصطلحات والفروق اللغوية، أيوب بن موسى الحسيني القريمي الكفوي، أبو البقاء الحنفي، عدنان درويش - محمد المصري، مؤسسة الرسالة - بيروت، ٤٦٥.

(٣) معجم مقاييس اللغة، أبو الحسين: أحمد بن فارس بن زكريا. ، تحقيق عبد السلام هارون، دار الكتب العلمية. ٢/ ٤٣٢.

(٤) لسان العرب، ابن منظور: محمد بن مكرم الإفريقي المصري، ، دار صادر، بيروت، ط١، مادة «سفر»: ٣٦٨ / ٤.

(٥) معجم لغة الفقهاء- للدكتور محمد رؤاس: ٢١٩.

المبحث الثالث

حكم عقد النقل الجوي

لم يتحدث فقهاء الشريعة الإسلامية عن عقد النقل الجوي باسمه الحالي، بيد أنهم عالجوا أحكامه ومسائله ، وذلك تحت باب الإجارة في الشريعة الإسلامية، باعتباره إجارة على الحمل والنقل عن طريق الجو.

وقد تعددت تعريفات الإجارة شرعاً من ناحية العبارة الدالة على العقد، إلا أنهم اتفقوا في المعنى

فلم تورد أغلب تعريفات الإجارة أقسامها ضمن التعريف، وفي المقابل أورد بعض الفقهاء أقسام الإجارة في تعريفهم ، وزيادة في البيان نذكر ما أورده الفقهاء من تعريفات للإجارة :

عرفها فقهاء الحنفية بأنها : تملك نفع مقصود من العين بعوض^(١). وعرفها المالكية بأنها : " بيع منافع معلومة بعوض معلوم"^(٢).

وعرفها الشافعية بأنها : " عقد على منفعة معلومة مقصودة قابلة للبدل والإباحة بعوض معلوم"^(٣). بيد أن الحنابلة أوردوا في تعريفهم أقسام الإجارة وبينوا أنها قسمان أو ضربان. فقد عرفوها بأنها : "عقد على منفعة مباحة معلومة، تؤخذ شيئاً فشيئاً، مدة معلومة، من عين معلومة أو موصوفة في الذمة أو عمل معلوم بعوض معلوم"^(٤).

وبعد عرض تعريف كل من الفريقين يتضح لنا أن ما ذكر من تعريفات ، إن لوحظ فيه التعدد والتنوع ، فمن ناحية العبارة الدالة على العقد ، إلا أن الجميع متفقون في المعنى المفيد بأنها : عقد يفيد تملك المنفعة بعوض .

وبهذا لا خلاف جوهرى بينهم ، وإنما الاختلاف في استعمال لفظ بدل لفظ له معناه ، أو من ناحية زيادة بيان وتفصيل لأنواع وأقسام الإجارة ، كما في تعريف الحنابلة ، وهذه الأقسام وإن لم يصرح بها باقي الفقهاء ، إلا أنها مراعاة ضمناً في تعريفاتهم ، أو من

(١)المختار على الدر المختار، ابن عابدين، محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز عابدين الناشر: دار الفكر-بيروت، الطبعة: الثانية، ١٤١٢هـ - ١٩٩٢م. ٤/٦.

(٢) حاشية العدوي على شرح كفاية الطالب الرباني، أبو الحسن، علي بن أحمد بن مكرم الصعدي العدوي ، تحقيق يوسف الشيخ محمد البقاعي، دار الفكر - بيروت ، بدون طبعة. ١٩٠/٢ .

(٣)حاشية عميرة بكتاب حاشية قليوبي وعميرة ، لأحمد البرسلي عميرة دار إحياء الكتب العربية، ٦٧/٣ ،

(٤)كشاف القناع عن متن الإقناع، منصور بن يونس بن صلاح الدين ابن حسن بن إدريس البهوتي الحنبلي، دار الكتب العلمية ٥٤٦/٣.

ناحية ذكر شروط للمنفعة بزيادة بيان وتفصيل لها في التعريف عند البعض ، وهي مراعاة ضمناً في باقي التعريفات .

وعلى ضوء التعريفات السابقة يمكن تعريف عقد النقل الجوي من الوجهة الشرعية بتعريف خاص به باعتباره قسماً من أقسام الإجارة بأنه: "عقد معاوضة على تملك منفعة معلومة مخصوصة بحمل ونقل راكب من مكان لآخر عن طريق الجو لقاء أجر معلوم بصيغة".

الدليل من القرآن الكريم:

قول الله تعالى على لسان إحدى ابنتي شعيب عليه السلام:

﴿ قَالَتْ إِحْدَاهُمَا يَا أَبَتِ اسْتَجِرْهُ ^ط إِنَّ خَيْرَ مَنِ اسْتَجَرْتَ الْقَوِيُّ الْأَمِينُ ﴿٦٦﴾ قَالَ إِنِّي أُرِيدُ أَنْ أَنْكِحَكَ إِحْدَى ابْنَتَيَّ هَاتَيْنِ عَلَيَّ أَنْ تَأْجُرَنِي ثَمَنِي حَبِيبٌ فَإِنْ أَتَمَمْتَ عَشْرًا فَمِنْ عِنْدِكَ ﴿١﴾

وجه الاستدلال بالآية الكريمة هو: أن الله سبحانه وتعالى قص علينا خبر تأجير موسى عليه السلام نفسه لرعي الغنم بأجرة معلومة، وشرع من قبلنا شرع لنا ما لم ينسخ، فدل ذلك على جواز الإجارة. وقوله تعالى: ﴿ فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَآوِهْنَ ^ط أَجُورَهُنَّ ﴾. ^(١) وفي هذه الآية أمر بإيتاء الأجر إذا أرضعت المرأة الطفل. وهذا دليل على مشروعية الإجارة.

الدليل من السنة الشريفة:

قوله صلى الله عليه وسلم: ((أعطوا الأجير أجره قبل أن يجف عرقه)) ^(٣)

وقوله صلى الله عليه وسلم: ((من استأجر أجيراً فليعلمه أجره)) ^(٤). وهذان الحديثان يدلان على جواز الإجارة، لأن فيهما الأمر بإعطاء الأجير أجرته وإعلامه بمقدارها.

(١) القصص: ٢٦-٢٧.

(٢) الطلاق: ٦.

(٣) أخرجه ابن ماجة في سننه ، كتاب الإجارة، باب أجرة الأجراء، ٧١٧/٢. وصححه الألباني هناك، انظر: سنن ابن ماجة، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي: ٧١٧/٢.

(٤) الكتاب المصنف في الأحاديث والآثار، أبو بكر بن أبي شيبة، عبد الله بن محمد بن إبراهيم بن عثمان ، تحقيق كمال يوسف الحوت، مكتبة الرشد - الرياض، الطبعة الأولى، ١٤٠٩، كتاب الإجارة، باب من كره أن يستعمل الأجير حتى يبين له أجره، ٣٦٦/٢.

الدليل من الإجماع:

فقد أجمع السلف الصالح من الصحابة والتابعين على جواز الإجارة قبل وجود الأصم ومن وافقه من الفقهاء المتأخرين، الذين لا يعتبر اجتهادهم صحيحاً لأنه يخالف النصوص الصريحة من القرآن والسنة يقول الإمام الكاساني وأما الإجماع فإن الأمة أجمعت على ذلك قبل وجود الأصم حيث يعقدون عقد الإجارة من زمن الصحابة إلى يومنا هذا من غير تكبير فلا يعبأ بخلافه، إذ هو خلاف الإجماع، وبه تبين أن القياس متروك لأن الله تعالى إنما شرع العقود لحوائج العباد وحاجتهم إلى الإجارة ماسة.

الدليل من المعقول:

وأما دليل مشروعية الإجارة من المعقول فالناس بحاجة إليها كحاجتهم إلى الأعيان، لتوفير السكنى في الدور، والاتجار في المحلات التجارية والركوب للمسافر وغيره على الدواب والسيارات والسفن والقطارات والطائرات، وعمل أصحاب الصنائع بأجر، ولا يمكن كل أحد عمل ذلك، ولا يجد متطوعاً به، فلا بد من الإجارة لذلك، بل ذلك مما جعله الله طريقاً للرزق، حتى إن أكثر المكاسب بالصنائع كما قال ابن قدامة في المغني.

المبحث الرابع

نطاق مسؤولية الناقل وأساسها النظامي والشعري

سيتم الحديث عن هذا المبحث عبر النقاط التالية:

النقطة الأولى: الأساس النظامي لمسؤولية الناقل الجوي:

لم تكن مسؤولية الناقل الجوي على أساس واحد، وإنما شهدت تطورات عديدة تعكس النظريات القانونية التي تسود دول العالم. ولما كان الناقل الجوي يتسم بالصفة الدولية، فقد حاولت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ القديمة وضع قواعد دولية موحدة في مجال مسؤولية الناقل، فبيّنت أساساً قانونياً معيناً ولكن سرعان ما شهد هذا الأساس تطوراً كبيراً بصدور البروتوكولات المعدلة للاتفاقية، وبصدور اتفاقية مونتريال الجديدة عام ١٩٩٩.

وسوف نعرض أساس المسؤولية في ظل اتفاقية وارسو وتعديلاتها باعتبارها سابقة على اتفاقية مونتريال المطبقة حالياً وبمثابة الأساس الذي استقت منه الأخيرة أحكامها، وذلك على النحو التالي:

أولاً: أساس مسؤولية الناقل في الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

كان على واضعي اتفاقية وارسو ١٩٢٩ أن يتخذوا أحد أسس قانونية ثلاثة لتأسيس مسؤولية الناقل تعكس قدر الاختلاف بين النظم القانونية المختلفة^(١)، وتتمثل هذه الأسس الثلاثة في:

١- **الأساس التعاقدية:** وتقوم مسؤولية الناقل بمقتضاه على الخطأ العقدي، ويعتبر التزام الناقل في هذه الحالة التزاماً بتحقيق نتيجة، ومن ثم تقوم مسؤوليته بمجرد حدوث ضرر للراكب أو مجرد التأخير، ولا تبرأ ذمة الناقل إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه. ويتخذ الخطأ العقدي أكثر من صورة فقد يكون واجب الإثبات من جانب المضرور، أو خطأ مفترضا بحيث تقوم مسؤولية الناقل بمجرد إصابة الراكب أو الأمتعة بضرر أو تلف^(١).

٢- **الأساس التقصيري:** وتقوم مسؤولية الناقل وفقاً له على اعتبار أن الالتزام بتوصيل الأمتعة سليمة إلى مكان الوصول وبذل العناية الضرورية لتحقيق هذه النتيجة وهو التزام قانوني لا تعاقدي. ولا تنهض مسؤولية الناقل وفقاً لهذا الأساس إلا إذا أثبت المضرور خطأ الناقل بأنه أحل بهذا الالتزام القانوني،

(١) قانون الطيران المدني لدولة الامارات العربية المتحدة: مصطفى البنداري، ٢٠٠٦، ص ٢٧٣.

ويجوز للناقل في هذه الحالة درأ مسؤوليته بإثبات عدم إخلاله بالالتزام ، أو أنه كان من المستحيل عليه تنفيذ الالتزام.

٣- **الأساس الموضوعي:** وتقوم مسؤولية الناقل بمقتضاه بمجرد تحقق ضرر للراكب دون حاجة إلى إثبات الخطأ من الناقل، ولا يستطيع الناقل نفي مسؤوليته وفقاً لهذا الأساس إلا إذا ثبت وجود إما خطأ المضرور نفسه، أو خطأ الغير فقط أو السبب الأجنبي كله.

والمواقع أن اتفاقية وارسو قد تبنت فكرة "الخطأ العقدي المفترض" كأساس لمسؤولية الناقل الجوي حسبما حددته المواد من ١٧ إلى ٢١ من الاتفاقية في الفصل الثالث منها.

وتفسير ذلك أن المسؤولية تقوم أولاً على الخطأ العقدي، لأنها تقوم نتيجة إخلاله بالالتزام فرضه عليه عقد النقل يتمثل بنقل الأشخاص وأمتعتهم بحاله سليمة، وفي الميعاد المحدد من مطار القيام إلى مطار الوصول، ومن ثم تكون الاتفاقية قد استبعدت المسؤولية على أساس الخطأ التقصيري الذي كانت تطالب به الدول الأنجلو أمريكية وقت إبرام الاتفاقية.

وثانياً مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض، حيث أقامت الاتفاقية قرينة على خطأ الناقل بمجرد وقوع ضرر للراكب (م ١٧ و ١٨ و ١٩ من الاتفاقية)^(١) ، ومن ثم يعفى الراكب من إثبات خطأ الناقل، وينتقل عبء الإثبات إلى عاتق الناقل الذي إذا أراد أن يتخلص من مسؤوليته أن يثبت واحدة من اثنتين.

الأولى: أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات والتدابير اللازمة لتجنب وقوع الضرر.

الثانية: انه كان من المستحيل عليه وعلى تابعيه اتخاذ هذه التدابير (م ٢٠ من الاتفاقية)^(٢)

وأرى أن نصوص اتفاقية وارسو لم تحقق التوازن بين حقوق الناقلين من ناحية، وحقوق المسافرين من ناحية أخرى، إذ تعتبر هذه النصوص في صالح الناقلين الجويين على حساب مصالح مستغلي مرفق النقل، لأن الاتفاقية قد سمحت للناقل أن يتخلص من مسؤوليته بوسائل بسيطة، كما حددت مبلغ التعويض بمبلغ أقل من الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى بخلاف الجوي^(٣).

ونظراً لهذه الاعتبارات، ظهرت الحاجة إلى ضرورة تعديل نصوص الاتفاقية لزيادة حماية المسافرين في مواجهة الناقلين الجويين، وتحقيقاً لذلك تم تعديل نصوص اتفاقية وارسو بنصوص برتوكول لاهاي ١٩٥٥ والذي دخل دور النفاذ في عام ١٩٦٣. غير أن

(١) الوجيز في القانون الدول: رفعت فخري أبادير ، ١٩٩٩/ دون سنة للنشر، ٩٤..

(٢) مبادئ القانون الجوي الخاص: محمد محمد هلالية، دار النهضة العربية، ١٩١.

(٣) تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل مسؤولية محدودة بمبالغ معينة من التعويض.

هذا البروتوكول لم يغيّر من أساس مسؤولية الناقل التي ظلت تقوم على أساس الخطأ المفترض، وإنما زاد فقط من قيمة التعويض المستحق^(١). وفي رد فعل غير موافق على اتفاقية وارسو على التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي ١٩٥٥، هددت الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو وهي الاتفاقية الأم بحجة أن الأساس الذي تبناه البروتوكول الجديد ومبلغ التعويض الذي قرره لا يحميان الركاب حماية كافية. وتقدمت الولايات المتحدة بخطاب تهديد بالانسحاب من الاتفاقية ما لم تعدل هذه المسائل وفقاً لتراها^(٢).

وتجنباً لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو، نظرت الدول المختلفة إلى اتفاق مونتريال السابق على أنه يخل بمبدأ المساواة بين المسافرين مستخدمي مرفق النقل الجوي، فالمسافر الذي تكون رحلته قد بدأت أو انتهت أو رست في أحد المطارات الأمريكية يكون في وضع أفضل من غيره من المسافرين. ومن هنا ظهرت الحاجة الشديدة إلى إعادة المساواة بين المسافرين من خلال بروتوكول جديد يتم الاتفاق عليه، وبالفعل تم الاتفاق على بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، وذلك في ٨ مارس ١٩٧١. وحاول الاتحاد الدولي للنقل بإقناع عدد كبير من شركات الطيران للموافقة على الاتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية، وبالفعل تم توقيع هذا الاتفاق في ٤ مايو ١٩٦٦ ودخل دور النفاذ في ١٣ مايو ١٩٦٦، ويسمى "اتفاق مونتريال ١٩٦٦". غير أن هذا الاتفاق قد اشترط لسريان أحكامه في المادة الأولى منه أن تكون نقطة مغادرة الطائرة أو نقطة مقصدها النهائي أو نقطة توقفها في أرض أمريكية (م ١ من البروتوكول).

وقد غير هذا الاتفاق من أساس مسؤولية الناقل الجوي بأن جعلها "المسؤولية الموضوعية" بدلاً من الخطأ المفترض. ويترتب على هذا التعديل أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد وقوع الضرر للمسافر، ولا يجوز للناقل أن يدفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور فقط^(٣). وعلى الرغم من أن هذا البروتوكول لم ولن يدخل حيز التنفيذ أبداً^(٤)، إلا أنه أضاف بعض التجديدات التي كان لها أعظم الأثر في مسؤولية الناقل، وأهم ما جاء به هذا البروتوكول أنه عدل على أساس مسؤولية الناقل الجوي. وقد شهدت اتفاقية وارسو تعديلاً أخيراً بصدور بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ الذي لم يدخل دور النفاذ،

(١) انظر المادة ١١ من البروتوكول التي حذفت تماماً المادة ٢٢ من الاتفاقية، وجاءت بنص جديد يتكون من خمس بنود.

(٢) تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين: محمد وفاء محمدين، دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، ١٩٩٩، ١٣.

(٣) القانون الجوي الخاص، عبد الفضيل محمد أحمد، مكتبة دار الجلاء، دون سنة للنشر، بند ٣٠٣، ص ٢٧٠.

(٤) وبطبيعة الحال لن يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ، لأنه تعديل لأحكام اتفاقية وارسو التي تم إلغاؤها بصدور اتفاقية مونتريال الجديدة.

أو أثبت خطأ المضرور بأنه قد ساهم في وقوع الضرر، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة ذاتها (م ٢/٥ من البروتوكول).

ويتمثل الجديد الذي أتى به البرتوكول في أمرين:

١. أنه وسع المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي، وذلك بأنه في حالة الأضرار التي تحدث للأمتعة مثل الهلاك أو التلف، وتقلص بذلك دور الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل، إذا لم يعد ينطبق إلا في حالة التأخير فقط في إنجاز النقل إذا كان نقل أشخاص (م ١/٤ و ٢ من هذا البرتوكول).

٢. أنه حدد في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة منه حالات دفع المسؤولية على سبيل الحصر والتي تتمثل في^(١):

أ- طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.

ب- سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ج- عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

د- عمل من أعمال السلطة العامة قامت به بشأن دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها.

والخلاصة أن بروتوكول مونتريال الرابع لم يغير من أساس المسؤولية وإنما مد نطاق المسؤولية الموضوعية من نقل الأشخاص إلى نقل البضائع أيضاً، كما أنه حدد وسائل دفع هذه المسؤولية وإن كان قد وسع منها^(٢).

ثانياً: أساس المسؤولية في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ :

ذكرت سابقاً أن اتفاقية مونتريال أصبحت منذ دخولها حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣ هي الاتفاقية الدولية المطبقة حالياً في مجال النقل الجوي وانتهت بذلك أحكام اتفاقية وارسو القديمة وتعديلاتها المختلفة سواء التي دخلت منها دور النفاذ أو لم تدخل.

والواقع أن أساس مسؤولية الناقل الجوي قد تعدلت كلياً في ظل أحكام هذه الاتفاقية الجديدة، حيث فرقت بين الحالات الآتية:

١. بالنسبة لحالات التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة، فإن أساس المسؤولية في هذه الحالة هو "الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس مادة(١٩ من الاتفاقية)".

(١) تتضمن هذه المادة خمسة بنود وتبدأ بعبارة "تحذف المادة ١٨ من الاتفاقية ويستبدل بها مايلي..." راجع البروتوكول.

(٢) راجع في هذا المفهوم، القانون الجوي: محمد فريد العريني ، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٤، بند ١٥٢، ص ٣١٥.

٢. بالنسبة لحالة الأضرار التي تلحق بالأمتعة المسجلة، فإن الاتفاقية جعلت مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار "مسؤولية موضوعية" قوامها الضرر (مادة ١٨ من الاتفاقية). أما بالنسبة للأضرار التي تصيب الأمتعة غير المسجلة (الأمتعة الشخصية)، فنقوم مسؤولية الناقل الجوي مع أساس الخطأ واجب الإثبات (م ٢/١٧).

٣. بالنسبة للأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جرح، فقد وضعت الاتفاقية نظاماً ذو مستويين، لكل مستوى أساس قانوني معين، ففي المستوى الأول الذي يطالب فيه المضرور بتعويض لا يتجاوز مائة ألف وحدة نقد، يكون أساس المسؤولية هنا هو "المسؤولية الموضوعية" (مادة ٢/٢١ من الاتفاقية).

ومفاد ذلك إلى أن الاتفاقية الجديدة جمعت الأساسين القانونيين معاً، فأخذت بالخطأ العقدي المفترض في حالتين هما: التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة، وحالة الضرر التي تصيب المسافرين في مستواها الثاني، وقد طبقت الاتفاقية المسؤولية الموضوعية في حالتين هما: الأضرار التي تلحق بالأمتعة، والأضرار التي تصيب المسافرين في مستواها الأول.

النقطة الثانية: الأساس الشرعي لمسؤولية الناقل الجوي:

يعتبر النقل الجوي عقد بين الناقل الجوي والمستفيد ولا بد للناقل الجوي من الالتزام الذي أوجبه على نفسه بالعقد، ويقرر ذلك قوله تعالى ﴿يَأَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ﴾^(١) وقوله تعالى: ﴿وَأَوْفُوا بِالْعَهْدِ إِنَّ الْعَهْدَ كَانَ مَسْئُولًا﴾^(٢). وأيضاً عقد النقل الجوي في الشريعة الإسلامية يعتبر عقد مع أجير مشترك، والأجير المشترك له أربع حالات: الحالة الأولى: أن يقع الضرر بفعله مع تعديه أو تقريطه، فإنه يضمن عند عامة الفقهاء^(٣).

والتعدي يطلق عند الفقهاء ويراد به: مجاوزة ما ينبغي الإقتصار عليه شرعاً و عرفاً، وغالبا ما يرد التعدي عند الفقهاء في صورة فعل.

وصورة تعدي الناقل الجوي هنا: أن يؤخر الرحلة تأخيراً خارجاً عن المعتاد أو يلغيها

(١) المائدة: ١.

(٢) الإسراء: ٣٤.

(٣) بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، علاء الدين، أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني الحنفي، دار الكتب العلمية، الطبعة: الثانية، ١٤٠٦ هـ - ١٩٨٦ م، ٢١٠/٤.

لغير ضرورة، مثل تأخيره أو إلغائه لها لقلّة عدد المسافرين، أو ما يطلق عليه في شروط التذاكر: "التأخير أو الإلغاء العائد لأسباب تجارية" فإنه يضمن.

وصورة تفريطه: أن يقصر في إجراء الصيانة الدورية اللازمة للطائرة، فيؤخر الرحلة أو يلغيها لهذه الأسباب الفنية التي كان يمكن له تفاديها، فإنه يضمن كذلك.

الحالة الثانية: أن يقع الضرر بفعله من غير تعد أو تفريط منه، فإنه يضمن، وتضمنه هنا من باب السياسية الشرعية^(١).

فإذا حصل طارئ فني أو نحوه رغم اتخاذ الناقل الجوي العناية اللازمة فأخر الرحلة فإنه ضامن أيضاً، لأن مرد ذلك لفعله، فكثير من الطوارئ الفنية ليست مستحيلة التوقع، ولا مستحيلة الدفع، إذ بالإمكان تفاديها بمزيد من الحرص والمتابعة، وبناء على ذلك لا يسوغ للناقل الجوي التمسك بهذه الطوارئ المعتادة ليدفع بها مسؤوليته عن التأخير.

الحالة الثالثة: أن يقع الضرر بغير فعله وقد أمكنه التحرز منه، كالأعاصير، أو الأمطار الغزيرة التي يمكن له توقي عواقبها وإجراء الرحلة في موعدها، وذلك ببذل مزيد من الأسباب التي تمكنه من ذلك ولكنه لم يفعل، فإنه يضمن أيضاً على الراجح من أقوال العلماء^(٢).

الحالة الرابعة: إذا كان الضرر بغير فعله ولم يمكنه التحرز منه، كالأعاصير الغالبة، والرياح الشديدة التي لا يمكن توقي عواقبها فيسقط عنه الضمان^(٣).

(١) معين الحكام: الطرابلسي: ٢٠١، تبصرة الحكام لابن فرحون: ٣٢٤/٢.

(٢) بدائع الصنائع: الكاساني: ٢١١/٤، مجمع الضمانات للبغدادي: ١٠٠/١.

(٣) المراجع السابقة.

المبحث الخامس

نوعية المسؤولية النظامية للناقل الجوي

لمعرفة المسؤولية النظامية للناقل الجوي ينبغي أن ننظر إلى أساس تلك المسؤولية والتي تتمثل في الأسس الثلاثة أنفة الذكر، وهي التعاقدية والتي تقوم مسؤولية الناقل بمقتضاه على الخطأ العقدي، ويعتبر التزام الناقل في هذه الحالة التزاماً بتحقيق نتيجة ، ومن ثم تقوم مسؤوليته بمجرد حدوث ضرر للراكب أو مجرد التأخير ، ولا تبرأ ذمة الناقل إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه. ويتخذ الخطأ العقدي أكثر من صورة فقد يكون واجب الإثبات من جانب المضرور، أو خطأ مفترضاً بحيث تقوم مسؤولية الناقل بمجرد إصابة الراكب أو الأمتعة بضرر أو تلف^(١)، والأساس التقصيري وتقوم مسؤولية الناقل وفقاً له على اعتبار أن الالتزام بتوصيل الأمتعة سليمة إلى مكان الوصول وبذل العناية الضرورية لتحقيق هذه النتيجة هو إلتزام قانوني لا تعاقدية. ولا تنهض مسؤولية الناقل وفقاً لهذا الأساس إلا إذا أثبت المضرور خطأ الناقل بأنه أخل بهذا الإلتزام القانوني . ويجوز للناقل في هذه الحالة درأ مسؤوليته بإثبات عدم إخلاله بالإلتزام ، أو أنه كان من المستحيل عليه تنفيذ الإلتزام، والأساس الموضوعي الذي تقوم مسؤولية الناقل بمقتضاه بمجرد تحقق ضرر للراكب دون حاجة إلى إثبات الخطأ من الناقل. ولا يستطيع الناقل نفي مسؤوليته وفقاً لهذا الأساس إلا إذا ثبت وجود إما خطأ المضرور نفسه، أو خطأ الغير فقط، أو السبب الأجنبي كله.

ونخلص إلى أن النقل الجوي عقد بين الناقل الجوي والمستفيد ولا بد للنقل الجوي من الإلتزام الذي أوجبه على نفسه بالعقد ، وينتج عن ذلك أن نوعية المسؤولية النظامية للناقل الجوي مسؤولية عقدية، والمسؤولية هي حالة الشخص الذي أخل بواجب قانوني والذي يتعين عليه التنفيذ العيني أو التنفيذ بمقابل أي التعويض وأركان المسؤولية هي: الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية بينهما.^(٢)

(١) قانون الطيران المدني لدولة الامارات العربية المتحدة:مصطفى البنداري ، ٢٠٠٦، ص ٢٧٣ .
(٢) مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض: د. عادل محمد خير، البعة الأولى، ٢٠٠١م بدون دار للنشر، ص ٤٢.

المبحث السادس

حالات مسؤولية الناقل الجوي للركاب

ينقسم النقل الجوي إلى نقل أشخاص، ونقل أمتعة، ولكل من النوعين

أحكامه الخاصة، ونظرًا إلى أن الناقل الجوي قد يخل بالتزام يفرضه عليه عقد نقل الأشخاص، وكانت هذه الحالات التي تقام فيها المسؤولية على الناقل الجوي مختلفة، وأحكام هذه المسؤولية تختلف باختلاف نوع الإلتزام فسوف يتم تقسيم حالات مسؤولية الناقل الجوي للركاب إلى مسؤليته في حالة نقل الأشخاص، ومسؤليته في حالة نقل الأمتعة، و بالإضافة إلى هذين النوعين يجب التعرض لحالات تأخر الناقل في إنجاز النقل أيًا كان نوعه، ولهذا فسوف يتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة حالات على النحو التالي:

الحالة الأولى: مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته.

معلوم أن عقد النقل الجوي للأشخاص يفرض على الناقل إلتزامات عديدة، من أهمها: نقل المسافر سليماً آمناً من مطار المغادرة إلى مطار المقصد النهائي في الميعاد المتفق عليه، ويسأل الناقل عن أية أضرار تحدث للمسافر أثناء فترة النقل.

ومعلوم أن المملكة العربية السعودية منضمة إلى المعاهدات الدولية المشهورة وهذه المعاهدات التي انضمت إليها تطبقها على النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والأمتعة كما نصت عليه المادة ١٣٤ من نظام الطيران المدني للمملكة على أن تكون مسؤولية الناقل الجوي في علاقته مع الراكب مسؤولية تعاقدية وفقاً لعقد النقل الجوي المبرم مع كل منهما وتخضع لأحكام المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة^(١). وقد حرصت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على تحديد مسؤولية الناقل في حالة إخلاله بسلامة الراكب في المادة ١١/١٧ منها بقولها " يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب، أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة، أو أثناء عملية صعود الراكب، أو نزولهم". ويتبين بوضوح من هذا النص أنه يقيم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تقع للمسافرين إذا توافرت ثلاثة شروط هي:

١- أن تقع حادثة.

٢- أن تقع الحادثة خلال فترة النقل.

(١) نظام الطيران المدني للمملكة: ٦٧.

٣- أن يتسبب عن الحادثة وفاة المسافر أو إصابته.

ولتوضيح المقصود بهذه الشروط الثلاثة أقول:

الشرط الأول : أن تقع حادثة.

اشتطت إتفاقية مونتريال صراحة أن تكون الأضرار التي أصابت الراكب أثناء النقل قد جاءت نتيجة حادثة، وإذا كان وجود الحادثة أمراً ضرورياً لتبدأ مسؤولية الناقل الجوي، فإن تحديد المقصود به أمر لم يلق اهتماماً من المقتن الدولي، وإزاء هذا الوضع، أدلى كل من سراح القانون والقضاء بدلوهم في تحديد المقصود بها.

ورغم تعدد الآراء التي قيلت في هذا الصدد، فإنه يمكن تقسيم الإتجاهات التي تحدد المقصود بالحادثة إلى إتجاهين، بيد أنه قبل عرض هذين الإتجاهين يجب التنويه إلى أن التصدي لتحديد المقصود بالحادثة^(١) أمر له أهميته في ظل إتفاقية مونتريال الجديدة، لأنها تعد شرطاً لقيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي^(٢).

ويمكن أن نقسم الإتجاهات التي تتنازع تحديد صفة الحادثة إلى إتجاهين: **اتجاه مضيق، وآخر موسع.**

أولاً: الإتجاه المضيق:

يعرف أنصار هذا الإتجاه الحادثة بأنها " كل واقعة ناتجة عن عملية النقل وتكون مرتبطة بالإستغلال الجوي "، ويظهر ضيق هذا الإتجاه في أنه يشترط لوجود الحادثة أن تكون الواقعة مرتبطة بالنقل أو الإستغلال الجوي، فإن لم تكن الواقعة كذلك فلا تدخل في مفهوم الحادثة ولا تنطبق عليها أحكام التعويض المقررة في الإتفاقية حتى ولو ترتب

(١) لم يكن لتحديد معنى الحادثة أهمية كبيرة في ظل إتفاقية وارسو وحتى صدور إتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ . وتفسير ذلك أن إتفاقية وارسو بنت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض الذي يجيز للناقل درء مسؤوليته إذا اثبت أنه لم يخطأ هو أو أحد تابعيه، أو أنهم اتخذوا الاحتياطات الكافية لدرء الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه التدابير وهذه الاحتياطات. في ظل هذا الأساس من المسؤولية لم تكن هناك حاجة شديدة للناقلين إلى تحديد المقصود بالحادثة؛ لأنهم اعتمدوا في نفي مسؤوليتهم على إثبات عدم وجود خطأ من جانبهم ، ومن ثم لم تكن تعنيهم كثيراً مسألة الحادثة. غير أنه قد ظهرت الحاجة بصدور إتفاق مونتريال ١٩٦٦ - الذي بني مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية الموضوعية (البند رقم ١/٢ من الإتفاق)- من جديد إلى تحديد المقصود بالحادثة. فهذا الإتفاق قد قلص كثيراً من وسائل دفع المسؤولية مما حث الناقلين إلى البحث عن نفي صفة الحادثة حتى تنتفي مسؤوليتهم، ومن هنا ظهرت الحاجة الشديدة إلى وضع تعريف للحادثة التي تصلح أن تكون سبباً لانتفاء مسؤولية الناقل. انظر: مسؤولية الناقل الجوي - الأساس والحالات وطرق الدفع-: ٩ في الهامش رقم ١١.

(٢) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس والحالات وطرق الدفع-، ٩..

عليها وفاة المسافر أو ضرره^(١) ، وإنما تخضع للقواعد العامة في التعويض.

ثانياً: الاتجاه الموسع:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن وصف الحادثة ينطبق على كل " واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن الشخص المضروب " . ولا يشترط أنصار هذا الاتجاه أن تكون الواقعة مرتبطة بالإستغلال الجوي، فما دامت الواقعة خارجة أو مستقلة عن الشخص المسافر المضروب، فأى ضرر تسببه هذه الواقعة يجب أن ينسب إلى الناقل، ويسأل عنه حتى ولو لم تكن الحادثة مرتبطة بنشاط النقل^(٢).

ويترتب على أعمال هذا المفهوم أن حوادث خطف الطائرات والقرصنة، وسقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم على المقاعد، أو سقوط فنجان من القهوة الساخنة على الراكب بعد وضعه على المنضدة المعلقة التي أمامه، وهبوط مفاجئ للطائرة مما أصاب المسافرين بالصم ، وسقوط راكب مخمور على راكب آخر ، واعتداء راكب على آخر بالضرب، والإنذار بوجود قنبلة على متن الطائرة مما أثار الرعب بين الركاب فأصيب بعضهم بضرر نتيجة اندفاع الآخرين، كل هذه الأمثلة وغيرها تعد من قبيل الحادثة في مفهوم الاتفاقية وفقاً لأنصار هذا الرأي مادام الراكب لم يتدخل في حدوثها ووقعت أثناء الطيران^(٣).

الشرط الثاني : وقوع الحادثة أثناء فترة النقل:

يحدد هذا الشرط في الواقع النطاق الزمني الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل الجوي، وتفسير ذلك أن الناقل ملتزم بحسب الأصل بضمان سلامة المسافرين ، ومن ثم لا بد أن نحدد اللحظة التي يعد فيها الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تهدد سلامة هؤلاء المسافرين.

وقد حددت المادة ١٧ / ١ من إتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هذا النطاق الزمني بأن الحادث يجب أن يقع فقط على متن الطائرة، أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم^(٤).

أما فيما يتعلق بقانون المعاملات التجارية الإماراتي، فقد عبر عن ذلك بمصطلحات قريبة وردت في المادة ٣٥٥ منه التي حددت هذا النطاق الزمني بأنه أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعود الركاب أو نزوله من الطائرة.

ويتضح من نص قانون المعاملات التجارية الإماراتي ونص الإتفاقية الدولية أن الفترة

(١) الوجيز في القانون الدولي، محمود مرشحة، ٢٠٠١م، من منشورات جامعة حلب. ٨٠ وما يليها.

(٢) القانون الخاص الجوي، عبدالفضيل محمد أحمد: بند ٣٢٢ ص: ٢٨٧: بند ٩١، ص: ١٩١.

(٣) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس والحالات وطرق الدفع: - ١٠.

(٤) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس والحالات وطرق الدفع: - ١٣.

الزمنية التي يسري خلالها الالتزام بالسلامة لا تقتصر فقط على مرحلة وجود الطائرة في الجو، وإنما تمتد إلى عمليات الصعود والهبوط من الطائرة، والواقع أن عبارة " على متن الطائرة " أو " أثناء النقل الجوي " لم تثر صعوبات في مفهومها، ولم تكن محل اختلاف تفسيرات شراح الأنظمة، إذ أنه استقر على أنها الفترة التي تحلق فيها الطائرة في الجو؛ أي أثناء وجودها في الجو، وتتضمن كذلك الفترة التي يكون فيها الركاب على متن الطائرة وهي رابضة في المطار على الأرض في سبيلها للطيران، سواء في حالة سكون أو في حالة تحرك على أرض المطار تأخذ طريقها إلى ممر الإقلاع^(١) غير أنه على العكس من ذلك أثارت عبارة عمليات صعود الركاب ونزولهم التي وردت في الإتفاقية الدولية وقانون المعاملات التجارية صعوبة كبيرة في تحديد المقصود بها، ويزيد من صعوبة تحديد المقصود بها سكوت الإتفاقية الدولية عن تحديد معنى هذه المصطلحات^(٢).

وفي غياب تفسير تشريعي، لا مفر من اللجوء إلى تفسيرات شراح القانون والأحكام القضائية، وتتوحد الآراء على ضرورة تفسير المقصود بالصعود والهبوط في ضوء الهدف والغاية التي من أجلها تقرر الالتزام بالضمان بالسلامة، ولا شك أن هذا الهدف هو حماية المسافرين من المخاطر المرتبطة بالطيران، ولهذا يعتبر المسافرون في حالة إقلاع ماداموا تحت وصاية وإمرة الناقل الجوي مما يعرضهم لمخاطر الطيران، أما قبل ذلك فلا يعدون في حالة إقلاع^(٣).

ولاشك أن هذه اللحظة تبدأ بمغادرة المسافرين المكان المعد لتجمع المسافرين في المطار ويكونوا في صحبة الناقل حتى صعودهم إلى الطائرة، ويعتبرون بالمثل في حالة هبوط أثناء نزولهم على سلم الطائرة في صحبة الناقل ودخولهم إلى مطار الوصول^(٤).

ويترتب على هذا التفسير أن الفترة التي تسبق دخول الركاب إلى مكان التجمع أو التي تلي دخولهم إلى مطار الوصول لا يلتزم فيها الناقل بضمان سلامة المسافرين وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال، فالفترة الزمنية لهذا الالتزام تبدأ من رحيلهم مكان تجمع المسافرين، وتنتهي بدخولهم صحن مطار الوصول.

ومن أمثلة الحوادث التي لا يسأل عنها الناقل وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال الأحداث التي تقع أثناء ذهاب المسافر إلى مطار القيام بسيارته الخاصة، أو أثناء تسلمه حقائب السفر في مطار الوصول أو المقصد النهائي، أو عند مغادرته مطار الوصول، أو أثناء جلوسه مع مودعيه أو مستقبله، أو أثناء التعامل مع فروع البنوك الموجودة في المطار، أو قيامه

(١) الوجيز في القانون الدولي: رفعت فخري أبدير، ٣١.

(٢) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس والحالات وطرق الدفع - ١٣.

(٣) القانون الجوي الخاص، عبدالفضيل محمد أحمد: بند ٩٢ ص: ١٩٧.

(٤) قانون الطيران التجاري: بند ٣١٢، ص: ٣٢٣.

بإتصال تليفوني من الكبائن الموجودة في صحن المطار، أو تسوقه في السوق الحرة^(١).

الشرط الثالث : وقوع ضرر للمسافر:

من المنطقي أن تشترط الإتفاقية لإقامة مسؤولية الناقل أن تؤدي الحادثة التي تقع أثناء فترة النقل إلى أضرار تصيب هذا المسافر، وقد عبرت المادة ١/١٧ من اتفاقية مونتريال عن الضرر الذي يجب أن يصيب المسافر بحالات الوفاة أو تعرضه لإصابة جسدية.

وإذا كانت الوفاة لا تثير أية مشكلات في تحديد المقصود بها، فإن عبارة الأضرار البدنية أو الجسدية قد أثارت العديد من المشكلات. وتفسير ذلك أن انتشار عمليات قرصنة الطائرات وما يترتب عليها من أضرار أديبة تحدث للركاب قد تفوق بكثير الأضرار البدنية، أثارت الجدل في تحديد مصطلح " جسدي " الوارد في عبارة الإتفاقية الدولية.

والتساؤل الذي يثار هنا هو كالتالي : هل يتسع هذا المصطلح ليشمل الأضرار المعنوية أيضاً، أم أنه يفسر بشكل ضيق بحيث لا يتعدى الأضرار الجسدية؟ وبمعنى أوضح هل الضرر الجسماني يتضمن بالضرورة ضرراً أديبياً يجب التعويض عنه؟ إزاء عدم وجود تفسير نظامي في هذا الصدد، انقسمت آراء شراح القانون في الإجابة على هذا التساؤل إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول : وهو الاتجاه الذي يرفض التوسع في مفهوم " بدني أو جسدي " ويقصره فقط على المعنى الواضح منه وهو الأضرار المادية الجسدية دون المعنوية، ويحتج أنصار هذا الاتجاه بوضوح نص الإتفاقية، ويرون أن النص يستبعد صراحة الأضرار المعنوية من مجال تطبيقه وإلا كان قد نُص عليها صراحة^(٢).

الاتجاه الثاني : وهو الاتجاه الذي يوسع في مفهوم الإصابة الجسدية لتشمل الأضرار المعنوية أيضاً، إذ أن التعويض عن الأخيرة يتمشى مع الأسس التي تقوم عليها الإتفاقية ويحقق الغرض المنشود من التوحيد الدولي^(٣) أن الضرر الجسدي يشمل بالضرورة ضرراً أديبياً.

الحالة الثانية: مسؤولية الناقل عن فقد أو تلف الأمتعة التي بحوزة المسافر :

يلقي عقد النقل الدولي للركاب على عاتق الناقل التزاما بتوصيل الأمتعة سليمة وفي

(١) القانون الجوي: محمد فريد العريني ، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٤ ، بند ٣٢٢ ، ص: ٢٨٧ ،
(٢) انظر في تفصيل هذين الاتجاهين، د. رفعت فخري أبدير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي يتحملها الركاب من عمليات من جراء اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مجلة المحامي، السنة السادسة، ١٩٨٣ ، ص ٥٩ ؛ د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي : دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٦ ، بند ٢٨١ ، ص ٢

(٣) انظر في عرض هذا الرأي القانون الجوي الخاص، عبدالفضيل محمد أحمد: بند: ٩٣ ص: ٢.

الوقت المتفق عليه، وهذا ما يسمى " التزام ضمان سلامة الأمتعة" فإذا هلكت الأمتعة أو تلفت تلف كلي أو جزئي، فتقوم مسؤولية الناقل لإخلاله بتنفيذ هذا الالتزام. وقد عبرت المادة ١٨ من إتفاقية مونتريال ١٩٩٩ عن هذا الإلتزام بتفصيل أكثر بقولها " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي".

وقد حرصت إتفاقية مونتريال على تحديد المقصود بعبارة " أثناء أو خلال النقل الجوي" والتي يتحدد في ضوئها الفترة الزمنية التي تبدأ وتنتهي فيها مسؤولية الناقل على النحو الذي سنراه حالياً.

شروط انعقاد المسؤولية:

يستبين بوضوح من نص ١٨ من إتفاقية مونتريال خاصة الفقرات ١، ٣، ٤. أنه يشترط لمسائلة الناقل الجوي عن أي عيب أو ضرر يحدث للأمتعة المنقولة، أن يقع هذا الضرر نتيجة حادث أثناء مدة النقل الجوي، ومن ثم يجب توافر ثلاثة شروط هي:

١- أن يقع حادث

٢- أن يقع هذا الحادث خلال النقل الجوي

٣- أن يلحق الأمتعة ضرر

الشرط الأول : الحادث:

بادئ ذي بدء تجدر الإشارة إلى أن إتفاقية مونتريال - على غرار إتفاقية وارسو - لم تستخدم مصطلحاً واحداً للتعبير عن سبب الضرر في حالة نقل الأشخاص وفي حالة نقل الأمتعة، ففي حالة نقل الأشخاص، نجد المادة ١٧ من الإتفاقية التي تعالج مسؤولية الناقل تستخدم مصطلح " الحادثة" أما المادة ١٨ من ذات الإتفاقية التي تعالج مسؤولية الناقل الجوي في مجال نقل البضائع والأمتعة فتستخدم مصطلح " الحدث".

ولنا أن نتساءل هل للحدث مفهوم موحد في حالة نقل الركاب ونقل الأشخاص أم أن واضعي الإتفاقية كانوا على صواب عندما عبروا عن الواقعة بعبارة الحادث في نقل الأشخاص وعبارة الحدث في نقل الأمتعة؟ وبمعنى آخر هل هذا الاختلاف في التعبير عن الواقعة من جانب واضعي الإتفاقية مقصود، بحيث يعكس اختلافاً في مفهوم الحادثة عن الحدث، أم أن الأمر يتعلق بمجرد تنوع في الألفاظ الذي لا يعكس اختلافاً في

الذي يظهر لي أن هذا التغير في المصطلحات مقصود من واضعي الإتفاقية، فالحدث في مفهوم المادة ١٨ الخاصة بنقل الأمتعة له معنى أعم وأشمل من الحادثة في مفهوم المادة ١٧ الخاصة بنقل الأشخاص، وتفسير ذلك أن الحدث كل فعل يسبب ضرراً للأمتعة بهلاكها أو تلفها سواء كان هذا الفعل متصل بعملية النقل أم لا، أما الحادثة في مجال نقل الأشخاص فهي الفعل الذي يقع أثناء فترة الطيران ويضر بجسد المسافر مباشرة ويكون متصلاً بعملية النقل.

وتطبيقاً لذلك، يعتبر الناقل في مجال نقل الأمتعة مسؤولاً عن تلف الزهور التي ذبلت بسبب رائحة كريهة انبعثت من أمتعة أخرى مشحونة، ويسأل عن ضياع أو سرقة الأمتعة من مبنى مطار المغادرة أو المقصد النهائي^(٢).

الشرط الثاني: أن تكون الواقعة أثناء فترة النقل الجوي:

على خلاف حالة وفاة الأشخاص وإصابتهم، حددت الإتفاقية الدولية وكذلك القانون الاتحادي المعيار الذي يتم في ضوءه تحديد ما إذا كانت الواقعة التي تصيب الأمتعة قد وقعت أثناء فترة النقل الجوي وذلك على النحو التالي:

١ - معيار حراسة الناقل لتحديد فترة النقل:

اهتمت الإتفاقية الدولية بتحديد المقصود بفترة النقل الجوي التي يسأل الناقل خلالها عن أي ضرر يصيب الأمتعة. وقد حددت الفقرتان الثالثة والرابعة من المادة ١٨ من الإتفاقية الدولية هذه الفترة بأنها تشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت فيه.

يتضح من نصوص الإتفاقية الدولية أن مسؤولية الناقل ترتبط بوجود البضاعة أو الأمتعة المسجلة في حراسة هذا الناقل. ويقصد بمصطلح "حراسة الناقل" وجود الأمتعة تحت إمرة وسيطرة الناقل بحيث يمارس سلطته عليها، ويفترض ذلك بطبيعة الحال الحيابة الفعلية لهذه الأمتعة، وتبدأ منذ هذه اللحظة مسؤولية الناقل عن إصابة الأمتعة بالتلف أو بالهلاك.

(١) هذا التساؤل كان مثاراً كذلك في ظل إتفاقية وارسو القديمة حيث استخدمت أيضاً في المادتين ١٧ - ١٨ منها مصطلحات مختلفة للتعبير عن الحادث في مجال نقل الأشخاص والواقعة في مجال نقل البضائع. ينظر للتفصيل: مسؤولية الناقل الجوي - الأساس والحالات وطرق الدفع: -١٧.

(٢) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس والحالات وطرق الدفع: -١٨.

الخلاصة إذن أن معيار حراسة الناقل يتحدد بعاملين : الأول هو السيطرة الفعلية من جانب الناقل على الأمتعة^(١)، والثاني هو أن تمارس هذه السيطرة في أماكن محددة على سبيل الحصر.

ويترتب على ذلك أن الناقل لا يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تقع للأمتعة وهي ليست في حراسته حتى ولو كانت في مكان من الأماكن التي حددها النص كما لو اتفق مع المسافر أنه غير مسئول عن الأمتعة بمجرد وصول الطائرة مطار الوصول.

ولا يعد الناقل مسؤولاً كذلك إذا كانت الأمتعة تحت سيطرته ولكن في مكان آخر غير المحدد بالنص كما في حالة الأمتعة التي تقع بعد تسليم الأمتعة إلى المرسل إليه أو تفريغها من الطائرة ووضعها تحت حراسة المرسل إليه، أو دخول الأمتعة في المنطقة الجمركية تحت حراسة المرسل إليه، ولا يجعله مسؤولاً كذلك من مجرد معاونة أحد تابعي المسافرين بحمل أمتعته خارج مبنى المطار. ولهذا نصت الفقرة الرابعة من المادة ١٨ من اتفاقية مونتريال في صدرها على أنه " لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار"^(٢).

الشرط الثالث: أن يلحق الأمتعة ضرر:

من المنطقي لمسائلة الناقل الجوي وإلزامه بالتعويض، أن يلحق الأمتعة ضرر يتحملة مرسلها، هذا الشرط الذي تقتضيه القواعد العامة، حرصت الاتفاقية الدولية على النص عليه صراحة عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي بصدد الأضرار التي تحدث عند نقل الأمتعة وذلك في الفقرة الأولى من المادة ١٨ بقولها " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضاعة أو ضياعها أو تعييبها" .

ويشترط بطبيعة الحال لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة أن يثبت الضرر أو تلف أو هلاك الأمتعة، وبمجرد ثبوت ذلك يفترض خطأ الناقل وتقوم مسؤوليته ما لم يدحض هذه المسؤولية بعد ذلك ويعتبر إثبات تلف الأمتعة أو هلاكها أمراً ميسوراً؛ إذ يتم بمجرد مقارنة حالة الأمتعة عند تسليمها بحالتها الموصوفة بها في وثيقة الشحن الجوي، فيثبت المسافر أنه لم يتسلمها حالة الهلاك، أو أنها ناقصة العدد، أو كاملة العدد غير أنها بحالة مختلفة من حيث الجودة حالة التلف غير أن مقدرة المسافر في إثبات الضرر ستكون محدودة إذا وردت تحفظات في وثيقة النقل الجوي تتعلق بتجهيل الوزن أو العدد أو الحالة أو أية بيانات مهمة عن الأمتعة^(٣).

وفي حالة هلاك الأمتعة، فقد تضمنت اتفاقية مونتريال حكماً جيداً ضمنته المادة منها، ويقضي هذا النص بأن الأمتعة تعتبر في حكم الهالكة بفوات سبعة أيام تحسب من اليوم

(١) تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي: أ/ طه عبد القهار أحمد مقبل، بند ٣٠١، ص: ٢٩٦.

(٢) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس للحالات طرق الدفع: ١٩.

(٣) القانون الجوي الخاص، عبدالفضيل محمد أحمد: بند ٣٢٥، ص: ٢٩٤.

الذي يجب أن تصل فيه. أما في حالة الأمتعة المسجلة، فتعتبر هالكة إذا لم تصل في غضون ٢١ يوم من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه إعمالاً لنص المادة ٣/١٧ من الاتفاقية ذاتها.

ولا يلتزم المسافر في المقابل بإثبات السبب الذي أدى إلى تلف أو هلاك الأمتعة، فمسئولية الناقل تنهض لمجرد عدم وصول الأمتعة سليمة في مطار الوصول حتى ولو ظل السبب في ذلك مجهولاً^(١)، وذلك طبقاً للمسئولية الموضوعية.

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا تسلم المسافر امتعته في مكان الوصول دون تحفظ ودون عمل احتجاج، فإن ذلك يعتبر قرينة على أنه تسلمها في حالة جيدة ومطابقة لشروط وثيقة النقل أو البيانات الواردة في الوثائق الأخرى في حالة عدم وجود وثيقة نقل، غير أن هذه القرينة بسيطة، ومن ثم يجوز النص للمسافر إثبات عكسها بأنه لم يتحفظ لأنه لم يكتشف العيب عند الاستلام مثلاً (المادة ١/٢١ من اتفاقية مونتريال)^(٢).

الحالة الثالثة: المسؤولية عن التأخير.

من المزايا التي يفضلها المسافرون في النقل الجوي، بالإضافة إلى الراحة والسلامة وصولهم في الميعاد المحدد في أقل وقت ممكن؛ فمزية السرعة مزية لا يستهان بها، بل يضعها المسافرون في حساباتهم وهم يختارون الطائرة كوسيلة نقل لهم.

وإيماناً بأهمية عنصر الزمن وعدم تأخر الناقل في نقل المسافرين، حرصت اتفاقية مونتريال الدولية على التزام الناقل بتوصيل الأشخاص في الوقت المحدد دون تأخير، وإلا نهضت مسؤوليته وتطبيقاً لذلك تنص المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه جميع التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

ويتضح من قراءة هذا النص أنه يشترط لمسائلة الناقل عن التأخير في نقل الأشخاص توافر ثلاثة شروط تتمثل في الآتي:

- ١- وجود تأخير
- ٢- وقوع التأخير في فترة النقل الجوي
- ٣- أن يترتب على التأخير ضرر

(١) القانون الجوي الخاص، عبدالفضيل محمد أحمد: بند ٣٢٥، ص: ٢٩٣.

(٢) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس للحالات طرق الدفع: ٢١.

الشرط الأول : وجود تأخير:

سوف أعرض على التوالي تحديد المقصود بالتأخير، وبيان مدى التعارض بين اتفاقية مونتريال وشروط الإتحاد الدولي للنقل الجوي بخصوص التأخير في الوصول.

١ _ المقصود بالتأخير:

على الرغم من تطلب إتفاقية مونتريال أن تقع الأضرار نتيجة تأخير في النقل حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي، فإنهما لم يضعاً معياراً يتحدد في ضوءه معنى التأخير، والقول بوجود تأخير يفترض بطبيعة الحال أن هناك ميعداً محدداً لوصول المسافر، ثم لا يصل الأشخاص في الميعاد المحدد، وبمعنى آخر لا تأخير إلا إذا كان هناك ميعد سبق تحديده.

وقد كانت مسألة تحديد ميعد يتم خلاله النقل محل معارضة شديدة من جانب الناقلين الجويين، وكذلك الإتحاد الدولي للنقل الجوي أثناء المؤتمر الذي نوقشت فيه إتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ ويكمن سبب المعارضة في أن عملية النقل الجوي يحيطها كثير من الظروف التي قد تؤخر الوصول، وغالباً ما تكون هذه الظروف مستقلة عن الناقل وتابعيه بحيث لا يكون في إمكانه السيطرة عليها^(١). ولهذا يبدو لي من المنطقي في هذا الصدد أن أفرق بين فرضين:

الأول : وفيه يتفق الناقل مع المسافر على ميعد محدد يجب تنفيذ النقل خلاله.

في مثل هذا الفرض يكون إلتزام الناقل التزاماً بتحقيق غاية أو نتيجة، وهي النقل في الميعاد المحدد، ومن ثم يسأل الناقل إذا لم تتحقق هذه النتيجة وتأخر النقل حتى ولو لم يكن قد ارتكب خطأ من جانبه، وبالتالي يعفي المسافر من إثبات خطأ الناقل خطأً مفترض ولا يستطيع الناقل درء مسؤوليته عن التأخير إلا إذا أثبت أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لتوصيل المسافر في الميعاد المحدد، أو كان من المستحيل عليه إتخاذها.

الثاني: وفيه لا يتفق المسافر مع الناقل على ميعد محدد لأن شحن وترتيب الأمتعة يحتاج إلى إجراءات طويلة ليس من السهل حساب المدة التي استغرقتها حساباً دقيقاً لمعرفة مدى التأخير الذي قد يقع.

٢ _ التعارض بين نصوص إتفاقية مونتريال وشروط الإياتا:

قد يبدو أن هناك تعارضاً بين نصوص إتفاقية مونتريال الجديدة وشروط النقل التي وضعها الإتحاد الدولي للنقل الجوي الإياتا وهي أسبق في الوجود من إتفاقية مونتريال ، ويعزي هذا التعارض إلى أن هذه الشروط فيما يتعلق بنقل المسافرين(مادة ١٠/١). تعتبر أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من جانب الناقل في العقد أو في أية وثيقة أخرى

(١) القانون الجوي الخاص، عبدالفضيل محمد أحمد: بند ٤٣، ص: ١٠٩.

هي عبارة عن مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه الرحلة الجوية، ومن ثم لا تلزم الناقل بميعاد محدد، وإنما هي مجرد مؤشر على مدة الرحلة ، فإذا أدرج الناقل أو المسافر هذه الشروط في عقد النقل فهل تنطبق هذه الشروط ولا يعد الناقل مسؤولاً عن التأخير وفقاً لها، أم أنه يعد مسؤولاً رغم وجودها وفقاً لأحكام إتفاقية مونتريال إذا تأخر عن المدة المحددة أو المدة المعقولة في حالة عدم التحديد؟

الواقع أنه على الرغم من حداثة إتفاقية مونتريال، إلا أنها لم تتضمن الإجابة على هذا التساؤل، وفي ظل تطبيق إتفاقية وارسو القديمة التي كانت تتضمن ذات الحكم، اتجه رأي في الفقه القانوني _ في محاولة منه لتفادي هذا التعارض _ إلى القول بأن الناقل لا يعد مسؤولاً عن التأخير إلا إذا أثبت الطرف الآخر (المسافر) وقوع خطأ جسيم من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ويذهب البعض حلاً لهذا التعارض إلى القول بأن الناقل الجوي لا يسأل عن التأخير المعقول، أما التأخير غير المعقول أو غير العادي، فلاشك في قيام مسؤولية الناقل الجوي عنه^(١).

ولا أتفق من خلال بحثي لا إلى الرأي الأول ولا إلى الرأي الثاني وتوضيح ذلك أنني لا أتفق مع الرأي الأول لسببين هما:

١- سيؤدي الرأي الأول إلى إهدار كل قيمة قانونية لنصوص إتفاقية مونتريال إذا استمر هذا الرأي قائماً في ظل أحكامها؛ لأنها تقيم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في توصيل الركاب إعمالاً للمادة ١٩ منها.

٢- يتعارض هذا الرأي كذلك مع طبيعة مسؤولية الناقل من أنها مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض في حالة التأخير في نقل الركاب والأمتعة لا الخطأ واجب الإثبات إعمالاً للمادة ١٩ منها أيضاً.

ولا أتفق مع الرأي الثاني أيضاً وذلك لسببين هما:

١- أنه يحدد نطاق لتطبيق شروط الإيادات بلا سند، فالعبارات الواردة بهذه الشروط تتسم بالعمومية ولا يوجد ما يخصصها.

٢- أن من قال بهذا الرأي يتحدثون عن التأخير المعقول ويرون أن الناقل لا يسأل وفقاً للشروط العامة ووفقاً لأحكام الإتفاقية عن هذا التأخير المعقول، ويرون أنهم بذلك قد تبادوا التناقض، ونقدر أنهم قد ركزوا على فرض واحد ألا وهو التأخير في حالة عدم وجود ميعاد محدد، ونتساءل كيف يكون الحال إذا اتفق الناقل مع

(١) القانون الخاص الجوي، للعريني: بند ٣٢٨، ص: ٢٩٦. القانون الخاص الجوي، للعريني: بند ٤٤، ص: ١١٣.

المسافر على ميعاد معين؟ هل يصلح هذا التفسير الذي أتوا به لحل التعارض في هذا الفرض؟

وأميل إلى القول بأن الأحكام التي تضمنتها شروط الإيانات تعد باطلة في ظل أحكام اتفاقية مونتريال، ولا يعمل بها، ويرجع هذا البطلان إلى سببين:

الأول : أنها تتعارض مع صريح نص المادة ١٩ من الإتفاقية التي تنص على مسؤولية الناقل عن التأخير، وباعتبار الإتفاقية أحدث وجوداً من شروط الإيانات، فتعد هذه الأخيرة ملغية ضمناً بأحكامها.

الثاني: أنها تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير وتعتبر هذه المواعيد مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت مواعيد تقريبية ، تتعارض بذلك مع نص المادة ٢٦ من الإتفاقية التي تقضي ببطلان كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو يضع حداً أقل من الحد المعين في هذه الإتفاقية، وهو نص أمر لا يجوز مخالفته^(١).

الشرط الثاني :وقوع التأخير أثناء نقل الركاب بطريق الجو:

لا يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل عن التأخير أن يقع هذا التأخير، وإنما يجب أن يقع هذا التأخير في فترة النقل الجوي ، والواقع أن نظام الطيران المدني السعودي قد اتخذ في هذا الصدد موقفاً مغايراً لموقف الاتفاقية الدولية، وتفسير ذلك أن الإتفاقية الدولية، قد اشترطت صراحة لمسائلة الناقل عن الأضرار التي تحدث عن التأخير أن يقع هذا التأخير في النقل بطريق الجو . وإذا كانت اتفاقية مونتريال تتطلب أن يكون التأخير في فترة النقل الجوي، فهنا يبرز التساؤل الآتي : هل يسأل الناقل عن التأخير الذي يقع أثناء مرحلة الطيران فقط، أم يسأل عن التأخير الذي يتم في أي مرحلة من مراحل النقل الجوي؟ ويمكن صياغة التساؤل بشكل آخر :ما المقصود بفترة النقل الجوي؟

في البدء أقول أنه لا تخفى أهمية الإجابة على هذا التساؤل، لأنها تحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، غير أنه رغم هذه الأهمية لم تعرض الإتفاقية لتحديد المقصود بها، وعندما عبرت عنها استخدمت تعبير " بطريق الجو " عندما نصت في المادة ١٩ منها على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي قد ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو " فما المقصود بهذه العبارة الأخيرة ؟

(١) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس الحالات طرق الدفع: ٢٦.

إزاء غياب التحديد التشريعي، جاءت اجتهادات الفقه والقضاء المتنوعة والتي تتشعب إلى اتجاهين^(١).

الاتجاه الأول : وهو اتجاه مضيق، يرى أنصاره أن الناقل لا يسأل إلا عن التأخير الذي يقع أثناء مرحلة الطيران فقط، أي في اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة إلى الطيران حتى وصولها واستقرارها في أرض مطار الوصول، أما التأخير الذي يتم في أي مرحلة سابقة أو لاحقة لذلك لا يسأل عنه الناقل. وقد استند أنصار هذا الاتجاه إلى اختلاف المصطلحات التي جاءت في المادة ١٧ من الاتفاقية الخاصة بمسئولية الناقل عن الأضرار التي تحدث للركاب الوفاة أو الإصابة، واختلافها كذلك عن المصطلحات التي جاءت في المادة ١٨ عن الأضرار التي تحدث للأمتعة من هلاك أو تلف وتفسير ذلك أن الاتفاقية في المادة ١٧ حددت نطاق مسئولية الناقل عن الأضرار التي تحدث للركاب بضرورة أن يقع الضرر على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، أما في المادة ١/١٨ فقد حدد هذا النطاق بضرورة أن يقع الضرر للأمتعة خلال النقل الجوي، ويعكس هذا الاختلاف في المصطلحات كما يرى أنصار هذا الرأي اختلافاً في المفهوم، فالإتفاقية استخدمت في حالة التأخير مصطلح " بطريق الجو " مما يدل على أنها فترة الطيران فقط^(٢).

الاتجاه الثاني : وهو اتجاه موسع ويميل إليه غالبية شراح القانون وأميل إليه أيضا . ويرى أنصاره أن تفسير عبارة " بطريق الجو " يجب أن تتم بذات الطريقة التي تمت بها تفسير العبارة ذاتها في نقل الأشخاص وبذات الوظيفة أيضاً التي تم بها تفسير العبارة ذاتها في نقل الأمتعة.

وبمعنى أوضح يجب تفسيرها بشكل موسع بحيث تبدأ من اللحظة التي يكون فيها الراكب تحت عناية ورعاية الناقل، وتكون أمتعته تحت حراسة الناقل، ومن ثم لا تقتصر مسئولية الناقل عن التأخير الذي يتم في مرحلة الطيران فحسب، ولكنها تمتد إلى التأخير الذي يتم في المراحل السابقة عليها أو اللاحقة لها مادام الراكب تحت عناية ورعاية الناقل و الأمتعة تحت حراسته ، وحتى تنتهي هذه الرعاية أو تلك الحراسة^(٣).

وتطبيقاً لهذا الرأي يسأل الناقل عن التأخير بسبب إقلاع الطائرة متأخرة عن الميعاد المحدد لإقلاعها حتى ولو أنها لم تتأخر في فترة الطيران ذاتها، ويسأل كذلك عن التأخير

(١) تجدر الإشارة إلى أن هذه الاختلافات الفقهية بدت أبان تطبيق أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ، ولكنها تحتفظ بقيمتها في ظل أحكام اتفاقية مونتريال الجديدة لتطابق حكمها مع حكم اتفاقية وارسو في هذا الصدد. ينظر: مسئولية الناقل الجوي - الأساس الحالات طرق الدفع: ٢٦.

(٢) الوجيز في القانون الدولي: رفعت فخري أبادير، ٨٩.

(٣) القانون الجوي الخاص بند ١٠٦ ، ص ٢٢١ . فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي ومسئولية الناقل الجوي الدولي، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥ ، بند ٩٢ ، ص ١٢٥ وما يليها.

في تفريغ الأمتعة مدة طويلة بعد وصولها في الميعاد المحدد^(١).

الشرط الثالث: أن يترتب على التأخير ضرر:

يعد تطلب هذا الشرط أمراً منطقياً وضرورياً لإعمال مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، فالتأخير الذي لا يترتب عليه ضرر بالنسبة للمسافر لا يستوجب مسائلة الناقل عنه، إذ أن المسؤولية يمكن أن تقوم بدون خطأ، إلا أنها لا يمكن أن تقوم أبداً بدون ضرر.

وقد حرصت إتفاقية مونتريال على بيان هذا الشرط لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير حيث تنص المادة ١٩ من الإتفاقية الدولية فتعبر عن ذلك بقولها " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخر ". و تتوحد آراء الفقه القانوني وتستقر أحكام القضاء على ضرورة إصابة المسافر بضرر مادي؛ لمسائلة الناقل عن التأخير الذي سبب هذا الضرر، والواقع أن مجرد تأخير الناقل لا يقيم مسؤوليته، وبمعنى أوضح لا يعد التأخير ذاته سبباً للمسؤولية، وإنما تقوم المسؤولية عن الضرر الذي ينجم عن هذا التأخير^(٢) وعلى غرار مصطلح التأخير لم تحدد الإتفاقية الدولية المقصود بالضرر ونوعه، هل يقصد به الضرر المباشر وغير المباشر، والضرر المتوقع وغير المتوقع، والضرر المادي والأدبي أم لا؟ بيد أن الرأي مستقر في الفقه القانوني على ضرورة الرجوع إلى القوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد في ضوء شروط العقد^(٣).

ومن أمثلة التأخير الموجب لمسؤولية الناقل، عدم وصول المسافر في ميعاد افتتاح مؤتمر علمي مهم كان مدعو إليه ليتسلم جائزة معينة، وتأخر وصول جثته في الميعاد المحدد مما فوت على أهل المتوفي القيام بمراسيم الدفن في الميعاد الذي كان محدداً لها، ووصول المريض متأخراً مما أدى إلى إلغاء الجراحة له بعد سفر الدكتور المختص، أو تأخره بما كلفه أعباء إضافية، وتأخر وصول أحد المشروعات الهندسية مما استبعدتها من الاشتراك في مسابقة دعت إليها الشركات المختلفة .. إلخ^(٤).

(١) الطيران التجاري: هاني دويدار، بند ٣٠٣، ص ٣٠.

(٢) القانون الخاص الجوي، للعريبي: بند ٣٢٩، ص ٢٩٨.

(٣) قانون الطيران التجاري: هاني دويدار، بند ٣٠٤، ص ٣١٧؛ القانون الجوي الخاص: بند ١٠٧، ص ٢٢٢.

(٤) مسؤولية الناقل الجوي - الأساس للحالات طرق الدفع: ٢٨.

المبحث السابع

نطاق سريان مسؤولية الناقل

نطاق سريان المسؤولية عن التقصير من حيث الأشخاص، الأصل أن الناقل المتعاقد هو من يقوم بتنفيذ عقد النقل، ولكن قد يقوم نقل آخر نيابة عن الناقل المتعاقد يطلق عليه اصطلاحاً "بالناقل الفعلي" بتنفيذ عقد النقل، كما قد يتولى تنفيذ عقد النقل ناقلون متعددون متعاقبون. فإذا حصل تقصير في تنفيذ عقد النقل من تقصير الناقل الفعلي، أو حصل التقصير في مرحله من مراحل النقل في حالة النقل المتتابع، فهل يقتصر حق الراكب على مقاضاة الناقل المتعاقد أم يجوز له مقاضاة الناقل الفعلي، وفي حالة النقل المتتابع هل يقتصر حقه على مقاضاة الناقل الأول أم يجوز له مقاضاة الناقل الأخير أم الناقل الذي وقع التقصير في مرحلة النقل التي تولى تنفيذها؟

إن الاجابه على ما تقدم تقتضي التمييز بين النقل المتتابع (المتعاقب) والناقل الفعلي:

أولاً: في نطاق النقل المتتابع.

يراد بالنقل المتتابع بمفهوم اتفاقية مونتريال ومن قبلها اتفاقية فانسوفي (وارسو) عملية نقل واحدة غير قابلة للتجزئة يقوم بتنفيذها عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين، سواء كان الاتفاق بشأنها قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا تفقد عملية النقل في هذه الصورة صفتها الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة.

وقد ميزت اتفاقية مونتريال في تحديد الناقل المسؤول عن التأخير في النقل المتتابع بين الركاب ونقل الأمتعة للركاب.

١ - في نقل الركاب:

نصت الفقرة الثانية من المادة ٣٦ من اتفاقية مونتريال على انه(في حالة النقل من 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، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح).

يتبين لنا من هذا النص أن اتفاقية مونتريال لا تجيز للراكب أو خلفه الرجوع سوى على الناقل الذي حدث عدم التنفيذ في مرحلة النقل التي تولاها.

ويقع عبء إثبات أن عدم التنفيذ الذي ترتب في هذه المرحلة على الراكب أو خلفه، لذلك اجازت الاتفاقية الرجوع على الناقل الأول بشرط ان يكون هناك اتفاق صريح عليه

تحمل الناقل الأول المسؤولية عن النقل الجوي بكل مراحلها، غير ان الشروط لا تجيز أي اتفاق من هذا القبيل مما يعني- عملاً- إن الراكب أو خلفه لا يستطيع مقاضاة الناقل الأول إلا إذا كان عدم التنفيذ واقعا في المرحلة التي قام بتنفيذها.

٢- في نقل أمتعة المسافرين:

نصت ألققره الثالثة من المادة ٣٦ من اتفاقية مونتريال على انه (فيما يتعلق بأمتعة الراكب، يحق للراكب الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب الرجوع على الناقل الأخير، وفضلا عن ذلك يحق للراكب الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولون بالتضامن تجاه الراكب).

ووفقا لهذا النص يحق للراكب الرجوع على الناقل الأول، كما يجوز له الرجوع على الناقل الأخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر^(١).

هذا فضلا عن استطاعة الراكب أن يرجع على الناقل الذي حدث التأخير في مرحلة النقل التي تولاها. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولون على وجه التضامن أمام الراكب.

ثانيا: في نطاق الناقل الفعلي:

عالجت إتفاقية مونتريال على خلاف إتفاقية وارسو المركز القانوني الفعلي واخضعته لأحكامها بعد أن ميزت بينه وبين الناقل المتعاقد فنصت في المادة ٣٩ تحت عنوان (الفصل الخامس النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد "الناقل الفعلي") بحيث أنه (تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل المتعاقد" بصفته طرفا أساسيا، عندما ينقل من يخضع لأحكام هذه الإتفاقية من راكب أو من شخص بالنيابة عن الراكب، ويقوم شخص آخر يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل الفعلي" بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً في مفهوم هذه الإتفاقية، ويكون هذا الترخيص مفترضاً، مالم يقم الدليل على عكس ذلك).

ويبدو من هذا النص أن وضع إتفاقية مونتريال يفترض أن الناقل المتعاقد مخول أو له الحق في أن يبرم عقود ثانوية أو فرعية مع ناقلين آخرين لتنفيذ عقده المبرم مع الراكب، مالم يقم الدليل على عكس ذلك.

ولكن اذا اخل الناقل الفعلي بتنفيذ التزامه بالنقل في الميعاد، فهل يجوز للراكب مقاضاته مباشرة، وما هو الأساس القانوني لدعوى الراكب ضده، وهل يستطيع الناقل

(١) مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية فارسوفيا وبرتوكول لاهاي المعدل لها: حسن كبيرة ، بحث منشور في مجلة الحقوق، العددان الأول والثاني: ٥٨-٥٩.

المتعاقد أن يحتج بخطأ الناقل الفعلي لدفع المسؤولية عنه؟

اجابت المادة ٤٥ من إتفاقية مونتريال على الشق الأول من السؤال بنصها على انه (فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، أما على ذلك الناقل او على الناقل المتعاقد، أو عليهما معا متضامنين أو منفردين، واذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى).

أما عن الأساس القانوني لدعوى الراكب ضد الناقل الفعلي فهي قواعد المسؤولية التقصيرية لعدم وجود علاقة عقدية بين الراكب والناقل الفعلي، أما عن مدى إمكانية احتجاج الناقل المتعاقد بخطأ الناقل الفعلي للتخلص من المسؤولية، فقد عالجه مونتريال بنص صريح فلم تسمح للناقل المتعاقد أن يدفع المسؤولية عنه متذرعاً بخطأ الناقل الفعلي، كما لم تسمح للأخير في حالة الرجوع عليه بالمسؤولية أن يدفع الدعوى بنسبة التأخير للناقل المتعاقد، فقد جعلت إتفاقية مونتريال مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي تضامنية^(١).

ولكن هل تسري في حق الناقل الفعلي الشروط المتفق عليها بين الراكب والناقل المتعاقد والتي تشدد من مسؤولية الأخير أو تفرض عليه التزامات أخرى لا تفرضها عليه نصوص إتفاقية مونتريال؟^(٢)

تقضي القواعد العامة في نسبية اثر العقد بعدم سريان العقد في مثل هذه الشروط، وبحكم القواعد العامة يتبين لنا من المادة ٤١ من إتفاقية مونتريال أن الراكب اذا اختار الرجوع على الناقل الفعلي بدعوى المسؤولية عن التأخير، فلا يستطيع أن يتمسك بالاتفاقات المنشئة للحقوق التالية إلا اذا استطاع اثبات موافقة الناقل الفعلي مقدما على هذه الاتفاقات التي سبق إبرامها مع الناقل المتعاقد وهذه الاتفاقات هي:^(٣)

١- أي اتفاق خاص بين الراكب والناقل المتعاقد يتحمل بموجبه الناقل المتعاقد التزامات لا تفرضها إتفاقية مونتريال.

٢- أي اتفاق خاص بين الراكب والناقل المتعاقد يتنازل بموجبه الناقل المتعاقد عن حقوق تتمثل بدفوع تعفيه من المسؤولية او تحد منها تمنحها له إتفاقية مونتريال.

(١) ولكن يجب ملاحظة أن مجمل المبالغ المحكوم بها يجب ان لا تتجاوز بأي حال من الأحوال الحد الأعلى للمسؤولية طبقاً (م ٤٤) من مونتريال.

(٢) عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني: د. عدلي أمير خالد.

(٣) تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي: د. فاروق أحمد زاهر.

٣- أي اتفاق خاص يوضح فيه الراكب للناقل المتعاقد مصلحته في تسليم الأمتعة المسجلة عند نقطة المقصد. لكي يشدد من مسؤوليته عن التأخير، فلا يستفاد الناقل المتعاقد بموجب هذا الإتفاق من الحد الأعلى للمسؤولية والبالغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، بينما يستفيد الناقل الفعلي من حدود المسؤولية مادام لم يوافق على هذا الإتفاق^(١).

ولكن كيف يمكن التمييز بين الناقل المتتابع والناقل الفعلي، فهل يشترط لاعتبار النقل متتابعاً أو متعاقباً أن يتم الاتفاق عليه صراحة، أم يكفي الإتفاق الضمني، كما لو كانت جداول رحلات أحد الناقلين المتعاقبين التي تشكل جزء من عقد النقل تحدد بصراحة بأن جزء من عملية النقل ينفذ من قبل ناقل آخر؟

وللاجابة على ذلك فإن الناقل المتعاقد يكون مسؤولاً عن مجمل عملية النقل وموضوع عقد النقل، بينما لا يكون الناقل الفعلي مسؤولاً إلا بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط، وهو في هذا الجزء مسؤولاً مسؤولية تضامنية مع الناقل المتعاقد، فلا يستطيع الأخير إذا تم الرجوع عليه أن يدفع المسؤولية عنه بحجة أن الناقل الفعلي هو الذي تولى تنفيذ هذا الجزء من النقل.

كما أن الناقل الفعلي في تنفيذه لعقد النقل – كله أو جزء منه- يكون خاضعاً لحدود المسؤولية المنصوص عليها في إتفاقية مونتريال واي إتفاق يشدد من هذه المسؤولية أو يرفع سقف التعويض لا يسري في حقه إلا بموافقتة^(٢).

(١) تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي: د. فاروق أحمد زاهر.
(٢) عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني: د. عدلي أمير خالد.

الخاتمة و أهم النتائج:

بعد هذه الرحلة الممتعة والتي دامت أشهراً عشتها مع هذا البحث، هنا ألقى عصا الترحال حيث انتهت بي فصول ومباحث هذا البحث، وتمت بي مطالبه مسجلاً أهم النتائج التي إليها توصلت، والفوائد التي عليها وقفت، وأرجو من الله تعالى أن يتقبل مني هذا التعب في جمع هذه المادة العلمية، ويجعله خالصاً لوجهه الكريم، إنه سميع قريب مجيب الدعوات.

ومن خلال هذا البحث علمنا أن النقل بشكل عام والنقل الجوي بشكل خاص عصب الحياة بالنسبة لشعوب العالم أجمع فعن طريقه ينتقل الناس وتنقل البضائع وهو وسيلة الارتباط بين دول العالم ويقاس تقدم الدول بمدى تقدم النقل فيها وهذا الكلام ينطبق على النقل بشكل عام والنقل الجوي له خصوصيته فهو يتميز بالسرعة ويتصف بالدولية وتعزيره كثير من المخاطر لذا أصبح محط اهتمام الدول والمنظمات العالمية من أجل تنظيمه مما يقلل من مخاطره وحل مشاكل تنازع القوانين فيه وبما أن دراستنا للنقل الجوي تقتصر على دراسة: **نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب في نظام الطيران المدني في المملكة العربية السعودية**، وبعد استعراض هذا الموضوع تم التوصل إلى نتائج وتوصيات هالك أهمها:

١. الناقل الجوي في نظام الطيران المدني السعودي: هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها.

٢. فالناقل الجوي: الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي حسب الأحوال وفقاً لعقد النقل الجوي واتفاقية جوادالآخار لعام ١٩٦١م.

٣. أن المقصود بالركاب في النقل الجوي هم المسافرون، جمع مسافر، اسم فاعل من السفر، وهو قطع المسافة، والخروج عن عمارة موطن الإقامة قاصداً مكاناً بعيداً مسافة يصح فيها قصر الصلاة الرباعية، فيقصد بالراكب -المسافر- في مجال النقل الجوي إذا: قاطع المسافة الخارج عن عمارة موطن الإقامة قاصداً مكاناً بعيداً مسافة يصح فيها قصر الصلاة الرباعية عن طريق الجو في طائرة

٤. أن حكم عقد النقل الجوي في الشريعة الإسلامية هو الجواز وأن فقهاء الشريعة الإسلامية لم يتحدثوا عن عقد النقل الجوي باسمه الحالي، لكنهم تكلموا عنه وعالجوا أحكامه ومسائله، وذلك تحت باب الإجارة في الشريعة الإسلامية، باعتباره إجارة على الحمل والنقل عن طريق الجو. فعقد النقل الجوي من الوجهة الشرعية هو: ((عقد معاوضة على تملك منفعة معلومة مخصوصة بحمل ونقل راكب من مكان لآخر عن طريق الجو لقاء أجر معلوم بصيغة)).

وقد ذكرنا أدلة ذلك من الكتاب والسنة والإجماع والمعقول.

١. أن أساس مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة على اتفاقية مونتريوال ينقسم إلى أسس قانونية ثلاثة وهي: أ- الأساس التعاقدية، ب- الأساس التصيري، ج- الأساس الموضوعي.

٢. أن أساس المسؤولية في اتفاقية منتريوال تختلف يختلف عن سابقه حيث فرقت بين الحالات الآتية:

أ- بالنسبة لحالات التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة، فإن أساس المسؤولية في هذه الحالة هو "الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس مادة(١٩ من الاتفاقية)".

ب- بالنسبة لحالة الأضرار التي تلحق بالأمتعة المسجلة، فإن الاتفاقية جعلت مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار "مسؤولية موضوعية" قوامها الضرر (مادة ١٨ من الاتفاقية). أما بالنسبة للأضرار التي تصيب الأمتعة غير المسجلة (الأمتعة الشخصية)، فتقوم مسؤولية الناقل الجوي مع أساس الخطأ واجب الإثبات (م ٢/١٧).

ت- بالنسبة للأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جرح، فقد وضعت الاتفاقية نظاماً ذو مستويين، لكل مستوى أساس قانوني معين، ففي المستوى الأول الذي يطالب فيه المضرور بتعويض لا يتجاوز مائة ألف وحدة نقد، يكون أساس المسؤولية هنا هو "المسؤولية الموضوعية" (مادة ٢/٢١ من الاتفاقية).

٣. أن عقد النقل الجوي في الشريعة الإسلامية يعتبر عقد مع أجير مشترك، والأجير المشترك له أربع حالات:

- الحالة الأولى: أن يقع الضرر بفعله مع تعديه أو تفريطه، فإنه يضمن عند عامة الفقهاء.

- الحالة الثانية: أن يقع الضرر بفعله من غير تعد أو تفريط منه، فإنه يضمن، وتضمنه هنا من باب السياسيه الشرعية.

- الحالة الثالثة: أن يقع الضرر بغير فعله وقد أمكنه التحرز منه، كالأعاصير، فإنه يضمن أيضاً على الراجح من أقوال العلماء.

- الحالة الرابعة: إذا كان الضرر بغير فعله ولم يمكنه التحرز منه، كالأعاصير الغالبة، والريح الشديدة التي لا يمكن توقي عواقبها فيسقط عنه الضمان.

٤. أن حالات مسؤولية الناقل الجوي تنقسم إلى ثلاث حالات وهي:

- الحالة الأولى: مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته.

- الحالة الثانية: مسؤولية الناقل عن فقد أو تلف الأمتعة التي بحوزة المسافر.

- الحالة الثالثة: المسؤولية عن التأخير.

٥. أنه يشترط لمسائلة الناقل عن التأخير في نقل الأشخاص توافر ثلاثة وهي:

- وجود تأخير

- وقوع التأخير في فترة النقل الجوي

- أن يترتب على التأخير ضرر.

٦. أن نطاق سريان مسؤولية الناقل ينقسم إلى قسمين: أولاً: في نطاق النقل

المتتابع. ثانياً: في نطاق الناقل الفعلي.

٧. أن اتفاقية مونتريال قد ميزت في تحديد الناقل المسؤول عن التأخير في النقل

المتتابع بين الركاب ونقل الأمتعة للركاب.

المراجع

القرآن الكريم

١. تاج العروس من جواهر القاموس، محمّد بن محمّد بن عبد الرزّاق الحسيني، أبو الفيض، الملقّب بمرتضى، الرّبّيدي، تحقيق مجموعة من المحقّقين، دار الهداية.
٢. تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، أ/ طه عبد القهار أحمد مقبل، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة صنعاء، صنعاء اليمن.
٣. تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، فاروق أحمد زاهر،: دراسة في اتفاقية فاروسفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٦.
٤. تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفاروسوفي، فاروق أحمد زاهر. رسالة الدكتوراة، جامعة القاهرة.
٥. حاشية العدوي على شرح كفاية الطالب الرباني، أبو الحسن، علي بن أحمد بن مكرم الصعيدي العدوي ، تحقيق يوسف الشيخ محمد البقاعي، دار الفكر - بيروت ، بدون طبعة.
٦. حاشية عميرة بكتاب حاشية قليوبي وعميرة ، لأحمد البرسلي عميرة دار إحياء الكتب العربية
٧. الخطر الجوي أساساً لمسؤولية ناقل الأشخاص جوا، محمد سليمان الأحمد مجلة الفكر، ع(١٥)، كلية الحقوق ، جتمعة محمد خضير بسكرة ، ٢٠١٧ .
٨. رد المختار على الدر المختار، ابن عابدين، محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز عابدين الناشر: دار الفكر-بيروت-، الطبعة: الثانية، ١٤١٢هـ - ١٩٩٢م.
٩. عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني :د.عدي أمير خالد، دار منشأة المعارف للنشر، ٢٠٠٠.
١٠. فكرة الخطأ في اتفاقية فاروسوفي ومسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.
١١. القانون الجوي: محمد فريد العريني ، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٤.
١٢. قانون الطيران التجاري، د/ دويدار هاني، دار الجامعة للنشر، سنة: ٢٠٠٠م.
١٣. لسان العرب، ابن منظور: محمد بن مكرم الإفريقي المصري، ، دار صادر، بيروت، ط١.
١٤. مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ، نعيمة مكاي ، دفاثر السياسة والقانون ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة قاصد نرباح ورقلة .
١٥. مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، لعيسى غسان ربضي، كلية الحقوق ، جامعة جرش. بدون دار للنشر.
١٦. مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، رسالة ماجستير مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص بجامعة الشرق الأوسط سنة: ٢٠١١م. للطالبة/ وضحة فلاح المطيري.

- ١٧ . مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبرتوكول لاهاي المعدل لها:حسن كيرة ، بحث منشور في مجلة الحقوق،العددان الأول والثاني.
- ١٨ . مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبرتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية، العددان الأول والثاني، السنة الثامنة، ١٩٥٨-١٩٥٩م، مقال، لكيره حسن.
- ١٩ . مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض: د. عادل محمد خير، البعة الأولى، ٢٠٠١م بدون دار للنشر.
- ٢٠ . معجم مقاييس اللغة، أبو الحسين: أحمد بن فارس بن زكريا. ، تحقيق عبد السلام هارون، دار الكتب العلمية.
- ٢١ . نظام الطيران المدني السعودي، الطبعة الأولى: ١٤٣١هـ
- ٢٢ . الوجيز في القانون الدول: رفعت فخري أبادير ، ١٩٩٩ / دون سنة للنشر.