

أساس مسئولية الناقل الجوي وحالاتها

الدكتور: عبدالمجيد خلف منصور العنزي

أستاذ القانون المساعد
بأكاديمية سعد العبدالله للعلوم الأمنية
دولة الكويت

المقدمة :

في عصر السرعة والعولمة أصبح النقل الجوي الوسيلة الرئيسية لنقل المسافرين وإيصال البضائع إلى المحطات المنتشرة حول العالم، نظرا لما تمتاز به الطائرات عن وسائل النقل الأخرى من إمكانات تساعدها على تخطي المسافات بسرعة فائقة، ولأنها تعد الوسيلة الأكثر أمانا وتحقيقا لاشتراطات السلامة، خاصة بعد تطور صناعة الطائرات وتطور وسائل الأمان بداخلها.

إلا أن ذلك لايعني عدم تعرض مستخدمي هذه الوسيلة من وسائل النقل إلى الخطر. فنحن نتكلم عن آلات سخرها الإنسان لخدمته يقع بسببها كما يقع عن أي آلة أخرى إصابات وأضرار تلحق بالقائمين عليها أوبالآخرين.

لذا كان من الضروري إيجاد نظام قانوني يحدد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب ركابها أو تلحق بالبضائع التي تقوم بنقلها.

ولن يكون الأمر صعبا، لو كنا بصدد نقل داخلي يتم بأكمله داخل الحدود الإقليمية للدولة، إذ يحكم مسؤولية الناقل في الحالة نصوص القانون الداخلي أوالوطني.

إلا أن الأمر يختلف عند التحدث عن مسؤولية الناقل الجوي الذي يتولى نقل الركاب والبضائع عبر حدود دول مختلفة تطبق قواعد قانونية متباينة، الأمر الذي سيؤدي لامحالة إلى تنازع القوانين وتباين المفاهيم القانونية التي تخضع لها وسائل النقل الجوي (الطائرات).

لذلك انتبه المجتمع الدولي منذ بداية استخدام الطائرة على الصعيد الدولي، إلى ضرورة توحيد القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي ولمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والبضائع.

فظهرت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والتي حرصت الدول المجتمعة من خلالها على التوفيق بين الأنظمة القانونية التي تحكم مسؤولية النقل الجوي، مع مراعاة مصالح الناقلين والمسافرين والشاحنين والتوفيق بينها.

ومن ثم توالت بعد ذلك الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها، إما لعدم تقبل أحكامها من قبل المحاكم الوطنية أحياناً، أو لعدم وضوح أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها في أحيان أخرى. (مشكلة البحث)

ولتحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، قسمنا هذا البحث إلى مبحثين على الشكل التالي:

المبحث الأول

أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطورها

المطلب الأول: أساس المسؤولية ومداهما قبل اتفاقية وارسو.

المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو والاتفاقات المعدلة لها.

المبحث الثاني

حالات المسؤولية وشروطها

المطلب الأول: المسؤولية في نقل الركاب.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضاعة.
المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

المبحث الأول

أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطورها

يعتبر تحديد مسؤولية الناقل الجوي وأساسها من المواضيع المهمة التي يتوقف عليها تحديد نوع الضرر الذي يكون الناقل مسؤولاً عنه ومقدار التعويض المناسب لجبره وحالات الإعفاء منه.

بالإضافة إلى أنه يساعد العميل سواء كان راكباً أو شاحناً إلى معرفة مقدار التعويض الذي سيحصل عليه مسبقاً. فإذا أراد أن يحصل على تعويض يفوق الحد الأقصى المقرر بالاتفاقيات، كان له أن يتعاقد على تأمين إضافي.

ويساعد على سرعة استقرار الأوضاع وتقليل الدعاوى القضائية، إذا ما سارع الناقل الجوي إلى التصالح ودياً مع المضرور ودفع له قيمة التعويض الذي حددته الاتفاقية وما جرى عليها من تعديلات.

ونظراً للغموض الذي يكتنف أساس مسؤولية الناقل الجوي فيما إذا كانت عقديّة أم تقصيرية. وفيما إذا كانت تقوم على الخطأ أم على الخطر؟

حاولنا من خلال هذا المبحث تتبع التطور الذي مرت به مسؤولية الناقل الجوي في ظل القوانين الوطنية قبل اتفاقية وارسو، ونوع التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية فيما بعد وأثرها في تغيير أساس مسؤولية الناقل الجوي. وذلك من خلال مطلبين:

الأول: أساس المسؤولية ومداهما قبل اتفاقية وارسو.

الثاني: أساس مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو والاتفاقات المعدلة لها.

المجلة الدولية للبحوث القانونية والاقتصادية

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

العدد ١٦ - ٢٠١٦

المطلب الأول

أساس المسؤولية ومداهما قبل اتفاقية وارسو

أولاً: أساس المسؤولية قبل الاتفاقية:

لم يكن أساس مسؤولية الناقل الجوي واضحاً قبل اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي والبروتوكولات المعدلة لها. فقد كان هذا الأساس يختلف من دولة إلى أخرى ومن نظام قانوني إلى آخر.

• النظام اللاتيني:

في فرنسا كانت المحاكم تطبق القواعد العامة في القانون المدني، وأحكام المسؤولية الخاصة بعقد النقل البري، على قضايا المسؤولية الناشئة عن عمليات النقل الجوي، والتي تعتبر مسؤولية الناقل عقدية أساسها الخطأ المفترض في جانب الناقل. الذي لا يلتزم معه الراكب أو الشاحن بإقامة الدليل على خطأ الناقل. ويكتفي بإثبات تشوؤ الالتزام وعدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه^(١).

وبعد صدور تشريع الملاحة الجوية ١٩٢٤:٥:٣١، أصبح هناك نظامان للمسؤولية: نظام قانوني، ونظام اتفاقي، وفي كلا النظامين كانت المسؤولية محددة بحد أقصى.

١- النظام القانوني: تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون التجاري على عقد النقل الجوي، وهو ما يظهر من نص المادة ٤١ من تشريع الملاحة، والتي تنص على مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك وتلف البضاعة وعن الحوادث التي تصيب الركاب إلا إذا أقام

(١) د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ١٩٢، د. عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٨، ص ٨٠.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦

الدليل على أن الضرر يرجع إلى حادث يستحيل دفعه (القوة القاهرة) أو إلى وجود خلل كامن في البضاعة أو نتيجة إهمال أو خطأ من الراكب (المضروب).^(١)

٢- النظام الاتفاقي: وفيه أجاز تشريع الملاحة للناقل الجوي أن يحول الالتزام بنتيجة إلى التزام ببذل عناية، وذلك بإباحته اتفاقات عدم المسؤولية التي تتعلق بمخاطر الجو والأخطاء الملاحية، مع إبقاء الحظر على اتفاقات إعفاء الناقل من المسؤولية.^(٢)

وفي سويسرا: تقوم مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطر وتحمل التبعة، والتي يكون الناقل بمقتضاها مسئول مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو البضائع، حتى لو لم يثبت أي خطأ من جانبه.^(٣)

ولأن مصدر مسؤولية الناقل هو القانون، فإنه لا يستطيع أن يدفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر راجع إلى خطأ المضروب نفسه.

• النظام الأنجلو أمريكي:

(١) د. محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي ومسئولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٧٤. ويشير إلى Rene Rodiere، «Transports terrestres et aerien»، Paris، Dalloz، ١٩٦٩، P. ١٦٤ et ss. «JEAN HEMARD; Traite theorique et pratique de droit commercial»، NO. ٨٧٦ et ٨٧٧، «Le mandate commercial».

(٢) د. محمد موسى محمد دياب، المرجع السابق، ص ٧٥. ويشير إلى دي جوجلار، المطول في القانون الجوي، ص ٢٦٠، هامش ٣٢.

(٣) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٦٤.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦.

في الولايات المتحدة الأمريكية، اضطرت المحاكم لعدم وجود تشريع ينظم مسؤولية الناقل الجوي، إلى تطبيق المبادئ العامة للقانون، والتي يختلف معها أساس المسؤولية باختلاف صفة الناقل وموضوع النقل.

فإذا كان الناقل من طائفة الناقل الخاص،^(١) فلا تتعدد مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال من جانبه، وأقام المضرور الدليل على ذلك. أما إذا كان الناقل من طائفة النقل العام، وكان محل العقد ينصب على نقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل تعتبر تقصيرية أساسها الإهمال الذي يتعين على الراكب إقامة الدليل عليه، وذلك لأن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب ينشأ من القانون مباشرة وليس من عقد النقل. أما إذا كان محل العقد هو نقل بضاعة، عد الناقل في كل من القانونين الأمريكي والانجليزي ضامنا للبضاعة، ولا يجوز له أن يتخلص من مسؤوليته إلا في أحوال محددة على سبيل الحصر.

ثانياً: مدى مسؤولية الناقل قبل الاتفاقية:

لم يتوقف الخلاف بين الأنظمة القانونية قبل صدور اتفاقية وارسو عند أساس مسؤولية الناقل وطبيعتها، بل تعداه ليمتد إلى مدى هذه المسؤولية.

ففي فرنسا: أجاز تشريعها الخاص بالملاحة الجوية للناقل أن يضمن عقد النقل شروطاً تحدد التعويض الذي يلتزم بأدائه، وبعض شروط

(١) الناقل من طائفة النقل الخاص: هو الذي يتولى نقل الأشخاص والبضائع بناءً على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل. أما من طائفة النقل العام: فهو الشخص الذي يتعهد لقاء أجر بتلبية جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها البعض. راجع: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ١٧٧. د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، القاهرة، المطبعة العالمية، ١٩٦٠، ص ١١١. د. علي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٦٣.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦

الإعفاء من المسؤولية - كالمسئولية بسبب المخاطر الجوية والأخطاء الملاحية- ولكنه نص على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الشخصية.

أما في إنجلترا: يتمتع الناقل سواء أكان من طائفة النقل العام أو الخاص بحرية مطلقة في التعاقد وفي تحديد مسؤوليته، فله وفقا للقانون الانجليزي أن يحدد مسؤوليته بمبلغ معين من النقود وأن يشترط الإعفاء منها مطلقا في حالات خاصة.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية: حرم القانون الأمريكي شروط الإعفاء من المسؤولية لمخالفتها للنظام العام، في حين سمح للناقل بأن يحدد مسؤوليته بمبلغ معين من النقود كما فعل القانون الانجليزي، بيد أنه اشترط ان يكون التعويض عادلا ومناسبا لمقدار الضرر.^(١)

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية وارسو والاتفاقات المعدلة لها:

أولا: أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو ١٩٢٩:

نظرا للاختلاف السابق ذكره، ظهرت الحاجة إلى إيجاد أحكام قانونية دولية موحدة يكون من شأنها التوفيق بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسئولية النقل الجوي من جهة ، وتحقيق التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح المسافرين والشاحنين من جهة أخرى.

(١) د. محمد موسى محمد دياب، مرجع سابق، ص ٨٥. د. عدلي أمير خالد، المرجع سابق، ص ٦٤. د. محمد فريد العزيني، مرجع سابق، ص ١٧٧. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

لذلك اجتمعت الدول التي ترعى صناعة الطائرات وتعتمد عليها كوسيلة نقل للأفراد وللبضائع. وأبرمت أول اتفاقية تشتمل على نظام قانوني موحد يؤدي إلى استقرار المراكز القانونية خاصة عند عبور الطائرة حدود دول أخرى، وهي اتفاقية وارسو الموقعة في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، والتي أصبحت واجبة النفاذ في ١٣ فبراير ١٩٣٣.

ويقوم هذا النظام الموحد على أربعة مبادئ رئيسية هي:

١. تقوم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، أي أن المسافر لا يلتزم وفقاً لهذا النظام بإقامة الدليل على خطأ الناقل (المواد ١٧، ١٨، ١٩).

٢. يجوز للناقل أن يثبت عكس القرينة السابقة ويتصل من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، وأن الضرر قد تسبب أوساهم في أحداث الضرر (المادتين ٢٠، ٢١).

٣. بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو يجعل مبلغ التعويض أقل من الحد المقرر بالاتفاقية وهو مبلغ ١٢٥ ألف فرنك في مواجهة كل راكب، ومبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام من البضائع والأمتعة (المادتين ٢٢، ٢٣).

٤. لا يستفيد من هذا النظام الناقل سيء النية، ويعتبر الناقل سيء النية في ظل هذه الاتفاقية في حالتين هما:

أ- إذا ثبت أن الضرر كان راجعاً إلى غشه أو خطأ من جانبه يعد وفقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش (المادة ٢٥).

ب- إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تشتمل على البيانات الإلزامية التي حدتها الاتفاقية (المواد ٣، ٤، ٩).

وبذلك تكون مسئولية الناقل وفقا لاتفاقية وارسو عقديّة، أساسها الخطأ المفترض من الناقل أوتابعيه. وأن هذه المسئولية محدودة بمبلغ معين، عدا حالات الغش أو الخطأ المساوي له.

ثانياً: أساس مسئولية الناقل الجوي وفقاً لبروتوكول لاهاي

: ١٩٥٥

لم يجد نظام المسئولية الذي وضعته اتفاقية وارسو قبولا لدى المحاكم الوطنية، إذ اعتبرت أن ما جاء فيها يمثل حماية لمصالح الناقلين علي حساب مصلحة الركاب والشاحنين، نظرا إلى أن التعويض المحدد فيها يعتبر قليلا إذا ما قيس بالتعويضات التي يحصل عليها ضحايا وسائل النقل الأخرى.

لذا أهتمت المحاكم الوطنية بالنصوص التي تجعل من الناقل سيء النية، حتى يكون بإمكانها التخلص من القيود التي تتضمنها الاتفاقية، وبالتالي تقضي بالتعويض الذي يكون من شأنه جبر الضرر. إلا أن موقفها هذا اعتبر بمثابة تعديل قضائي للاتفاقية من شأنه أن يؤدي إلى اعتبارها مجرد كتابة على ورق.

ولتفادي ذلك الأمر تم تعديل الاتفاقية لحماية المسافرين والشاحن بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي في ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥، والذي أصبح واجب النفاذ في ١ أغسطس ١٩٦٣.

غير أن هذا التعديل لم يمس أساس مسئولية الناقل الجوي فبقيت كما هي في اتفاقية وارسو عقديّة قائمة على الخطأ المفترض، وعد أيضا انتصارا للناقل الجوي، حيث أجاز هذا التعديل للناقل الجوي أن يشترط الإغفاء من المسئولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة، كما وضع تعريفا مضيقا للخطأ المساوي للغش، وخفف من

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦

الجزاءات الموقعة على الناقل السيئ النية. (المادة ١٣ من بروتوكول لاهاي)

وكل ما فعله التعديل لمصلحة العميل، أنه رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المسافر من ١٢٥ ألف فرنك إلى ٢٥٠ ألف فرنك. (المادة ٢١ من البروتوكول).

ثالثاً: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاق مونتريال ١٩٦٦

الحد الأقصى للتعويض الذي تقرر في لاهاي لم يحد من استهجان المحاكم لمبلغ التعويض، باعتباره مبلغاً زهيداً لا يكفي لجبر الضرر ومتنافياً من كرامة الإنسان. الأمر الذي أدى إلى رفض الولايات المتحدة الأمريكية التوقيع عليه، والإعلان عن رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بحجة عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني.^(١)

وحتى لا يخسر الاتحاد الدولي عضو مهم من أعضائه - الولايات المتحدة الأمريكية - سارع إلى إقناع عدد كبير من شركات الطيران بضرورة التوقيع على اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية، يجعل مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية.

وتم التوقيع على هذا الاتفاق في ٤ مايو ١٩٦٦ وأصبح واجب النفاذ في ١٣ مايو ١٩٦٦.

وأبرز ما جاء في هذا الاتفاق بالإضافة إلى تعديله أساس المسؤولية، أنه وضع حداً أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب

(١) وائل أنور بندق، معاهدات النقل الجوي، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١٠،

ص ١٠. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

بمبلغ ٧٥ ألف دولار يخفض إلى ٥٨ ألف دولار إذا كانت مصروفات الدعوى والأتعاب قد دفعت في الدولة التي رفعت فيها الدعوى. وأنه اشترط لتطبيقه أن يكون النقل دولياً وفقاً لاتفاقية وارسو وأن يكون أحد نقاط القيام أو الوصول ضمن حدود الولايات المتحدة الأمريكية.

وبذلك يكون هذا الاتفاق قد قلب طبيعة المسؤولية إلى مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة الخطر وتحمل التبعة.^(١)

رابعاً: أساس المسؤولية وفقاً لبروتوكول جواتيمالا سي تي

١٩٧١:

نظراً لازدواجية الأحكام التي جاء بها اتفاق مونتريال، ولما نتج عنه من إخلال بمبدأ المساواة بين الأفراد، ظهرت الحاجة إلى عقد مؤتمر دولي يقرب وجهات النظر ويؤدي إلى إيجاد نظام موحد لأحكام المسؤولية.

وعليه دعت المنظمة الدولية للطيران المدني الهيئات التي تهتم بالملاحة الجوية إلى مؤتمر انعقد في مدينة جواتيمالا، انتهى إلى إصدار وثيقة دولية تعرف باسم "البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو" بتاريخ ٨ مارس ١٩٧١.^(٢)

وقد أدخل هذا البروتوكول تعديلاً جذرياً على أحكام المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية وبروتوكول لاهاي، فرق من خلاله بين ثلاثة فروض هي:

الفرض الأول: في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني أوفي حالة ضياع أو تلف أمتعته، فإن مسؤولية الناقل تكون موضوعية يكون بمقتضاها مسئولاً عن تعويض الأضرار ولو لم يقع خطأ من جانبه.

(١) د. عيسى غسان ربضي، مرجع سابق، ص ٨٥.

(٢) د. محمد فريد العربي، مرجع سابق، ص ١٨٤.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦.

بمعنى أن مسؤولية الناقل مادية تقع بقوة القانون بمجرد وفاة المسافر أو إصابته أو فقد أمتعته أو تلفها ولا يكون أمامه من سبيل لدفع مسؤوليته سوى أن يعزو هذا إلى الضرور أو أن يثبت أن تلف وهلاك الأمتعة يرجع إلى طبيعتها الذاتية.

الفرض الثاني: يكون الناقل الجوي مسبئاً عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب والحقائب، ولا يستطيع الإفلات من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. وهنا أيضاً نجد مسؤولية الناقل مسؤولية مادية قائمة على الخطر وليس على الخطأ.

الفرض الثالث: الناقل الجوي مسئول عن هلاك البضاعة أو تلفها وتأخيرها إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا الاحتياطات اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. ونجد هنا أن مسؤولية الناقل الجوي بقيت كما هي في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قائمة على أساس افتراض الخطأ في جانبه.

أما من حيث الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه الناقل الجوي فقد فرق البروتوكول بين الحالات التالية:

١. الحوادث التي تصيب الركاب، يلتزم الناقل بدفع ١,٥٠٠,٠٠٠ فرنك في مواجهة كل راكب.
٢. تأخير الركاب، يلتزم الناقل بدفع مبلغ لا يتجاوز ٦٢,٥٠٠ فرنك لكل راكب.
٣. تلف أمتعة الركاب أو ضياعها أو تأخيرها، حدد البروتوكول مسؤولية الناقل بمبلغ ١٥٠٠٠ فرنك.
٤. بالنسبة لنقل البضائع تحددت مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

كما رخص البروتوكول لكل دولة بأن تضع نظاما خاصا للتعويض الإضافي يطبق علي إقليمها فضلا عن الحد الأقصى للتعويض.

وبذلك يكون بروتوكول جواتيمالا قد جعل مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم، مسئولية موضوعية قائمة على الخطر. بينما بقيت مسئولية الناقل بالمحافظة على البضائع عقديّة تقوم على الخطأ المفترض.

خامسا: أساس مسئولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ بشأن نقل البضاعة:

إذا كانت التعديلات المتلاحقة لاتفاقية وارسو قد انتهت إلى تقرير مبدأ المسئولية الموضوعية في مجال نقل الركاب، فإن هذا المبدأ قد تقرر أيضا بالنسبة لنقل البضائع وفقا لبروتوكول مونتريال ١٩٧٥.^(١) بمعنى أن الناقل الجوي للبضاعة يكون مسئولا عن هلاكها أو تلفها بمجرد وقوع الضرر ودون الحاجة إلى إثبات خطئه، ولا يستطيع أن يتصل من المسئولية إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى احد الأسباب التالية:

- ١- أن الضرر راجعا إلى طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي بها.
- ٢- التخفيف المعيب من قبل شخص آخر غير الناقل وتابعة.
- ٣- القوة القاهرة وحالة الحرب أو النزاع المسلح.
- ٤- أعمال السلطة العامة التي تقع بمناسبة دخول البضاعة أو خروجها أو أثناء وجودها في الترانزيت أو أثناء عبورها به.

(١) عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص ٦٨. محمد فريد العويني، مرجع سابق، ص ١٨٦. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

ويشترط لتطبيق الأحكام التي جاء بها بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ والتي توحد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، أن تكون الدولة قد صادقت على اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها. فإذا كانت الدولة قد انضمت فقط إلى بروتوكول جواتيمالا فإن المسؤولية تبقى عقدية قائمة على فكرة الخطأ. ونفس الحكم يسرى على الدول التي انضمت إلى اتفاق مونتريال ١٩٦٦ فإن مسؤولية الناقل بمقتضاها تبقى موضوعية متى كانت نقط المغادرة أو الهبوط في أراضي الولايات المتحدة.^(١)

سادساً: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩:

أسست هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر وتحمل التبعة -المسؤولية الموضوعية- كسابقها، بأن يكون الناقل مسئولاً بمجرد وقوع الضرر ودون حاجة لإثبات خطئه، إلا أنها جعلت دفع المسؤولية في أضيق حدوده بالنسبة إلى الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠ ألف وحدة حسابية عن كل راكب. أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار المقدار السابق، فإن مسؤولية الناقل تكون مفترضة بحيث لا يجوز دفعها إلا إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر لم يقع نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من أحد تابعيه.

المبحث الثاني

حالات مسؤولية الناقل الجوي وشروطها

ينشأ عن عقد النقل الجوي عدد من الالتزامات، أهمها الالتزام بضمان سلامة الركاب، والمحافظة على البضائع والعناية بها، وتنفيذ النقل بالميعاد المتفق عليه.

(١) د. عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص ٨٩.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦

ويترتب على إخلال الناقل بأي من التزاماته قيام مسؤوليته العقدية وغير العقدية، فيلتزم بذلك بتعويض الضرر الذي يلحق الركاب أو البضائع نتيجة تقصيره أو خطئه المفترض.

وسوف نتناول حالات مسؤولية الناقل الجوي وشروطها من خلال مايلي:

المطلب الأول

المسؤولية في نقل الركاب

أولاً: الالتزام بضمان سلامة الراكب:

يلتزم الناقل بمقتضى عقد النقل الجوي بتوصيل الراكب سليماً إلى مكان الوصول، ومصدر هذا الالتزام هو العقد في القانون الفرنسي، بينما مصدره القانون في إنجلترا وأمريكا. الأمر الذي أدى إلى اختلاف أساس مسؤولية الناقل الجوي.

إذ يعتبرها القانون الفرنسي مسؤولية تعاقدية يكون التزام الناقل بضمان سلامة الراكب مرجعه عقد النقل. وأن هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة يترتب على عدم تحققها قيام مسؤولية الناقل دون حاجة لإثبات وقوع خطأ الناقل، ولا يستطيع الناقل أن يتحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو من الغير.

في حين أن مسؤولية الناقل في القانونين الإنجليزي والأمريكي إنجلترا مرجعها القانون، والذي يجعل التزام الناقل بضمان سلامة الراكب التزاماً بعناية لا يكون الناقل معه مسئولاً إلا إذا أثبت الراكب أن الناقل قد قصر في تنفيذ الالتزام بأن لم يبذل العناية الكافية أو لم يتخذ التدابير الضرورية في تنفيذ التزامه.

وقد جاءت اتفاقية وارسو بحل توفيقى جعل مسئولية الناقل تعاقدية مع افتراض الخطأ في جانب الناقل، فاعتبرت التزام الناقل التزاما ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل، بمعنى أن الركاب أوورثتهم غير ملزمين بإثبات خطأ الناقل ولكن يجوز لهذا الأخير أن يدفع مسئوليته إذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الحادث أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

غير أن هذا الأساس تغير بعد أن عدلت اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سبتي ١٩٧١ والذي جعل مسئولية الناقل، مسئولية مادية أساسها الخطر وليس الخطأ المفترض.

ثانيا: شروط المسئولية طبقا لاتفاقية وارسو:

حددت المادتين ١٧ و ١٩ من اتفاقية وارسو أساس مسئولية الناقل في نقل الأشخاص، ثم عدلت المادة ١٧ في بروتوكول جواتيمالا، ليصبح الناقل مسئولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أوإصابته بأذى بدني متى وقع الحادث على متن الطائرة أوأثناء عمليات صعود الركاب أونزولهم.^(١) وعليه يلزم توافر ثلاثة شروط لقيام مسئولية الناقل الجوي هي:

١- أن يكون هناك حادث:

لم تضع اتفاقية وارسو تعريفاً للحادث، وقد اختلف الفقهاء حول تحديد معنى الحادث، ويمكن حصر هذا الاختلاف في اتجاهين: اتجاه مضيق، يحدد مفهوم الحادث بأنه كل واقعة فجائية تحدث نتيجة لعمليات النقل ومرتبطة باستغلال الطائرة.^(٢) واتجاه موسع، يجعل مفهوم الحادث شاملا لكل عامل خارجي يكون من شأنه إصابة الركاب بأضرار بدنية.^(٣)

(١) انظر المادة ٢٠٨ من قانون التجارة الكويتي والتي تقرر نفس الأحكام الواردة في الاتفاقية.

(٢) La notion de faute dans la convention de varsovie (etude de J. Sesseli^(٢) doit aerien) ١٩٦١ p.٣٣.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

في حين عرفه القضاء الأمريكي بأنه كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير الطبيعي للرحلة الجوية.^(١) إلى أن صدر حكم المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية بتاريخ ٤ مارس ١٩٨٥ في قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية والذي عرف الحادث الجوي بأنه كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور.^(٢) يشمل الحادث الجوي بذلك عمليات خطف الطائرات والاعتداء على الركاب، وسقوط الأشياء عليهم، وغيرها من الحوادث التي تقع على متن الطائرة.^(٣)

٢- وقوع الحادث في فترة زمنية معينة:

لا تبدأ مسؤولية الناقل الجوي إلا ببدء تنفيذه للالتزامات التي يرتبها عقد النقل، فمتى يبدأ تنفيذ الناقل للالتزاماته ومن ضمنها الالتزام بسلامة الراكب؟

نصت المادة ١٧ من الاتفاقية على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء صعود أو نزول الركاب.

وعلى ذلك يكون الناقل مسئولاً عن سلامة الراكب منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة للانتظار للتوجه إلى الطائرة وتستمر هذه المسؤولية طوال المدة التي

مشار إليه من محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ١٩٠، هامش ١.
(١) د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، ٢٠٠٠، ص ١٠١. د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، مصر، ٢٠٠٨، ص ٣٢٨. علي أمير خالد، مرجع سابق، ص ٧٨. د. عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص ٩٤.

(٢) رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، ١٩٩٤، ص ١٢٩. هامش ٣.

(٣) ٨٤ L. Ed. ٢D. ٢٨٩، reports, U.S. SUP. Court

مشار إليه من محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ١٩١.
(٤) د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص ١٠١، هامش ١٠١. د. عبدالفضيل محمد أحمد،

مرجع سابق، ص ٩٥.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

يتواجد فيها الراكب على متن الطائرة والمدة اللازمة لنقله من على متنها إلى قاعة الاستقبال في مطار الوصول.^(١)

فالناقل الجوي لا يكون مسئولاً وفق لأحكام اتفاقية وارسو عن الراكب في مرحلة ما قبل الطيران، والتي يتم فيها نقل الراكب بوسائل النقل البرية من مكاتبه في المدينة إلى المطار، لأنه لا يتعرض لمخاطر الطيران ومن ثم لا يخضع لأحكام النقل الجوي، ولا في مرحلة تواجد الراكب في مبان المطار والمقاهي والأسواق التي تكون فيه، لأنه لا يكون في هذه المرحلة تحت رعاية الناقل وحرصته. أما إذا خضع لإمرة الناقل أو احد تابعيه بأن ترك أماكن الانتظار وتوجه إلى الطائرة فإن الناقل يكون مسئولاً عن الأضرار التي تلحق به طوال هذه الفترة.^(٢)

أما في مرحلة هبوط الطائرة ونزول الركاب منها فإن الناقل يكون مسئولاً عن سلامة الراكب وبضمان سلامتهم طوال فترة النزول وأثناء ركوب السيارات المعدة لنقلهم إلى مبنى المطار أو سيرهم على الأقدام حتى وصولهم إلى صالة الاستقبال في مبنى المطار واستلامهم لأمتعتهم وخروجهم إلى أماكن انتظار الجمهور.

٣- الضرر الذي يصيب المسافر:

يشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي حصول ضرر للراكب وهو يشمل الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر. فإذا انتفى الضرر انتفت تبعاً لذلك مسؤولية الناقل.

ولم تحدد الاتفاقية ماهية الضرر ونوعه، لذا يتعين الرجوع إلى القوانين الوطنية للوقوف على معنى الضرر وأنواعه، ونظراً لأن مسؤولية الناقل في القانون الكويتي - وفي العائلة التي ينتمي لها وهي عائلة

(١) د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص ١٠٥. ويشير في الهامش ١٦٠ إلى

(١st) (Us cout of Appeals، RFDA، ١٩٧٧، Martinez Hernandez V. Air France P.٤٢١، Cir. ١٩٧٦)

(٢) د. سميحة الفليبوي، مرجع سابق، ص ١٩٤.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

القوانين اللاتينية - مسئولية عقدية فإن الناقل لا يسأل إلا عن الأضرار المتوقعة ما لم يثبت أن الضرر قد وقع نتيجة لغش الناقل أو خطئه ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب.

أما مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ كما بينا سابقاً، فتقوم على أساس موضوعي إذا كان مجموع التعويضات التي يطالب بها المضرور أو أحد ورثته لا تتجاوز قيمتها ١٠٠ ألف وحدة حسابية عن كل راكب. أما إذا تجاوزت قيمة التعويض المقدار السابق، فإن مسئولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض بحيث لا يجوز دفعها إلا إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر لم يقع نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من أحد تابعيه.

المطلب الثاني

مسئولية الناقل الجوي في نقل البضاعة

أولاً: الالتزام بضمان سلامة البضاعة:

حددت اتفاقية وارسو في مادتها الثامنة عشر مسئولية الناقل الجوي في حالة ضياع البضائع أو تلفها، فجعلت الناقل ملزماً بضمان سلامة البضاعة، فإن هلكت أو ضاعت افتترض وقوع الخطأ من جانبه ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم ذلك، وأن الضرر الذي لحق بالبضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها.^(١) وبذلك يكون التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل.

(١) انظر المادة ٢٠٩ من قانون التجارة الكويتي.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦

ثانياً: شروط المسؤولية طبقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩:

تنص المادة ١٨ من اتفاقية وارسو المعدلة بالمادة ٥ من بروتوكول جواتيمالا على أن الناقل الجوي يسأل عن ضمان المحافظة على البضاعة عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها متي حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل.

ويتضح من هذا النص أنه يلزم لقيام مسؤولية الناقل الجوي توافر شرطين:

١- أن تكون هناك واقعة:

لم تهتم اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بتحديد المقصود من كلمة الواقعة التي تكون سبباً في وقوع الضرر، إلا أن الراجح فقها وقضاء أن المقصود بها هو كل سبب يؤدي إلى وقوع الضرر، وعلي ذلك فإن اصطلاح (الواقعة) يختلف عن اصطلاح (الحادثة) التي تقع في عقد نقل الأشخاص الواردة بالمادة ١٧ من الاتفاقية، إذ أن اصطلاح الواقعة أوسع نطاقاً وأكثر شمولاً من اصطلاح الحادثة، فيشمل جميع الأسباب التي يمكن أن يترتب عليها ضرر بالنسبة للبضاعة سواء كانت متصلة بعملية النقل مباشرة أو غير متصلة بها كسرقة البضاعة أو تلفها لأنه وضعت بجوار بضائع أخرى أفسدتها أو رصت بطريقة تؤدي إلى تعييبها أو التصاق روائح كريهة بها.^(١) وذلك لأن الناقل له السيطرة الفعلية على البضائع ومسئوليته عنها تكون مسؤولية شخصية على خلاف مسئوليته عن سلامة الركاب فهي مسؤولية موضوعية.

(١) د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص ١١٢. د. عبدالفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص ٣٢٩.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦.

٢- حدوث الواقعة أثناء فترة النقل الجوي:

حددت المادة ١٨ من اتفاقية وارسو وتعديلها بموجب المادة ٥ من بروتوكول جواثيمالا المقصود بفترة النقل الجوي بأنه: "يضمن المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في المطار أو على متن طائرة أوفي أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار".

ويفهم من هذا النص أن مضمون الالتزام بسلامة البضائع يرجع إلى فكرة الحراسة بمعنى أن هذا الالتزام يبدأ منذ اللحظة التي يتخلى فيها المرسل عن حيازته للبضاعة وتسليمها للناقل الجوي بحيث تدخل في حيازته وحراسته ويكون له السيطرة عليها. وبهذا يكون أساس مسؤولية الناقل هي معيار الحراسة والإشراف والرقابة على البضاعة لامعيار مخاطر الطيران الجوي كما هو في عقد نقل الأشخاص. وعليه يلزم لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق البضائع توافر شرطين:

الأول: أن تكون البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل.

الثاني: أن تكون الحراسة متحققة في المجال الجوي، سواء كانت الحراسة على متن الطائرة أو في المطار أو خارجه كحالة الهبوط الاضطراري، وأضيف لها حالة النقل البري والمائي إذا تم تنفيذ عقد نقل جوي (المادة ١٨ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩).

وقد أخذ قانون التجارة الكويتي بهذا المفهوم في المادة ٢٠٩ منه والتي تنص على أنه:

١- يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك أوضاع الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر أثناء النقل الجوي.

٢- ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في احد المطارات أوفي أي مكان آخر هبطت فيه.

٣- ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أوالبضائع محل نقل بري أوبحري أونهري يقع خارج المطار. على انه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ النقل الجوي يقصد الشحن أوالتسليم أوالنقل من طائرة إلى أخرى وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك".

وقضت محكمة التمييز الكويتية بأنه: "طبقاً لمعاهدة وارسو وتعديلاتها والتي أنظمت إليها الكويت بموجب القانون رقم ٣٠:١٩٧٥ والتي تحكم نصوصها واقعة الدعوى وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة يقوم التزام الناقل الجوي على ضمان سلامة البضاعة في الفترة التي تكون في أثنائها في حراسته سواء في المطار أوفي داخل الطائرة أوفي أي مكان آخر للهبوط خارج المطار، أي في الفترة التي تمتد منذ استلام الناقل للبضاعة في مطار القيام إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا تحقق الضرر خلال هذه المدة عد الناقل مخلاً بالتزامه بضمان المحافظة على البضاعة وذلك بناء على خطأ مفترض في جانبه وإن كان يقبل إثبات العكس بإقامة الدليل على أنه وتابعه قد اتخذ كافة التدابير لتوقي الضرر وأنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها أوأن يكون الضرر قد نتج عن خطأ المرسل إليه باعتبار أن ذلك تحقق به استحالة توقي الضرر أوأن يكون قد نشأ بعد أن خرجت البضاعة عن حراسته".^(١)

(١) محكمة التمييز الكويتية، الطعن ٢٥:١٩٩٢ تجاري، جلسة ١٣:١٢:١٩٩٢، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز عن المدة ١:١:١٩٩٢ حتى ٣١:١٢:١٩٩٦، القسم الثالث، المجلد الثالث، يوليو ١٩٩٩، ص ١٠٩٠.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦.

المطلب الثالث

مسئولية الناقل الجوي عن التأخير

أولاً: الالتزام بمواعيد النقل:

ما يميز النقل الجوي عن وسائل النقل الأخرى هو السرعة في بلوغ الوجهة، لذلك يعتبر عامل الوقت من أهم العوامل التي يعتمد عليها في أسواق الطيران. لأهميته عند المسافرين بشكل عام ولدى رجال الأعمال بشكل خاص.

ويعتبر التزام الناقل بإيصال الراكب أو البضاعة إلى الجهة التي يبتغيها في الوقت المحدد، التزام بنتيجة تقوم معه مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم تحقيقها وذلك في حالة الاتفاق المسبق على ذلك. أما إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فإن التزام الناقل يكون التزاماً ببذل عناية يلتزم من خلاله بإيصال الراكب أو البضاعة في الوقت المعقول.

والفرق بين الالتزامين، أن مسؤولية الناقل تتعقد في الأول بمجرد تأخره عن الوصول بالوقت المتفق عليه، ولا يكون بإمكانه دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع لسبب أجنبي لا يد له في حدوثه. أما في الالتزام الثاني وهو الالتزام ببذل عناية، فإن الناقل يلتزم بالنقل في مدة معقولة، ويتعين على المضرور أن يثبت أن عدم تنفيذ الالتزام في المدة المعقولة يرجع إلى خطأ الناقل.^(١)

وقد نصت المادة ٢١٠ من قانون التجارة الكويتي على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بقولها: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب

(١) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢١٥.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع". وأجازت المادة ٢١١ من نفس القانون إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر وأنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

ثانياً: شروط مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو:

نصت المادة ١٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أن الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو.

ومؤدى ذلك أنه يلزم لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير توافر ثلاثة شروط:

١- أن يكون هناك تأخير:

التأخير هو مجاوزة الميعاد المحدد لتنفيذ عملية النقل إذا كان محددًا سلفاً أو المدة المعقولة التي يفترض تنفيذ عملية النقل خلالها إذا تخلف الاتفاق على ذلك.

وبالرغم من وضوح هذا المعنى، أشار التزام النقل في الميعاد صعوبات عند استعماله في مجال النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو. وذلك لسببين:

الأول: أن الاتفاقية لم تضع معياراً يتسنى من خلاله تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي.

الثاني: معارضة أغلب الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران لمبدأ المسؤولية عن التأخير. إذ يرون أن النص على مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦

مسئولية الناقل الجوي عن التأخير سيؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية والتي ترتبط بظروف ليس بمقدور الناقل السيطرة عليها كالأحوال الجوية التي قد لا تسمح له بالإقلاع في الميعاد المحدد أو تقلع الطائرة وتقل سرعتها عن السرعة العادية أو تقل حمولتها عن الحمولة العادية.

فظهرت الشروط التي تضعها شركات الطيران في العقود التي تصدرها، والتي تقضي بأنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة وإن مواعيد الإقلاع والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين الجويين وأي وثائق أخرى لا تعتبر جزء من العقد ولا تعدو أن تكون مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل.^(١)

وقد أدى وجود هذه الصعوبات إلى حدوث صراع بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين وعملائهم. ترتب عليه خلافا فقهيًا وقضائياً يمكن حصره في اتجاهين:

الاتجاه الأول: التأخير يقدر بمعيار شخصي:

يرى أصحاب هذا الاتجاه الأخذ بما ورد في الشروط العامة للآليات، ومن ثم الاعتراف بصحة الشروط الواردة بعقد النقل والتي تقضي بعدم التزام الناقل الجوي بميعاد محدد للنقل ويأن مواعيد الإقلاع والوصول المعلنة في جداول مواعيد الناقلين لا تعتبر جزءاً من عقد النقل وإنما هي عبارة عن مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يستغرقه النقل، وبالتالي يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تحدث بسبب التأخير ما لم

(١) قيل أن تدخل اتفاقية وارسو حيز التنفيذ، أصدر الاتحاد الدولي للحركة الجوية IATA - والذي أنشأ من شركات الطيران الأوروبية في مدينة لاهاي عام ١٩١٩ - شروطه العامة للنقل الجوي ومن ضمنها الشروط الشرطان ٩ و ١٩ والذان ينصان على عدم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص ٣٦٠
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

يثبت المضرور ان هذه الأضرار راجعة إلى الخطأ الجسيم الواقع من الناقل أو تابعة أو كان التأخير غير عادي وهذا يخضع لتقدير قاضي النزاع. ويأخذ بهذا الاتجاه القضاء الفرنسي والهولندي.^(١)

الاتجاه الثاني: يأخذ بالمعيار الموضوعي في تقدير الوقت:

هذا الاتجاه هو الاتجاه الغالب في القضاء، ويرى أصحابه أن الناقل يسأل عن التأخير إذا تجاوزت مدة النقل بدرجة كبيرة الحد المعقول الذي كان محل اعتبار العميل عند اختياره للطائرة كوسيلة نقل.

وهكذا يكون الناقل مسئولاً فقط عن التأخير غير العادي وتكون شروط الأيأاتا في هذه الحالة باطلة، أما إذا كانت مدة التأخير يسيرة فإن شروط الأيأاتا تكون صحيحة ولا يتحمل الناقل مسئولية هذا التأخير.^(٢)

(١) د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص ٣٦٢-٣٦٣، ويشير إلى:

note E. Georgiades (Ste. RFDA, 1956, 23 fev. 1956, Trib. Com. Seine Generale Air Fret C. TWA).
'Jurisprudence de Droit Uniforme', 8 mars 1962, La Haya (C. Appel)
<<Quelques aspects de la p. 80 et sq.; cite par sundberg, 1964
P. 139-163, RFDA, 1966, 'responsabilite pour retard en droit aerien'>>
(١٤١).

(٢) د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص ٣٦٤، ه ٣. ويشير إلى الأحكام الفرنسية والأمريكية التالية:

Precite. Trib. Gr. P. 204, 1949, RFDA, 17 jan. 1949, Trib. Com. Seine (Souillac C. Air France); P. 15, 1965, RGAE, 26 juin. 1965, Inst - Seine P. 60 (Cie Generale de 1975, RFDA, 14 nov 1974, Paris (C. Appel) P. 395, 1975, RFDA, 30 mai 1975, geophysique C. Iran Air); Paris Westmount Moving and Warehousing V. Continent al air Freight p. 17, Cite Par Colas op. cit, 9 mai 1979, (Montreal Provence Court مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

وبذلك تكون أغلب أحكام القضاء قد استقرت على صحة الشروط القاضية بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل بشرط ألا يعفى من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي، لتعارض ذلك مع نص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو والتي تبطل كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية أو تقرير حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية. وأن التأخير الذي يسأل عنه الناقل الجوي هو التأخير الذي يجاوز الميعاد المتفق عليه لتنفيذ عملية النقل أو المدة المعقولة التي يفترض تنفيذ عملية النقل خلالها إذا تخلف الاتفاق على ذلك.^(١)

٢ - حدوث التأخير خلال فترة زمنية معينة:

حتى يسأل الناقل الجوي عن التأخير وفقا للمادة ١٩ من اتفاقية وارسو والمادة ١٩ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ، يجب أن يحدث هذا التأخير خلال فترة النقل الجوي.

فإذا حصل التأخير أثناء فترة النقل الجوي يسأل الناقل عنه، وإن حصل خارجها، يسأل طبقا لقواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بفصل النزاع.^(٢)

وقد اختلف الفقهاء في تحديد المقصود بفترة النقل الجوي التي ينبغي حدوث التأخير خلالها، ومرد هذا الانقسام يرجع إلى نظريتين:

نظرية جوديس:

الذي يري أن التأخير يجب أن يقتصر على فترة النقل الجوي التي تقع ما بين إقلاع الطائرة من مطار القيام وتنتهي بهبوط الطائرة في مطار الوصول. وبناء على ذلك فإن احكام المادة ١٩ من الاتفاقية لاتسري على

(١) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢١٩.

(٢) عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص ٨٣.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

الفترة السابقة أو اللاحقة علي الهبوط كما هو الحال بالنسبة للمادة ١٧. في حالة نقل الركاب والمادة ١٨ في حالة نقل البضائع.

وهناك شبه أجماع من قبل الفقهاء علي استبعاد هذه النظرية لأنها تجعل المسؤولية عن التأخير من قبيل اللغو الذي يجب تنزيهه المشعر عنه.^(١) فقتصر فترة النقل الجوي علي تلك التي تكون فيها الطائرة في الجو يجعل إثبات التأخير من قبل ركاب الطائرة عسيراً.

نظرية موريس ليمون:

وهي النظرية التي يأخذ بها غالبية الفقهاء، واعتراض فيها علي الرأي السابق علي أساس أنه رأي مضيق لمسئولية الناقل عن التأخير، فقرر أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تقتصر علي فترة النقل الجوي فقط بل تمتد لتشمل الفترة السابقة واللاحقة عليها.

وهو بذلك يكون قد أسس النظرية علي دعامة رئيسية تعتمد علي نوع الضرر، فطالما أن الضرر الذي يترتب علي التأخير هو من نفس نوع الضرر التي نصت عليها المادة ١٨ من الاتفاقية كالهلاك والتلف، فإن المنطق يعطي لفترة النقل الخاصة بالتأخير نفس المعني الذي أعطي لفترة النقل الخاصة بالمحافظة علي البضائع.^(٢)

وقد وجهت أسهم الانتقاد أيضا لهذه النظرية التي وإن كانت تتماشى مع المنطق عندما تكون أمام حالة تأخير في نقل البضائع والأمتعة، إلا أنها لا تتفق معه في حالة التأخير بنقل الركاب. فإذا كان من المتصور أن يترتب علي التأخير في نقل البضائع بعض الأضرار التي ذكرتها

(١) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢٢١.

(٢) أنظر في عرض هذه النظريات:

د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص ٣٦٨-٣٧٢. محمد فريد العريني، مرجع سابق،

ص ٢١٩-٢٢١. عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص ٨٤.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦.

المادة ١٨ من الاتفاقية فإن مثل هذا التصور يستحيل قيامه بالنسبة للتأخير في نقل الركاب.

المفهوم الصحيح لفترة النقل الجوي:

نتيجة للانتقادات التي وجهت للنظريتين، ذهب الفقه إلى القول بأن الناقل الجوي يسأل وفقا للاتفاقية التأخير في نقل البضائع متى وقع التأخير هذا التأخير خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسة الناقل.

كما يسأل عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث التأخير أثناء الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي كما بينا سابقا.

٣- أن يترتب علي التأخير وقوع ضرر:

لا يكفي لتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أن يكون هناك تأخير أثناء عملية النقل علي الوجه المتقدم، بل يلزم فضلا عن ذلك أن يتوافر شرط ثالث أقرته المادة ١٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، ألا وهو أن يترتب علي ذلك ضرر يصيب بالراكب أو يلحق بالبضائع والأمتعة. اذ لا يمكن تقرير مسؤولية الناقل عن التأخير ما لم يكن هناك ضرر لحق بالمسافرين أو الشاحنين فإذا انتفى الضرر انتفت تبعاً له المسؤولية.

ولم تحدد اتفاقية وارسو المقصود بالضرر أو نوعه تاركة ذلك للقوانين الوطنية. ومع ذلك فالقاعدة تقول أن التعويض يكون على قدر الخسارة التي وقعت والكسب الذي فات، ويكون من شأنه جبر الضرر المادي والأدبي.^(١)

(١) راجع المواد ٢٣٠ و ٢٣١ من القانون المدني الكويتي. والمواد ٢٠٨ إلى ٢١٤ من قانون التجارة الكويتي. أيضا: أحكام محكمة التمييز الكويتية: الطعن ١٩٩٦: ٨١، جلسة مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

الخاتمة:

حاولنا من خلال هذا البحث تسليط الضوء على أساس مسؤولية الناقل الجوي وتتبع فكرة الخطأ وتطورها وتحديد الحالات التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض المضرور وشروط تطبيقها.

فبينما أن أثر اتفاقية وارسو في تحديدها لأساس مسؤولية الناقل الجوي بعد أن كان يخضع لنظامين قانونيين مختلفين، أحدهما يؤسس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر وتحمل تبعاتها، والآخر يؤسسها على فكرة الخطأ.

ثم تتبعنا التعديلات التي أدخلت على هذه الاتفاقية والتي كان من شأنها تغيير أساس مسؤولية الناقل الجوي، ابتداء من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ الذي لم يمس أساس مسؤولية الناقل الجوي بقيت كما هي في اتفاقية وارسو قائمة على الخطأ المفترض.

مروراً باتفاق مونتريال ١٩٦٦ الذي قلب طبيعة المسؤولية إلى مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة الخطر وتحمل التبعة بالنسبة للرحلات التي تتصل بالولايات المتحدة الأمريكية. وبروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ الذي جعل المسؤولية الموضوعية القائمة على الخطر تشمل الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم.

٢٩:٣:١٩٩٨ الطعن ٦٥:١٩٩٨، جلسة ٢٢:٦:١٩٩٨ الطعن
١٨:١٠:١٩٩٩، جلسة ٦٤٥:١٩٩٨، الطعن ٨١:٩٦، جلسة ٢٩:٣:١٩٩٨ الطعن ٢٢٢:٩٦،
جلسة ١٢:٥:١٩٩٧
مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز عن المدة ١:١:١٩٩٧ حتى
٣١:١٢:٢٠٠١، القسم الرابع، المجلد الثالث، مايو ٢٠٠٤، ص ٣٤٢-٣٤٧.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الأول ٢٠١٦

وانتهاء باتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩، التي أكدت على أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم علي فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وجعلت دفع المسؤولية في أضيق حدوده بالنسبة إلى الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠ ألف وحدة حسابية عن كل راكب. أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار المقدار السابق، فإن مسؤولية الناقل تكون مفترضة بحيث لا يجوز دفعها إلا إذا أثبت الناقل الجوي الضرر لم يقع نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من أحد تابعيه.

ثم عرجنا على حالات مسؤولية الناقل الجوي التي تقع نتيجة إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الركاب والمحافظة على البضائع والتزامه بمواعيد النقل.

فبينما أن الناقل الجوي لا يعتبر مخرًا بالتزامه بسلامة الركاب إلا إذا أصاب الركاب ضررًا خلال عملية النقل الجوي والتي تبدأ من اللحظة التي يغادر فيها الركاب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة للانتظار للتوجه إلى الطائرة، وتستمر هذه المسؤولية طوال المدة التي يتواجد فيها الركاب على متن الطائرة والمدة اللازمة لنقله من على متنها إلى قاعة الاستقبال في مطار الوصول.

كما بينا مسؤولية الناقل الجوي عن تلف البضائع تشمل جميع الأخطار التي يمكن أن يترتب عليها ضرر بالنسبة للبضاعة سواء كانت متصلة بعملية النقل مباشرة أو غير متصلة بها، لأن الناقل له السيطرة الفعلية على البضائع ومسئوليته عنها تكون مسؤولية شخصية على خلاف مسؤوليته عن سلامة الركاب فهي مسؤولية موضوعية.

وانتهينا بأن الناقل الجوي يسأل وفقا للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع متى وقع التأخير هذا التأخير خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسة الناقل. في حين يسأل عن التأخير في نقل الركاب

إذا حدث التأخير أثناء الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي. وإن القضاء قد استقر على صحة الشروط القاضية بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل بشرط أن لايجاوز التأخير الميعاد المتفق عليه لتنفيذ عملية النقل، أوالمدة المعقولة التي يفترض تنفيذ عملية النقل خلالها إذا تخلف الاتفاق على ذلك. وأن لايعفى من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي لتعارض ذلك مع نص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو والتي تبطل كل شرط يعفى الناقل من المسؤولية أوتقرير حد أدنى من الحد المعين فيها.

المراجع:

١. د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، القاهرة، المطبعة العالمية، ١٩٦٠.
 ٢. رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، ١٩٩٤.
 ٣. د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.
 ٤. د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، مصر، ٢٠٠٨.
 ٥. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
 ٦. د. عيسى غسان ريضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٨.
 ٧. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢.
 ٨. د. محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفيا ومسئولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.
 ٩. د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال، ١٩٩٩، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، ٢٠٠٠.
- مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الاول ٢٠١٦

١٠. وائل أنور بندق، معاهدات النقل الجوي، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١٠.

La notion de faute dans la convention de ،١١. **J. Sesseli** ،
p.٣٣. ،varsovie (etude de droit aerien) ١٩٦١

١٢. **Jean Hemard**, Traite theorique et pratique de droit
NO.٨٧٦. ،les transports ،"Le mandat commercial ،commercial
et ٨٧٧.

،Paris ،Transports terrestres et aerien ،١٣. **Rene Rodiere**
١٩٦٩. ،Dalloz

(Us ،RFDA، ١٩٧٧ ،١٤. **Martinez Hernandez V. Air France**
١st Cir. ١٩٧٦). ،cout of Appeals

