

قانون الطيران التجاري

في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية

دكتور هاني محمد دويدار
مدرس القانون التجاري والبحري
كلية الحقوق - جامعة البكسنة وتبريز العريقة

دكتور محمد فريد العريضي
استاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري
كلية الحقوق - جامعة البكسنة

دار النهضة العربية
للطباعة والنشر
بيروت - ص.ب. ١١٧١٩

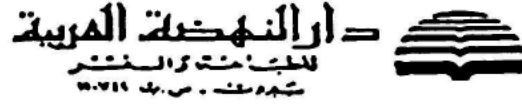


قانون الطيران التجاري

في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية

حقوق الطبع محفوظة

١٩٩٥



• الإدارة: بيروت، شارع مدحت باشا، بناية
كهدية، تلفون: 866271
818705 / 818704
برقياً: دانضة، ص.ب. 749-11
تلخاكس 001-212-4781-232

• المكتبة: شارع البستاني، بناية اسكندراني
رقم ٣، غربي الجامعة العربية،
تلفون: 818703 / 316202

• المستودع: بئر حسن، تلفون: 833180

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

يعيش الإنسان علاقة فريدة من نوعها مع قوى الطبيعة، يحاول دائماً السيطرة عليها أمن أجل إشباع حاجاته والارتقاء بمستواه المعيشي. ولا يتأتى للإنسان تحقيق ذلك ما لم يتوصل إلى كشف قوانين الطبيعة^(١)، مما يسمح له بالسيطرة عليها في مرحلة أولى والتحكم فيها في مرحلة أخرى^(٢).

وإذا كان الطيران يمثل أهم صور استغلال الإنسان للفضاء

(١) إذا كانت مراحل المنهج العلمي تتمثل في المشاهدة والاستقراء والاستنتاج كما حددها العالم الإسلامي الحسن بن الهيثم فإن رصد الظاهرة هو الخطوة الأولى في كشف قانونها. فما ظل خفياً على الإنسان من ظواهر لا يتصور توصله إلى كشف القوانين التي تحكمها. أما الاستقراء فيتطلب بوجه عام أن يستند الإنسان إلى مجموعة معارف تجعل إستنتاج القانون ممكناً إذا وضعت المشاهدة في إطار هذه المعارف. ونضرب مثلاً توضيحياً من علوم الفيزياء: فإذا ثبت الإنسان من أنه ليس لكثلة الأشياء أثر في سرعة وصولها إلى الأرض عند تركها من عال وأن الجاذبية الأرضية هي العنصر المؤثر الأوحد ثم لاحظ أنه إذا تركت قطعة حجر وريشة نعام تهويان من ذات نقطة الارتفاع وصلت قطعة الحجر إلى الأرض قبل الريشة، أمكن للإنسان البحث عن سر هذه الظاهرة ليس في مكونات الشيتين وإنما في المجال أو المحيط الذي يهويان فيه، ليكشف أن مكونات الهواء تجعل له قوة مقاومة تتأثر بها الأشياء وفق عدة عناصر منها كتلتها، ولكون ريشة النعام أقل كتلة من قطعة الحجر تأثرت من تلك المقاومة بصورة أشد فتأخر وصولها إلى الأرض عن قطعة الحجر.

(٢) ذلك أن كشف قانون ظاهرة قد يسمح للإنسان بمجرد إتقاء شروطها لكنه في أحيان أخرى يطوع هذه الظاهرة لخدمته ولإشباع حاجات محددة له. فمعرفة أسباب تدفق النهر بين الحين والحين قد يسمح له بإتقاء شر الفيضانات التي يتسبب فيها وقد يتحكم الإنسان في تدفق مياه أحد الأنهار، لتوليد الكهرباء على سبيل المثال.

الجوي^(١)، فإن قصة الإنسان مع الطيران تعد تصويراً نموذجياً لهذا الصراع الذي يعيشه مع قوى الطبيعة. فقد راوده حلم تقليد الطيور في طيرانها منذ القدم وقد جانبه الصواب أول الأمر بأن اعتقد أن الطيران ما هو إلا «سباحة» في الهواء، وتساعد الحركة المحددة والمنتظمة للأجنحة على هذه السباحة. إلا أنه استطاع بعد كفاح مرير وتضحيات جمة أن يجوب الفضاء الجوي مستخدماً مركبات ذات سرعة فائقة وقادرة على حمل أثقال كبيرة^(٢)، بل أنه

(١) فإلى جانب الطيران يمكن استغلال الفضاء الجوي في الإتصالات السلكية واللاسلكية وفي أبحاث الفضاء والأرصاء الجوية والرادار والإذاعة والاستمطار الصناعي. انظر مؤلف حفيظة الحداد: القانون الجوي - بدون تاريخ - ص ٨. ويراعى أن هذه الأوجه لاستغلال الفضاء الجوي هي مظاهر للنشاط الواعي للإنسان. ولكن يتعين الأخذ في الاعتبار أن للهواء أهميته القصوى بالنسبة إلى الإنسان ككائن حي إذ يسمح بأداء إحدى وظائفه الفريزية الجوهرية: التنفس. ولهذا الاعتبار أهميته من الوجهة القانونية من حيث الأحكام الخاصة بتلوث البيئة الجوية ومن حيث ضرورة تحريم أوجه الاستغلال التي قد تهدد وجود الإنسان ككائن حي.

(٢) فأول تجربة الإنسان في الطيران ترجع إلى عباس بن فرناس الذي حاول في القرن التاسع الميلادي تقليد الطيور بأن صنع لنفسه جناحين لصقهما بذراعيه لكنه لقي مصرعه عندما ألقى بنفسه من أعلى إحدى القمم. وقد كرر كل من نصر إسماعيل بن حماد المعروف بالجوهري في القرن العاشر وأوليفيه مالمسبوري في القرن العاشر أيضاً وروجر بيكون في القرن الثالث عشر هذه التجربة دون أدنى جدوى. وكعادة الأوروبيين في إسناد الاكتشافات والابتكارات القديمة إلى الحضارة الإغريقية، تارة بالوقائع وتارة أخرى بالأساطير، قيل إن إغريقيا يدعى ديدال حاول بصحبة ابنه إيكاروس الطيران وقاما بلصق ريش الطيور بذراعيهما مستخدمين الصمغ الشمعي ونجحوا بالفعل في الطيران لولا أن إيكاروس إقترب من الشمس فأذابت حرارتها الشمع فهوى إلى البحر وابتلعت الأمواج!!

لكن في بدايات عصر النهضة أعطى ليوناردو دافنشي تصوراً نظرياً عن الكيفية التي يستطيع بها الإنسان التحليق في الجو: فقد رسم هذا المفكر العالم بعض الرسوم التوضيحية لآلة تتحرك مرفرفة في الهواء باستخدام قوة الإنسان العضلية، تلك القوة التي تنتقل إلى الأجنحة عن طريق بكرات وحبال. وإذا كان ليوناردو دافنشي ظل أسيراً لفكرة السباحة في الجو إلا أنه وضع البشرية في أول درجات =

تجاوز حدود الغلاف الجوي ليخوض مجال اكتشاف الفضاء الخارجي

= سلم الطيران إذ إظهار دور الآلة الجوهرية في تمويض عجز الإنسان الطبيعي عن الطيران إستناداً إلى مكوناته الجسدية وحدها .

وعلى إثر اكتشاف الإنسان أن للهواء وزناً وكثافة محددين فطن إلى أن استخدام الهواء الساخن الأقل وزناً وكثافة من الهواء البارد قد يسمح باعتلاء الأشياء في الفضاء . فكان إختراع البالون على يد مونجولفييه وقام بتجربته بنجاح عام ١٧٨٣ . واستخدم غاز الهليوم كذلك في صناعة البالون لوزنه وكثافته الأقل من الهواء . وكرر كل من بيلاتر دي روزيه والماركيز أرلاندي التجربة بنجاح في العام ذاته أي ١٧٨٣ ، وكذلك ليونارد دي عام ١٧٨٤ . وأما بلانشار فقد استطاع برفقة الدكتور جيفريس عبور المانش بواسطة بالون عام ١٧٨٥ .

لكن إختراع الطائرة بالمفهوم الذي نعرفه الآن إنما يعود إلى اكتشافين جوهريين : يتمثل الأول في إختراع العالم كاي لوي «المكينه» أي الآلة التي تسمح للمركبة أن تطير برد فعل الهواء . وقد قام سترنجفيليو بتجربتها بنجاح عام ١٨٤٨ . أما الثاني فيتمثل في اكتشاف بير موراي فكرة إنحاء الأجنحة وذلك عام ١٨٩٠ فصار في الإمكان لجسم أثقل من الهواء أن يحتفظ بتوازنه في الجوى ، واستطاع كليمنت أدير تجربة أول طائرة ذات محرك بنجاح عام ١٨٩٧ . وتوالت بعد ذلك التجارب الناجحة مع التطوير المستمر في شكل المركبة . وأهم هذه التجارب تلك التي قام بها الإخوان الأمريكيان رايت عام ١٩٠٣ حيث استخدمتا مركبة على شكل الطائرة التي نعرفها الآن واستطاعت الطيران لبضعة أمتار إلى أن هوت على الأرض وتحطمت . إلا أن العالم لم يطمئن إلى نجاح فكرة الطيران باستخدام الطائرة إلا حينما نجح بليريو في عبور المانش من فرنسا إلى إنجلترا عام ١٩٠٩ .

وقد أدى استخدام الطيران كسلاح بالغ الأثر إبان الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨) إلى إدخال العديد من التطويرات في صناعة الطائرات . كما أظهر مدى خطورة هذا الاكتشاف العظيم عندما يتم استخدامه في الحرب والتدمير . ومنذ هذه اللحظة بدأت الجماعة الدولية تشريع في وضع أحكام دولية تنظم استخدام الطائرات على نحو يحقق للبشرية الرقى والتقدم لا الهلاك والتخلف .

واستمر البالون يلعب دوره الرائد بالنسبة إلى الطائرة . فعلى إثر تمكن الألماني

زيبلين من عبور المحيط الأطلنطي بواسطة منطاده Le Dirigeable عام ١٩٢٨ ، قبلت =

والأجرام السماوية التي تجاور كوكب الأرض في المجموعة الشمسية^(١).

ومع اكتشاف الطيران وتطوره شرعت البشرية في استغلاله من الوجهة الاقتصادية. ذلك أنه مع إتساع نطاق المبادلات الدولية وضرورة انتقال الأشخاص عبر الدول أو عبر أقاليم الدولة الواحدة ظهرت أهمية الطيران في نقل الأشخاص والأشياء لما تتميز به الطائرات من سرعة فائقة تجعلها أكثر وسائل الانتقال سرعة^(٢). كما أن للطائرات استخدامات أخرى ظهرت في

= الطائرة التحدي ونجح الفرنسي ميرموز في عبور المحيط الأطلنطي على متن طائرة ذات محركات ثلاثة، وذلك بعد نجاح تجربة زيبلين بفترة وجيزة. هكذا صارت جميع أجزاء العالم قابلة لأن يربط الطيران بينها.
راجع مؤلف:

Edouard PETIT: L'histoire de L'aviation Aéronautique. P.U.F., Paris, 1964.

(١) ويذهب الأستاذ الدكتور أبو زيد رضوان، إنطلاقاً من تعريفه للقانون الجوي بأنه يشمل كافة أنواع النشاط الإنساني في البيئة الجوية، إلى تقسيم هذا القانون إلى فرعين أساسيين: الأول ويختص بالأحكام المتعلقة بالنشاط الإنساني في الغلاف الهوائي حيث أدواته الرئيسية الطائرة ويطلق عليه اصطلاح قانون الطيران التجاري، والثاني يختص بنشاط الإنسان فيما وراء الغلاف الهوائي ويطلق عليه اصطلاح قانون الفضاء الخارجي، أنظر مؤلفه: القانون الجوي. قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٣، ص ٨ - ٩. ومن أنصار هذه التفرقة أيضاً: فايز رضوان: محاضرات في قانون الطيران التجاري، ١٩٨٥، ص ٢.

(٢) ويذهب الفقه في عمومته إلى أن سرعة الطائرات هي التي أضفت الطابع الدولي على أحكام القانون الجوي، ذلك أن «المركبة الهوائية تستأثر بسرعة تمكنها من عبور الحدود السياسية بين الدول في زمن قصير تعجز عن تحقيقه غيرها من المركبات»:

محمد فريد العريني: القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٦، ص ٧. وأيضاً أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١١. محمود سمير الشرقاوي: محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦، ص ٥.

لكن يلاحظ أن القانون البحري حظي بتنظيم دولي لأحكامه على نطاق واسع وهناك العديد من المعاهدات التي تنظم المسائل المتفرقة والمتعلقة بالنشاط البحري، وذلك رغم البطء النسبي للسفن. الواقع أن استخدام كل من السفينة والطائرة في نطاق علاقات التبادل الدولي هو الذي يضمن الطابع الدولي على أحكام القانون =

مرحلة متقدمة من تطورها مثل النزهة والسياحة والإكتشافات العلمية ورش المبيدات والإنقاذ والإسعاف بالإضافة إلى استخداماتها العسكرية والبوليسية^(١).

ولا يعد استخدام الطائرة الصورة الوحيدة لاستغلال الإنسان للبيئة الجوية كما سبق أن ذكرنا، إلا أنه يظل مع ذلك أهمها خاصة إذا توقفنا عند الاستغلال التجاري لهذه البيئة. صحيح أن كافة أنشطة الإنسان مآلها في النهاية خدمته في إشباع حاجاته والارتقاء بمستواه المعيشي إلا أننا نقصر الحديث على صور النشاط التي تمثل استغلالاً تجارياً للبيئة الجوية، بل نقصره أيضاً على ذلك الاستغلال الذي يتم عن طريق استعمال أداة محددة هي الطائرة^(٢).

ويأتي النقل التجاري الجوي في مقدمة صور الاستغلال التجاري للبيئة الجوية بواسطة الطائرة. ذلك أن النقل بوجه عام هو عصب حركة تداول الثروات، فلا يتأتى إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر انتقال الأشياء من مكان إلى آخر. كذلك يحتاج الأفراد إلى الانتقال من مكان إلى آخر إما لدواعي العمل أم للسياحة أو للتبادل الرياضي... ومع تعاظم حجم التبادل سواء الداخلي أو الدولي وزيادة حركة انتقال الأفراد أخذ النقل الجوي أهمية كبرى إذ يسمح بإنجاز عملية النقل لمسافات كبيرة في زمن محدود مما يوفر الوقت والجهد على الإنسان. لذلك تكثر مشروعات النقل الجوي في العالم بل صارت ظاهرة الخطوط الجوية المنتظمة ظاهرة شائعة وطبيعية^(٣)، حتى اعتبر البعض النقل الدولي

= البحري والقانون الجوي بغض النظر عن «سرعة» الأداة.

(١) Louis CARTOU: Droit Aérien, Thémis, P.U.F., Paris, 1963, P. 1.

(٢) لذلك نطلق على هذا المؤلف عنوان «قانون الطيران التجاري». فهو من جانب يستبعد كافة أوجه استغلال البيئة الجوية التي تتم عن طريق آخر غير استخدام الطائرة. كما يقتصر مجاله على الاستغلال التجاري فتستبعد بالتالي الأغراض العسكرية والبوليسية والأغراض المدنية كالنزهة والطيران الخاص.

(٣) ولهذه الظاهرة آثارها على التنظيم القانوني للنقل الجوي حيث تفرق العديد من

مرفقاً عاماً^(١). وفي المرحلة الراهنة من مراحل تطور الطيران تظل الأهمية الأعظم لنقل الأشخاص، وإن كان يتم نقل البضائع جواً، إلا أن النقل البحري يحتفظ بالمكانة الأولى في هذا الصدد نظراً للأحمال الضخمة التي تستطيع نقلها السفن والتي قد تصل إلى عشرات الآلاف من الأطنان^(٢).

وعلى ذلك، يمثل النقل التجاري الجوي، سواء كان داخلياً أو دولياً، عماد أحكام قانون الطيران التجاري. إلا أن الطائرة لكي تنجز مهمتها في نقل الأشخاص أو الأشياء لا بد لها من القيام بالرحلة الجوية. وهذه الرحلة تتطلب تدخل أشخاص واستعمال معدات عديدة وتحكمها مجموعة من القواعد القانونية يمكننا أن نطلق عليها أحكام الملاحة الجوية^(٣). وتشمل

■ القواعد بين حالات النقل على خطوط منتظمة وحالات النقل الأخرى. والمثال على ذلك نص المادة الثالثة من معاهدة روما لسنة ١٩٣٣ بشأن الحجز التحفظي على الطائرات حيث استبعدت الطائرات التي تعمل للخدمة على خط منتظم لعمليات النقل الجوي من إمكانية توقيع الحجز التحفظي عليها.

(١) Louis CARTOU, op. cit., P. 2.

(٢) وإذا كانت هناك سفن تحمل الطائرات، لم تظهر بعد الطائرات القادرة على حمل السفن!!.

(٣) اختلف الفقهاء فيما بينهم عند تعريفهم للقانون الجوي وإتجهوا إتجاهين: إتجاه موسع في تعريفه للقانون الجوي ويجعله يشمل كافة الأحكام الخاصة بالبيئة الجوية ومن بينها أحكام الملاحة الجوية وأحكام الاستغلال التجاري الجوي. والإتجاه الثاني إتجاه مضيق يقيم أحكام القانون الجوي إما على أساس الملاحة الجوية إما على أساس الطائرة. حول موجز هذه النظريات المختلفة انظر حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٧ وما بعدها.

وتكمن وراء هذه التعاريف على تعددها وتنوعها محاربة إضفاء سمة الذاتية على قواعد القانون الجوي بالنسبة إلى سائر فروع القانون الأخرى وخاصة القانون التجاري والقانون البحري. وأسائيد هذا الإتجاه أن القانون الجوي يحكم العلاقات الناشئة عن استغلال بيئة خاصة هي البيئة الجوية بالإضافة إلى أنه قانون حديث النشأة لم يراع في تحديد أحكامه سوى تلك الظاهرة الجديدة التي نشأ من أجل تنظيمها. بل إن معظم أحكامه تشريعية المصدر سواء كانت تشريعات وطنية أو معاهدات أو

هذه الأحكام القواعد الخاصة بأداة الملاحة ذاتها وهي الطائرة، والأحكام الخاصة بمجال هذه الملاحة أي البيئة الجوية أو الفضاء الجوي، وأخيراً تشمل هذه الأحكام النظام القانوني لمرافق الملاحة الجوية والتي تعرف بالمطارات أو الموانئ الجوية من جانب وبالارتفاعات الجوية من جانب آخر. أما النقل الجوي فبوصفه عقداً من العقود لا بد من تحديد ماهيته وبيان خصائصه وكيفية إثباته ثم استعراض الآثار الرئيسية المترتبة عليه.

وعلى ذلك تنقسم دراستنا إلى قسمين رئيسيين:

القسم الأول: خاص بالنظام القانوني للملاحة الجوية.

القسم الثاني: خاص بالنقل التجاري الجوي.

■ اتفاقيات دولية. انظر في ذلك محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٣٦. ونحن لا نرى في القانون الجوي سوى فرعاً من فروع القانون التجاري إذ يمثل النشاط الجوي نشاطاً تجارياً يخضع بالتالي لأحكام القانون التجاري إذا لم يوجد نص خاص بهذا النوع من أنواع النشاط التجاري. فمشروعات النقل الجوي التجاري تخضع لما يخضع له التجار من التزامات، كذلك تخضع شركات النقل الجوي لأحكام القانون التجاري المتعلقة بالشركات التجارية، ولا يمكن القول بعدم خضوع مؤسسات النقل التجارية لنظام شهر الإفلاس. هذا وإذا كان لأعمال التجارة البحرية قانون خاص بها فلا يعني ذلك عدم خضوعها لأحكام القانون التجاري إذ تضمنتها المادة السابعة من التقنين التجاري المحددة لنطاق تطبيق أحكامه. كذلك نصت المادة السادسة فقرة ٧ من التقنين على تجارية مشروع النقل الجوي.

القسم الأول

النظام القانوني للملاحة الجوية

تقوم الملاحة الجوية على أساس ثلاثة عناصر رئيسية تتمثل في الأداة وهي الطائرة والمجال أو البيئة وهي الفضاء الجوي والمرافق وتتمثل في المطارات والارتفاعات الجوية^(١).

وتظهر الطائرة بوصفين رئيسيين لهما صدهما من الوجهة القانونية. فهي تظهر من جانب بوصفها مالا من الأموال. كما تظهر من جانب آخر بوصفها أداة الملاحة الجوية. وهناك أحكام خاصة بالطائرة بوصفها مالا من الأموال تتمثل أساساً في أحكام متعلقة بجنسية الطائرة وتسجيلها وبالأعمال القانونية الواردة عليها. أما بوصفها أداة للملاحة الجوية فهناك أحكام خاصة بصلاحيات الطائرة للملاحة وأحكام متعلقة بالأشخاص الذين يديرون الطائرة أثناء الرحلة الجوية يعرفون بالطاقم وهناك أخيراً أحكام خاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض^(٢).

(١) يعرف الدكتور جلال وفاء محمددين الارتفاعات الجوية بأنها «القيود القانونية التي يضعها المشرع على عاتق أصحاب المنشآت أو الأملاك التي تجاور المطارات بقصد تأمين سلامة الطائرات وحركة الملاحة الجوية»: دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٩، ص ٩٢.

(٢) وتحكم هذه المسألة في نطاق العلاقات الدولية الإتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض الموقعة بمدينة روما في السابع من أكتوبر عام ١٩٥٢.

أما عن النظام القانوني لاستغلال الفضاء الجوي فإن المبدأ الذي يحكم هذا الاستغلال هو مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي مما يسمح لها بتنظيم هذا الاستغلال سواء على النطاق الداخلي أو على النطاق الدولي^(١). لكن هناك إتجاهات في الفقه تبدي اعتراضاتها على هذا المبدأ ونتج عنها ظهور نظريات فقهية في شأن النظام القانوني لاستغلال الفضاء الجوي تختلف فيما بينها وتباين.

وأخيراً فيما يتعلق بالنظام القانوني لمرافق الملاحة الجوية هناك أحكام خاصة بالنظام القانوني للمطارات تحدد كيف يتم إنشاؤها وكيفية إدارتها والمسؤولية الناشئة عن هذه الإدارة. أما عن النظام القانوني للارتفاعات الجوية فتتولى أحكامه تحديدها وبيان جزاء مخالفتها^(٢). إلا أننا نستبعد من نطاق هذا المؤلف دراسة الأحكام المتعلقة بمرافق الملاحة الجوية لطابعها الإداري البحت.

وعلى ذلك ينقسم هذا القسم الأول إلى باين:

الباب الأول: النظام القانوني للطائرة.

الباب الثاني: النظام القانوني لاستغلال الفضاء الجوي.

(١) ويعد هذا المبدأ حكم القانون الوضعي في الوقت الراهن: حكم المادة الأولى من إتفاقية شيكاغو الدولية للطيران الموقع عليها بتاريخ ٧ كانون الأول (ديسمبر) عام ١٩٤٤.

(٢) وينظم مرافق الملاحة الجوية في لبنان الأعمال التشريعية الآتية: المرسوم رقم ١٣٩٤٤ الصادر في ٥ آذار (مارس) ١٩٧٠ والمعدل بالمرسوم رقم ٥٧٦٧ الصادر في ١٠ تموز (يوليو) ١٩٧٣ بتأليف لجنة مطار بيروت الدولي وتحديد مهامها. القرار رقم ٢٩٩ LR الصادر في ٢٨ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٣٦ بنظام سطح ماء الطائرات في طرابلس. المرسوم رقم ٨٦٦٨ K الصادر في ٢٧ آذار (مارس) ١٩٤٧ الخاص بملابس موظفي المطارات وشعار الطيران اللبناني. القانون رقم ٧٠ لسنة ١٩٦٦ الصادر في ٦ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٦ المعدل بالقانون المنفذ بالمرسوم رقم ٣٥٠٦ الصادر في ٢٩ حزيران (يونيو) ١٩٧٢ بالتصديق على قانون فرض حقوق ارتفاع لتأمين سلامة الملاحة الجوية.

الباب الأول النظام القانوني للطائرة

تتعدد أنواع الطائرات وأوصافها كأداة للملاحة الجوية، ولذلك يصعب وضع تعريف منضبط لها من الوجهتين الفنية والقانونية.

إلا أن لتعريف الطائرة أهميته من زاوية تحديد نطاق تطبيق القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية، وعلى وجه الخصوص تلك الخاصة بأداة هذه الملاحة.

ونجد في النظام القانوني اللبناني تشريعاً أساسياً يحدد النظام القانوني للطيران وأداته الطائرة، هو قانون الطيران الصادر في ١١ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٩ المعدل بالقانون الصادر في ٢٥ أيار (مايو) ١٩٥٥. وتعرف المادة الثالثة من القانون الطائرة بقولها «تسمى طائرة فيما يتعلق بتطبيق هذا القانون كل جهاز يمكنه الارتفاع والتجول في الهواء. ويشمل هذا التعريف المناطيد والبالونات على اختلاف أنواعها».

ويختلف هذا التعريف للطائرة الوارد في قانون الطيران اللبناني عن ذلك الذي أورده إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤: «كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركاً اعتماداً على رد فعل الهواء»^(١). فمؤدى هذا التعريف استبعاد البالونات والمناطيد والطائرات الشراعية والزحافات الهوائية Hovercrafts أو Aéroglisseurs^(٢). بينما يشمل تعريف المشرع اللبناني

(١) الملحق الثامن من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ بتنظيم الإستخدامات السلمية للجو.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠.

بصريح العبارة المناطيد والبالونات، على اختلاف أنواعها. كذلك يدخل في مفهوم الطائرة في ظل القانون اللبناني الطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة. ويمكن القول باعتبار الزحافات الهوائية من الطائرات في مفهوم المشرع اللبناني وإن كان يراعي أن حركة الزحافات لا تستمد من ردود فعل الهواء في الجو وإنما من إنعكاس الهواء من سطح الأرض أو الماء. ومن شأن هذه الخاصية ربط الزحافة الهوائية بالمجال البري أو البحري الذي تسير فيه وانفصالها في واقع الأمر عن المجال الجوي.

هذا وإن كنا نشرع في تحليل الأحكام الخاصة بالطائرة فإننا سوف نعتمد على القواعد الدولية النافذة في هذا الصدد مع الإشارة إلى الأحكام الواردة في قانون الطيران اللبناني.

ويتفرع عن هذا الباب فصلان:

- الأول: خاص بأحكام الطائرة بوصفها مالا من الأموال.
- الثاني: خاص بأحكام الطائرة بوصفها أداة للملاحة الجوية.

الفصل الأول

أحكام الطائرة بوصفها مالا

في ظل نظام اقتصادي قائم على الملكية الفردية يعني إطلاق صفة المال على الأشياء قابليتها لأن تكون محلاً لحق الملكية أساساً. لكن نظراً لأهمية نشاط الطيران وخطورته ارتأت الجماعة الدولية أن يكون للدول إشراف فعال على الطائرات. ولكي يتحقق هذا الإشراف من جانب الدول لا بد من تقرير تبعية الطائرة لدولة معينة. لذلك تمنح الطائرة جنسية دولة محددة. واستتبع ذلك ضرورة قيد الطائرات في سجل خاص يمنحها تلك الجنسية^(١).

وبوصفها مالا من الأموال ترد على الطائرة أعمال قانونية متعددة. وقد يؤدي بعضها إلى نقل ملكيتها لفرد أو شركة لا ينتمي إلى الدولة المسجل بها الطائرة بجنسيته. لذلك كان يتعين تقرير ضرورة قيد الأعمال القانونية التي ترد على الطائرة في السجل ذاته التي تسجل فيه. وبدوره يمكن ترتيب بعض الآثار القانونية على التسجيل تمس تلك الأعمال القانونية الواردة على الطائرة.

(١) وسوف نرى بعد قليل أن جانباً من الفقه اعترض على اكتساب الطائرة جنسية دولة معينة لأنها من الأموال، ولأن الجنسية لا تلحق إلا بالأفراد. لكن يراعى من جانب أن الشركات والجمعيات ليست أفراداً وإن كانت من أشخاص القانون وتمتع بجنسية دولة معينة. ولولا النظام القانوني لما سمح لهذا الكائن الخيالي - الشركة أو الجمعية - بالتمتع بالجنسية بل باعتبارها شخصاً من أشخاص القانون. أما الطائرة - وشأنها في ذلك السفينة - فلا يمنع كونها مالا بأن تحمل تجمعا بشرياً محدداً على متنها أثناء رحلتها. وهذا التجمع هو الذي يراد إلحاقه في المقام الأول بسيادة دولة محددة.

ونتناول تباعاً دراسة أحكام جنسية الطائرات وما يستتبعه الأمر من ضرورة تسجيلها. ثم نعرض لأحكام الأعمال القانونية التي ترد عليها والتي تنظمها إتفاقيات دولية، مما يحصر الأمر في الواقع على أحكام الحجز التحفظي على الطائرات.

المبحث الأول

جنسية الطائرة

أرست المادة السابعة عشر من إتفاقية شيكاغو الدولية للطيران الموقع عليها بتاريخ ٧ كانون الأول (ديسمبر) عام ١٩٤٤ مبدأ تمتع الطائرة بجنسية الدولة التي يتم فيها تسجيلها^(١). وقد أحالت المادة التاسعة عشر من الإتفاقية ذاتها إلى القوانين الداخلية في أمر تسجيل الطائرات ونقل هذا التسجيل. إلا أن الفقه اختلف حول مبدأ إضفاء الجنسية على الطائرات بين رافض

(١) أظهرت الحرب العالمية الثانية مدى عجز الإتفاقيات الدولية المبرمة في شأن الطيران بعد الحرب العالمية الأولى. لذلك دعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى عقد مؤتمر دولي في مدينة شيكاغو من أجل الوصول إلى عقد إتفاقية دولية تنظم الاستخدامات السلمية للجو. وقد بدأت أعمال المؤتمر في غرة (نوفمبر) تشرين الثاني عام ١٩٤٤ وحضرته إثنان وخمسون دولة ليس من بينها الإتحاد السوفييتي وذلك لمشاركة بعض الدول المناهضة لسياسته في المؤتمر كإسبانيا وسويسرا والبرتغال.

وقد صادفت المؤتمر صعوبات جمة بسبب الخلاف الحاد بين الولايات المتحدة المؤيدة للحرية المطلقة لاستخدام الجو والمملكة المتحدة التي نادى بضرورة وضع بعض الضوابط والقيود على حرية الطيران. إلا أن المؤتمر توصل إلى صيغة نهائية لأربع وثائق رئيسية تم التوقيع عليها. ودخلت الإتفاقية حيز النفاذ في الرابع من نيسان (أبريل) عام ١٩٤٧. وقد صدق لبنان على الإتفاقية بموجب القانون الصادر في ٢ نيسان (أبريل) ١٩٤٧. انظر: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٥ - ١٧ وجلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٢١ - ٢٣.

لجنسية الطائرة ومؤيد لها. كما اختلف حول الضابط الذي يتعين الأخذ به لتحديد هذه الجنسية. فلم يقنع البعض بضابط التسجيل كمعيار لاكتساب الطائرة جنسية دولة من الدول. ونعرض في مطلب أول لمنح الجنسية للطائرة ثم نعرض في مطلب ثان لأحكام التسجيل في القانون اللبناني.

المطلب الأول منح الجنسية للطائرة

أولاً: الجدل الفقهي حول جنسية الطائرة:

ذهب إتجاه أول في الفقه إلى رفض إضفاء جنسية دولة ما على الطائرة. واستند في تقرير هذا الإتجاه إلى حجج رئيسية ثلاث:

١ - إن رابطة الجنسية ما هي إلا رابطة انتماء وولاء بين الفرد والدولة. وهي بهذا المعنى رابطة معنوية ووجدانية لا يتأتى لغير الفرد الشعور بها، والطائرة ما هي إلا جماد يأخذ حكم الأموال في القانون، وبالتالي تنتفي أية رابطة ولاء وانتماء بينها وبين إحدى الدول.

٢ - إنه لا ينبغي قياس الطائرة على السفينة كما يذهب مؤيدو فكرة جنسية الطائرة. ذلك أن الضرورات العملية من بقاء السفينة مدداً طويلة في أعالي البحار غير خاضعة للسيادة الإقليمية لدولة ما هي التي دعت إلى إلحاق السفينة بدولة محددة، لكي يحكم قانونها الوقائع والعلاقات التي تنشأ على متنها أثناء تواجدها بأعالي البحار. أما الطائرة فعادة ما تحلق في الفضاء الجوي لإحدى الدول، وإن كانت تجوب أجواء أعالي البحار فسرعان ما تدخل الإقليم الجوي لإحدى الدول، وتخضع بالتالي لسيادتها. فلا حاجة إذن لإضفاء الجنسية على الطائرة.

٣ - إن القول بتمتع الطائرة بجنسية دولة محددة من شأنه إعاقة تداول الطائرات مما له أثره على نشاط الطيران ذاته. ويضرب في سبيل إبراز هذه الحجة المثال الآتي: لو أن شركة أمريكية تمارس نشاطها في فرنسا وقامت

بشراء طائرة فرنسية فإنها تكون ملزمة بتسجيل هذه الطائرة في الولايات المتحدة ليتسنى لها اكتساب الجنسية الأمريكية .

إلا أن الفقه الغالب لم يقنع بوجاهة هذه الحجج واستند إلى اعتبارات عملية ضرورية عديدة للقول بوجود تمتع الطائرة بالجنسية :

١ - إنه يجب أن تتوافر في الطائرة شروط صلاحية معينة، ونظراً للمخاطر الجسام التي تتعرض لها أثناء الطيران لا بد من فرض رقابة فعالة على صلاحية الطائرة للملاحة الجوية . ولا يتأتى الإشراف الفعال إلا من قبل دولة محددة تتبعها الطائرة .

٢ - إن دواعي الأمن من جانب ومواجهة شراسة المنافسة بين مشروعات النقل الجوي من جانب آخر تفرض على كل دولة تحديد ماهية الطائرات التي تجوز أجوائها فلا تسمح للطائرات الأجنبية بالتحليق في أجوائها إلا بموجب تصريح بذلك، وقد تقصر نشاط الطيران الداخلي على الطائرات التابعة لها دون الطائرات الأجنبية .

٣ - إن الطائرات تمثل عنصراً هاماً من عناصر الثروة القومية، ويمكن للطائرات الوطنية أن تؤدي خدمات لازمة للدولة في أوقات الحروب أو الأزمات . لذلك لا بد من تحديد ماهية الطائرات الوطنية الملزمة بتلبية نداء الدولة التي تتبعها في هذه الأوقات .

٤ - ورداً على حجة معارضي فكرة إضفاء الجنسية على الطائرة والقائلة بأنها غالباً ما تحلق في الجو الإقليمي لإحدى الدول فإن ذلك لا يمنع من ضرورة تعيين قانون واجب التطبيق على الوقائع والعلاقات الناشئة أثناء تحليق الطائرة في أجواء لا تخضع لسيادة ثمة دولة، حتى وإن كان مآلها الهبوط أو المرور بإقليم دولة من الدول^(١) .

(١) انظر في عرض حجج الاتجاهين مؤلف محمود مختار بريري: قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٥٩ - ٦٠ ومؤلف حفيظة الحداد، سابق الإشارة إليه، ص ٦١ - ٦٣ .

لكل هذه الاعتبارات استقر الرأي الغالب على ضرورة أن تتمتع الطائرة بجنسية دولة محددة. ولكن هذا التقرير للمبدأ لم يمنع الفقه من الاختلاف مرة أخرى حول الضابط الذي يجب الأخذ به لتحديد جنسية الطائرة.

ثانياً: الخلاف الفقهي حول ضابط جنسية الطائرة:

بعد أن استقر الفقه على ضرورة منح الجنسية للطائرة اختلف في بادىء الأمر حول الضابط الذي يتعين الأخذ به لتحديد هذه الجنسية. وأهم الضوابط التي قيل بها هي:

١ - ضابط دولة الإنشاء:

ويؤدي تبني هذا المعيار إلى إكساب الطائرة جنسية الدولة التي صنعت فيها الطائرة. وأهمية هذا المعيار تبدو من أن الدولة التي تنشأ الطائرة وتصنعها إنما يحق لها أن تحتفظ بهذا العنصر الجديد من عناصر ثروتها القومية فتظل الطائرة تابعة لها تخضع لإشرافها وتسخرها الدولة لخدمتها عندما تثور الحاجة إليها. ولكن قيل في انتقاد هذا الضابط أن الطائرة قد يتم تصنيعها في بلد معين ثم تنتقل ملكيتها إلى مؤسسة تابعة لدولة أخرى^(١). بل إن المؤسسة الأجنبية يمكن أن تكون هي طالبة بناء الطائرة وصنعها فلا يفيد ضابط دولة الإنشاء في منح الجنسية للطائرة.

٢ - ضابط جنسية المالك:

مؤدى هذا الرأي أن الطائرة تكتسب جنسية الشخص المالك لها. فإذا كان المالك فرداً تبعت الطائرة جنسيته. أما إذا كان على شكل شركة فإن الطائرة تكتسب جنسية الدولة التي يوجد بها مركز إدارة الشركة الرئيسي^(٢).

(١) انظر في عرض هذا الانتقاد: جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٧٠ هامش (٢).

(٢) من هذا الإتجاه:

Michel De Juglart: Traité Élémentaire De Droit Aérien. Paris, 1952, P. 83.

ذلك أن ضابط مركز الإدارة الرئيسي هو المحدد لجنسية الشركات. وقيل أن مركز الاستغلال أو الإدارة لا يصلح كضابط لتحديد جنسية الطائرة لأن الغالب أن يكون نشاط الطائرة نشاطاً دولياً فلا يقتصر استثمارها على دولة بعينها وإنما يمتد إلى عدة دول^(١).

٣ - ضابط التسجيل :

تكتسب الطائرة، وفقاً لهذا الضابط، جنسية الدولة التي يتم فيها تسجيلها. وقد تبنت إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ هذا المعيار إذ تنص على أن تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها^(٢). وقد أشار البعض إلى ما يسمح به هذا المعيار الشكلي البحت أحياناً من تحايل وذلك من أجل إضفاء جنسية دولة محددة على الطائرة إبتغاء الحصول على بعض المزايا^(٣). إلا أنه يراعى أن القوانين الوطنية هي التي تحدد شروط تسجيل الطائرات في الدولة وهي كفيلة بوضع الضوابط وفرض القيود لمنع أي تحايل تجاه أحكام التسجيل.

أياً كان شأن هذا الخلاف الفقهي فالقانون الوضعي اللبناني، بعد تصديق الدولة اللبنانية على إتفاقية شيكاغو، يتبنى معيار أو ضابط التسجيل لتحديد جنسية الطائرات: فالطائرة التي يتم تسجيلها في لبنان هي وحدها المكتسبة للجنسية اللبنانية^(٤).

ثالثاً: مبدأ وحدة الجنسية :

تنص المادة الثامنة عشر من إتفاقية شيكاغو على أنه لا يجوز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة في آن واحد. ويستتبع ذلك عدم تمتع الطائرة سوى

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٧٠ هامش (٢).

(٢) المادة السابعة عشر من الإتفاقية.

(٣) انظر في عرض هذا الرأي: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٥٢.

(٤) المادة ٩ من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩.

بجنسية واحدة ما دام ضابط التسجيل هو المحدد لهذه الجنسية^(١). وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة جنسية الطائرة^(٢). وقد أخذ به المشرع اللبناني في المادة ٨ من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩ .

والحكمة من وراء تبني هذا المبدأ تتمثل في تفادي التضارب بين أحكام القوانين المختلفة في حالة تمتع الطائرة بأكثر من جنسية. وبصفة خاصة فيما يتعلق بأحكام الرقابة على الملاحة الجوية^(٣)، فضلاً عن الصعوبات التي تنشأ عند تقرير مسؤولية الدولة عن إهمالها في الإشراف على الطائرة حيث يتعقد البحث عن الدولة المسؤولة فعلاً من بين الدول المتعددة أو أن تضطر الجماعة الدولية إلى تقرير نوع من التضامن السلبي بينها جميعاً مع افتراض إهمالها جميعاً^(٤).

ويثور التساؤل عن حكم جنسية الطائرات التي تملكها وتستغلها مؤسسات دولية. وقد واجهت إتفاقية شيكاغو هذا الفرض إذ نصت في المادة ٧٧ منها على أنه لا يمنع من إنشاء مؤسسات للاستغلال المشترك للنقل الجوي أو وكالات دولية للتشغيل المشترك بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة^(٥). لكن الإتفاقية لم تحدد حكم جنسية هذه الطائرات بل أحالت

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٥٣.

(٢) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٧١.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٥٣ و جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٧١.

(٤) لا تخفي مدى الصعوبات التي تجدها الجماعة الدولية عند محاولتها لتأسيس المسؤولية الدولية على خطأ الدولة المفترض. بل قد يكون من الأيسر أن تنقرر مسؤولية موضوعية على عاتق الدولة في بعض المجالات عن إقامة هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، وإن كان يتعين بالإضافة إلى ذلك إقامة نوع من التضامن في المسؤولية بين دول متعددة فإن المسألة تزداد تعقيداً. لذلك كان من الأوفق الأخذ بمبدأ وحدة جنسية الطائرة كأصل عام.

(٥) وقد أثار إصطلاح الدول المتعاقدة الذي يستخدمه نص المادة المذكورة إشكالية خاصة بالطلب الذي تقدمت به جامعة الدول العربية إلى مجلس منظمة الطيران =

الأمر إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي^(١)، ليقرر الطريقة التي تتبع في

المدني الدولي وذلك للتعرف على أحكام جنسية الطائرات التي تملكها مؤسسة جوية عربية تريد الجامعة لإنشاءها. وقد أحيل الطلب إلى لجنة من الخبراء قررت أن تعبير مؤسسات الاستغلال المشترك الوارد في المادة ٧٧ إنما يتصرف إلى المؤسسات التي تتكون من دول أطراف في إتفاقية شيكاغو. وقد أوصت مجلس المنظمة بعدم البت في الموضوع نظراً إلى أن جانباً من الدول المزمع دخولها كأعضاء في المؤسسة العربية لم تكن أطرافاً في الإتفاقية. انظر في هذه الواقعة: حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٦٥.

(١) وهي المنظمة المعروفة باسم إيكاو I.C.A.O اختصار (International Civil Aviation Organization). وقد أنشأتها إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ لكي تكون الهيئة الدولية الأساسية في مجال النقل الجوي. وقد بدأت المنظمة عملها في الرابع من أبريل عام ١٩٤٧ أي عند دخول إتفاقية شيكاغو حيز النفاذ. وقد نصت المادة ٤٤ من الإتفاقية على أن الهدف من إنشاء هذه المنظمة هو تطوير مبادئ وفن الملاحة الجوية وتخطيط وتنمية النقل الجوي الدولي. وتتكون المنظمة من ثلاثة أجهزة رئيسية هي الجمعية والمجلس والأمانة العامة. وتتكون الجمعية من كل الدول الأعضاء في إتفاقية شيكاغو. وتتمتع بسلطات واسعة من انتخاب أعضاء المجلس وتفويضه السلطة اللازمة لتسيير أمور المنظمة والتصويت على الموازنة السنوية وإدخال التعديلات على الإتفاقية، وبصفة عامة تختص بكل أمور المنظمة التي لا تدخل في اختصاص المجلس. أما المجلس فهو الذي يمارس السلطة الفعلية في المنظمة ويكون أعضاؤه المنتخبون من قبل الجمعية ممثلين للدول ذات الوزن الكبير في مجال النقل الدولي وتلك التي تساهم أكثر من غيرها في تقديم التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية. ويضاف إلى ذلك ضرورة أن يحق الانتخاب تمثيلاً لمختلف الأقاليم الجغرافية في العالم. ويختص المجلس بتقديم تقرير سنوي عن أعمال المنظمة وتنفيذ قراراتها وتعيين أمينها العام وإدارة شؤونها المالية كما عليه أن يطلع الجمعية على أي إخلال بالإتفاقية من قبل إحدى الدول الأعضاء أو إخفاقها في تنفيذ قرارات أو توصيات المجلس. وقد أنشأ المجلس بعض اللجان المساعدة هي لجنة النقل الجوي وهيئة الملاحة الجوية واللجنة القانونية واللجنة المالية المشتركة المساعدة في شؤون الخدمات الجوية الملاحية. انظر جلال وفاء محمددين: المرجع السابق، ص ٣٣ - ٣٧.

CARTOU, op. cit, P. 102 - 110.

تطبيق الأحكام الخاصة بجنسية الطائرات التي تستغلها المؤسسات الدولية .

وقد أصدر المجلس المذكور قراراً عام ١٩٦٨ جاء في مادته الثانية أن الطائرات التابعة لمؤسسات نقل دولية تعتبر كأنها متمتعة بجنسية كل دولة من الدول المكونة للهيئة الدولية للاستغلال المشترك^(١). كما نص على وجوب إقامة سجل مشترك بين دول الأعضاء لتسجيل الطائرات يكون مستقلاً ومنفصلاً عن السجلات الوطنية لهذه الدول^(٢).

رابعاً: آثار جنسية الطائرة:

يترتب على اكتساب الطائرة جنسية دولة من الدول أن تخضع لإشراف هذه الدولة من جانب كما تتمتع ببعض المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية من جانب آخر. وأخيراً يؤدي إكتساب الطائرة للجنسية إلى تطبيق قانون جنسية الطائرة على الوقائع التي تحدث عليها أثناء تحليقها.

أ - إشراف الدولة على الطائرة:

تخضع الطائرة لمراقبة الدولة التي تتمتع بجنسيتها. فهي التي تتأكد من توافر شروط صلاحية الطائرة للملاحة الجوية^(٣). كما تتأكد من تأهيل الطاقم لإدارة تشغيلها. وقد تقصر العمل على الطائرات الوطنية على مواطنيها. ويمكن أن تثار مسؤولية الدولة في حالة إهمالها في الإشراف على طائراتها.

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٥٣.

(٢) هذا التسجيل المشترك قد يكون موحداً أو مجزأً وفق ما تختاره الدول الأعضاء في المؤسسة. وإذا تم اختيار نظام السجل الموحد يتعين إختيار إحدى الدول الأعضاء لكي تحتفظ بالسجل لديها. أما إذا اختير نظام السجل المجزأ فإنه يحق لكل دولة من الدول الأعضاء أن تحتفظ لديها بجزء من السجل، ولكن في جميع الأحوال لا يجوز تسجيل الطائرة إلا مرة واحدة سواء تم التسجيل في السجل المشترك الموحد أو في أحد أجزائه.

انظر حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٦٦.

(٣) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٧٢.

ب - المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية :

درءاً لمنافسة مؤسسات النقل الجوي الأجنبية قد تمنح الدولة لطائراتها الوطنية امتيازاً بالنقل الداخلي^(١). ويترتب على ذلك أن الطائرات الوطنية هي وحدها القادرة على العمل على خطوط النقل الداخلية ويمتنع على الطائرات الأجنبية العمل على هذه الخطوط. إلا أن هذا الامتياز قد يتقرر كأصل عام مع تخويل السلطات المختصة الحق في منح بعض الاستثناءات على ضوء احتياجات النقل الداخلي.

كذلك قد تمنح الدولة طائراتها الوطنية بعض الحقوق كحق الحصول على إعانات مالية تيسر عليها تمويل رحلاتها المختلفة^(٢).

كما أن الدولة تمد حمايتها الدبلوماسية على طائراتها الوطنية أثناء تواجدها في إقليم إحدى الدول الأجنبية^(٣).

ج - تطبيق قانون جنسية الطائرة على الوقائع التي تحدث عليها أثناء تحليقها :

لم تستقر الجماعة الدولية على تطبيق قانون جنسية الطائرة أو قانون «علم» الطائرة إلا عند توقيع إتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ المتعلقة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات^(٤). بل إن هذه الإتفاقية لم تأخذ بهذا المعيار على إطلاقه كما سنرى بعد قليل.

(١) فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٣١.

(٢) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٧٢.

(٣) فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٣١.

(٤) هذه الإتفاقية وليدة مجهودات ودراسات عديدة بدأت في مستهل القرن العشرين، ثم تولت منظمة الطيران المدني الدولي دراسة الموضوع وأعدت مشروع إتفاقية دولية على إثر إنعقاد عدة اجتماعات إلى أن تمت الدعوة إلى مؤتمر دولي في طوكيو عام ١٩٦٣. وتم توقيع الاتفاقية في الرابع عشر من أيلول (سبتمبر) من ذلك العام. وقد دخلت الإتفاقية حيز النفاذ في الرابع من كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٩. وصدق عليها لبنان في ١٩٧٣. انظر محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٢٨ - ٣١.

فقد اختلف الفقه حول القانون الواجب التطبيق على الجرائم والوقائع التي تتم على متن الطائرة^(١). فقد قيل بتطبيق قانون الدولة التي تحلق الطائرة في سمائها^(٢). وقيل بتطبيق قانون دولة الهبوط^(٣). وذهب فريق على العكس بضرورة تطبيق قانون دولة الإقلاع^(٤). وإذا كان جانب هام من الفقه نادى بتطبيق قانون علم الطائرة^(٥)، إلا أن البعض الآخر اتخذ موقفاً توفيقياً ونادى

(١) انظر في عرض هذا الخلاف وحجج أنصار كل إتجاه عرضاً موجزاً: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق ص ٣٨ - ٤٠. CARTOU، المرجع السابق، ص ١٩١ - ١٩٢.

- وبخصوص عرض أكثر تفصيلاً انظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٨٦ - ٨٩. وفايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٦٠ - ٦٢. وجلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٧٣ - ٧٦. وحفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٨٣ - ٨٦.
- (٢) حجة هذا الرأي أن الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم تلك الدولة جزء لا يتجزأ من هذا الإقليم فتتمد إليه سيادتها. وأهم ما وجه إليه من انتقاد يتمثل في أن الواقعة قد تحدث على متن الطائرة وهي تحلق فوق البحار العالية أو مناطق لا تخضع لسيادة ثمة دولة وبالتالي لا يحكم هذه الواقعة أي قانون. كما أن الواقعة قد تكون منبثة الصلة بالدولة التي تحلق الطائرة في فضائها الجوي بأن يكون أطرافها من الأجانب فضلاً عن عدم تمتع الطائرة بجنسيتها وعدم مساس الواقعة بأمنها.
- (٣) سند هذا الرأي بعض الاعتبارات العملية إذ أن دولة الهبوط هي التي يمكنها جمع الأدلة وإجراء المعاينات اللازمة. إلا أنه قيل في الرد على ذلك أن دولة الهبوط قد لا يكون لها مصلحة في التدخل إذا كانت الواقعة لا تمس أمنها وأمن رعاياها.
- (٤) ويكمن توجيه عين الانتقاد الذي وجه إلى الرأي السابق إلى الرأي القائل بتطبيق قانون آخر دولة أقلمت منها الطائرة أي أن الواقعة قد تكون منبثة الصلة بهذه الدولة مما لا يحقق لها مصلحة في مد سيادتها إلى هذه الواقعة.
- (٥) ويقس أنصار هذا الرأي الطائرة على السفينة. فكما تخضع الوقائع التي تحدث على متن السفن لقانون علمها يجب أن تخضع الوقائع التي تحدث على متن الطائرات لقانون العلم أيضاً. ويتميز هذا الرأي بأنه يخضع الوقائع لقانون واحد هو قانون العلم أينما وجدت الطائرة. لكن قيل أن الواقعة قد تكون ماسة بأمن الدولة التي تحلق الطائرة في فضائها الجوي ويتمين في هذه الحال تغليب قانون هذه الدولة الأخيرة على قانون علم الطائرة.

بتطبيق قانون العلم في بعض الأحوال وبتطبيق قانون دولة السطح في بعض الأحوال الأخرى^(١).

وقد تبنت إتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ معيار علم الطائرة كقاعدة عامة لتحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متنها^(٢). إلا أن الإتفاقية لم تأخذ بهذا المعيار على إطلاقه بل أعطت الأفضلية لقانون دولة السطح أي قانون الدولة التي توجد الطائرة على إقليمها وذلك في خمس حالات وردت على سبيل الحصر هي^(٣):

- ١ - إذا امتد أثر الجريمة إلى إقليم الدولة .
- ٢ - إذا كان مرتكب الجريمة أو المجنى عليه من رعايا هذه الدول أو من المقيمين فيها .
- ٣ - إذا كان من شأن الجريمة المساس بأمن الدولة .
- ٤ - إذا كانت الواقعة تمثل مخالفة للقواعد التي تحكم الملاحة الجوية في هذه الدولة .

-
- (١) فوفقاً لأنصار هذا الرأي التوفيقي أن قانون دولة السطح هو أنسب القوانين لحكم كل من الجرائم المتعلقة بمخالفة قوانين ولوائح الملاحة الجوية والجرائم التي ترتكب أثناء تحليق الطائرة فوق إقليم هذه الدولة والجرائم التي تقع على متن الطائرة وهي مازالت على أرض المطار. أما قانون دولة العلم فيتعين تطبيقه بالنسبة للأمور المتعلقة بمخالفة النظام الداخلي للطائرة والجرائم التي تقع على متن الطائرة أثناء طيرانها فوق البحر العالي. ويأخذ أنصار الرأي التوفيقي بالحلول ذاتها بالنسبة للتصرفات القانونية والوقائع القانونية كالميلاد والوفاة.
 - (٢) وذلك بنصها في المادة الثالثة فقرة أولى على أن تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة، وذلك بعد أن أحالت في المادة الأولى إلى القانون الداخلي للدولة المنعقد لها الاختصاص القضائي. وبما أن تسجيل الطائرة هو معيار تحديد جنسية الطائرة فإن القانون الواجب التطبيق هو قانون جنسية أو علم الطائرة.
 - (٣) المادة الرابعة من الإتفاقية .

٥ - إذا كان فرض الاختصاص ضرورياً لتمكين دولة السطح من الوفاء بالتزاماتها الدولية^(١).

أما فيما يتعلق بنطاق تطبيق إتفاقية طوكيو فهي تسري بالنسبة إلى الجرائم التي ينطبق عليها القانون الجنائي لأية دولة متعاقدة ما دام أن الاختصاص قد انعقد لها^(٢)، وبالنسبة إلى الأفعال التي لا تعتبر جرائم ولكن من شأنها تهديد سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال أو الإخلال بنظام الطائرة وتعريضها للخطر^(٣).

وعلى ذلك تكون الإتفاقية قد أحالت إلى القانون الداخلي للدولة التي انعقد لها الاختصاص القضائي. فإذا انعقد الاختصاص للمحاكم اللبنانية فإن جميع الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات أو في القوانين الخاصة تخضع لأحكام الإتفاقية، ويرجع في تكييف الأفعال المقترفة إلى أحكام القانون الداخلي^(٤).

وتنص الفقرة الثانية من المادة العاشرة من إتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ على سريان أحكامها على الوقائع التي تحدث والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة وهي في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج إقليم أي دولة. وتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إطلاق قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى لحظة اكتمال الهبوط^(٥).

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٧٦ - ٧٧. ويتضح من ذلك أن الإتفاقية تأثرت بالرأي التوفيقي وإن كانت لم تأخذ بعين الحلول التي أقرها هذا الرأي.

(٢) وقد أضاف نص الإتفاقية عبارة كانت محلاً للإنتقاد مؤداها أن الفعل يخضع للإتفاقية على ضوء ما يقرره القانون الداخلي المختص ولو لم يعتبر هذا الفعل جريمة في القانون الداخلي لدولة متعاقدة أخرى. انظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٩١.

(٣) المادة الأولى من الإتفاقية. ويلاحظ أن المادة الثانية استبعدت الجرائم ذات الطابع السياسي أو الديني أو العنصري.

(٤) حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٨٧.

(٥) ويترتب على ذلك أن أحكام الإتفاقية لا تسري إذا حدثت الواقعة والطائرة رابضة على =

المطلب الثاني تسجيل الطائرة

ذكرنا أن المادة السابعة عشر من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ تبنت معيار دولة تسجيل الطائرة لتحديد جنسيتها. وقد صدق لبنان على هذه الإتفاقية فصارت جزءاً من نظامه القانوني^(١). وبالتالي تكتسب الطائرة الجنسية اللبنانية إذا تم تسجيلها في لبنان^(٢).

ولما كانت المادة التاسعة عشر من إتفاقية شيكاغو تنص على أن تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها يجب أن يتم في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها الداخلية فإن تسجيل الطائرات في لبنان يخضع لأحكام القانون اللبناني.

ويخضع تسجيل الطائرات في لبنان لأحكام الباب الثاني من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩. وطبقاً للمادة ١٠ يكون مسك سجل قيد الطائرات من اختصاص مديرية الطيران المدني لدى وزارة الأشغال العامة^(٣). كما تتضمن المادة المذكورة شروط تسجيل الطائرات اللبنانية.

شروط تسجيل الطائرات في لبنان:

لتسجيل الطائرات في لبنان يشترط أن تكون مملوكة بأكملها للبنانيين وألا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى.

فلو أن أكثر من فرد يشتركون في ملكية هذه الطائرة على الشيوع فلا بد

= أرض المطار: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٩٢. ويضيف الفقيه في الهامش (٩٩) أنه في حالة هبوط الطائرة هبوطاً اضطرارياً خارج أرض المطار يجب اعتبارها وكأنها في حالة طيران.

(١) القانون الصادر في ٢ نيسان (إبريل) ١٩٤٧.

(٢) المادة ٩ من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩.

(٣) ولقد صدر مرسوم رقم ١٦١٠ في تاريخ ٢٦ تموز (يوليو) ١٩٧١ بتنظيم المديرية العامة للطيران المدني التي صارت الجهة المختصة بالتسجيل.

من أن يكونوا جميعاً من المتمتعين بالجنسية اللبنانية . أما إذا كان المالك من الشركات اللبنانية فلا بد من التفرقة بين أشكال الشركات المختلفة :

١ - فإذا كانت الشركة من شركات التضامن لا بد من أن يكون جميع الشركاء فيها من اللبنانيين .

٢ - وإذا كانت من شركات التوصية فلا بد من تمتع جميع الشركاء المتضامنين فيها بالجنسية اللبنانية .

٣ - أما إذا كانت الشركة من الشركات المساهمة فلا بد من أن تكون الشركة لبنانية . وضابط تحديد جنسية الشركات هو موقع مركز إدارتها الرئيسي الفعلي^(١)، فلا بد من أن يقع هذا المركز في لبنان . ويضاف إلى ذلك ضرورة أن تكون أغلبية أعضاء مجلس الإدارة من اللبنانيين وأن يكون رئيس مجلس الإدارة لبنانياً^(٢) .

وطبقاً للمادة ١٢ من قانون الطيران تلغى الجنسية اللبنانية للطائرة في إحدى الحالات الآتية :

- ١ - إنتفاء أحد الشروط المنصوص عليها في المادة ١٠ .
- ٢ - إذا أصبح مالك الطائرة أجنبياً أو تم بيعها إلى أجنبي .
- ٣ - إذا سجلت في دولة أجنبية .
- ٤ - إذا هلكت الطائرة أو صارت غير صالحة للطيران^(٣) .

(١) مصطفى كمال طه : القانون التجاري - الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢، ص ١٧٨ ف ٢١٠ .

(٢) رضوان، المرجع السابق، ص ٥٢ . ويلاحظ أن هذه الأحكام لم تواجه فرض إتخاذ الشركة شكل الشركة ذات المسؤولية المحدودة التي لم يعرفها النظام القانوني اللبناني إلا بموجب المرسوم الاشتراعي رقم ٣٥ في ٥ آب (أغسطس) ١٩٦٧ . ولكن قياساً على حكم شركات المساهمة يمكن القول بضرورة أن تكون الشركة ذات المسؤولية المحدودة لبنانية وأن يكون مديرها لبنانياً .

(٣) ويتفق هذا الحكم مع الوضع التشريعي القائم في فرنسا حيث يحكم مبدأ التسجيل =

ومن جهة أخرى تفرض المادة ١٣ من القانون واجب إبلاغ الجهة المختصة بالتسجيل بأي تغيير يطرأ على بيانات قيد الطائرة.

هذا وإذا كان القيد في السجل اللبناني قصراً على ملاك الطائرات من ذوي الجنسية اللبنانية إلا أن المادة ١٤ من القانون تواجه إمكانية إجراء الأجانب قيوداً استثنائية للطائرات المملوكة لهم بالشروط التي ينص عليها القانون.

وأخيراً تتضمن المادتان ١٥ و ١٦ من القانون أحكاماً إجرائية خاصة بكيفية قيد الطائرات في السجل المخصص لذلك^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن المادة الأولى من المرسوم رقم ٢١٥٨ الصادر في ٨ تموز (يوليو) ١٩٦٥ بتنظيم صناعة الطيران المدني واستثمار النقل الجوي في لبنان توجب على الطائرات المسجلة في لبنان أن تضع شعار الطيران اللبناني على جسم الطائرة. ويتمثل هذا الشعار إما في علم لبنان وإما في رمز الأرز.

المبحث الثاني

الحجز التحفظي على الطائرة

الطائرة بوصفها مالا تمثل عنصراً من عناصر الضمان العام الذي يتمتع به دائنو مالك الطائرة على ذمته المالية، لذلك يحق لأي من هؤلاء الدائنين

= القانون الصادر بتاريخ ٣١ مايو ١٩٢٤ وتنظم إجراءاته اللائحة الصادرة بتاريخ ٣ فبراير ١٩٥٥. إذ لا يمكن تسجيل الطائرة في فرنسا إذا كانت مسجلة في دولة أخرى (المادة السابعة من قانون ١٩٢٤) وتفقد الطائرة الجنسية الفرنسية إذا قام مالكها بتسجيلها في دولة أجنبية أو إذا انتقلت ملكيتها إلى أجنبي (المادة السادسة من قانون ١٩٢٤). انظر CARTOU، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(١) وتجدر الإشارة إلى أن أحكام قانون الطيران تواجه بصفة أساسية قيد الطائرات المخصصة لمشروعات النقل الجوي. لذلك صدر القرار رقم ١/١٦٤ بتاريخ ٤ تشرين أول (أكتوبر) ١٩٧٢ بتسجيل الطائرات الخاصة في السجل اللبناني [الجريدة الرسمية، ١٩٧٢، عدد ٨٦].

التنفيذ على الطائرة استيقاء لحقوقه إزاءه. وقد يلجأ الدائن إلى توقيع حجز تحفظي على الطائرة وذلك قبل أن يحصل على سند تنفيذي يخول له الحق في التنفيذ على الطائرة. لكن الطائرة وسيلة نقل دولية هامة ويتعين تفادي شل النشاط الجوي عن طريق تنظيم مسألة الحجز التحفظي على الطائرة على نحو لا يمنع الطائرة من أداء وظيفتها.

ورغبة في توحيد الأحكام المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات على الصعيد الدولي فقد تم إرساء قواعد دولية بموجب إتفاقية روما الموقعة عام ١٩٣٣^(١).

لكن يراعى أن المادة التاسعة من الإتفاقية تقصر نطاق تطبيقها على الحجز التحفظي الذي يوقع في إقليم أية دولة من الدول المتعاقدة على كل طائرة مسجلة في إقليم دولة متعاقدة أخرى. فلا تسري أحكام الإتفاقية في كل دولة إلا على الطائرات الأجنبية وحدها^(٢). أما الطائرات الوطنية فتخضع لأحكام القانون الداخلي^(٣).

ونتناول تباعاً تحديد ماهية الحجز التحفظي في مفهوم الإتفاقية والاستثناءات التي أوردتها:

(١) عكفت عدة جهات على دراسة مسألة الحجز التحفظي على الطائرات منها اللجنة القانونية للطيران بالاتحاد الدولي للنقل الجوي وجمعية القانون الدولي والغرفة التجارية الدولية. وأقرت اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين مشروع إتفاقية أعده أحد الفقهاء الألمان ثم عرض المشروع على المؤتمر الدولي الثالث للقانون الجوي الخاص المنعقد بمدينة روما عام ١٩٣٣، وتم توقيع الإتفاقية ودخلت حيز النفاذ. ولم ينضم إليها لبنان. انظر محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٧ - ٢٨.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٧٤.

(٣) إلا أن الأمر لا يعني عدم الاعتراف بأحكام إتفاقية روما لعام ١٩٣٣ في ظل القانون اللبناني وذلك لنص المادة ٢٣ فقرة ١ من قانون الطيران على أن حجز الطائرات احتياطياً أو تنفيذياً وبيعها بيعاً جبرياً يجريان وفقاً للقواعد المنصوص عليها في قانون المحاكمات المدنية فيما عدا الأحوال الإستثنائية المعينة في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

المطلب الأول

ماهية الحجز التحفظي في مفهوم إتفاقية روما لعام ١٩٣٣

تولت المادة الثانية من إتفاقية روما لعام ١٩٣٣ تحديد ماهية الحجز التحفظي الذي يكون للدائن توقيعه على الطائرة بأنه كل تصرف - أياً كانت تسميته^(١) - يتم بمقتضاه وقف الطائرة رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة إما لمصلحة دائن أو مالك أو صاحب حق عيني يثقل الطائرة دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل عليه مقدماً عن الطريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساوٍ له .

وأياً كانت الصعوبات التي تعترض تفسير هذه المادة^(٢)، إلا أنه مما لا شك فيه أنه يشمل نظام الحجز التحفظي في القانون اللبناني .

وتقضي المادة السابعة من الإتفاقية بعدم سريان أحكامها على الإجراءات التحفظية الواردة في مسائل الإفلاس أو تلك المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية أو لوائح البوليس أو قانون العقوبات .

المطلب الثاني

الطائرات التي لا يجوز الحجز عليها حجراً تحفظياً

استبعدت المادة الثالثة من إتفاقية روما لعام ١٩٣٣ ثلاث طوائف من الطائرات من الخضوع لأحكام الحجز التحفظي الواردة بها . وهذه الاستثناءات هي :

- (١) ويقول الأستاذ الدكتور أبو زيد رضوان أن هذه العبارة مقصودة، وذلك للحد من اختلاف القوانين الداخلية في تسمية إجراء الحجز التحفظي . وبالتالي تشمل أحكام الإتفاقية حق الإيقاف في القانون الانجليزي والحراسة التحفظية في القانون الايطالي والحجز المؤقت في القانون الألماني . المرجع السابق، ص ٧١ .
- (٢) ذلك أنه يشبه حق الحبس بالحجز التحفظي، وتختلف التشريعات الوطنية حول الحقوق التي يخولها حق الحبس للدائن . وقد أخذ القانون المصري رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ بالحكم ذاته إذ تقضي المادة الثالثة بأنه «يعد في حكم الحجز التحفظي الحق في الحبس الذي يخوله القانون للدائن في أن يحوز الطائرة بغير رضا مالكيها أو مستغليها» .

١ - الطائرات المخصصة استثنائياً لنشاط الدولة الخدمي شاملاً خدمة البريد وباستبعاد النشاط التجاري للدولة :

لا تخضع الطائرات التي تقوم على خدمة مرفق عام لأحكام الحجز التحفظي، وذلك لضمان استمرارية المرافق العامة في أداء مهامها.

ويجب أن تكون الطائرة مخصصة لخدمة النشاط الخدمي أو المرفقي للدولة دون أن يزاحم هذا النشاط نشاط من طبيعة أخرى. فالطائرات المخصصة لخدمة مرافق الزراعة والصحة والجمارك والشرطة والإنقاذ ويضاف إليها طائرات البريد لا يجوز الحجز عليها.

والعبرة بخدمة المرفق العام بغض النظر عن ملكية الدولة للطائرة. فقد تستأجر الدولة الطائرة لرصدها لخدمة المرفق وعلى العكس قد تكون مالكة للطائرة وتخصصها للقيام بنشاط تجاري. ففي الحالة الأولى لا يجوز الحجز على الطائرة في حين يكون الحجز جائزاً في الحالة الثانية^(١).

٢ - الطائرات التجارية العاملة على خطوط نقل عام منتظمة وطائرات الاحتياط الضرورية لها :

لا يجوز الحجز على الطائرات التي تعمل على خدمة خطوط منتظمة للنقل الجوي حيث تكون الخدمة مفتوحة للجمهور وتتعاقب الرحلات طبقاً لمواعيد دورية.

والحكمة من ذلك الحكم هو ضمان إستمرارية مرفق النقل الجوي الحيوي خاصة أن مصالح الدائن غير مهددة حقيقة: ذلك أن الطائرات تعمل على خط منتظم وبالتالي يتأكد الدائن من عودتها ويستطيع بالتالي الحجز عليها حجزاً تنفيذياً متى تحصل على سند تنفيذي.

وبما أن طائرات الإحتياط توضع في خدمة الخطوط المنتظمة لتحل

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٧١ - ٧٢.

عند الضرورة محل أية طائرة تكون غير صالحة للملاحة الجوية بصورة مؤقتة كان يتعين أن يشملها حكم عدم جواز الحجز .

ويقتصر نطاق الاستثناء على هذه الطائرات . وبالتالي يجوز الحجز على الطائرات التي لا تعمل على خط جوي منتظم مثل الطائرات التي تكون تحت الطلب أو الطائرات المرصودة لخدمة فئات محددة^(١) .

٣ - الطائرات المخصصة لنقل الأشخاص والأموال متى كانت على وشك الرحيل ويكون الدين أجنبياً عن الرحلة الحالية :

متى تم الإعداد لرحلة جوية معينة وأصبحت الطائرة على وشك الرحيل يهدد تعطيل الرحلة مصالح حقيقية متعددة . فالبضائع يكون قد تم شحنها ورفضها بالطائرة أو يكون المسافرون متواجدين إما على متن الطائرة إما بالمطار تمهيداً لانطلاق الرحلة الجوية . لذلك قررت إتفاقية روما عدم جواز الحجز على الطائرة متى كانت على وشك الرحيل .

ولقد ثار الخلاف حول تحديد متى تكون الطائرة على وشك الرحيل ، ذلك أن الإتفاقية لم تحدد هذه المسألة^(٢) . والأرجح أن تكون الطائرة على وشك الرحيل إذا كانت الرحلة مقررة في اليوم الذي يريد فيه الدائن توقيع الحجز على الطائرة^(٣) .

ويجب أن يكون الدين الذي يراد الحجز من أجله على الطائرة أجنبياً عن الرحلة بمعنى ألا يكون قد نشأ بسبب هذه الرحلة . فيجوز لمورد المواد الغذائية المخصصة لخدمة المسافرين خلال الرحلة والذي لم يستوف حقوقه بعد أن يحجز على الطائرة ضماناً لاستيفاء هذه الحقوق .

(١) حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٧٧ .

(٢) حول هذا الخلاف انظر جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٨٢ - ٨٣ .

(٣) وهو رأي أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٧٣ .

الفصل الثاني

احكام الطائرة بوصفها اداة للملاحة الجوية

الطائرة هي أداة الملاحة الجوية . ونظراً للمخاطر الجسام التي تتعرض لها الطائرة خلال الرحلة الجوية لا بد من التأكد من صلاحية الطائرة للملاحة أي التأكد من توافر شروط معينة تجعل الطائرة قادرة على القيام برحلتها الجوية في أفضل الظروف .

ومن البديهي أن الطائرة لا تستطيع القيام برحلتها الجوية ما لم يقدها فريق من الأفراد بالإضافة إلى ضرورة تقديم بعض الخدمات للمسافرين في حالة نقل الأشخاص جواً . فلا بد للطائرة من طائم يدير الرحلة الجوية^(١) .

وقد تحدث الطائرة بمناسبة رحلتها الجوية أو أثناءها بعض الأضرار بالغير كأن تهوى أو يتهاوى جزء منها أو شخص أو شيء كان على متنها ليلحق بعض الأضرار على نفس أو مال الغير على سطح الأرض أو في مركبة هوائية أخرى . فيثور التساؤل عن الكيفية التي يمكن أن تتقرر المسؤولية عن هذه الأضرار .

إذن تنقسم الأحكام الخاصة بالطائرة بوصفها أداة للملاحة الجوية إلى

(١) تحتاج الطائرة لكي تنجز رحلتها الجوية إلى جهود مجموعة من الفنيين يتواجدون على سطح الأرض مثل عمال برج المراقبة واللاسلكي والأرصاد الجوية والرادار، ولا تنقطع صلة الطائرة بالأرض طوال الرحلة نظراً لأهمية الدور الذي يقوم به هؤلاء الفنيون . إلا أننا نقصر الحديث على طاقم الطائرة أي مجموعة الأفراد الذين يتواجدون على متن الطائرة أثناء الرحلة الجوية .

أحكام خاصة بصلاحياتها للملاحة الجوية وإلى أحكام خاصة بطاقتها وأخيراً إلى أحكام خاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير. ونخصص مبحثاً لدراسة كل طائفة من هذه الأحكام.

المبحث الأول

أحكام صلاحية الطائرة للملاحة الجوية

للتأكد من صلاحية الطائرة للملاحة الجوية لا بد من أن يتوافر لها بعض الوثائق أهمها شهادة صلاحية الملاحة يلتزم مستثمرها بالاحتفاظ بها دائماً على متن الطائرة. ولا يكفي التأكد من صلاحية الطائرة عند بدء نشاطها الجوي بل يتعين الوقوف باستمرار على هذه الصلاحية ما دامت الطائرة مستغلة في النقل الجوي مما يتعين معه صيانة الطائرة بصورة منتظمة من جانب وإشراف الدولة ورقابتها لهذه الصلاحية من جانب آخر.

المطلب الأول

وثائق الطائرة

أولاً: شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية:

تنص المادة ٣١ من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على أنه: «يجب أن يكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحياتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة». كما تقضي المادة ٣٣ بضرورة الاعتراف بالشهادات التي تعطيها إحدى الدول المتعاقدة من قبل الدول الأطراف الأخرى بشرط أن تكون الدولة التي منحت الشهادة قد راعت الحد الأدنى من الشروط التي تتطلبها أحكام الإتفاقية. ولا بد من توافر بعض البيانات في هذه الشهادة أهمها نوع الطائرة ورقم تسجيلها وصور أجهزتها والرقم الصناعي لها ومكان وسنة الصنع وشروط الاستخدام. ويتعين

تجديد شهادة الصلاحية بعد إعادة الفحص الفني الذي يجري على الطائرة^(١).

ثانياً: وثائق الطائرة الأخرى:

تطلب المادة ٢٩ من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ ضرورة أن تحمل الطائرة على متنها عدة وثائق في كل رحلة. وهذه الوثائق هي:

١ - شهادة قيد الطائرة في سجل الطائرات الوطني.

٢ - إجازة قائد الطائرة وطاقمها^(٢).

٣ - سجل الرحلات ويطلق عليه أيضاً بطاقة الطريق وتتضمن بياناً بالرحلات التي قامت بها الطائرة^(٣). وتحدد المادة ٥٦ من قانون الطيران البيانات الواجب قيدها في سجل الرحلات.

٤ - رخصة جهاز اللاسلكي^(٤).

٥ - السجل الخاص بالبضاعة. فإذا كانت الطائرة مخصصة لنقل البضائع لا بد من حمل سجل يتضمن بياناً وافياً بهذه البضاعة على متن الطائرة.

٦ - قائمة أسماء المسافرين مع بيان الجهة التي يقدمون منها والتي يقصدونها.

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٦٦ هامش (١).

(٢) وسوف نعود إلى هذه الإجازة عند الحديث عن طاقم الطائرة في المبحث التالي.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٦٧.

(٤) وعملاً تمنح الدولة التي سجلت فيها الطائرة هذه الرخصة التي لا يجوز استخدامها إلا في أغراض الملاحة الجوية وذلك لتفادي أعمال الجاسوسية ونقل المعلومات أو بث إعلام موجه إلى شعب الدولة. كذلك يتعين أن يتم استخدام هذا الجهاز بواسطة أفراد الطاقم المكلفين بقيادة الطائرة أو تحت إشرافهم. فلا يجوز لأي شخص آخر في غير هذه الأحوال استخدام جهاز اللاسلكي المتواجد على متن الطائرة.

هذا وتنص المادة ٥٨ من قانون الطيران على وجوب أن تكون الطائرة التجارية المخصصة لنقل الركاب مجهزة بأجهزة المخابرات اللاسلكية وفقاً لمقررات المؤسسة الدولية للطيران المدني.

المطلب الثاني

الإشراف على صيانة الطائرة وصلاحياتها

إذا كان لا يسمح بتشغيل الطائرة ابتداءً إلا إذا كانت صالحة للملاحة الجوية فإن المخاطر التي تواجهها الطائرة بشأن كل رحلة جوية تقوم بها تفرض ضرورة التأكد من إستمرارية هذه الصلاحية، وهذا يقتضي من جانب أن تكون الطائرة مزودة بالأجهزة والمعدات اللازمة لطيرانها ومن جانب آخر أن يتم صيانتها ومراجعتها قبل القيام بكل رحلة جوية .

أ - أجهزة الطائرة ومعداتنا :

وفقاً لنص البند ب من المادة ٥١ من قانون الطيران لا يجوز الترخيص بالطيران لثمة طائرة دون أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات اللازمة لطيرانها وملاحتها، أي بحسب نوع الطيران الذي تقوم به^(١).

وعلى ذلك يتعين دائماً أن يتوافر للطائرة كافة الأجهزة والمعدات اللازمة للطيران وإلا تعرضت الرحلة لخطر محقق. ولذلك أجازت المادة ٢٥ من قانون الطيران لوزارة الأشغال العامة حجز الطائرات الوطنية والأجنبية حجراً احتياطياً إذا كانت غير مستوفية الشروط المنصوص عليها في هذا القانون أو في المراسيم والقرارات الصادرة تنفيذاً لأحكامه أو كان قائدها قد ارتكب مخالفة لتلك الأحكام.

ويضع المشرع على عاتق قائد الطائرة التزاماً بأن يدون في السجل الفني للطائرة أي عطل أو أداء غير عادي لأي من أجهزة الطائرة قد يحدث أو يلاحظ أثناء الرحلة، وعليه إبلاغ المطار بالحوادث التي تتعرض لها الطائرة

(١) وإذا لم تكن هناك صعوبة في تحديد الأجهزة والمعدات اللازمة لضمان سلامة الرحلة فقد يدق الأمر بعض الشيء فيما يتعلق بتحديد الأجهزة والمعدات اللازمة لراحة الركاب. ونرى أنها تشمل الأجهزة الخاصة بالجلوس والصرف الصحي والإسعاف الأولي والإنقاذ دون أن تمتد إلى الأجهزة الترفيهية كالموسيقى والسينما.

حتى يتسنى للسلطات المختصة إجراء التحقيقات اللازمة^(١).

ب - صيانة الطائرة:

لابد من صيانة الطائرات للحفاظ على قدرتها وكفاءتها في الملاحة الجوية. ويفرض المشرع الوطني على كل مستثمر لأية طائرة تعمل في لبنان أن يقدم من بين البيانات التي يجب تقديمها للحصول على الترخيص بالعمل في لبنان وسائل صيانة الطائرات ومراقبتها^(٢).

ولا يقتصر هذا الحكم على الطائرات اللبنانية بل يمتد الالتزام المشار إليه إلى مستثمر الطائرة الأجنبية، لأن الأمر يتعلق بتشغيل الطائرة في لبنان وضمان سلامة الرحلة الجوية. ولا وجه للتمييز في هذا الصدد بين الطائرات اللبنانية والطائرات الأجنبية.

ويراعى أنه طبقاً للمادة ٦٣ من قانون الطيران لعام ١٩٤٩ يكون للموظفين الذين يتدبهم وزير الأشغال العامة أن يأمرؤا أية طائرة بالهبوط وتفتيشها وفحص الطائرة ومحتوياتها، كما أن لهم منع إقلاع الطائرة. ويتمتع هؤلاء في سبيل إنجاز مهمتهم بمراقبة تطبيق القانون والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذاً له صفة موظفي الضابطة العدلية.

ولهؤلاء المندوبين حجز الطائرة أو أية وثيقة أو شخص في الطائرة إلى أن تنفذ التدابير المقررة من جانب السلطات المختصة وتستوفي الإجراءات القانونية.

المبحث الثاني

طاقم الطائرة

لا تستطيع الطائرة التحليق في الفضاء الجوي ما لم تتول مجموعة من

(١) المادة ٣٩ من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩.

(٢) المادة الأولى من المرسوم رقم ١٥٦٤٨ الصادر في ٢١ أيلول (سبتمبر) ١٩٧٠ بشأن تنظيم العمل والنقل الجوي في لبنان (الجريدة الرسمية، ١٩٧٠، ملحق العدد ٧٩).

الأفراد تسييرها . وفي حالة النقل الجوي للأشخاص تحمل الطائرة عدداً كبيراً من المسافرين يمضون بضعة ساعات على متنها ويحتاجون إلى بعض خدمات تؤدي لهم . ومجموعة الأفراد التي تقوم بتسيير الطائرة من جانب وبتقديم الخدمات إلى المسافرين من جانب آخر هي التي تشكل طاقم الطائرة^(١) .

وعلى رأس هذه المجموعة أو الطاقم يوجد قائد الطائرة . وله وظائف محددة وتخوله القوانين المختلفة عادة سلطات واسعة ، كما تحمله بعض المسؤوليات المتعلقة بأداء مهامه .

ونتولى دراسة أحكام الطاقم بوجه عام ، ونخصص لهذه الدراسة مطلباً أولاً . ونظراً لما يتمتع به قائد الطائرة من أهمية نتولى دراسة مركزه القانوني في مطلب ثان .

المطلب الأول النظام القانوني لطاقم الطائرة

أولاً : تعريف أعضاء طاقم الطائرة :

يمكن التمييز بصدد التعريف بطاقم الطائرة بين قائد الطائرة وعضو هيئة القيادة وعضو طاقم الطائرة .

ويمكن تعريف قائد الطائرة بأنه الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران . بينما عضو هيئة القيادة هو عضو في طاقم الطائرة حائز على إجازة سارية المفعول أو مكلف بواجبات أساسية لتشغيل طائرة أثناء فترة الطيران . أما عضو طاقم الطائرة فهو شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على طائرة أثناء فترة الطيران .

وعلى ذلك تضم هيئة القيادة الأفراد الموكول إليهم بعض المهام الفنية لتسيير الطائرة من طيارين ومهندسين جويين وميكانيكيين وضباط اللاسلكي .

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٩٥ .

ويجبيء على رأسهم قائد الطائرة. أما أعضاء الطاقم فهم الأفراد الذين يقدمون بعض الخدمات إلى المسافرين مثل المضيفين والمرضيين^(١).

ويتضح من هذه التعاريف أيضاً أن الطاقم هو مجموعة الأفراد اللذين يتواجدون على متن الطائرة أثناء الرحلة الجوية. أما الأفراد الذين يتدخلون لتيسير هذه الرحلة ويتواجدون على سطح الأرض فلا يعتبرون أعضاء في طاقم الطائرة. كما يستبعد من هذا المفهوم أيضاً من يتولون قيادة الطائرة في رحلة تجريبية أو بغرض الإعلان أو التصوير^(٢).

وتأكيداً لذلك نصت المادة ٥١ (بندج)، على أنه يقصد بهيئة إدارة الطائرة القائد والطيارون والميكانيكيون وجميع المستخدمين. والمقصود بالمستخدمين من يعملون على متن الطائرة أثناء الرحلة الجوية.

ثانياً: الأحكام المتعلقة بطاقم الطائرة:

أ- المركز القانوني لأعضاء الطاقم:

يرتبط أعضاء طاقم الطائرة بمستغل الطائرة بموجب عقود عمل. ويتوقف تحديد رب العمل الذي يرتبط به أعضاء الطاقم على الكيفية التي يتم بها استثمار الطائرة. فلو أن مالكةها يقوم باستثمارها بنفسه فلا شك في اعتبار أعضاء الطاقم من العاملين لديه. أما إذا تم الاستثمار عن طريق تأجير الطائرة للغير فالأمر يتوقف على نوع التأجير: فإن كانت الطائرة تؤجر بالطاقم يكون أعضاؤه مرتبطين بمؤجر الطائرة بموجب عقود العمل. أما إذا كانت الطائرة تؤجر عارية فالمستأجر هو الذي يتولى مشروع النقل الجوي وبالتالي يقوم بتعيين الطاقم.

ب- أحكام صلاحية أعضاء الطاقم لأداء مهامهم:

تضمنت إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ بعض الأحكام الخاصة بطاقم

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٩٤.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٩٤. وجلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٩٥.

الطائرة. فنصت على وجوب أن يكون لقائد الطائرة وأفراد الطاقم شهادات أهلية وإجازات تصدر أو تعتمد من الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها^(١). ويحق لأية دولة متعاقدة ألا تعترف بالشهادات والإجازات التي تمنحها دول أخرى لرعاياها^(٢). ويجب على الدول المتعاقدة أن تعترف بصحة الشهادات والإجازات التي تمنحها أو تعتمد عليها دولة التسجيل بشرط أن تكون المواصفات التي منحت أو اعتمدت على أساسها معادلة أو متجاوزة للحد الأدنى من المواصفات التي تقرها الإتفاقية^(٣).

وتطبيقاً لذلك تقضي المادة ٥١ (بند ج) من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩ بأنه يجب للترخيص للطائرات بالتجول في فضاء لبنان الجوي أن تتوافر في أفراد هيئة إدارة الطائرة جميع الصفات. المقررة في الأنظمة والقوانين والاتفاقات الدولية وأن يحملوا إجازات الكفاءة الصادرة عن السلطات المختصة التي سجلت الطائرة.

ويجب على قائد الطائرة والمستخدمين حمل شهادات الكفاءة أو الإجازات التي منحت لهم وفقاً للملحق الفني الأول من إتفاقية شيكاغو^(٤).

- (١) الفقرة الأولى من المادة ٣٢ من الإتفاقية.
- (٢) الفقرة الثانية من المادة ٣٢ من الإتفاقية. والحكمة من ذلك هي منع التحايل على أحكام القوانين الوطنية الخاصة بمنح الشهادات والإجازات: جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٩٦.
- (٣) المادة ٣٣ من الإتفاقية. ولقد عهد إلى المنظمة الدولية للطيران المدني تحديد وتعديل الأوضاع القياسية لشهادات وإجازات طاقم الطائرة. وبموجب المادة ٣٧ من إتفاقية شيكاغو تتعهد الدول المتعاقدة بتقديم المعاونة من أجل الوصول إلى أقصى توحيد للأوضاع القياسية. وإذا لم يكن في مقدور أية دولة اتباع هذه الأوضاع يتعين عليها أن تبلغ المنظمة بالفروق الموجودة في النظام الوطني بالنسبة إلى القياسات الدولية (المادة ٣٨ من إتفاقية شيكاغو). ويجب على كل حائز لإجازة لا يتوافر فيه الحد الأدنى لما تتطلبه القياسات الدولية أن يوضح في الإجازة أو في ملحق لها أوجه الاختلاف (المادة ٣٩ فقرة ب من إتفاقية شيكاغو).
- (٤) المادة ٥٥ من قانون الطيران المعدلة بالقانون الصادر في ٢٥ أيار (مايو) ١٩٥٥.

وغني عن البيان أن هذا الحكم الأخير خاص بالطيران الدولي دون الطيران الداخلي .

وعند صدور المرسوم رقم ٢١٥٨ في ٨ تموز (يوليو) ١٩٦٥ والخاص بتنظيم صناعة الطيران المدني واستثمار النقل الجوي في لبنان أوجب على مستثمر الطائرة المسجلة في لبنان استخدام اللبنانيين، درءاً لهم من منافسة الطيارين والفنيين الأجانب. ومع ذلك يجوز استخدام الأجانب إذا كان مستثمر الطائرة في حاجة إلى تخصصاتهم التي يتعذرها وجود مستواها في لبنان. ويخضع استخدام الأجانب لإجازات عمل تصدر عن وزارة العمل والشؤون الاجتماعية بعد موافقة وزير الأشغال العامة^(١).

ونشير أخيراً إلى المرسوم الصادر في ١٢ أيلول (سبتمبر) ١٩٥٧ بتحديد عدد الساعات التي يسمح للطيارين القيام بها على متن الطائرة، وذلك ضماناً لسلامة الرحلة الجوية .

المطلب الثاني

المركز القانوني لقائد الطائرة

ذكرنا أن قائد الطائرة يجيء على رأس طاقم الطائرة بشقيه الفني والخدمي. وهو المسؤول الأول عن تشغيل وسلامة الطائرة. كما عليه أن يحفظ النظام على متن الطائرة أثناء الطيران. ويضاف إلى ذلك أنه يتعين على القائد أن يتخذ بعض الإجراءات أو يقوم ببعض الأعمال نيابة عن مستثمر الطائرة تتعلق بنشاط النقل الجوي. وتخول القوانين الوطنية عادة سلطات واسعة لقائد الطائرة لكي يستطيع القيام بهذه المهام المختلفة. وبما أن السلطة

(١) المادة الخامسة من المرسوم. وجدير بالإشارة في هذا الصدد بأنه تم إنشاء مركز سلامة الطيران المدني بموجب القانون المنشور بالمرسوم رقم ١٣٦٧٧ الصادر في ٢٣ آب (أغسطس) ١٩٦٣. وطبقاً للمادة الأولى من المرسوم تتمثل إحدى مهمتي المركز في إعداد وتدريب اللبنانيين والأجانب في مختلف فروع الطيران.

لا بد أن تقابلها المسؤولية فهناك بعض الأحكام الخاصة بمسؤولية قائد الطائرة .

أولاً : وظائف قائد الطائرة وسلطاته :

يمكن تقسيم وظائف قائد الطائرة إلى ثلاث وظائف : هي الوظيفة الفنية بوصفه المسؤول عن تسيير الطائرة وعن سلامتها، والوظيفة الإدارية بوصفه المسؤول عن حفظ النظام على متن الطائرة، والوظيفة التجارية بوصفه ممثلاً لمستثمر الطائرة في مجال النقل الجوي .

أ - الوظيفة الفنية :

تلقى الوظيفة الفنية أعباء عديدة على عاتق قائد الطائرة منها ما يتعرض بمرحلة الإقلاع وما قبلها ومنها ما يتعلق بمرحلة الطيران ومنها أخيراً ما يتعلق بمرحلة الهبوط .

فيتعين على قائد الطائرة قبل إقلاعها أن يتأكد من تمام إجراءات صلاحيتها للتأكد من إمكان إتمام الرحلة بسلام . ويقتضي ذلك أيضاً التأكد من تزويد الطائرة بكمية الوقود اللازمة للرحلة ودراسة التقارير والتنبؤات الجوية السارية والمعلومات الملاحية الخاصة بالرحلة .

ويجب على قائد الطائرة أن يودع خطة طيرانه أي تحديد خط سير الطائرة الذي سيعتبعه لإتمام الرحلة وذلك في حالة الطيران بالأجهزة، أما في حالة الطيران بالرويا فالأمر جوازي لقائد الطائرة^(١) . ويحدد فيها مطار الإقلاع ومطار الهبوط والمناطق التي يمر فوقها والمحطات الجوية التي يهبط فيها وسرعات الطائرة المختلفة ومستويات ارتفاعها وغير ذلك من البيانات التي تتطلبها إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤^(٢) .

(١) انظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٠٥ هامش (٢٠) .

(٢) وتظهر أهمية تحديد هذه البيانات لأنه يتم نقلها عبر اللاسلكي إلى الأجهزة المختصة بمراقبة الحركة الجوية في الدول التي تهبط إليها الطائرة أو تتخذها محطة جوية أو تمر بفضائها الجوي . وذلك لكي لا تنقطع صلتها بالطائرة بحيث تستطيع أن تتبع =

وعند الإقلاع يتعين على قائد الطائرة احترام التوجيهات الصادرة إليه من سلطات المطار من حيث اختيار ممر الإقلاع وتوقيته. ويجب على قائد الطائرة الالتزام ببرنامج الرحلة الساري المفعول والتقيد بكافة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية ولا يجوز له أن يحيد عنها إلا في الحالات الاضطرارية التي تستدعي التصرف الفوري، وعليه في مثل هذه الحالات أن يخطر وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بذلك في أقرب فرصة ممكنة وأن يحصل إذا ما اقتضى الأمر على تصريح معدل.

ويجب على قائد الطائرة أيضاً أن يتقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطارات وقواعد الحركة الجوية^(١). ويحق له أن يوقف إقلاع الطائرة أو يؤجله أو يلغيه إذا تبين له أن هناك ثمة أخطار تهدد الرحلة^(٢).

وأثناء الطيران على قائد الطائرة أن يتبع الأصول الفنية للطيران وأن يبقى دائماً متصلاً بالأرض. وهو الذي يتخذ القرارات المناسبة في حالة تعرض الطائرة لأي خطر يهددها. ويستطيع في أحوال الضرورة أن يحيد من خط سير الطائرة كما يمكنه إلقاء جزء من حمولتها إذا كان في ذلك سلامتها.

وعند الهبوط يجب على قائد الطائرة أن يراعي أصول السرعات ومستويات الانخفاض وأن يتبع تعليمات برج المراقبة وإشارات الملاحة الجوية. ويجب تقديم تقرير عن الرحلة إلى الجهات المختصة بمطار الهبوط^(٣).

ب - الوظيفة الإدارية :

من المبادئ الثابتة في مجال الطيران أنه على جميع الأشخاص

= رحلتها وتعلم بالطوارئ التي قد تواجهها مما يمثل ضماناً لسلامة الطائرة وسلامة ركابها وطاقمها. وأيضاً لكي تستطيع منح التصاريح اللازمة للطائرة للهبوط أو للمرور بالفضاء الجوي حسب الأحوال.

(١) المادتان ٣٧ و ٣٨ من قانون الطيران.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٠٦.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٠٧.

الموجودين على متن الطائرة تنفيذ أية أوامر أو تعليمات يصدرها قائدها لضمان سلامة الطائرة وما عليها من أشخاص وأموال وتأميناً لسلامة وانتظام الملاحة الجوية .

وهذا الحكم على إطلاقه يشمل أعضاء طاقم الطائرة والمسافرين . ويتفق ذلك مع مركز الرئاسة الإدارية لقائد الطائرة بالنسبة لباقي أفراد الطاقم . أما بالنسبة للمسافرين فيستطيع قائد الطائرة إعمال سلطاته التي تخولها له إتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ . فإذا اعتقد أن أحد الركاب ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة أو أي فعل يعرض سلامة الطائرة للخطر يستطيع أن يتخذ كافة الإجراءات المناسبة بما في ذلك إجراءات القسر الضرورية^(١)، مثل تقييد حرية المخالف وإنزاله في أول محطة جوية تهبط إليها الطائرة وتسليمه إلى السلطات المختصة بها مع تقديم تقرير عن المخالفات أو الجرائم المنسوبة إليه^(٢) .

وبالرغم من ندرة حدوث وقائع ميلاد أو وفيات أو إبرام لعقود الزواج على متن الطائرة إلا أن قائد الطائرة يختص بتحرير الوثائق أو الشهادات الخاصة بها . وذلك حتى يتم تسجيل هذه الوقائع أو العقود عند انتهاء الرحلة الجوية^(٣) .

ج - الوظيفة التجارية :

إذا كان قائد الطائرة يرتبط بمستغلها بموجب عقد عمل إلا أنه قد ينوب عنه في القيام ببعض الأعمال القانونية وإتخاذ بعض الإجراءات الخاصة بالرحلة الجوية ولا يحتاج إلى تفويض خاص أو إذن سابق من مستغل الطائرة في هذه الحالات^(٤) .

(١) المادة السادسة من إتفاقية طوكيو .

(٢) المادة الثامنة من إتفاقية طوكيو والمادة ٣٩ من قانون الطيران .

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ١٠٠ .

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٠٧ .

وفي المناطق التي لا يوجد بها ممثلون لمستغل الطائرة يتولى قائدها تنفيذ عقود النقل الجوي بأن يقوم بتفريغ حمولة الطائرة وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه^(١).

لكن لا يجوز لقائد الطائرة التصرف فيها بالبيع أو الرهن ما لم يحصل على تفويض خاص أو إذن صريح من مالك الطائرة بذلك^(٢).

ثانياً: مسؤولية قائد الطائرة:

تتعرض الطائرة لمخاطر جسيمة أثناء الطيران. وأشد هذه المخاطر أثراً هو الحادث التي قد تتعرض له الطائرة والذي يؤدي إلى انفجارها أو تحطمها على سطح الأرض. ويندر أياً يترتب على مثل هذا الحادث وفاة عدد لا بأس به من الركاب وأفراد الطاقم إن لم يهلكوا جميعاً فضلاً عن هلاك أمتعتهم أو هلاك البضاعة المنقولة بواسطة الطائرة.

وإذا كان قائد الطائرة مؤهلاً لقيادتها وحاصلاً على إجازة بالطيران إلا أنه قد يتسبب بخطئه في الحادث الذي يصيب الطائرة. وتتقرر مسؤوليته الشخصية عن تعويض الأضرار الناجمة عن هذا الخطأ. ولا بد إذن من البحث عن معيار خطأ قائد الطائرة المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة. ثم إذا تقرر المسؤولية على عاتقه فما هي حدود هذه المسؤولية خاصة وأن النظام القانوني الدولي للنشاط الجوي يتجه إلى وضع حدود قصوى للتعويض في حالات المسؤولية المختلفة الناشئة عن حركة الملاحة الجوية^(٣).

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٩٩.

(٢) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٣) ذلك أن إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي تضع حدوداً قصوى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أصحاب البضائع المشحونة، كذلك إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات على سطح الأرض تتضمن أحكاماً مماثلة. وسوف نعود إلى تلك المسألتين لاحقاً.

أ - معيار خطأ قائد الطائرة :

رأينا أن قائد الطائرة ملتزم في أداء وظائفه بمجموعة من الأحكام . إلا أنه يقع عليه عبء مواجهة أية صعوبات تعترض الطائرة . وقد يحتاج الأمر إلى إتخاذ قرار في لمح البصر . ولذلك يدق تحديد معيار خطأ قائد الطائرة الموجب لمسؤوليته . ففي كثير من الأحيان يصعب التفرقة - إزاء عمل قام به القائد - بين الخطأ الموجب للمسؤولية والغلط في التقدير^(١) .

ويمكن القول بوجه عام أن قائد الطائرة مسؤول إذا لم يبذل العناية الكافية في قيادة الطائرة^(٢) . وأظهر الأخطاء التي يرتكبها قائد الطائرة تتمثل في عدم القيام بواجباته قبل إقلاع الطائرة من التأكد من صلاحية الطائرة للملاحة الجوية وتزويدها بالكمية اللازمة من الوقود ودراسة تقارير الأرصاد الجوية . أما أثناء الطيران فقد يسأل قائد الطائرة إذا خاطر بأمن وسلامة الطائرة رغم وجود حلول بديلة تضمن هذه السلامة^(٣) . كذلك يسأل إذا لم يراع الأصول الفنية للطيران أثناء الإقلاع أو الطيران أو الهبوط^(٤) .

(١) ويقول الأستاذ الدكتور أبو زيد رضوان في هذا الصدد « ذلك يلقي بالضرورة على قاضي الموضوع (...) واجباً يتلخص في عدم تجريده للحادث من الظروف الموضوعية التي أحاطت به ، فضلاً عن عناصر الطبيعة ويجب أن يضع نفسه موضع قائد الطائرة ويتساءل عما عساه كان سيفعل حينما تلوح له الكارثة في الأفق بفرض توافر الأجهزة الفنية اللازمة... » المرجع السابق ، ص ١١٧ .

(٢) جلال وفاء محمددين ، المرجع السابق ، ص ١٠٢ .

(٣) المثال على ذلك إصرار قائد الطائرة على اتباع قواعد الطيران بالرؤيا رغم سوء الأحوال الجوية وبالرغم من توافر إمكانية استعمال وسائل الطيران بالأجهزة أو أن يستمر في الطيران رغم نقصان الوقود بالرغم من إمكانية الهبوط في محطة جوية لتزويد الطائرة بالوقود .

(٤) ومن أمثلة هذه الأخطاء عدم التأكد من إحكام غلق أبواب الطائرة وعدم التنبيه على الركاب بربط أحزمة المقاعد فسقط أحد الركاب من الطائرة أو أن يقرر قائد الطائرة الإقلاع بها رغم علمه بحمولتها الزائدة أو إذا عدل خطة طيرانه دون أن يبلغ أجهزة رقابة الحركة بذلك . كذلك إذا شرع في الهبوط رأساً وسرعة الطائرة ما زالت كبيرة =

ويختلف الخطأ الفني لقائد الطائرة عن غلظه في التقدير. فإذا كانت أمامه حلول عديدة لمواجهة المشكلة ولم يتبن أي منها وترك الخطر يتحقق لا شك في ارتكابه خطأً فنياً. أما إذا اختار أحد هذه الحلول ولكنه لم يوفق في تفادي الخطر يعد ذلك غلطاً في التقدير غير موجب لمسؤوليته^(١).

ب - حدود مسؤولية قائد الطائرة:

إذا ارتكب قائد الطائرة خطأً فنياً أو إذا لم يقم بأداء أحد الواجبات الملقاة على عاتقه تقوم مسؤوليته المدنية^(٢). ويلتزم بتعويض المضرور عن الأضرار التي لحقت به. وأساس هذه المسؤولية هو الخطأ التقصيري لأن الفرض أن الراكب أو المضرور على سطح الأرض لا يرتبط بقائد الطائرة بعلاقة تعاقدية^(٣). لكن هل يتمتع قائد الطائرة بتحديد المسؤولية التي يتمتع بها الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أو طبقاً لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢ الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض؟ لم يثر الأمر بالنسبة إلى مسؤولية قائد الطائرة عن تعويض الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض ذلك أن المادة ٩ من إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تقضي بأن لقائد الطائرة أن يستفيد من الحد الأقصى للتعويض المقرر في المادة ١١ منها. فلا يجوز للمضرور أن يطالبه بأكثر من ذلك^(٤).

= دون أن يقوم بالدوران حول المطار.

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١١٧. وجلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٠٣.

(٢) ويمكن بالإضافة إلى ذلك مساءلته تأديبياً أو جنائياً إذا ما تحققت شروط هاتين الصورتين للمسؤولية: محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص ٥٠.

(٣) ويمكن إثارة مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو الغير مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه. جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٠١.

(٤) ويذهب إتجاه في الفقه إلى أن إفاضة قائد الطائرة بالحدود القصوى للتعويض إنما ترتبط بأدائه لعمله على متن الطائرة حال الاقلاع وأثناء التحليق وبالتالي لا يستفيد

قائد الطائرة من تحديد المسؤولية إذا كان المنسوب إليه يتمثل في إهماله القيام =

أما فيما يتعلق بأحكام التعويض في إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ فكان الخلاف قد ثار حول تفسير المادة ٢٢ المتضمنة مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي بين رأي يقصر هذا الحكم على الناقل الجوي ورأي يمدد إلى تابعي الناقل الجوي سيما قائد الطائرة^(١). وقد حسم بروتوكول لاهاي^(٢) هذا الخلاف بنصه في المادة ١٤ منه التي تضيف مادة جديدة إلى إتفاقية وارسو^(٣) على أنه:

«إذا رفعت الدعوى على تابع الناقل عن ضرر مما أشير إليه في هذه المعاهدة فلهذا التابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن ينتفع بها بالتطبيق لأحكام المادة ٢٢، إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه^(٤)».

ويجب ألا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه معاً تلك الحدود».

إذن متى آثار أحد الركاب أو الغير على سطح الأرض مسؤولية قائد

- بالواجبات الملقاة على عاتقه والتي يتعين عليه القيام بها قبل إقلاع الطائرة كالتأكد من صلاحية الطائرة للطيران وتزويدها بالوقود ودراسة تقارير الأرصاد الجوية. انظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٢٢.

(١) حول هذا الخلاف انظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٢٠.

(٢) بروتوكول لاهاي الموقع في الثامن والعشرين من أيلول (سبتمبر) عام ١٩٥٥، المعدل لبعض أحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ الخاصة بالنقل الجوي الدولي. ودخل البروتوكول دور النفاذ في أول آب (أغسطس) عام ١٩٦٣. انظر محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٢١.

(٣) المادة ٢٥ مكرر من الإتفاقية.

(٤) وقد تأكد هذا الحكم في إتفاقية جواد الاغارا لعام ١٩٦١ المكملة لإتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وأضافت المادة الخامسة منها لكي يفيد قائد الطائرة بتحديد المسؤولية إلى «شرط العمل في حدود وظائفه»، ألا يكون قد ارتكب غشاً أو تدليساً كان السبب في وقوع الحادث.

الطائرة وثبتت في حقه يستطيع التمسك بالحدود القصوى للتعويض عن ضوء أحكام كل حالة من هاتين الحالتين .

المبحث الثالث

المسئولية عن الاضرار التي تلحق بالغير

على سطح الارض

قد تسبب الطائرات أثناء طيرانها أضراراً جسيمة للغير على سطح الأرض، كأن تتعرض الطائرة إلى حادث فتهوى على سطح الأرض تقضي على بعض الأرواح أو الأموال .

وبعد جهود طويلة وبعد أن فشلت إتفاقية دولية أولى تحكم مسألة المسؤولية الناجمة عن حوادث الطائرات اضراراً بالغير على سطح الأرض^(١)، قامت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني بفحص عدة مشروعات لاتفاقية جديدة حول هذا الموضوع وتوصلت إلى صياغة مشروع واحد لها آخذة في الاعتبار اتجاهات مختلف الدول . ذلك المشروع الذي عرض على المؤتمر الأول للقانون الدولي الجوي الخاص المنعقد في مدينة روما بتاريخ ٩ أيلول (سبتمبر) ١٩٥٢ . وقد تم توقيع الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض وذلك في السابع من تشرين الأول (أكتوبر) عام ١٩٥٢ . وأصبحت الاتفاقية نافذة في الرابع من شباط (فبراير) عام ١٩٥٨^(٢) .

هذا ولم تنضم الدولة اللبنانية بعد للاتفاقية . ومع ذلك يبدو الأمر وشيك الوقوع إذ تقدمت الحكومة بمشروع قانون يجيز لها الانضمام إلى الاتفاقية . ولذلك تبقى أهمية دراسة أحكامها .

(١) هي إتفاقية روما الأولى الموقعة في التاسع والعشرين من أيار (مايو) عام ١٩٣٣ .

(٢) انظر في ذلك محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٢٢ - ٢٥ .

المطلب الأول تقرير المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض

أ - أساس المسؤولية :

تنص المادة الأولى فقرة (١) من إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على أن لكل شخص أصابه ضرر على السطح الحق في التعويض وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية ويكفيه في ذلك أن يثبت أن الضرر نتج عن الطائرة في حالة طيران أو عن شخص أو شيء سقط منها^(١).

ويتضح من ذلك أن المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير على سطح الأرض هي مسؤولية تقصيرية، لأن الفرض أنه ليست هناك ثمة علاقة عقدية تربط بين الغير وبين مستغل الطائرة^(٢). ولذلك إذا أصاب أحد ركاب الطائرة ضرر فلا يرجع على الناقل الجوي بموجب أحكام إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ وإنما وفقاً لأحكام المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي التي تتضمنها إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩^(٣).

وهذه المسؤولية التقصيرية مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة تحمل

(١) Toute personne qui subit un dommage à la surface a droit à réparation dans les conditions fixées par la présente convention, par cela seul qu'il est établi que le dommage provient d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui - ci.

ووفقاً للفقرة الثالثة من المادة ٣٩ من الإتفاقية تم تحرير هذه الإتفاقية بثلاث لغات رسمية لها هي اللغة الفرنسية واللغة الانجليزية واللغة الاسبانية .

(٢) حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٩١ .

(٣) هذا ما تقضي به المادة ٢٤ من إتفاقية روما . بل تضيف المادة ٢٥ من تلك الإتفاقية أنها لا تطبق إذا كان الضرر الواقع على سطح الأرض قد أصاب شخصاً يرتبط بمستغل الطائرة بموجب علاقة تعاقدية أو كان من تابعيه . ذلك أنه في مثل هذه الحالات تتقرر المسؤولية التعاقدية لمستغل الطائرة إما بموجب أحكام المقدم الذي يربط بينه وبين المضرور وإما بموجب أحكام قانون العمل .

مستغل الطائرة للمخاطر الجوية^(١). ذلك أنه يكفي أن يصيب الغير على سطح الأرض ضرر نشأ عن الطائرة أو عن شخص أو شيء هوى منها لكي تتقرر المسؤولية حتى وإن كان مستغل الطائرة أو أحد تابعيه لم يرتكب ثمة خطأ.

ب - شروط انعقاد المسؤولية :

لكي يمكن إثارة مسؤولية مستغل الطائرة لا بد من توافر عدة شروط :

١ - أن يكون هناك ضرر يصيب الغير على سطح الأرض :

ويقتضي تفسير هذا الشرط أن نحدد ماهية الضرر الموجب للمسؤولية من جانب وضبط المقصود بسطح الأرض من جانب آخر .

(أ) ماهية الضرر الموجب للمسؤولية :

قد تكون الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض أضراراً مباشرة كما قد تكون أضراراً غير مباشرة. ويكون الضرر مباشراً إذا نتج عن سقوط الطائرة أو شخص أو شيء منها. بينما يكون الضرر غير مباشر إذا نتج عن مجرد تحليق الطائرة في الفضاء الجوي الذي يعلو السطح فأحدث بعض الضوضاء والازعاج^(٢). والضرر الموجب للمسؤولية وفقاً لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢ هو الضرر المباشر وحده.

(ب) المقصود بسطح الأرض :

ليس هناك أدنى صعوبة فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالغير وهم على سطح اليابسة. لكن الخلاف أثير حول تطبيق أحكام إتفاقية روما الأولى لعام ١٩٣٣ على السفينة التي تجوب أعالي البحار. ولقد حسمت الفقرة

(١) CARTOU, op. cit, p. 367. DE JUGLART: La convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, préface de H. Mazeaud, CNRS, Paris, 1956, N° 29 et S.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٥٩ .

الثانية من المادة ٢٣ من إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ هذا الخلاف بأن نصت على اعتبار السفينة أو الطائرة في أعالي البحار جزءاً من إقليم دولة تسجيلها. فإن أصابت طائرة في الجو أشخاصاً أو أموالاً في السفينة أو الطائرة المتواجدة في أعالي البحر تجد أحكام إتفاقية روما مجالها للتطبيق^(١). ويتحدد بذلك ما إذا كانت الطائرة التي تسببت في الضرر أجنبية بالنسبة إلى السفينة أو الطائرة المضرورة.

وإذا كان يشترط أن يلحق الضرر بالغير على سطح الأرض فإن الإتفاقية لا تنطبق على الأضرار التي تصيب الغير على متن طائرة أخرى وهي في حالة طيران. أي أن الإتفاقية لا تنطبق في حالة تصادم الطائرات^(٢).

٢ - أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران:

تقضي الفقرة الثانية من المادة الأولى من إتفاقية روما بأن الطائرة تعد في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة بغرض الإقلاع الفعلي حتى لحظة وقوف القوة المحركة بعد إتمام الهبوط^(٣).

٣ - أن يكون مصدرالضرر طائرة أجنبية:

تنص المادة ٣٣ فقرة أولى من إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على تطبيق الإتفاقية على الأضرار المنصوص عليها في المادة الأولى منها التي تحدث في

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٢) المادة ٢٤ من إتفاقية روما إذ تنص على عدم تطبيق أحكامها في حالة الأضرار التي تصيب طائرة في حالة طيران أو تصيب الأشخاص أو الأموال المتواجدة على متن هذه الطائرة. ولكن إذا أدى التصادم الجوي إلى إلحاق بأضرار على سطح الأرض تجد الإتفاقية مجالها للتطبيق.

(٣) وهذا التحديد لحالة الطيران يستبعد حالة الضرر الذي تسببه الطائرة وهي رابضة في أرض المطار دون حركة. كذلك يستبعد حالة سحب الطائرات وجرها لأنها لا تستخدم قوتها المحركة الذاتية. أما القضاء الفرنسي فقد حدد حالة الطيران لتطبيق أحكام تقنين الطيران المدني بأنها حالة تحرك Evolution الطائرة سواء على الأرض أو في الفضاء الجوي. فلا يكفي مجرد استخدام القوة المحركة قبل أن تتحرك الطائرة: CARTOU، المرجع السابق، ص ٣٦٩.

إقليم إحدى الدول المتعاقدة والتي يكون مصدرها طائرة مسجلة لدى دولة متعاقدة أخرى. ومؤدى هذا النص ألا تنطبق أحكام الاتفاقية الدولية إلا بالنسبة للطائرات الأجنبية. فلم تشأ الاتفاقية سلب اختصاص التشريعات الوطنية في حالة إحداث طائرة وطنية أضرار على سطح الدولة التي تم تسجيلها لديها. وعلى ذلك إذا تسببت طائرة لبنانية في الإضرار بالأشخاص أو الأموال على سطح الدولة اللبنانية لا تنطبق أحكام إتفاقية روما وإنما يتعين تطبيق أحكام القانون اللبناني^(١).

٤ - أن يكون مصدر الضرر طائرة خاصة :

تستبعد المادة ٢٦ من إتفاقية روما الطائرات العسكرية وطائرات الجمارك والشرطة. ويترتب على ذلك أن طائرات الدولة المخصصة لأغراض عسكرية أو لأغراض الشرطة والجمارك لا تخضع لهذه الأحكام.

ج - المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض :

تقضي الفقرة الأولى من المادة الثانية من إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بأن الالتزام بتعويض الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض يقع على عاتق مستغل الطائرة^(٢).

ويعد مستغلاً للطائرة في مفهوم هذه الاتفاقية من يقوم باستعمالها وقت تحقق الضرر. ويعد مستغلاً للطائرة كذلك كل من حول الغير، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، حق استعمال الطائرة ولكنه استبقى السيطرة على ملاحظتها^(٣). ويعد مستغلاً للطائرة كل من استخدمها بنفسه أو بواسطة تابعيه حال

(١) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٥٩. كذلك تطبق أحكام القانون اللبناني إذا لم تكن شروط تطبيق الاتفاقية متوافرة لانتماء الطائرة إلى جنسية دولة غير متعاقدة.

Exploitant de l'aéronef

(٢)

(٣) الفقرة الثانية (أ) من المادة الثانية من الاتفاقية.

ممارستهم لوظائفهم حتى وإن تجاوزوا نطاق اختصاصاتهم^(١). وتفترض الاتفاقية أن مالك الطائرة الذي قام بتسجيلها هو مستغل هذه الطائرة وبالتالي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض. ولكنه افتراض قابل للثبات العكسي إذ يستطيع المالك إثبات أن هناك شخصاً آخر هو الذي يقوم باستغلال الطائرة^(٢).

وعلى ضوء هذه الأحكام يكون تحديد المسؤول عن تعويض الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض قائماً على عناصر ثلاث: استعمال الطائرة والرقابة والإشراف عليها وقرينة استغلال المالك للطائرة^(٣).

د - التضامن في المسؤولية:

واجهت إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ فرضين يقوم فيهما التضامن في المسؤولية بين أكثر من شخص: يتمثل الفرض الأول في الاستعمال المؤقت للطائرة بينما يتمثل الثاني في الاستعمال غير المشروع لهذه الطائرة.

١ - الاستعمال المؤقت للطائرة:

تنص المادة الثالثة من إتفاقية روما على أنه إذا لم يكن مستغل الطائرة وقت حدوث الضرر يتمتع بحق استثنائي Exclusif في استعمال الطائرة لمدة تزيد عن أربعة عشر يوماً، تبدأ من تاريخ نشأة حق الاستعمال، يكون مخول هذا الحق متضامناً في المسؤولية مع المستفيد من هذا الحق، وذلك وفقاً لشروط المسؤولية وطبقاً لحدودها المنصوص عليها في الاتفاقية.

إذن لكي يقوم التضامن بين الشخص الذي خول غيره حق استعمال الطائرة وبين الشخص الذي يتمتع بهذا الحق لا بد من توافر شرطين:

الأول: أن تقل مدة الاستعمال عن أربعة عشر يوماً.

(١) الفقرة الثانية (ب) من المادة الثانية من الاتفاقية.

(٢) الفقرة الثالثة من المادة الثانية من الاتفاقية.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٦٥.

الثاني: ألا يكون لمستعمل الطائرة حق استثنائي بالاستعمال وإن زادت مدته عن أربعة عشر يوماً.

ذلك أنه في هاتين الحالتين لا يتخلى مخول حق الاستعمال عن حقه في استعمال الطائرة تماماً. فكأننا بصدد نوع من الاستعمال المشترك يبرر قيام التضامن في المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض وحماية لمصالحه^(١).

٢ - الاستعمال غير المشروع للطائرة:

تنص المادة الرابعة من إتفاقية روما على أنه: «إذا استعمل شخص طائرة بغير رضا مستغلها، فإن هذا المستغل ما لم يثبت أنه قد اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال، يكون مسؤولاً بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الأضرار المبررة للتعويض (...). ويكون كل منهما ملتزماً بهذا التعويض وفقاً للشروط الواردة في هذه الاتفاقية وحدود المسؤولية المقررة بها».

ويواجه هذا النص كل فرض يستعمل فيه شخص الطائرة دون سند قانوني. فيمتد من السارق إلى العامل المتجاوز لنطاق عمله وصلاحياته مروراً بالدائن والمودع لديه والمستأجر الذي يستمر في استعمال الطائرة بالرغم من انتهاء مدة الإيجار.

وتتقرر مسؤولية مستغل الطائرة الشرعي رغم أن استعمال الطائرة تم بدون رضائه على أساس الإهمال المفترض في جانبه في اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لمنع الاستعمال غير المشروع^(٢). وبما أنها مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض ينتقل إلى مستغل الطائرة عبء إثبات أنه اتخذ

(١) Traité: DE JUGLART المرجع السابق، ص ٤٤. وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٦٨.

كافة الإجراءات اللازمة لمنع الاستعمال غير المشروع للطائرة. ويكون متضامناً في المسؤولية إزاء المضرور مع من استعمل الطائرة استعمالاً غير مشروع. وتخضع مسؤوليته للشروط والحدود المقررة في الاتفاقية.

هـ - سبل دفع المسؤولية :

تقوم المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على أساس تحمل التبعة. وبالتالي لا يحق لمستغل الطائرة أن يدفع هذه المسؤولية عن طريق إثباته أنه لم يرتكب أي خطأ أو إهمال. كذلك لا يستطيع الاستناد إلى السبب الأجنبي وبخاصة القوة القاهرة لدفع هذه المسؤولية. فطالما كان الضرر مرتبطاً بنشاط الطائرة تقرر المسؤولية على عاتق مستغليها.

لذلك نصت إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على أسباب محددة يمكن لمستغل الطائرة الاستناد إليها لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض^(١). وهذه الأسباب هي :

١ - النزاع المسلح أو الاضطرابات الداخلية :

لكي يستطيع مستغل الطائرة دفع مسؤوليته يجب أن يكون الضرر الذي أصاب الغير نتيجة مباشرة للنزاع المسلح أو للاضطرابات الداخلية وليس نتيجة لنشاط المستغل أو تابعيه. ويلزم أن يكون هذا النزاع أو تلك الاضطرابات غير متوقع ولا يمكن تلافيه. أما إذا كان النزاع أو الاضطرابات قائماً أو كان مفاجئاً ولكن في مقدور قائد الطائرة تلافيه تقرر مسؤولية مستغل الطائرة^(٢).

٢ - خطأ المضرور أو تابعيه :

إذا كان خطأ المضرور أو إهماله هو أو أحد تابعيه أو وكلائه السبب

(١) المادتان ٥ و ٦ بفقرتها من الاتفاقية.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٧٤.

المباشر للضرر الذي حاق به لا تثور مسؤولية مستغل الطائرة. ويتعين على هذا الأخير إثبات خطأ المضرور أو أحد تابعيه أو إهماله.

لكن إذا كان خطأ المضرور أو إهماله قد أثر في جسامته الضرر الذي حاق به بمعنى أنه في كل الأحوال كان سيصاب بضرر من فعل الطائرة إلا أن خطأه أو إهماله أدى إلى تفاقم هذا الضرر يتعين النزول بالتعويض نزولاً مطرداً يتمشى مع درجة هذا الاشتراك في إحداث الضرر^(١).

وتمتد هذه الأحكام ليس فقط إلى دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور على مستغل الطائرة وإنما إلى كل دعوى يرفعها أي شخص غير المضرور تأذى من الضرر كورثة المضرور المتوفى أو أقارب المضرور الذي صار عاجزاً عن الكسب^(٢).

٣ - منع استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة:

إذا قامت السلطات العامة بالاستيلاء على الطائرة لم يعد في مقدور مستغل الطائرة استعمالها، وبالتالي لا تثور مسؤوليته إذا تسببت الطائرة في الأضرار بالغير على سطح الأرض بعد هذا الاستيلاء. وتصبح السلطات العامة مسؤولة عن تعويض هذه الأضرار ما لم تخصص الطائرة للأغراض العسكرية أو لأغراض الشرطة والجمارك.

المطلب الثاني

أحكام التعويض عن الأضرار التي تلحق

بالغير على سطح الأرض

تتضمن إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ مبدأً عاماً لتحديد مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض. وهناك بعض

(١) المادة ٦ فقرة أولى من إتفاقية روما.

(٢) المادة السادسة فقرة ثانية من إتفاقية روما.

الحالات التي لا تسري فيها الحدود القصوى للتعويض المقررة .

أولاً: المسؤولية المحدودة لمستغل الطائرة:

تحدد المادة ١١ من الاتفاقية الحدود القصوى للتعويض وتفرق في هذا الصدد بين الأضرار التي تصيب الأموال وتلك التي تصيب الأشخاص^(١).

أ - الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار المالية:

يتوقف تعيين هذه الحدود القصوى على وزن الطائرة المتسببة في الضرر .

١ - ٥٠٠٠٠٠٠ فرنك إذا كان وزن الطائرة ألف كيلو جرام أو أقل .

٢ - ٥٠٠٠٠٠٠ فرنك بالإضافة إلى ٤٠٠ فرنك عن كل كيلو جرام يتجاوز الألف كيلو جرام إذا كان وزن الطائرة أكثر من ألف كيلو جرام ومساوياً أو أقل من ستة آلاف كيلو جرام .

٣ - ٢٥٠٠٠٠٠٠ فرنك بالإضافة إلى ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام يتجاوز الستة آلاف كيلو جرام إذا كان وزن الطائرة أكثر من ستة آلاف كيلو جرام ومساوياً أو أقل من عشرين ألف كيلو جرام .

٤ - ٦٠٠٠٠٠٠٠ فرنك بالإضافة إلى ١٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام يتجاوز العشرين ألف كيلو جرام إذا كان وزن الطائرة أكثر من ٢٠٠٠٠ كيلو جرام ومساوياً أو أقل من خمسين ألف كيلو جرام .

٥ - ١٠٥٠٠٠٠٠٠ فرنك بالإضافة إلى مائة فرنك عن كل كيلو جرام يتجاوز الخمسين ألف كيلو جرام إذا جاوز وزن الطائرة خمسين ألف كيلو جرام .

(١) حول هذه الأحكام انظر:

DE JUGLART: La convention de Rome, op. cit, N° 123 et S.

ب - الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار البدنية :

لا يتجاوز مقدار التعويض المحكوم به في حالة وفاة أو إصابة الأشخاص مبلغ ٥٠٠٠٠٠٠ فرنك عن كل شخص توفى أو أصيب .

وفي مفهوم نص المادة ١١ من الإتفاقية يقصد بالوزن أقصى وزن للطائرة المسموح به لها عند الإقلاع والذي تحدده شهادة صلاحيتها للملاحة الجوية^(١).

أما الفرنك المذكور في هذه المادة فهو الفرنك بوانكاريه Poincaré والذي يتمثل في وحدة نقدية مساوية لخمسة وستين ميلليجرام ذهب ونصف ميلليجرام، عيار ٩٠٠ في الألف^(٢).

ج - حدود المسؤولية في حالة تعدد المسؤولين :

إذا تعدد المسؤولون عن الأضرار التي لحقت بالغير على سطح الأرض فلا يجوز للمضرورين أن يطالبوا بتعويض إجمالي يزيد على الحد الأعلى للتعويض الذي قد يحكم به على مسؤول واحد^(٣). أما إذا كانت الأضرار ناجمة عن حادث تصادم بين طائرتين أو إذا كانت إحداهما قد أعاقت الأخرى في طيرانها فنجم الضرر عن ذلك، يجوز للمضرور أن يتقاضى تعويضاً لا يتجاوز الحدود القصوى المقررة للطائرتين المساهمتين في وقوع الضرر. لكن كل مستغل لطائرته لا يلتزم بدفع تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر لطائرته^(٤).

(١) الفقرة الثالثة من المادة ١١ من الاتفاقية .

(٢) الفقرة الرابعة من المادة ١١ من الاتفاقية . وسوف نعود إلى هذه الوحدة القياسية في القسم الثاني .

(٣) المادة ١٣ فقرة أولى من الاتفاقية .

(٤) المادة ١٣ فقرة ثانية من الاتفاقية .

د - تجاوز التعويضات المستحقة لحدود المسؤولية :

قد يتجاوز المبلغ الإجمالي للتعويضات المستحقة حدود المسؤولية المقررة. ولا بد في هذه الحالة من تطبيق الأحكام الآتية :

١ - إذا تعلق التعويضات بأضرار بدنية وحدها أو بأضرار مالية وحدها تخفض التعويضات تخفيضاً يتناسب مع المبالغ المخصصة لكل منها.

٢ - إذا تعلق التعويضات بأضرار بدنية ومالية معاً لا بد من تقسيم المبلغ الإجمالي إلى قسمين متساويين :

- يخصص القسم الأول أي نصف المبلغ الإجمالي بالأفضلية لتعويض الأضرار البدنية. وإذا كان المبلغ غير كاف يوزع توزيعاً نسبياً.

- يخصص القسم الثاني أي نصف المتبقي من المبلغ الإجمالي لتوزيعه توزيعاً نسبياً بين حالات الأضرار المالية. وإذا تبقى من هذا النصف الثاني فائض أضيف إلى القسم الأول لتعويض الأضرار البدنية^(١).

ثانياً : المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض :

إذا كان يحق لمستغل الطائرة أو أي شخص آخر تثار مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض أن يتمسك بالحدود القصوى للتعويض إلا أن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ أوردت استثنائين على هذه القاعدة^(٢) :

أ - قصد إحداث الضرر :

إذا نجم الضرر عن فعل أو امتناع من قبل مستغل الطائرة أو من تابعيه

(١) المادة ١٤ من إتفاقية روما.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٨٢.

بقصد إحداث الضرر تكون مسؤولية المستغل غير محدودة ويلتزم بالتالي بتعويض الضرر دون مراعاة الحدود القصوى التي تتضمنها إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ .

ويتعين على المدعي بالتعويض أن يثبت قصد إحداث الضرر لدى المستغل أو أحد تابعيه لكي يحصل على التعويض كاملاً ولا يتوقف عند الحدود القصوى للمسؤولية^(١).

وإذا صدر الفعل أو الامتناع أو الإهمال من جانب تابعي المستغل يتعين على المدعي بالتعويض إثبات أنهم كانوا يمارسون وظائفهم في حدود اختصاصاتهم عند وقوع الفعل أو الامتناع أو الإهمال. فإذا لم يكن الشخص بصدد ممارسة وظيفته أو إذا تجاوز حدود اختصاصه لا تتقرر مسؤولية مستغل الطائرة غير المحدودة حتى وإن كان هذا الشخص تابعاً له.

ب - الاستيلاء غير المشروع على الطائرة:

يمكن تعريف جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بأنها الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها الذي يتم دون حق مشروع من قبل شخص وهو على متن الطائرة يستخدم القوة أو يهدد باستخدامها أو يتبع أية صورة من صور الإكراه لتحقيق ذلك^(٢).

فإذا أصاب الغير ضرر على سطح الأرض حال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة تكون مسؤولية مرتكب هذه الجريمة غير محدودة. وتظل

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٨٢ .

(٢) لكن يراعى أن قصر المسؤولية غير المحدودة في حالة الاستيلاء على الطائرة من شخص كان على متنها فيه تضييق لا مبرر له. فسارق الطائرة الذي يستولي على الطائرة وهي رابضة في أرض المطار ثم يستعملها دون رضاء المستغل لا يستحق معاملة أفضل من مختطف الطائرة. لذلك يجب أن يمتد حكم المسؤولية غير المحدودة إلى السارق أيضاً. من هذا الرأي أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٨٣ .

مسؤولية مستغل الطائفة الشرعي محدودة.

وقبل أن نختم الحديث عن المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض يتعين علينا الإشارة إلى ما تضمنته إتفاقية روما لعام ١٩٥٢ من أحكام خاصة بالاختصاص القضائي بنظر المنازعات الخاصة بتلك المسؤولية وبتقادم الدعاوي المتعلقة بها:

فمن حيث الاختصاص القضائي تنص الاتفاقية على أن دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض ترفع أمام محاكم الدولة التي وقع على أرضها الحادث، على أنه يجوز الاتفاق بين أحد المدعين أو أكثر وبين أحد المدعى عليهم أو أكثر على عرض النزاع أمام إحدى المحاكم التابعة لدولة أخرى من الدول المتعاقدة، فضلاً عن جواز الاتفاق على التحكيم في هذا الخصوص^(١).

أما بخصوص تقادم دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض فقد نصت الاتفاقية على أن هذه الدعاوي تنقضي بانقضاء سنتين من تاريخ وقوع الحادث^(٢). إلا أن الاتفاقية تركت أمر تنظيم وقف وانقطاع المدة لقانون المحكمة التي يعرض أمامها النزاع. ونظراً لاختلاف موقف القوانين من أحكام التقادم حرصت الاتفاقية على النص على ضرورة رفض الدعوى في كل الأحوال بانقضاء ثلاث سنوات من يوم وقوع الحادث^(٣).

(١) المادة ٢٠ فقرة أولى من الاتفاقية.

(٢) المادة ٢١ فقرة أولى من الاتفاقية.

(٣) المادة ٢١ فقرة ثانية من الاتفاقية.

الباب الثاني

النظام القانوني لاستغلال الفضاء الجوي

تعد الطائرة أداة جوهرية لتحقيق المبادلات الدولية وانتقال الأفراد عبر الدول. وفي سبيل ذلك تحتاج الطائرة إلى المرور في الفضاء الجوي لدولة أجنبية أو أكثر. ولا شك في أن الفضاء الجوي الذي يعلو الاقليم البري والاقليم البحري لدولة معينة يعد جزءاً لا يتجزأ من إقليمها فتمتد إليه سيادتها. ومؤدى السيادة أن تكون للدولة سيطرة كاملة على إقليمها فينشأ التناقض بين ضرورات المبادلات الدولية وسيادة الدولة على فضاءها الجوي.

ولقد استقر مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي في النظام القانوني الدولي. ويترتب على هذا المبدأ عدة نتائج. إلا أنه كان يتعين على الجماعة الدولية أن تقرر مجموعة قواعد لتضمن استمرارية النشاط الجوي الدولي وتطوره.

وعلى ضوء هذا التمهيد ينقسم هذا الباب إلى فصلين:

الفصل الأول: مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي.

الفصل الثاني: القواعد المتعلقة بنشاط الملاحة الجوية في الفضاء الجوي للدولة.

الفصل الاول

مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي

إذا كان مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي قد استقر في النظام القانوني الدولي إلا أنه لم يكن محل إجماع من الدول المختلفة، كما نادى بعض الفقهاء بنظريات أخرى لتنظيم استغلال الفضاء الجوي في الملاحة الجوية .

ويترتب على اعتناق مبدأ سيادة الدولة عدة نتائج خاصة بنشاط الملاحة الجوية . فنعرض أولاً للخلاف حول مبدأ سيادة الدولة ثم نعرض لنتائج هذا المبدأ .

المبحث الأول

الخلاف حول مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي

نشأ خلاف حاد قبل توقيع إتفاقية باريس لعام ١٩١٩^(١)، وخاصة بين بريطانيا وفرنسا، حول مدى إمكانية التوفيق بين حرية الطيران وسيادة الدولة

(١) هي الاتفاقية الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس بتاريخ ١٣ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩١٩ . وذلك خلال انعقاد مؤتمر السلام في أعقاب إعلان هدنة الحرب العالمية الأولى . وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام ١٩٢٢ وتم تعديلها بموجب بروتوكول باريس الموقع بتاريخ ١٥ حزيران (يونيو) ١٩٢٩ والذي صار نافذاً عام ١٩٣٣ . وبعد توقيع إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ لم يعد لاتفاقية باريس سوى قيمة تاريخية باعتبارها أول إتفاقية دولية في شأن الملاحة الجوية : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٠ - ١٢ .

على فضائها الجوي . ثم ظهرت بعد ذلك نظريتان تحاولان التوفيق بين تلك الفكرتين هما نظرية المناطق والنظرية الوظيفية^(١).

المطلب الأول

نظرية سيادة الدولة على فضائها الجوي

يرى أنصار هذه النظرية أنه يجب تقرير حق سيادة الدولة المطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها . وذلك تطبيقاً للمبدأ الروماني الذي يقرر أن من يملك السطح يملك ما فوقه من طبقات الجو^(٢).

ويرد هؤلاء على حجة أنصار حرية الطيران المطلقة، القائلة بأن الجو من الأشياء الشائعة كالبحار العالية سواء بسواء، بأن الجو يعلو مباشرة إقليم الدولة على خلاف البحر العالي الذي يبعد عن هذا الإقليم فيكون في تقرير حرية الطيران تهديد لأمن هذه الدولة خاصة بعد ما أظهرته الحربان العالميتان من خطورة الطائرات عندما يتم استخدامها كسلاح^(٣).

ولقد انتقدت هذه النظرية لما في تبنيها من إعاقة لنشاط الملاحة الجوية السلمي ثم أنه لم يكن دائراً في خلد الرومان استخدام الطائرات عندما قرروا مبدأ ملكية طبقات الجو وإنما اقتصر تصورهم على نشاط الإنسان على سطح

(١) حول هذه النظريات وأهم الانتقادات التي وجهت إليها انظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٥ - ٢٠٢ الذي يميل إلى النظرية الأخيرة وحفيظة الحداد، المرجع السابق ص ٣٧ - ٤٣ و LITVINE: القانون الجوي، بروكسل، ١٩٧٠، ص ٢٨ - ٣٤.

(٢) بل يأخذ أنصار هذه النظرية بالمبدأ على إطلاقه ويقررون سيادة الدولة على فضائها الجوي إلى ما لا نهاية دون تفرقة بين الغلاف الهوائي والفضاء الخارجي .

(٣) والواقع أن فكرة البحر الساحلي استندت بصفة أساسية إلى العنصر الأمني والدفاعي إذ تم تحديده أول الأمر على أساس أقصى مدى للمدافع المرصوصة على الشاطئ . لكن ينبغي عدم إغفال ميل الدول إلى الاستئثار باستغلال ثروات البحار على الأقل في الجزء المتاخم لإقليمها البري .

الأرض الذي يقتضي استغلالاً للجو كالبناء والغراس والصيد^(١).

المطلب الثاني نظرية حرية الطيران المطلقة

انطلاقاً من اعتبار الفضاء الجوي من الأشياء الشائعة كالبحار العالية يجوز لكافة الدول أن تستخدم هذا الفضاء الجوي بحرية تامة لا تفرقة بين دولة وأخرى في هذا الاستخدام. وقد استند هذا الجانب من الفقه على استحالة «وضع اليد» على الفضاء الجوي وبالتالي لا يكون هذا الفضاء محلاً للملكية أو السيادة^(٢). ومع ذلك قرر هؤلاء الفقهاء للدولة الحق في الدفاع عن إقليمها كلما دعت إلى ذلك الضرورة.

فالأصل إذن هو حرية الطيران المطلقة والاستثناء عند الضرورة هو تقييد هذه الحرية عندما تدافع الدولة عن إقليمها. ويعاكس هذا الفكر فكر أنصار السيادة المطلقة للدولة على فضائها الجوي حيث يكون الأصل هو استثثار الدولة باستغلال هذا الفضاء واستخدامه مع إمكانية تنظيم النشاط الجوي السلمي للدول الأخرى.

(١) وبالتالي يثور التساؤل عن مدى جواز التمسك بهذا المبدأ إذا انفصل النشاط الجوي عن نشاط الإنسان على سطح الأرض كما هو حال تحليق طائرة فوق الإقليم البري لدولة أخرى. كذلك يرتبط هذا المبدأ بمفهومه الروماني في تطبيقه بالنظر إلى أقصى مدى يتصور بلوغه من جانب نشاط الإنسان على سطح الأرض. أما فيما يجاوز هذا المدى فلا معنى من تقرير حق الملكية عليه. ويضاف إلى ذلك أن الحل الذي أخذ به الرومان كان متسقاً مع عدم تصور دوران الأرض مما لا يثور معه التعارض في ملكية طبقات الجو.

(٢) القاسم المشترك بين الملكية في صورتها الفردية والسيادة هو استثثار صاحبها باستعمال واستغلال محلها بما يقتضيه من سلطة منح الآخرين من المساهمة في هذا الاستعمال أو الاستغلال. وهذه العلاقة الاجتماعية سواء بين الأفراد أو بين الدول يمكن أن تتحقق بل أنها تتحقق بالفعل في كل من الملكية الفردية والسيادة. ولا ارتباط ضروري بين امتداد السيادة وما يصلح أن يكون محلاً للملكية.

المطلب الثالث

نظرية المناطق

ينطلق أنصار هذه النظرية من ضرورة تقرير مبدأ سيادة الدولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها. لكن يجب مع ذلك أن تعطي الدول الأخرى حق استعمال هذا الفضاء في بعض المناطق. ولذلك يقسم هذا الفقه القضاء الجوي إلى منطقتين: الأولى هي الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة مباشرة إلى علو معين وتكون للدولة سيادة مطلقة على هذه المنطقة أسوةً بالبحر الساحلي. أما المنطقة الثانية فهي التي تعلو المنطقة الأولى وتتقرر فيها حرية مطلقة لكافة الدول باستخدامها^(١).

وقد انتقدت هذه النظرية على أساس أنها تخلق ازدواجاً في الأحكام القانونية التي يخضع لها الفضاء الجوي. كما يمكن أن يثور الخلاف بين الدول حول تحديد علو المنطقة الأولى أسوةً بما حدث ولا زال يحدث فيما يتعلق بتحديد امتداد البحر الاقليمي. خاصة أن التطور المطرد لتقنية الطيران يجعل الطائرات قادرة على تهديد أمن وسلامة الدولة من ارتفاعات شاهقة يصعب على الدولة أن تمد سيطرتها الفعلية إليها.

(١) ولقد اختلف أنصار هذه النظرية حول تحديد علو المنطقة الأولى فقيل بمسافة ٣٣٠ متراً وهو ارتفاع برج إيفيل بينما ذهب البعض الآخر إلى مد هذه المنطقة إلى أقصى ارتفاع يمكن أن يصل إليه الطيران. بل أن البعض نادى بتقسيم الفضاء الجوي إلى ثلاث مناطق لا اثنتين الأولى هي المنطقة التي تصلح للملاحة الجوية أو يمكن أن تمتد رقابة الدولة الفعلية إليها وتكون سيادتها عليها مطلقة. والثانية تمتد إلى ثلاثمائة ميل فوق سطح الأرض تدخل ضمن الاقليم الجوي للدولة فتمتد إليها سيادتها وإنما مع عدم الإخلال بحق الدول الأخرى في الاستخدام البريء لهذه المنطقة. أما الثالثة فهي التي تتجاوز مسافة الثلاثمائة ميل وتكون منطقة حرة لا سيادة لأحد عليها. انظر في ذلك أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٨ - ١٩٩.

المطلب الرابع النظرية الوظيفية

على إثر رفض جانب من الفقه لنظرية المناطق ذهب إلى أن الفضاء الجوي إنما يمثل وحدة واحدة غير قابلة للتجزئة. وبالتالي يجب أن يخضع لنظام قانوني واحد. وهذا النظام القانوني سواء تعلق الأمر بسيادة الدولة أو بحرية الاستخدام يجب أن يأخذ في اعتباره الاستخدامات الوظيفية للفضاء الجوي.

ومؤدى هذا أن النظام القانوني للبيئة الجوية لا بد من أن يكون في خدمة وظيفة «إسعاد الإنسان على الأرض لا هلاكه». فيكون من حق الدولة أن تستند إلى سيادتها المطلقة على فضاؤها الجوي إذا كان من شأن استخدام الدول الأخرى له التهديد بأمنها ومصالحها^(١). أما إذا كان هذا الاستخدام يستهدف سعادة الإنسان من خلال أنشطة مشروعة لا بد من تقرير حرية الدول في استخدام الفضاء الجوي لدولة أخرى. وبالتالي تكون سيادة الدولة على فضاؤها الجوي «سيادة وظيفية»، كذلك تكون حرية الاستخدام «حرية وظيفية» قوامها الدفاع المشروع عن أمن وسلامة الدولة والاستخدام من أجل سعادة البشرية^(٢).

-
- (١) ويشمل ذلك التجسس عن طريق الأقمار الصناعية والمسح والتصوير الجوي والتجارب النووية بالإضافة إلى استخدام سلاح الطيران في الهجوم المسلح.
- (٢) وتنمي الدكتورة حفيظة الحداد على هذه النظرية أنها تتسم بجانب مثالي غير متحقق في المجتمع الدولي الراهن إذ تفترض هذه النظرية مجتمعاً دولياً تتوافر فيه الثقة بين الدول. وعلى ذلك تكون النظرية الوظيفية معبرة عما ينبغي أن تكون عليه الحال بأكثر مما تعبر عن الواقع الفعلي للأمور: المرجع السابق، ص ٤٣.

المبحث الثاني

نتائج مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي

بالرغم من الخلاف الحاد الذي نشب بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة أثناء مؤتمر شيكاغو الذي عقد عام ١٩٤٤^(١)، إلا أن الاتفاقية التي وقعت في ختام أعمال المؤتمر أقرت مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي إذ نصت المادة الأولى منها على أن تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة واستثنائية^(٢).

وقد تضمنت المادة الأولى من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩ ذلك المبدأ بنصها على أن للدولة اللبنانية سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها.

ويقصد بإقليم الدولة في مفهوم الاتفاقية الدولية الأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها والواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها^(٣).

أما فيما يتعلق بالارتفاع الذي تنتهي إليه سيادة الدولة فلم تشأ الاتفاقية تحديده. ويذهب رأي إلى تفسير اصطلاح «الفضاء الجوي» Espace Aérien

(١) فبينما نادت الولايات المتحدة بالأخذ بمبدأ حرية الملاحة الجوية مما يتوافق مع نظام المنافسة الحرة ومع مصالحها باعتبارها مالكة لأضخم أسطول جوي في العالم دفعت بريطانيا عن ضرورة وضع قيود على حرية الطيران التجاري لتستطيع مواجهة الدول الأكثر تقدماً في مجال الطيران في إطار منافسة مقيدة: انظر جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٥٠.

(٢) لا يعني إرساء الاتفاقية لمبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي أنها أهدرت مقتضيات النشاط الجوي الدولي. ذلك أنها تضمنت في طي أحكامها حريات خمس تعرف بحريات الطيران التجاري سوف نعرض لها في الفصل التالي.

(٣) يجب مراعاة أن الاتفاقية وقعت عام ١٩٤٤ أي قبل إنشاء منظمة الأمم المتحدة وإلغاء نظم الحماية والانتداب واستبدال نظام الوصاية بهما.

الذي استخدمته المادة الأولى من الاتفاقية على أنه يعني الغلاف الهوائي الذي يشمل بالضرورة أقصى ارتفاع يمكن أن يصل إليه الطيران^(١).

ويترتب على تقرير مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي عدة نتائج تتضمنها أحكام إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

١ - استثمار الشركات الوطنية بالنقل الداخلي :

يقصد بالنقل الداخلي النقل الجوي الذي يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة . وقد استبعدت الاتفاقية هذا النقل من الخضوع لأحكامها^(٢) . وبالتالي يخضع النقل الداخلي لأحكام التشريعات الوطنية المعنية .

والحكمة من ذلك هي حماية الشركات الوطنية من منافسة الشركات الأجنبية الكبيرة لها مما قد يهدد مصالح الدولة الوطنية والاقتصادية^(٣) . فالأصل أن النقل الداخلي مقصور على الطائرات الوطنية ، واستثناء يجوز للسلطات المختصة أن تسمح للشركات الأجنبية بالقيام بعمليات النقل الداخلي إلا أن هذا التصريح مقيد بمقتضيات الصالح العام .

٢ - منع أو تقييد الطائرات الأجنبية من التحليق فوق مناطق معينة :

أجازت المادة التاسعة من إتفاقية شيكاغو لكل دولة الحق في منع أو تقييد الطائرات الأجنبية من التحليق فوق مناطق معينة إما لأسباب عسكرية أو لاعتبارات سلامة وأمن الأراضي والمواطنين . إلا أن الاتفاقية وضعت لهذا الحق بعض الضوابط تتمثل في ضرورة عدم إعاقة حركة الطيران التجاري . وإذا كانت الطائرات الأجنبية تعمل على خطوط جوية منتظمة يجب عدم تمييزها بخصوص أحكام الحظر عن الطائرات الوطنية التي تعمل على خطوط

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٨ .

(٢) المادة السابعة من الاتفاقية .

(٣) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٥١ .

مماثلة . لكن في حالة الظروف الاستثنائية أو لأسباب تتعلق بالأمن العام تستطيع كل دولة أن تقيد أو تمنع مؤقتاً ودون سابق إنذار الطيران فوق إقليمها أو جزء منه . ويجب ألا يكون هناك تمييز بين الطائرات التي تحمل جنسيات مختلفة^(١) .

٣ - حرية الدولة في التصرف في فضاءها الجوي أثناء الأزمات :

أقرت إتفاقية شيكاغو حق كل دولة في التصرف بحرية في فضاءها الجوي أثناء الحروب أو الأزمات الوطنية على أنها أوجبت بالنسبة لهذه الحالة الأخيرة إعلان ذلك عن طريق إبلاغ المجلس التنفيذي للمنظمة الدولية للطيران المدني^(٢) .

٤ - حق الدولة في تحديد قواعد الجو في إقليمها :

لكل دولة الحق في وضع التنظيم الذي تراه ملائماً بالنسبة للملاحة الجوية في إقليمها، فتختص بتحديد الطرق الجوية التي يجب على الطائرة إتباعها كما تضع القواعد الخاصة بتنظيم الاقلاع والهبوط في مطاراتها^(٣) .

وتطبيقاً لذلك يتضمن قانون الطيران اللبناني لسنة ١٩٤٩ أحكاماً خاصة بقواعد الجو هي أحكام الباب الثالث منه المعنون بالتجول الجوي^(٤) .

ومن جانب آخر تقضي إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ بأنه لا يجوز للطائرات التي تستطيع التحليق بدون طيار أن تحلق في فضاء الدولة المتعاقدة بدون ترخيص خاص من هذه الدولة وفي حدود هذا الترخيص^(٥) .

(١) المادة التاسعة فقرة (ب) من الإتفاقية . ولمزيد من التفاصيل في هذا الصدد انظر :

PINEAU JEAN: Les Infractions à la circulation aérienne en droit français, LGDJ, Paris, 1963, P. 39 et S.

(٢) المادة ٨٩ من الإتفاقية .

(٣) المادة الخامسة من الإتفاقية .

(٤) المواد من ٢٧ إلى ٦٣ من القانون .

(٥) المادة الثامنة من الإتفاقية .

الفصل الثاني

قواعد الملاحة الجوية في فضاء الدولة الجوي

ذكرنا أن الجماعة الدولية استقرت على تبني مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي بما يترتب على ذلك المبدأ من نتائج. إلا أن مقتضيات المبادلات الدولية تقتضي التيسير على الحركة الجوية السلمية. لذلك نصت إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على حريات خمس تتمتع بها كافة الدول. لكن أية حرية تتعرض دائماً للتجاوز^(١). ولما كان لهذا التجاوز من مساس بسيادة الدولة أقرت لها الاتفاقية ببعض الحقوق والسلطات لمنع التجاوزات التي قد تقرها الطائرات.

نعرض إذن لحریات الطيران كما حددتها إتفاقية شيكاغو ولحقوق الدولة في تعقب الطائرات المخالفة لأحكام الملاحة الجوية في إقليمها.

المبحث الاول

حريات الطيران في إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤

إذا كانت حريات الطيران التي أقرتها إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ تمثل قيوداً على سيادة الدولة على فضاءها الجوي إلا أنها قيود ضرورية للحفاظ على المبادلات الدولية كما ذكرنا. والحق في تحديد هذه الحريات لم يكن

(١) GUILOT JEAN: L'économie du transport aérien. Libertés de l'air et échanges de droits commerciaux, LGDJ, Paris, 1970, P. 15 et S.

بالأمر اليسير نظراً لاختلاف الدول المشاركة في مؤتمر شيكاغو وخشية كل دولة منافسة المؤسسات الجوية الأجنبية لمؤسساتها الوطنية. ولقد حددت المادة ٨ من المرسوم رقم ٢١٥٩ الصادر في ٨ تموز (يوليو) ١٩٦٥ أسس منح حريات الطيران لشركات الطيران الأجنبية.

وتتمثل الحريات الخمس التي أقرتها الاتفاقية في الحق في الهبوط لأسباب غير تجارية والحق في التحليق والحق في إنزال ركاب أو بضائع قادمة من الدولة التي تحمل الطائرات جنسيتهما والحق في أخذ ركاب أو بضاعة من إقليم إحدى الدول إلى إقليم الدولة التي تتبعها الطائرة والحق في أخذ أو إنزال الركاب أو البضائع القادمة من أية دولة أخرى أو الذهاب إليها^(١).

ويمكن تصنيف هذه الحريات إلى طائفتين: الحريات الفنية وتشمل الحريتين الأولى والثانية والحريات التجارية وتشمل الحريات الثلاثة الأخرى^(٢).

المطلب الأول

حريات الطيران الفنية

أولاً: مضمون الحريات الفنية:

أ- الحق في الهبوط لأسباب غير تجارية:

يكون لأية طائرة الحق في الهبوط على إقليم أية دولة إذا كان الهبوط لأسباب غير تجارية كتزويد الطائرات بالوقود أو لإجراء إصلاح بها أو لراحة أفراد طاقم الطائرة من عناء الرحلة الجوية^(٣).

(١) انظر جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٢) FOLLIOT: العلاقات الجوية الدولية، باريس، ١٩٨٥، ص ٢٧٨.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢١٩.

وقد نصت المادة ٩٦ فقرة (د) من إتفاقية شيكاغو على هذا الحق الذي تتمتع به كافة الطائرات دون تمييز بينها. ويمكن القول بوجه عام أن الطائرة تتمتع بهذا الحق طالما لم تهبط في إقليم الدولة لإنزال ركاب أو بضاعة أو لأخذ ركاب أو بضاعة^(١).

ب - حق التحليق :

يقصد بحق التحليق أو حق العبور حق طائرات الدول المتعاقدة في التحليق في فضاء ندول المتعاقدة الأخرى دون حاجة إلى الحصول على إذن سابق بذلك^(٢). وهذه الحالة تفترض أن الطائرة لا تهبط في إقليم الدولة وإنما تكتفي بالمرور في فضائها الجوي .

ثانياً: نطاق الحريات الفنية :

تخشى الدول المختلفة تقرير حريات محددة لكافة الدول فيما يتعلق باستخدام أجوائها. وذلك لخشيته منافسة مؤسسات النقل الجوي الأجنبية لمؤسساتها الوطنية. ولما كانت أقوى هذه المؤسسات هي التي تمارس نشاط النقل الجوي على خطوط دولية منتظمة عمدت إتفاقية شيكاغو إلى التفرقة بين الطائرات التي تعمل على خطوط دولية منتظمة وتلك التي لا تعمل على مثل هذه الخطوط، وذلك فيما يتعلق بتقرير حريات الطيران الفنية .

وقد عرفت المادة ٩٦ فقرة أولى (ب) الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بأنها الخطوط التي تستخدم فيها طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع وتمر فوق أكثر من إقليم دولة واحدة^(٣). وسمة هذه الخطوط هي

(١) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٥٨ هامش (١).

(٢) المادة الخامسة من الاتفاقية .

(٣) ولقد أصدرت المنظمة الدولية للطيران المدني منشوراً تفسيرياً بتاريخ ٢٥ آذار (مارس) ١٩٥٢ نص فيه على أن الخطوط الجوية الدولية المنتظمة هي تلك الخطوط التي تتوفر فيها السمات التالية: (أ) أن تتم رحلاتها عبر الفضاء الجوي لدولتين فأكثر =

مواعيدها الدورية ورحلاتها المتكررة المستمرة وخدمتها التي تقدم إلى الجمهور بصفة عامة أي دون تمييز^(١).

أما الطائرات التي لا تعمل في خطوط جوية منتظمة فهي طائرات النقل التي تكون تحت الطلب^(٢)، فلا تعمل طبق مواعيد محددة وإنما تعمل بموجب طلب محدد ممن يريد استخدامها في نقل الأشخاص أو البضائع. وتلك المشروعات لا تمثل خطورة حقيقية على الاقتصاديات الوطنية المختلفة على خلاف الحال بالنسبة للطائرات التي تعمل على خطوط جوية منتظمة.

لذلك استطاعت الدول المشاركة في مؤتمر شيكاغو الاتفاق على منح هاتين الحريتين الفنييتين للطائرات التي لا تعمل على خطوط جوية منتظمة، لكنها لم تتوصل إلى إتفاق بالنسبة للطائرات التي تعمل على خطوط جوية منتظمة، فيتعين عليها الحصول على إذن سابق أو تصريح من الدولة صاحبة الاقليم الذي تريد المرور منه أو الهبوط فيه لأسباب غير تجارية^(٣).

■ (ب) أن تتم هذه الرحلات بواسطة طائرات تخدم الجمهور بلا تمييز وبمقابل (ج) أن تتم هذه الرحلات طبقاً لجدول مواعيد معلن أو إذا كانت الرحلات تتم بصفة منتظمة ومعتادة.

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢١٧.

(٢) هذا إذا اقتصرنا على أغراض النقل التجاري. فمن البديهي أن الأغراض الأخرى التي تستخدم فيها الطائرات لن يتصور بشأنها أن تعمل على خطوط جوية دولية منتظمة: انظر حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٤٩.

(٣) المادة السادسة من الاتفاقية. وقد توصلت الدول إلى اتفاق خاص يعرف باتفاق العبور انضم إليه لبنان عام ١٩٧٣ تقرر فيه منح الدول المتعاقدة الأخرى الحريتين الفنييتين فلا تكون طائراتها في حاجة إلى إذن سابق للهبوط لأسباب غير تجارية أو للمرور:

GUILLOT, op. cit. p. 19.

المطلب الثاني حريات الطيران التجارية

تمثل حريات الطيران التجارية الثلاث مختلف صور النقل الجوي الدولي. ويمكن إيجازها في حق الطائرة في الهبوط على إقليم الدولة بغرض ممارسة تجارة النقل الجوي^(١).

فالتائرة إما أن تهبط على إقليم دولة لكي تنزل منها ركاباً أو تفرغ منها بضاعة وإما أنها تهبط عليه من أجل أخذ ركاب أو شحن بضاعة. وغالباً ما يعبر هذا النشاط عن عمليات مبادلة بين الدولة التي تهبط إليها الطائرة وبين الدولة التي تنتمي إليها الطائرة بجنسيتها، إلا أن الطائرة التي تنتمي إلى دولة معينة قد تسمح بتحقيق التبادل بين دولة الهبوط ودولة ثالثة. وقد عبرت حريات الطيران الثلاثة عن هذه الفروض المختلفة.

وإذا كانت الدول المتعاقدة لم تتوصل إلى إتفاق حول منح الحريتين الفئيتين للطائرات التي تعمل على خطوط جوية دولية منتظمة خشية المنافسة الدولية، فإن عدم توصلها إلى إتفاق يتعلق بمنح الحريات التجارية لهذه الطائرات يتسق مع موقف الدول المتعاقدة. ذلك أنه في تقرير الحريات التجارية مصدر لتخوف أشد من المنافسة غير المتوازنة للمؤسسات الأجنبية عنه في حالة تقرير الحريات الفنية. وبالتالي كان تقرير الحريات التجارية مقصوراً في إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على الطائرات التي لا تعمل في خطوط جوية دولية منتظمة^(٢).

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

(٢) وقد قدم إلى الدول المشاركة في مؤتمر شيكاغو إتفاق خاص يعرف باتفاق النقل الجوي الدولي ويهدف إلى تقرير الحريات التجارية للطائرات التي تعمل في خطوط دولية منتظمة. وقد وقع عدد قليل من الدول في السابع من ديسمبر ١٩٤٤: GUILLOT، المرجع السابق، ص ١٩. ويقلل من أهميته الضعف النسبي للدول الموقعة عليه في مجال النقل الدولي المنتظم. انظر أبو زيد رضوان، المرجع =

المبحث الثاني حق الدولة في تعقب الطائرات

للدولة سيادة على فضاءها الجوي وبالتالي تختص بتنظيم حركة الملاحة الجوية في حدود إقليمها. وتتقرر لها سلطات واسعة في هذا الشأن من الترخيص للطائرات التي تعمل في إقليمها بالطيران^(١)، وحظر حمل الأشياء على متنها^(٢)، وتحديد قواعد الجو^(٣)، وتحريم أو تقييد التحليق فوق مناطق محددة والتصرف في فضاءها الجوي في حالة الأزمات إلى غير هذه السلطات.

ومتى صار للطائرة الحق في التحليق فوق إقليم الدولة أو الهبوط فيه، سواء استندت في ذلك إلى إحدى حريات الطيران المقررة لها أو بعد الحصول على التصريح اللازم، يتعين عليها أن تحترم القواعد والأحكام والتعليمات التي تصدرها سلطات الدولة المختصة بتنظيم حركة الملاحة الجوية في إقليمها^(٤).

ويتقرر للدولة بعض الحقوق التي تمثل تعبيراً عن سيادتها والتي تسمح لها بتعقب الطائرات المخالفة^(٥). وأهم هذه الحقوق هي حق التفتيش وحق المطاردة وحق تكليف الطائرات بالهبوط وحق إسقاط الطائرة.

أ - حق التفتيش:

يكون لسلطات الطيران المدني - عند الضرورة - الحق في تفتيش

- السابق، ص ٢٢٥.

(١) المادة الثانية من قانون الطيران لسنة ١٩٤٩.

(٢) المادة ٥٧ من قانون الطيران فيما يتعلق بنقل المتفجرات.

(٣) الباب الثالث من قانون الطيران: التجول الجوي (المواد من ٢٧ إلى ٦٣).

(٤) المادة ٦٠ من قانون الطيران.

(٥) المادة ٦١ من قانون الطيران.

الطائرات ومنعها من الطيران، أو حجز أية وثائق تتعلق بها لمراقبة تنفيذ أحكام هذا القانون^(١).

هذا المبدأ على عموميته يسمح لسلطات الطيران المدني بتفتيش الطائرة كلما بدى الأمر لها ضرورياً. فإذا كانت لديها شكوك جدية حول حمل الطائرة لأشياء يحظر نقلها قد تهدد سلامة الأرواح والأموال على متنها يحق لها التفتيش للتأكد من خلو الطائرة من هذه الأشياء أو ضبطها. كذلك يحق لها التفتيش إذا كانت لديها معلومات حول الشروع في الاستيلاء غير المشروع على الطائرة.

ب - حق المطاردة:

يتقرر للدولة حق مطاردة الطائرة التي لا تحترم شروط وقواعد التحليق فوق إقليمها، وذلك لجبرها على الهبوط والتحقيق مع أفراد الطاقم واتخاذ الإجراءات اللازمة^(٢).

ج - حق التكاليف بالهبوط:

تستطيع الدولة تكليف أية طائرة بالهبوط في مطار تحدده لها في أمر تكليفها إذا كانت تحلق فوق إحدى المناطق المحرمة أو المقيدة أو الخطرة^(٣). كذلك إذا كانت الطائرة قد خالفت الأحكام المؤقتة التي قررتها الدولة أثناء إحدى الأزمات.

د - حق الإسقاط:

إذا خالفت إحدى الطائرات قواعد الحركة الجوية التي تقرها سلطة الدولة التي تمر الطائرة في فضائها الجوي ولم تمتثل لأوامرها أو لتكليفها

(١) المادة ٦٣ من قانون الطيران.

(٢) وقد أوجبت المادة العاشرة من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على كل طائرة غير مرخص لها بالمرور أن تهبط في مطار معين بغرض التفتيش الجمركي.

(٣) حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ٤٧.

بالهبوط يكون للدولة الحق في إسقاط هذه الطائرة وإنما بعد إنذارها بذلك^(١). ونظراً لخطورة هذا الإجراء يتعين وضعه في أضيق نطاق بحيث يكون آخر إجراء تتخذه الدولة بعد استنفاد كافة البدائل الأخرى وبشرط أن تكون لديها أسباب جدية للاعتقاد بخطورة مرور الطائرة.

(١) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٥٧.

القسم الثاني

النقل التجاري الجوي

يعد النقل الجوي أهم صور استغلال الطائرات في الملاحة الجوية. والنقل عموماً يمثل عصب التبادل الذي يعم المجتمعات سواء المجتمعات الوطنية أم الجماعة الدولية: فالإنسان في حاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر لدواعي العمل أو السياحة أو التزاور الاجتماعي والأسرى. كذلك بالنسبة إلى البضائع التي يجب نقلها من مكان إلى آخر تنفيذاً لعقود المبادلات السلعية التي تمثل عماد الاقتصاد العالمي في عصرنا الحالي.

وتأتي أهمية استغلال الطائرات في النقل من استثارتها كوسيلة بسرعة فائقة تمكنها من ربط مكانين تفصل بينهما مسافات كبيرة في زمن قصير^(١). وفي المرحلة الراهنة من مراحل تطور فنون صناعة الطائرات لا زال نقل الأشخاص جواً يتمتع بالأهمية الأولى بالرغم من أن أهمية نقل البضائع جواً تتزايد يوماً بعد يوم^(٢).

ولقدرة الطائرات على الربط بين المسافات الكبيرة في زمن وجيز بدت أهمية النقل الجوي في مجال التبادل الدرلي تفوق أهمية استغلال الطائرات في النقل الداخلي. لكن هذا القول على صحته لا ينفي أن للنقل الجوي الداخلي أهميته البالغة خاصة في الدول التي يمتد إقليمها البري على

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٣٩.

(٢) انظر CARTOU، المرجع السابق، ص ٣٤٠.

مساحات شاسعة كروسيا والولايات المتحدة وكندا وغيرها أو إذا كان إقليم الدولة لا يمتد على مساحة واحدة مترامية الأطراف^(١). ومن جانب آخر قد تفرض ضرورات العمل والسياحة في دولة محددة أن يأخذ النقل الجوي الداخلي أهميته البالغة^(٢).

لكل هذا يلقي النقل الجوي اهتماماً شديداً سواء من جانب التشريعات الوطنية أو من جانب الاتفاقيات الدولية. بل أن الاهتمام البالغ الذي حظت به أحكام الملاحة الجوية لم ينتج إلا عن أهمية وضرورة تنظيم النقل الجوي التجاري على الصعيدين الداخلي والدولي وعلى النحو الذي يضمن استقرار هذا النشاط وتطوره.

وعقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل الأخرى سوى استخدامه في تنفيذه وسيلة محددة هي الطائرة^(٣). لذلك لا يحظى عادة بتنظيم قانوني خاص يشمل كافة جوانبه وآثاره القانونية، إذ يكفي في كثير من الأحيان تطبيق الأحكام العامة في عقد النقل بوجه عام أو الرجوع إلى القواعد القانونية العامة في مجال العقود.

إلا أن الطائرة تتعرض لمخاطر جسام حال قيامها برحلتها الجوية. تلك المخاطر التي بررت جل أحكام الملاحة الجوية التي سبقت لنا دراستها في القسم الأول. وهذه الأحكام وإن كانت تستهدف تأمين الملاحة الجوية من

(١) فهناك دول يقع إقليمها على عدة جزر مثل اليابان والفلبين وإندونيسيا. ويفصل إقليم دولة كندا وإقليم ولاية ألاسكا الأمريكية عن إقليم باقي الولايات. وهناك بقية باقية من المستعمرات التي تقع على مسافات كبيرة وتفصل القارات والبحار بينها وبين الدول المستعمرة مثل المستعمرات الفرنسية في كاليدونيا وجزر الأنتيل أو المستعمرة البريطانية المتمثلة في جزر الملوين.

(٢) فالعمل في بعض المناطق الصحراوية النائية يعطي النقل الجوي أهمية قصوى. كذلك لا تخفى أهمية الحركة الجوية في مصر في مواسم الذروة السياحية بين القاهرة والاسكندرية والأقصر.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٤٢.

مخاطرها إلا أنها لا تقوى على منع الكوارث التي قد تتعرض لها الطائرة. ومن النادر جداً أن لا تنتج أضرار جسيمة عن الكوارث الجوية. لذلك كانت مسؤولية الناقل الجوي محور التنظيم القانوني لعقد النقل الجوي سواء على الصعيد الدولي أو الداخلي^(١).

وعلى ضوء ذلك لا نريد التعرض لكافة المسائل المتعلقة بالنقل الجوي بوجه عام. فلا حاجة لنا باستعراض أحكام القواعد العامة في العقود أو قواعد عقد النقل. بل نتوقف عند خصوصيات النقل الجوي. ونظراً للاهتمام البالغ الذي حظت به إشكاليات مسؤولية الناقل الجوي تخصص لها باباً مستقلاً. ولكن قبل التعرض لأحكام المسؤولية لا بد من تحديد ماهية عقد النقل الجوي وبيان القواعد القانونية التي يخضع لها بالإضافة إلى تحديد من هم أطراف العقد. ولا بد أيضاً من الإشارة إلى مستندات العقد الجوهرية وإلى آثاره من حيث الالتزامات التي تقع على عاتق أطرافه.

يمكن إذن تقسيم هذا القسم الثاني الخاص بالنقل التجاري الجوي إلى أبواب ثلاث:

- الباب الأول: في تعريف عقد النقل الجوي وأطرافه.
- الباب الثاني: في إثبات عقد النقل الجوي وآثاره.
- الباب الثالث: في مسؤولية النقل الجوي.

(١) ويشير الفقه في عمومته إلى ضرورة أن يوفق المشرع بين اعتبارين متضادين: الأول تقتضيه العدالة ويتمثل في ضرورة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الأموال خلال عملية النقل الجوي، والثاني تفرضه الضرورات الاقتصادية وما تمثله الملاحة الجوية من أهمية بالغة لنشاط الإنسان وهو ضرورة الوقوف عند حد معين للمسؤولية تشجيعاً للخوض في مجال النقل الجوي ولا استقراره وتطوره. انظر على سبيل المثال: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٤ وسميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٩١ وجلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ١٣١.

الباب الأول

تعريف عقد النقل

التجاري الجوي وأطرافه

نتناول في فصل أول تعريف عقد النقل التجاري الجوي ثم نحدد من هم أطراف هذا العقد وأهم الأحكام القانونية التي يخضعون لها في فصل ثان.

الفصل الأول

تعريف عقد النقل التجاري الجوي

يمكن تعريف عقد النقل التجاري الجوي بأنه عقد بمقتضاه يلتزم شخص ويسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل من مكان إلى آخر جواً بواسطة طائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد^(١).

(١) قارن تعريف الدكتور محمد فريد العريني: «الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يدعى «الناقل» في مواجهة شخص آخر يسمى «المسافر» أو «الشاحن» بنقله أو بنقل بضاعة من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة وذلك لقاء أجر محدد»، المرجع السابق، ص ٤٢. وجلي أن التعريف المتقدم يجعل من المدة الممينة للنقل عنصراً من عناصره. وقد يرجع الأمر إلى إمكانية إثارة مسؤولية الناقل التعاقدية عن

ويتضح من هذا التعريف أن العقد يربط بين طرفين: الناقل الجوي والمسافر أو الشاحن. فعقد النقل التجاري الجوي قد يكون عقد نقل أشخاص وقد يكون عقد نقل بضائع.

ومن جانب آخر يتم النقل أي نقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى آخر عبر الجو وبواسطة طائرة^(١). وذلك يضيف نوعاً من الخصوصية على النقل الجوي، لأنه يستبعد كافة وسائل النقل التي لا تسمح بالنقل جواً من جانب^(٢) وكافة الوسائل وإن سمحت بالنقل جواً إلا أنها لا تعد من قبيل الطائرات^(٣).

وأخيراً لكي نكون بصدد عقد نقل تجاري جوي لا بد من أن يتلقى الناقل الجوي مقابل تقديمه لخدمة النقل أجراً يتولى الاتفاق تحديده.

ولا يحدد التعريف النطاق الجغرافي لعملية النقل: فقد يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة فيكون النقل الجوي داخلياً. والمثال على ذلك النقل الذي يتم بين بيروت وطرابلس داخل الإقليم اللبناني. وقد يتم النقل بين نقطتين تقعان في إقليم دولتين مختلفتين فيكون النقل الجوي دولياً. وذلك كما في الرحلة الجوية التي تتم بين بيروت وباريس.

هذا وسوف نعرض للفروق بين النقل التجاري الجوي للأشخاص والنقل التجاري الجوي للبضائع بصدد الحديث عن أطراف العقد. أما الآن فنشرع في استعراض خصائص عقد النقل التجاري الجوي عموماً والقواعد

-
- التأخير في إنجاز عملية النقل. إلا أن المدة ليست من عناصر العقد الجوهرية. وقد يغفل الطرفان تعيينها بل وذكرها. ولا تأثير لذلك على صحة العقد.
 - (١) والتأكيد على إنجاز النقل جواً يقصد به استبعاد الفرض النظري رغم احتمالته الذي يتم فيه النقل بواسطة طائرة تسير بمحركاتها على سطح الأرض.
 - (٢) فتستبعد بالتالي وسائل النقل البري كالسيارات والعربات والقطارات والمراكب فيما يتعلق بالنقل النهري والسفينة باعتبارها وسيلة النقل البحري.
 - (٣) ويترتب على ذلك استبعاد الزحافات الهوائية وفقاً للرأي الراجح.

القانونية التي يخضع لها والتي تتباين بين العقد الداخلي والدولي .

المبحث الأول

خصائص عقد النقل التجاري الجوي

يمكن إيجاز خصائص عقد النقل التجاري الجوي بأنه عقد رضائي وبأنه عقد إذعان فضلاً عن أنه عقد تجاري . وأخيراً فهو من عقود الاعتبار الشخصي .

المطلب الأول

رضائية عقد النقل التجاري الجوي

عقد النقل التجاري الجوي عقد رضائي ينعقد بمجرد تلاقي إيجاب وقبول متطابقين، ولا يختلف الأمر بين العقد الذي يرد على نقل الأشخاص وذلك الذي يرد على نقل البضائع^(١).

ومؤدى ذلك ألا يتوقف انعقاد العقد على اتخاذ إجراء معين كتسليم تذكرة السفر إلى المسافر أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل الجوي^(٢). أما مستندات النقل الجوي من تذكرة سفر وإيصال أمتعة وخطاب نقل فينحصر دورها في إثبات العقد ولا يمتد دورها إلى تكوين العقد^(٣).

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٤٣ .

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦٥ . وحفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ١٢٥ .

(٣) ولقد نصت إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على إنعدام أثر عدم وجود أو عدم انتظام أو صياغة تذكرة السفر (المادة ٣ فقرة ٢) أو استمارة الأمتعة (مادة ٤ فقرة ٤) أو خطاب النقل الجوي (مادة ٥ فقرة ٢) على قيام عقد النقل أو على صحته مما يؤكد أن العقد قد انعقد صحيحاً بتلاقي الإيجاب والقبول دون أن تؤثر مستندات النقل على هذا التلاقي .

وعلى ذلك ما دامت العينية والشكلية خارجتين عن نطاق تكوين عقد النقل التجاري الجوي فالعقد رضائي لا هو بالعقد العيني أو العقد الشكلي .

المطلب الثاني

الاذعان في عقد النقل التجاري الجوي

يعتبر عقد النقل التجاري من قبيل عقود الإذعان حيث ينفرد الناقل الجوي بتحديد المضمون التعاقدى للاتفاق الذي يربط بينه وبين المسافر أو الشاحن على حسب الأحوال . ولا يكون لأي منهما سوى الرضوخ لما حدده الناقل الجوي من شروط وأحكام للعقد^(١) .

ويعتبر النقل التجاري الدولي من المرافق الحيوية التي يصعب على الإنسان الاستغناء عنها^(٢) . وإذا كان مصدر الإذعان في الغالب هو المركز الاقتصادي أو الواقعي القوي للطرف الذي يملي شروطه على الطرف الآخر فلا شك أن الناقل الجوي في مثل هذا المركز بالنسبة إلى كل من المسافر والشاحن^(٣) .

ولكن يراعى أن حسن إدارة المشروعات الكبرى أو المشروعات التي تتحمل مخاطر جسيمة يقتضي فرض نوع من «النموذجية» على العلاقات

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٤٤ وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦٦ .

(٢) انظر في هذا المعنى: CARTOU، المرجع السابق، ص ٢ .

(٣) وجدير بالذكر أن شركات الطيران جرت على طبع شروط النقل العامة التي يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف بالإياتا:

(International Air Transport Association: IATA)

وذلك على مستندات النقل وخاصة تذكرة السفر وخطاب النقل . وهذه الشروط ليست لها سوى الصفة الإتفاقية، انظر ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٩٦ وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١ . ويطبق القضاء هذه الشروط ما دامت لا تتعارض مع الأحكام الآمرة في التشريعات الوطنية: مراد منير فهيم: مذكرات في النقل الجوي، جامعة الاسكندرية، ١٩٨١، ص ١٨ .

القانونية المتعددة التي تربط هذه المشروعات بعملائها. فحسن الإدارة هو الذي يملي توحيد نماذج العقود وتوحيد الشروط والأحكام التي تتضمنها^(١). وفي نظرنا يندرج عقد الناقل التجاري الجوي تحت هذه الطائفة من عقود الإذعان، حيث يكون مراد الإذعان حسن إدارة نشاط الناقل الجوي وليس فرض شروط تعسفية على متلقي الخدمة. لكن الإذعان قد يتضمن بالفعل مثل هذه الشروط بل قد يدافع عنها بحجة أن تقليل النفقات أو تعظيم الربح من قبيل حسن إدارة المشروعات ذات الطبيعة الرأسمالية. ونجد المثال على ذلك في مجال النقل الجوي في شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي أو في الحد المبالغ فيه لهذه المسؤولية حيث يتم إهدار كل حقوق المسافر أو الشاحن^(٢).

لذلك يكون الإذعان في ذاته كظاهرة قانونية مقبولاً. أما الإجحاف أو التعسف الذي قد يفرضه فهو وحده الجدير بالإدانة. ويتعين على المشرع التدخل لتقييد سلطان الإرادة التي أدت إلى فرض مثل هذا التعسف أو الإجحاف^(٣).

المطلب الثالث

تجارية عقد النقل التجاري الجوي

يقدم الناقل الجوي خدمة النقل مقابل الحصول على أجر محدد. فالناقل يستهدف تحقيق الربح من وراء تقديمه للخدمات إلى آخرين. والنقل

(١) انظر في هذا المعنى أستاذنا:

DERRUPPE: Les opérations de l'entreprise. Collection Droit et Gestion, Librairies Techniques, Paris, 1972, P. 27.

BERLIOZ: Le Contrat d'adhésion, LGDJ, Tome 132, Paris, 1976, P. 66 Pr 116.

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٩٦٦، ص ٥.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٤٥.

بهذا المفهوم يندرج تحت طائفة الأعمال المكونة لقطاع الخدمات من بين صور النشاط الاقتصادي المختلفة: القطاع الأولي أو الزراعي والقطاع الثانوي أو الصناعي وقطاع الخدمات^(١).

إلا أن التقنين التجاري لا يخضع كافة الأعمال التي تعبر عن نشاط اقتصادي لأحكامه: فالأنشطة التي تركز على الثروة العقارية كعنصر رئيسي للإنتاج مستبعدة من نطاق تطبيق أحكام القانون التجاري. أما بالنسبة للصور الأخرى للنشاط الاقتصادي فيقيم المشرع التجاري تفرقة بين الأعمال التي تخضع لأحكام القانون التجاري ولو تمت لمرة واحدة^(٢) والأعمال التي لا تخضع لهذه الأحكام إلا إذا تمت على نحو منظم ومستمر أو بعبارة المشرع على وجه المشروع^(٣).

ولقد نصت المادة السادسة فقرة ٧ من التقنين التجاري على أن يعد من قبيل الأعمال التجارية «مشروع النقل برأ أو جواً أو على سطح الماء». إذن فالنقل من الأعمال التي لا تخضع لأحكام القانون التجاري إلا إذا تمت على وجه المشروع. ويتضح من ذلك أن النقل الجوي متى تم على وجه المشروع فإنه يعد من قبيل الأعمال التجارية^(٤).

إلا أنه يلاحظ أن عقد النقل التجاري الجوي كثيراً ما يكتسب وصف العمل المختلط. ذلك أنه إذا كان تجارياً دائماً بالنسبة إلى الناقل متى باشر عمليات النقل الجوي على وجه المشروع فقد لا يكون المسافر أو الشاحن

(١) حول تعريف قطاعات النشاط الاقتصادي انظر محمد دويدار ومصطفى رشدي شبيحة: الاقتصاد السياسي، الطبعة الأولى ١٩٧٣، المكتب المصري الحديث، الإسكندرية، ص ٢٤٥ - ٢٤٦.

(٢) وهي الأعمال التي تعرف بالأعمال التجارية بطبيعتها المنفردة. وتشمل الشراء لأجل البيع والأعمال المتعلقة بالأوراق التجارية وعمليات البنوك وأعمال التجارة البحرية.

(٣) ويطلق عليها المشروعات التجارية وهي عديدة ومن بينها النقل.

(٤) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٢.

تاجراً أو لا يبرم عقد النقل الجوي بمناسبة نشاطه التجاري فيعد العقد بالنسبة إليه عملاً مدنياً^(١).

وأخيراً يجب الإشارة إلى أن النقل التجاري الجوي يعد من الأعمال التجارية متى تم على وجه المشروع وذلك بصرف النظر عن طبيعة الشخص القائم بمشروع النقل: فقد يكون فرداً أو شركة سواء كانت من الشركات المملوكة للأفراد أو من شركات الدولة. وفي كل الأحوال يخضع النقل التجاري الجوي لأحكام القانون التجاري^(٢).

المطلب الرابع

الاعتبار الشخصي في عقد النقل التجاري الجوي

يعتبر عقد النقل التجاري الجوي من عقود الاعتبار الشخصي. وهذا سواء كان النقل التجاري الجوي نقلاً للأشخاص أو نقلاً للبضائع:

أ - نقل الأشخاص:

أكدت الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي الاعتبار الشخصي في نقل الأشخاص الجوي^(٣). فتذكرة السفر شخصية ولا يجوز لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها^(٤). كذلك لا يجوز للمسافر التنازل عن تذكرة السفر للغير وإلا عد هذا الأخير في حكم «المسافر خلسة» ولا يكون الناقل الجوي ملتزماً في مواجهته بأي التزام^(٥).

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٤٦.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٤٦.

(٣) المادة الثالثة فقرة ٢ من الشروط الخاصة بنقل الأشخاص.

(٤) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(٥) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٦٧. ويراعى أنه إذا لم يكن للمسافر حق =

وعقد نقل الأشخاص الجوي من عقود الاعتبار الشخصي بالنظر إلى الناقل الجوي أيضاً. فالخيار أمام المسافر واسع بين مؤسسات النقل التجاري الجوي المختلفة^(١). ولذلك نرى أنه يتعين على الناقل الجوي الذي تعهد بإنجاز عملية النقل بنفسه أن يوفي بهذا التعهد ولا يحق له أن يحيل تنفيذ الرحلة الجوية إلى ناقل آخر^(٢). إلا أن شركات الطيران تجيز أحياناً للمسافرين طلب القيام بالرحلة على متن طائرات شركة طيران أخرى، فتقوم الشركة الأصلية، حال موافقتها على هذا الطلب، بتظهير تذكرة السفر إلى الشركة الثانية.

ب - نقل البضائع:

يربط عقد نقل البضائع الجوي بين الناقل الجوي والشاحن. وقد يتدخل شخص ثالث تتقرر له بعض الحقوق كما قد يتحمل ببعض الالتزامات، يعرف بالمرسل إليه. والوثيقة التي تثبت هذا العقد تعرف بخطاب النقل. والخطاب يمثل البضاعة المنقولة. وقد أجاز بروتوكول

= التنازل عن تذكرة السفر المحررة باسمه إلا أنه يمكن الاتفاق بين الناقل الجوي والمسافر على مثل هذا التنازل.

(١) فشركات الطيران المختلفة تتفاوت فيما بينها من حيث السمعة التجارية. فمنها ما يقدم شروطاً أفضل لعملائها ومنها ما يشتهر بانخفاض معدلات الحوادث التي تتعرض لها طائراتها ومنها أيضاً ما يعرف عنها ارتفاع مستوى الخدمات التي تقدم للمسافرين على متن الطائرات ومنها أخيراً ما يشتهر بانضباط مواعيد إقلاع وهبوط طائراتها. . . ويكون اختيار المسافر لإحدى شركات الطيران بناء على هذه العوامل دليلاً على ما يوليه لهذه الشركة من اعتبار دون الشركات الأخرى. في هذا المعنى: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ١٠٢.

(٢) هذا وتحفظ شركات الطيران غالباً بحقها في تحويل المسافرين على شركات أخرى في حالة الأعطال التي تصيب طائراتها أو في حالات الذروة الموسمية. ويلاحظ أن عمليات تبديل الطائرات Banalisation أو تحويل المسافرين إلى شركات طيران أخرى غير المتعاقدة معهم تزداد بصورة مطردة مما أدى إلى توقيع اتفاقية جوادا لاغارا لعام ١٩٦١ على نحو ما سوف نرى بعد ذلك.

لاهاي لعام ١٩٥٥^(١) أن يكون خطاب النقل قابلاً للتداول^(٢). وعلى ذلك يجوز تداول الخطاب بالتظهير أو التسليم إذا كان أذنياً أو لحامله بحسب الأحوال^(٣).

ولا يؤثر كل من تدخل المرسل إليه وتداول خطاب النقل على اعتبار عقد نقل البضائع الجوي من عقود الاعتبار الشخصي: فالحقوق التي يتمتع بها المرسل إليه أو الالتزامات التي قد يتحملها لا تفيد انقطاع رابطة الناقل بالشاحن ولا يمكن اعتبار تدخل المرسل إليه بمثابة تنازل من جانب الشاحن عن عقد النقل الجوي. كذلك فإن تداول خطاب النقل يفيد التصرف في البضاعة المنقولة^(٤). ولكنه لا يفيد تنازل الشاحن عن عقد النقل لمصلحة من ظهر إليه الخطاب أو تسليمه إليه. فمتى تعاقد الناقل الجوي مع الشاحن ظلت الروابط القانونية قائمة بينهما لا ينفىها تدخل المرسل إليه أو تداول خطاب النقل، ولا يجوز التنازل من جانب الشاحن عن العقد إلا بموافقة الناقل الجوي إذا ثارت الحاجة إليه.

(١) هو البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ الذي تم توقيعه في الثامن والعشرين من أيلول (سبتمبر) عام ١٩٥٥، ودخل دور النفاذ في عام ١٩٦٣. وقد صدق عليه لبنان بالقانون المنفذ بالمرسوم رقم ٥١٩٤ بتاريخ ٢٣ آذار (مارس) ١٩٧٣ (الجريدة الرسمية، ١٩٧٣، العدد ٢٨).

(٢) وقد أضافت المادة التاسعة من البروتوكول فقرة ثالثة إلى المادة الخامسة عشرة من إتفاقية وارسو نصها كالآتي: «لا شيء في هذه الإتفاقية يحول دون تحرير خطاب نقل جوي قابل للتداول». فلم تكن إتفاقية وارسو الأصلية تتضمن مثل هذا الحكم. ودرءاً لأي خلاف حول تفسير أحكام هذه الإتفاقية أو تطبيقها في حالات تداول خطاب النقل حرص بروتوكول لاهاي على إضافة الفقرة التي تبيح تداول خطاب النقل في عقود النقل الجوي الخاضعة لاتفاقية وارسو.

(٣) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٤) فإذا كان التصرف على سبيل نقل ملكية البضاعة إلى الغير تقررت لهذا الأخير كافة الحقوق الناشئة عن ملكيته لهذه البضاعة فيحق له استردادها بوصفه مالكاً. كذلك تتقرر له حقوق شخصية إزاء الناقل الجوي بوصفه صاحب الحق في تسليم البضاعة. أما في حالة رهن البضاعة المنقولة لا تؤثر حقوق الدائن المرتهن التي تتقرر له على البضاعة على الآثار الشخصية التي تترتب على عقد النقل الجوي.

المبحث الثاني القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل التجاري الجوي

تختلف القواعد القانونية التي يخضع لها عقد النقل التجاري الجوي باختلاف النطاق الجغرافي للرحلة الجوية: فلا يخضع النقل الجوي الداخلي للأحكام ذاتها التي يخضع لها النقل الجوي الدولي.

المطلب الأول عقد النقل التجاري الجوي الداخلي

سبق لنا أن رأينا أن إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ استبعدت النقل الجوي الداخلي من نطاق تطبيق أحكامها. وبالتالي يخضع النقل الجوي الداخلي لأحكام التشريعات الوطنية المعنية.

ويقصد بالنقل الجوي الداخلي النقل الجوي الذي يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة. ويخضع هذا النقل لأحكام قانون الدولة المعنية. فالمثال على ذلك النقل الجوي الذي يتم بين مدينتي صيدا وطرابلس والذي يخضع لأحكام قانون الطيران اللبناني لسنة ١٩٤٩، والنقل الجوي الذي يتم بين مدينتي باريس وبوردو والذي يخضع لأحكام تقنين الطيران المدني الفرنسي.

لكن يشترط في هذه الحالة ألا يكون مقرراً رسو الطائرة في نقطة على إقليم دولة أخرى، كما لو كان مقرراً أن ترسو الطائرة في جنيف وهي في طريقها من باريس إلى نيس. فهذه حالة قد تكون من حالات تطبيق أحكام إتفاقية وارسو الدولية لعام ١٩٢٩^(١).

ويخضع النقل الجوي الذي يتم داخل إقليم الدولة اللبنانية لأحكام

(١) المادة الأولى فقرة ثانية من الإتفاقية.

قانون الطيران اللبناني كما ذكرنا. ويتضمن الباب الرابع من القانون الأحكام الخاصة بالنقل الجوي. وينقسم الباب إلى فصلين: الأول في نقل البضائع (المواد من ٦٤ إلى ٧٠) والثاني في نقل الأشخاص (المواد من ٧١ إلى ٧٣). ويلاحظ أنه ليس هناك تعارض بين تطبيق أحكام قانون الطيران على النقل الداخلي ونفاذ الاتفاقيات الدولية في لبنان. فلقد استبعدت كل من إتفاقية شيكاغو وإتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩^(١) النقل الجوي الداخلي من نطاق تطبيق أحكامهما. وبالتالي تنطبق أحكام الاتفاقيات الدولية على عقود النقل الجوي التي تتوافر فيها شروط خضوعها لهذه الاتفاقيات. أما العقود التي لا تتوافر فيها هذه الشروط ومنها النقل الجوي الداخلي فتخضع لأحكام قانون الطيران لسنة ١٩٤٩.

وتجدر الإشارة إلى أن أحكام النقل الجوي الواردة في قانون الطيران لا يقتصر مجال تطبيقها على عمليات النقل الجوي الداخلي. فقد لا يكون النقل الجوي الدولي خاضعاً لأحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ فتكون العبرة بقواعد الإسناد في القانون اللبناني. ولئن تقرر الاختصاص التشريعي للقانون اللبناني في الفصل في النزاع المعروض أمام القاضي تجد أحكام قانون الطيران مجالها للتطبيق^(٢).

وأهم ما تتميز به أحكام قانون الطيران اللبناني في مجال النقل الجوي للبضائع هو إلزام الناقل بتحقيق نتيجة إذ يكون مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها ما لم يكن ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب البضاعة ذاتها. كذلك تكون مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف محدودة ما لم يعلن المرسل عن مصلحته في البضائع المنقولة^(٣). ويحدد القانون أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي^(٤)، ويقضي ببطلان شروط الاعفاء من المسؤولية وتحديد المسؤولية

(١) المادة الأولى فقرة ثانية من الإتفاقية.

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٢٧.

(٣) المادة ٦٦ من قانون الطيران.

(٤) المادة ٦٧.

بما يجاوز ما نص عليه القانون^(١).

ويراعى أن المشرع اللبناني يجيز للناقل إلقاء البضائع من على متن الطائرة في أحوال الضرورة دون إمكانية إثارة مسؤوليته^(٢).

وأخيراً ينص المشرع على وجوب تطبيق الأحكام الواردة في قانون الموجبات والعقود فيما لم يرد بشأنه نص خاص في قانون الطيران^(٣).

أما عن النقل الجوي للأشخاص فلم يجد المشرع اللبناني أهمية لتناوله بأحكام تفصيلية، نظراً لمحدودية النقل الداخلي للأشخاص جواً. لكنه حرص على إبطال شروط إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب^(٤).

ونشير أخيراً إلى أن المادة ٧٨ من قانون الطيران تضمنت حكماً خاصاً بتحديد الاختصاص القضائي بالفصل في دعاوي مسؤولية الناقل الجوي. فنصت على أن الاختصاص يكون حسب اختيار المدعي لدى محكمة المحل الذي وقع فيه الضرر أو لدى محكمة مقام المدعى عليه.

المطلب الثاني

عقد النقل التجاري الجوي الدولي

لعل القارىء استشعر من خلال الحديث عن القواعد القانونية التي تطبق على عقد النقل الجوي الداخلي أن لإتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أحكاماً خاصة فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي الخاضع لها. لذلك يجب التفرقة بين النقل الجوي الخاضع للإتفاقية والنقل الجوي غير الخاضع للإتفاقية.

(١) المادة ٦٨ .

(٢) المادة ٦٩ .

(٣) المادة ٧٠ .

(٤) المادة ٧٣ فقرة ٢ من القانون .

أولاً: النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩^(١):

تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية على أن «تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة بمقابل...». ويتضح من هذا النص أنه يجب أن يتوافر شرطان في النقل الجوي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع لكي يخضع لأحكام الاتفاقية.

١ - أن يكون النقل الجوي دولياً:

تقضي الفقرة الثانية من المادة الأولى من الاتفاقية بأن النقل الذي يعتبر دولياً في معنى هذه الاتفاقية كل نقل تكون فيه نقطة القيام والوصول، طبقاً لشروط الطرفين سواء كان هناك انقطاع للنقل أو انتقال من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة، ما دامت هناك محطة في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى (...). ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة ولا يعتبر نقلاً دولياً في معنى هذه الاتفاقية النقل بغير وجود مثل هذه المحطة بين نقطتين في

(١) هي الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي التي تم توقيعها بمدينة وارسو في الثاني عشر من تشرين الأول (أكتوبر) عام ١٩٢٩. وأصبحت الاتفاقية واجبة النفاذ في عام ١٩٣٣. وأهم ما تضمنته الاتفاقية من أحكام القواعد الخاصة بمستندات النقل ومسؤولية الناقل الجوي والنقل المركب. وقد تم تعديل بعض أحكام الاتفاقية بموجب بروتوكول لاهاي الذي تم توقيمه في الثامن والعشرين من أيلول (سبتمبر) عام ١٩٥٥ والذي دخل دور النفاذ في أول آب (أغسطس) ١٩٦٣. وأهم ما تضمنه من أحكام مضاعفة الحد الأقصى للتأمين عن الأضرار البدنية وتعديل بعض الأحكام الأخرى للمسؤولية. ثم أكملت أحكام اتفاقية وارسو بموجب إتفاقية جوادالاجارا التي تم توقيعها في الثامن عشر من أيلول (سبتمبر) عام ١٩٦١ وصارت نافذة عام ١٩٦٤. وقد صدق لبنان على الاتفاقية بموجب القانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٦٤ الصادر في ٢٣ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٤ (الجريدة الرسمية، العدد ١٠٥). وهي تتضمن بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد.

إقليم طرف سام متعاقد واحد. وفي تلك العبارة الأخيرة استبعاد صريح للنقل الجوي الداخلي من نطاق تطبيق الإتفاقية.

ويتضح من ذلك أن النقل يكون دولياً في مفهوم إتفاقية وارسو في حالتين:

أ - النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولتين متعاقدتين:

يجب أن تقع نقطة القيام في إقليم إحدى الدول المتعاقدة ونقطة الوصول في إقليم دولة متعاقدة أخرى. فإذا كانت إحدى النقطتين في إقليم دولة غير منضمة إلى إتفاقية وارسو فلا يخضع النقل لأحكامها^(١).

والطرف السامي المتعاقد في مفهوم الإتفاقية هو الدولة التي انضمت إليها وصارت ملتزمة بأحكامها بالتصديق عليها أو بأي إجراء دستوري يوازي التصديق^(٢).

والعبارة في تحديد النقل الجوي تكون بنقطتي القيام والوصول بصرف النظر عن تحليق الطائرة في الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم دولة من الدول^(٣)، والمحطات الجوية التي قد ترسو فيها الطائرة. ويجب الرجوع إلى الاتفاق لتحديد دولية النقل الجوي. فالعبارة بما تم الاتفاق عليه وليس بما تم

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٢) وقد نصت المادة ١٧ فقرة أولى من بروتوكول لاهاي على أن اصطلاح الطرف السامي المتعاقد يعني الدولة التي يكون تصديقها أو انضمامها إلى الإتفاقية قد ولد أثره والتي لا يكون نقضها قد ولد أثراً. وعلى ذلك لا يكفي توقيع الدولة على إتفاقية وارسو لكي تعد طرفاً سامياً متعاقداً بل يلزم أن تكون الدولة قد اتخذت الإجراءات الدستورية اللازمة لكي تصير أحكام الإتفاقية نافذة فيها. وإذا كانت معظم الدول تأخذ بأسلوب التصديق على المعاهدات والإتفاقيات الدولية سواء من جانب البرلمان أو رئيس الدولة أو كليهما معاً إلا أن انضمام البعض الآخر إلى المعاهدة أو الإتفاقية يفيد صيرورتها نافذة لديها. وتظل الدولة المتعاقدة متصفة بأنها طرف سامي متعاقد ما لم ينتج انسحابها من الإتفاقية أثره: ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٧٥.

(٣) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ٢٢.

تنفيذه بالفعل. فقد تضطر الطائرة إلى تعديل مسار رحلتها الجوية لسبب أو لآخر كأن تهبط في إقليم الدولة التي أقلعت منها رغم أنه كان من المقرر أن تصل إلى نقطة بإقليم دولة أخرى، أو أن ترسو في إقليم دولة أخرى رغم أن الرحلة كانت مقصورة على ربط نقطتين في إقليم دولة واحدة دون أن تتضمن مثل هذا الرسو^(١).

ففي الحالة الأولى يظل النقل الجوي دولياً يخضع لاتفاقية وارسو بينما يظل في الحالة الثانية نقلاً داخلياً لا يخضع لأحكام الاتفاقية.

وكذلك لا تأثير لجنسية الطرفين المتعاقدين في تحديد الصفة الدولية لعقد النقل الجوي. فسواء كان الناقل الجوي والمسافر أو الشاحن ينتميان إلى جنسية دولة واحدة أو كانت جنسيتهما مختلفة فالعبرة دائماً بما اتفق عليه الطرفان من تحديد لنقطتي القيام والوصول^(٢).

وقد حرصت إتفاقية وارسو على التأكيد بأن الصفة الدولية للنقل لا تتأثر بانقطاعه أو بالانتقال من طائرة إلى أخرى. والانتقطاع قد يكون انقطاعاً زمنياً كما لو أن المسافر ينطلق من بيروت إلى نيويورك عبر باريس مع المكوث في هذه المدينة مدة من الزمن، فتكون العبرة في دولية النقل بشقيه (بيروت باريس ثم باريس نيويورك) بنقطتي القيام والوصول أي بيروت ونيويورك. وقد يكون الانقطاع جغرافياً كما لو أن المسافر ينطلق من بيروت إلى نيويورك، لكنه يتوجه أولاً إلى باريس ثم يستكمل الرحلة إلى نيويورك من مدريد، فتكون العبرة في دولية النقل بشقيه (بيروت - باريس ثم مدريد - نيويورك) بنقطتي القيام والوصول أي بيروت ونيويورك^(٣). أما الانتقال من

(١) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٩٥.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦٥.

(٣) ويراعى أنه إذا لم يكن للانقطاع، سواء كان زمنياً أو جغرافياً، تأثير على تحديد الصفة الدولية للنقل إلا أنه يجب أخذه في الاعتبار عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي إذ لا يمكن اعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء انقطاع الرحلة الجوية حيث لا يخضع المسافر للرقابة الفعلية للناقل الجوي. كذلك تجدر =

طائرة إلى أخرى فغالباً ما يحدث في الرحلات ذات المكوث المؤقت Transit عندما تتولى شركة طيران تنتمي إلى دولة معينة إنجاز النقل الجوي بين نقطتين تقعان في دولتين أخريين. والمثال على ذلك أن تتولى شركة طيران بلجيكية إنجاز نقل دولي بين بيروت وباريس ويكون لها خط منتظم بين بيروت وبروكسل وخط آخر بين بروكسل وباريس. لذلك ينتقل المسافر في بروكسل من الطائرة القادمة من بيروت إلى الطائرة الراحلة إلى باريس^(١).

ويلاحظ أخيراً أن المادة الأولى فقرة ثالثة من إتفاقية وارسو المعدلة بموجب المادة الأولى من بروتوكول لاهاي قد واجهت الفرض الذي يتولى فيه عدة ناقلين متتابعين عملية النقل الجوي. وتقضي باعتبار النقل واحداً إذا نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، سواء تم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود^(٢). ولا يفقد النقل الجوي صفته الدولية إذا وجب تنفيذ إحدى مراحل النقل بالكامل في إقليم دولة واحدة. فالنقل الذي يتم في النطاق الإقليمي لدولة واحدة يخضع للإتفاقية إذا كان جزءاً من عملية نقل دولي، بمفهوم الإتفاقية، لا تقبل الانقسام في نظر المتعاقدين.

-
- الإشارة إلى صعوبة قبول شركات الطيران لمثل هذه الأوضاع لتنفيذ عقود النقل الجوي الدولي وذلك لانعكاساته المالية التي قد تضر بقواعد المنافسة بين شركات الطيران المختلفة. انظر GUILLOT، المرجع السابق، ص ١٤٣.
- (١) وجدير بالإشارة إلى أنه في الرحلات ذات المكوث المؤقت لا تنقطع الرحلة الجوية وبالتالي لا تزول رقابة الناقل الجوي للمسافر، فيكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر في الفترة الزمنية التي تفصل بين الانتقال من طائرة إلى أخرى.
- (٢) كما لو تم الاتفاق على نقل المسافر بين عدة نقاط بموجب تذكرة سفر واحدة أو بموجب عدة تذاكر أو إذا اتفق على أن الناقلين يتولون رحلة للمسافر حول الكرة الأرضية على أن يتولى المسافر تحديد الجهة التي يريد قصدها عند كل مرحلة من مراحل الرحلة.

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

إذا تمت الرحلة الجوية بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة مع الرسو في محطة جوية تقع في إقليم دولة أخرى عد النقل دولياً في مفهوم الإتفاقية وبالتالي يخضع لأحكامها .

ولا تشترط الإتفاقية في هذه الحالة أن تكون الدولة التي تقع على إقليمها المحطة الجوية من الدول المتعاقدة وإنما يجب أن تكون الدولة التي تقع على إقليمها نقطتا القيام والوصول من الدول المتعاقدة لكي تجدد الإتفاقية مجالها للتطبيق^(١) .

والواقع أن إخضاع مثل ذلك النقل لأحكام الإتفاقية يأتي بالاتساق مع الغرض الرئيسي من هذه الإتفاقية . فهي إتفاقية بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي حتى تتفادى الجماعة الدولية ما قد يثيره تنفيذ النقل الجوي الذي تتجاوز فيه الطائرة الحدود الإقليمية للدولة من تنازع للقوانين التي تحكم العلاقات القانونية الناشئة عنه . ولا شك أن النقل داخل إقليم دولة واحدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى فيه ذلك التجاوز للحدود الإقليمية للدولة الواحدة مما يبرر خضوعه لأحكام إتفاقية وارسو^(٢) .

والعبرة أيضاً، كما في الحالة السابقة، بما اتفق عليه من تحديد لمسار الرحلة الجوية وليست بما تم تنفيذه بالفعل خلال هذه الرحلة^(٣) .

(١) هذا ولا يشترط أن يتم ذكر المرسى الجوي على وجه التحديد وإنما يكفي أن يكون الرسو مقررأ: خلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ١١٥ .

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦١ .

(٣) ويؤدي الأخذ بالاتفاق كمييار لتحديد دولية النقل الجوي إلى إمكانية اختلاف الأحكام التي يخضع لها ناقل جوي واحد بالنسبة إلى رحلة جوية واحدة وبالنظر إلى مختلف المسافرين . فإذا كان النقل يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى غير متعاقدة يخضع العقد الذي يربط بين الناقل الجوي =

ويقصد بالرسو Escale التوقف خلال الرحلة في نقطة تهبط فيها الطائرة^(١)، سواء كان للمسافرين حق الهبوط من الطائرة ودخول إقليم الدولة التي تقع فيه المحطة الجوية أو لم يكن لهم ذلك الحق^(٢).

رحلة الذهاب والإياب بين دولتين:

كثيراً ما يتفق المسافر مع شركة الطيران على رحلة تبدأ من نقطة إلى نقطة أخرى ثم تعود به إلى نقطة القيام مرة أخرى. ولقد ثار التساؤل حول مدى خضوع رحلة الذهاب والإياب بين دولة متعاقدة تبدأ منها الرحلة الجوية وتنتهي إليها ودولة أخرى غير متعاقدة لأحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩^(٣).

وقد اختلف الفقه حول الإجابة على هذا التساؤل: ويدور التساؤل حول مدى اعتبار الاتفاق بين المسافر وشركة الطيران وارداً على رحلة واحدة أم على رحلتين منفصلتين^(٤): فإذا ما قيل بأن الرحلة واحدة يذهب الفقه والقضاء إلى خضوعها لأحكام إتفاقية وارسو تطبيقاً للحالة الثانية من حالات النقل الجوي الخاضع للإتفاقية إذ تكون نقطتا القيام والوصول

= والمسافر الذي يتوجه إلى نقطة الوصول لأحكام الإتفاقية. أما العقد الذي يربط بين الناقل الجوي والمسافر الذي يهبط في المرسى الجوي فلا يخضع لأحكام الإتفاقية. انظر في ذلك محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٨١ وثروت أنيس الأسيوطي، ص ٨٤.

(١) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ٢٣. والمرسى بهذا المفهوم قد يكون مرسى فنياً أو مرسى تجارياً. انظر CARTOU، المرجع السابق، ص ٢٧٨ - ٢٨٠.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

(٣) أما إذا كانت الدولتان من الدول المتعاقدة فلا شك في خضوع الرحلة الجوية لاتفاقية وارسو تطبيقاً للحالة الأولى، وذلك سواء اعتبرت الرحلة رحلة واحدة أو رحلتين مستقلتين.

(٤) يحصر الفقه هذا التساؤل على نقل الأشخاص الجوي. لكنه قد يثور أيضاً بالنسبة إلى نقل البضائع إذ قد يتفق الشاحن على نقل بضاعة لعرضها في دولة أخرى على أن يعود بها الناقل إلى نقطة القيام.

واقعتين في إقليم دولة واحدة متعاقدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى غير متعاقدة. أما إذا قيل بأن الرحلتين منفصلتان فالواقع أن كليهما لا تخضعان للإتفاقية لأنهما تقعان بين إقليم دولتين إحداهما غير متعاقدة. وقد استند جانب من الفقه إلى أن اعتبار النقل ذهاباً وإياباً رحلة واحدة رغم انقطاعها ببقاء المسافر مدة طويلة في إقليم الدولة التي كان يقصدها يخالف طبيعة الأشياء^(١). كما فرق جانب آخر بين حالة إصدار تذكرة سفر واحدة فتكون الرحلة واحدة وتخضع لأحكام إتفاقية وارسو وبين حالة إصدار تذكرتين فيكون النقل بمثابة رحلتين منفصلتين ولا تخضعان لأحكام الإتفاقية^(٢).

الواقع أن اعتبار رحلة الذهاب والإياب رحلة واحدة تخضع لأحكام إتفاقية وارسو يتسق وأهداف هذه الإتفاقية من القضاء على مشكلات تنازع القوانين في كل مرة تتجاوز فيها الطائرة حدود إقليم دولة واحدة^(٣).

فإذا كانت الرحلة ما بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة تخضع لأحكام الإتفاقية لمجرد أن رسوا في دولة أخرى - سواء كانت متعاقدة أو غير متعاقدة - مقرر، فمن باب أولى يجب إخضاع رحلة الذهاب والإياب لأحكام هذه الإتفاقية ما دام الطرفان ينظران إليها على أنها رحلة واحدة. بل أن الفقرة الثانية من المادة الأولى من الإتفاقية حرصت على التأكيد أن النقل الجوي «ويعتبر دولياً... سواء كان هناك انقطاع للنقل أو انتقال من طائرة إلى أخرى أم لم يكن»^(٤). ويشير البعض إلى أن الطرفين ينظران إلى رحلة الذهاب والإياب على أنها رحلة واحدة إذا كان أجراها يقل عن أجر رحلتين منفصلتين

(١) RODIERE: Note sous Cassation sociale, arrêt du 16 novembre, Dalloz 1962, (١) J 629.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٣٩ - ٢٤٠.

(٣) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٦٣. ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٧٩.

(٤) في هذا المعنى محمود مختار بريري، المرجع السابق ص ٩٧. وبالتالي لا يفيد بقاء المسافر مدة طويلة في إقليم الدولة التي كان يقصدها أن رحلة الذهاب والإياب لا يمكن اعتبارها رحلة واحدة.

رغم وحدة خط سير الطائرة في الذهاب والإياب^(١). ولكنه ليس بالمعيار الوحيد أو الحاسم، وإنما ظروف وملابسات التعاقد هي التي تعين القاضي على استظهار نية المتعاقدين. بل أن هذه الميزة المالية قد تتقرر سواء أصدرت شركة الطيران تذكرتي سفر أو تذكرة سفر واحدة^(٢). فالعبرة دائماً بما قصده الطرفان، أي باتجاه نيتهما إلى اعتبار الرحلة رحلة واحدة أم رحلتين بصرف النظر عما إذا كان الناقل الجوي قد أصدر تذكرة سفر واحدة أم تذكرتين. وتؤكد الإتفاقية ذاتها في موضع آخر ضرورة إتباع هذا النهج حيث نصت على ضرورة اعتبار النقل المتتابع الذي يتولاه أكثر من ناقل جوي نقلاً واحداً ما دام الطرفان قد نظرا إليه على أنه عملية واحدة^(٣).

٢ - أن يكون النقل الجوي بمقابل :

تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على سريان أحكامها «على كل نقل دولي (. . .) يتم على طائرة بمقابل، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة من منشأة النقل». وعلى ذلك يجب أن يكون النقل الجوي الخاضع للإتفاقية بمقابل من جانب على أن بعض حالات النقل المجاني تخضع للإتفاقية من جانب آخر.

أ - المقصود بالمقابل :

لم تتول إتفاقية وارسو تحديد المقصود بالمقابل وإنما اكتفت بتقرير أن أحكامها تسري على النقل الذي يتم بمقابل. ولقد اشترط جانب هام من الفقه أن يتمثل المقابل في أجر، سواء في صورة نقدية أو عينية أو في صورة أعمال أو خدمات^(٤)، يحصل عليه الناقل الجوي من المسافر أو الشاحن أو من

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٦٣، وثروت أنيس الأسبوطي، ص ٨٠.

(٢) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٩٨.

(٣) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٤) وقد يتمثل المقابل في التذاكر المجانية التي تمنحها شركات الطيران لموظفيها في العمل الذي يبذله هؤلاء إذ تعد جزءاً من مرتباتهم أو صورة للمزايا العينية التي تؤخذ =

ينوب عنه ويتناسب مع خدمة النقل التي يقدمها الناقل مما يسمح له بتحقيق الربح^(١). ويفهم من هذا الرأي أن النقل الجوي الخاضع لأحكام الإتفاقية هو النقل الجوي التجاري.

إلا أن البعض الآخر يذهب إلى عدم ضرورة اشتراط تناسب الأجر مع خدمة النقل وإنما يكفي حصول الناقل الجوي على مقابل ما، أياً كانت قيمته، لكي يخضع النقل لأحكام إتفاقية وارسو^(٢). ويترتب على هذا القول أنه في حالة قيام مجموعة من الأشخاص باستئجار طائرة للقيام برحلة ترفيهية مع الاتفاق على اقتسام المصاريف دون تحقيق ربح أو حتى في حالة ملكية أحدهم للطائرة تنطبق إتفاقية وارسو لتوافر عنصر المقابل^(٣).

الواقع أنه لهذا الرأي الأخير سنده من نص الإتفاقية ذاتها. ذلك أنها تشترط في النقل الجوي الخاضع لأحكامها أن يكون بمقابل ثم أضافت إليه النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي. فإن كانت تستهدف إخضاع النقل الجوي التجاري لأحكامها لاكتفت بتقرير أن النقل الذي يخضع لأحكامها هو النقل الذي تقوم به مؤسسات النقل التجاري. لأن هذه المؤسسات «تتخذ من النقل الجوي موضوعاً لنشاطها وتبشره إستناداً إلى تنظيم سابق وخطة موضوعة»^(٤). وقد تقوم أحياناً أو بصفة عرضية بعمليات نقل مجانية. وبما أن ليس كل نقل جوي بمقابل من قبيل النقل

= في الاعتبار عند التعاقد مع الموظفين: سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٧٣.

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦٦ وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٣٤. ومحمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٧٩ وجلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١١٣ وحفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ١١٢ وثروت أنيس الأسيوطي، ص ٩١.

(٢) محمود مختار بريري. المرجع السابق، ص ٩٣ وسميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٧٣ ومراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٣٦.

(٣) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٧٣.

(٤) تعريف الدكتور محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦٧.

التجاري^(١)، فإن مقصود الاتفاقية هو إخضاع النقل الجوي بمقابل عموماً لأحكامها سواء قامت به من لا يكتسب صفة مؤسسة النقل الجوي ولكنه قام بنقل بمقابل.

ويضاف إلى ذلك أنه ما دام غرض الاتفاقية الرئيسي هو توحيد أحكام بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي، وأهمها الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي، وذلك بقصد درء ما قد ينشأ من تنازع بين قوانين الدول المختلفة، فإن تفسير القواعد الخاصة بنطاق تطبيق أحكام الاتفاقية تفسيراً موسعاً لهذا النطاق يكون أولى من تفسيرها تفسيراً مضيقاً.

وخلاصة القول أن النقل الجوي بمقابل يخضع لأحكام إتفاقية وارسو أيّاً كانت صورة المقابل أو قيمته. أما النقل المجاني الذي يتم دون أي مقابل فيخرج من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية.

ب - النقل المجاني الخاضع لاتفاقية وارسو:

ذكرنا أن إتفاقية وارسو تخضع لأحكامها النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي أي الأشخاص التي تحترف نشاط النقل الجوي^(٢).

والحكمة من ذلك هي منع هذه المؤسسات من التحايل على أحكام الإتفاقية تحت ستار مجانية النقل الجوي^(٣). ويضاف إلى ذلك أن قيام

(١) فقد رأينا من قبل أن النقل الجوي لا يعد عملاً تجارياً إلا إذا تم على وجه المشروع. وبالتالي لا تعد عملية النقل الواحدة أو العابرة من قبيل الأعمال التجارية وإن تمت بمقابل.

(٢) ويشير البعض إلى أن هذا الحكم مقصور على النقل المجاني الذي يتم بواسطة الطائرة المخصصة للنقل التجاري. أما إذا كان النقل الجوي يتم مجاناً بواسطة طائرات غير مخصصة لنشاط النقل الجوي التجاري فلا يخضع لأحكام الإتفاقية: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٣) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٦٧ وحفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ١١٣.

مؤسسات النقل الجوي بعمليات نقل مجانية لا يتم في الغالب على سبيل التبرع وإنما تستهدف منه غرضاً محدداً: والمثال على ذلك أن تقوم بنقل شخصيات عامة أو بارزة للدعاية لها^(١)، أو أن تكون ملزمة إزاء السلطة العامة التي منحها امتيازاً بالنقل بنقل موظفيها أو فئات من الأشخاص مجاناً أو أن تخصص لتلك السلطة عدداً محدداً من الرحلات المجانية^(٢).

النقل المركب :

وقبل أن نختم الحديث عن النقل الجوي الخاضع لأحكام إتفاقية وارسو نشير إلى أن المادة الواحدة والثلاثين قد واجهت فرض النقل المركب Transport Combiné الذي يتم باستخدام عدة وسائل للنقل، بطريق الجو في جزء منه وبطريق البحر أو البر في أجزائه الأخرى. وقد نصت المادة المذكورة في فقرتها الأولى على سريان أحكام الإتفاقية على الجزء من النقل الذي يتم جواً وحده دون أجزاء النقل البحرية أو البرية. ويشترط في هذه الحالة أن تتوافر في النقل الجوي الذي يتضمنه النقل المركب شروط تطبيق الإتفاقية: فيجب أن يكون النقل الجوي دولياً من جانب وأن يكون بمقابل من جانب آخر^(٣). أما مراحل النقل غير الجوية فلا تسري عليها أحكام الإتفاقية حتى وإن كانت متضمنة مع النقل الجوي في عقد واحد^(٤).

ثانياً: النقل الجوي غير الخاضع لإتفاقية وارسو:

بالإضافة إلى النقل الجوي المجاني الذي لا تقوم به إحدى مؤسسات النقل الجوي استبعدت إتفاقية وارسو الأصلية ثلاث صور من النقل الجوي

(١) هذا ويذهب البعض إلى اعتبار هذا النقل من قبيل النقل التجاري لأن الفرض من الدعاية هو جذب العملاء إلى شركة الطيران: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٧٩.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٣) مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٢٩.

(٤) الفقرة الثانية من المادة ٣١ من الإتفاقية.

من نطاق تطبيق أحكامها هي نقل البريد والنقل على سبيل التجارب الأولى والنقل في ظروف غير عادية .

لكن المادة السادسة عشر من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ قد أسقطت صراحة الاستثنائين الأخيرين وبالتالي صار النقل على سبيل التجارب الأولى والنقل في ظروف غير عادية خاضعين لأحكام إتفاقية وارسو^(١). إلا أنه هناك من الدول من انضمت إلى إتفاقية وارسو ولم تنضم إلى بروتوكول لاهاي المعدل لها ولذلك تظل هاتان الحالتان خارجتين عن نطاق تطبيق أحكام الإتفاقية بالنسبة لها^(٢). ولذلك يتعين العرض لكافة الاستثناءات التي تضمنتها إتفاقية وارسو الأصلية .

١ - نقل البريد :

تنص المادة الثانية فقرة ثانية من إتفاقية وارسو على أنه «يستثنى من أحكام هذه الإتفاقية النقل الذي يتم طبقاً لإتفاقيات البريد الدولية» .

ولا يخضع نقل البريد الذي يتم وفقاً لإتفاقيات البريد الدولية لأحكام إتفاقية وارسو لتفادي ما قد ينشأ من تعارض وتنازع بين أحكام الإتفاقية وأحكام الإتفاقيات الدولية الخاصة بالبريد^(٣) .

ولقد عدلت المادة الثانية من بروتوكول لاهاي هذه الفقرة الواردة بإتفاقية وارسو التي صار نصها «لا تسري الإتفاقية على نقل البريد والطرود البريدية» . وبالتالي لم يعد الاستثناء مقصوداً على نقل البريد الذي يتم طبقاً لإتفاقيات البريد الدولية بل امتد إلى كافة صور نقل البريد سواء تمت طبقاً للإتفاقيات الدولية المذكورة أم لا^(٤) .

(١) وذلك باستثناء المواد من ٣ إلى ٩ التي لا تسري على النقل في ظروف غير عادية وحده . وهي المواد المتضمنة أحكام مستندات النقل الجوي . (المادة ٣٤ بعد تعديلها من الإتفاقية) .

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٣ .

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦٩ .

(٤) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ٣٨ .

٢ - النقل على سبيل التجارب الأولى :

تنص المادة ٣٤ من إتفاقية وارسو الأصلية على أنه «لا تسري أحكام هذه الإتفاقية على النقل الجوي الذي تتولاه مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى، بقصد إنشاء خطوط ملاحه جوية منتظمة...».

كان إنشاء الخطوط الجوية وافتتاحها أمراً بالغ الصعوبة يتحمل عنه الناقل الجوي مخاطر جسيمة، وذلك عند توقيع إتفاقية وارسو عام ١٩٢٩^(١). لذلك ارتأت الجماعة الدولية عدم إخضاعه لأحكام إتفاقية وارسو تشجيعاً لحركة اكتشاف خطوط الطيران الجديدة^(٢).

وباعتبار النقل على سبيل التجارب الأولى غير الخاضع لأحكام الإتفاقية استثناءً فلا بد من تفسيره تفسيراً ضيقاً. فيكون النقل الجوي متعلقاً بالمحاولات التجريبية إذا كان لإنشاء خط جوي لم يطرقه الطيران التجاري من قبل. أما إذا كان الخط الجوي قد سبق تمهيده من قبل ولو منذ فترة طويلة فلا نكون بصدد نقل على سبيل التجارب الأولى يبرر عدم إخضاعه لأحكام إتفاقية وارسو^(٣). وفي حالة الشك تنطبق أحكام الإتفاقية ويقع على عاتق من يتمسك بتطبيق هذه الأحكام إثبات توافر شروط تطبيقها^(٤).

٣ - النقل في ظروف غير عادية :

تنص المادة ٣٤ من إتفاقية وارسو الأصلية على أنه «... وكذلك لا تسري على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية خارج العمليات المألوفة للاستغلال الجوي».

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٥٩،

(٢) وذلك حتى يتمكن الناقل الجوي من الإتفاق على تخفيف مسؤوليته نظراً للمخاطر الجسيمة التي يواجهها: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧١.

يشمل هذا النقل جميع العمليات التي تتم في ظروف غير عادية كعمليات إنقاذ الطائرات أو السفن^(١). على أن هذه الظروف يجب أن تحيط بالرحلة الجوية ذاتها ولا عبرة بموضوع النقل، فقد يمثل النقل نقلاً استثنائياً كنقل تمثال أثري^(٢) أو نقل أحد الأشخاص للعلاج بصورة طارئة^(٣). لكن الرحلة الجوية تتم في ظروف طبيعية وبالتالي يظل النقل خاضعاً لأحكام إتفاقية وارسو.

كذلك لا يخضع النقل الذي يخرج عن إطار المألوف للاستغلال الجوي لأحكام الإتفاقية كالنقل الذي يتم على سبيل الأبحاث العلمية^(٤). أما طائرات الأجرة التي توضع تحت تصرف الأفراد^(٥)، فتظل خاضعة لأحكام الإتفاقية لأنها لا تخرج عن الإطار المألوف للاستغلال الجوي^(٦).

-
- (١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧١ وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦٠ وجلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ١١٩.
 - (٢) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٧٧.
 - (٣) مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٣٩.
 - (٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦٠.
 - (٥) وهي الطائرات التي تعرف باللغة الفرنسية باصطلاح Avions - Taxis.
 - (٦) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧١ وقارن أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦٠.

الفصل الثاني

اطراف عقد النقل التجاري الجوي

طرفا عقد نقل الأشخاص الجوي هما الناقل الجوي والمسافر. أما طرفا عقد نقل البضائع الجوي فهما الناقل الجوي والشاحن. ويلاحظ بالنسبة لهذا العقد الأخير أن شخصاً ثالثاً قد يتدخل في تنفيذه يدعى المرسل إليه، فتنشأ له بعض الحقوق كما قد يتحمل بعض الالتزامات.

نعرض إذن للناقل من جانب وللمتلقي خدمة النقل من جانب آخر سواء كان المسافر أو الشاحن مع الإشارة إلى المركز القانوني للمرسل إليه في عقد نقل البضائع الجوي.

المبحث الأول

الناقل الجوي

لم تكن إتفاقية وارسو بتعريف الناقل الجوي، مما أثار العديد من المشكلات. لذلك جاءت إتفاقية جوادالاجارا لعام ١٩٦١ لتحاول الحد من هذه المشكلات^(١).

ويمكن تعريف الناقل الجوي بأنه شخص طبيعي أو معنوي يقوم

(١) هي الإتفاقية المكملة لإتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي تم توقيعها في مدينة جوادالاجارا بالمكسيك في الثامن عشر من أيلول (سبتمبر) عام ١٩٦١.

باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها. ويلاحظ على هذا التعريف أنه حدد شخص الناقل تحديداً عاماً: فقد يكون فرداً أو شخصاً من أشخاص القانون الخاص المعنوية أو شخصاً من أشخاص القانون العام كالدولة. وقد حرصت إتفاقية وارسو على تأكيد سريان أحكامها على النقل الذي تتولاه الدولة أو الأشخاص القانونية الأخرى الخاضعة للقانون العام^(١).

كذلك يربط التعريف بين استثمار الخطوط الجوية واكتساب صفة الناقل الجوي، ولم يشترط بالضرورة ملكية الناقل الجوي للطائرات التي يستثمر بواسطتها تلك الخطوط الجوية. لذلك يثور التساؤل عند تأجير الطائرة عمن من المؤجر أو المستأجر يكتسب صفة الناقل الجوي. ومن جانب آخر لا يؤكد التعريف إذا كان الناقل الجوي يتولى استثمار الخطوط الجوية بنفسه فيثور التساؤل حول مدى اكتساب الناقل الفعلي صفة الناقل الجوي وما إذا كانت الوكالات السياحية والوكلاء بالعمولة يكتسبون صفة الناقل الجوي أم لا.

المطلب الأول

الناقل الجوي حال تأجير الطائرة

تتعدد صور إيجار الطائرة فقد يكون إيجار لطائرة عارية وقد يكون إيجاراً لطائرة بطاقم.

أ - إيجار الطائرة عارية:

في هذه الصورة تستأجر الطائرة بدون طاقم، فيتولى المستأجر إدارة

(١) المادة الثانية فقرة أولى من الإتفاقية. هذا ويراعى أن الإتفاقية اشتملت على بروتوكول إضافي إلى هذه المادة يمنح الدول الحق عند التصديق أو الانضمام إلى الإتفاقية في إعلان عدم تطبيق أحكامها على عمليات النقل الجوي الدولي التي لا تتولاها الدولة مباشرة.

المشروع الجوي . ولتحديد أثر تأجير الطائرة عارية على اكتساب صفة الناقل الجوي لا بد من التفرقة بين فرضين :

الأول: هو استعمال المستأجر للطائرة لإغراضه الخاصة دون أن يستغلها في مجال النقل الجوي بتقديم خدمات النقل إلى الآخرين . وفي هذا الفرض لا تثور مسألة اكتساب صفة الناقل الجوي لأنه ليس هناك عقد نقل على الإطلاق . فالعلاقة إيجارية محضة تربط بين مؤجر الطائرة ومستأجرها^(١).

الثاني: هو استغلال المستأجر الطائرة في تقديم خدمات النقل إلى الآخرين . وفي هذه الحالة يكتسب المستأجر وحده صفة الناقل الجوي في مواجهة المسافرين أو الشاحنين . لأن المؤجر وإن كان يستغل الطائرة من خلال تأجيرها إلا أنه لا يقوم باستثمار خطوط جوية . أما المستأجر فهو الذي يقوم بهذا الاستثمار ويتحمل وحده مخاطر مشروع النقل الجوي وبالتالي يعد ناقلاً جويًا إزاء المسافرين أو الشاحنين^(٢) . أما علاقته بالمؤجر فيحكمها عقد الإيجار ولا مجال لأي عقد نقل بينهما .

ب - إيجار الطائرة بالطاقم :

وفيه يضع المؤجر الطائرة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة مع طاقمها . ويذهب إتجاه في الفقه إلى اعتبار كل من المؤجر والمستأجر في حالة تأجير الطائرة بالطاقم مكتسباً صفة الناقل الجوي . ذلك «إذا كان مستأجر الطائرة يأخذ على عاتقه التنظيم التجاري لعملية النقل الجوي ، فإن المؤجر يلتزم ، بمقتضى عقد الإيجار ، بتنفيذ هذا النقل مادياً عن طريق طائراته»^(٣).

(١) قارن مراد منير فهيم ، المرجع السابق ، ص ٣٢ الذي يقرر الحكم ذاته لكن دون أية تفرقة بين ما إذا كان المستأجر يستعمل الطائرة لأغراضه الخاصة أو إذا كان يستغلها في تقديم خدمات النقل .

(٢) جلال وفاء محمددين ، المرجع السابق ، ص ١٥٦ .

(٣) أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص ٢٥٣ .

وتضاف حجة أخرى إلى هذا الرأي مؤداها اعتبار المستأجر ناقلاً متعاقدًا في مفهوم إتفاقية جوادالاجارا واعتبار المؤجر ناقلاً فعلياً^(١).

ورغم وجاهة هذا الرأي الذي يستهدف في المقام الأول تمكين المسافر أو الشاحن من الرجوع بالمسؤولية على شخصين بدلاً من شخص واحد مما يزيد من فرصته في الحصول على تعويض عن الأضرار التي تلحق به إلا أنه لا يمكننا التسليم به: ذلك أن المؤجر يقتصر دوره على وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر بالإضافة إلى تأجير خدمات الطاقم، ولا يعد ذلك استثماراً لخطوط جوية. ومؤدى هذا أن تظل إدارة مشروع النقل للمستأجر وحده فيكون وحده مسؤولاً تجاه من تعاقد معه. بالإضافة إلى أن الرأي المتقدم يستند إلى تحديد غير دقيق للناقل الفعلي كما سنرى في الحال.

المطلب الثاني الناقل الفعلي

إذا كانت إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لم تعرف الناقل الجوي إلا أن إتفاقية جوادالاجارا لعام ١٩٦١ جاءت لتواجه الحالات التي انتشرت بكثرة وفيها يتولى شخص آخر تنفيذ عملية النقل غير الناقل الجوي الذي تعاقد مع المسافر أو الشاحن^(٢). وفي سبيل ذلك تفرق إتفاقية جوادالاجارا بين «الناقل المتعاقد» و «الناقل الفعلي». فتعرف المادة الأولى (ب) الناقل المتعاقد بأنه «كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لإتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب

(١) Tosi، المرجع السابق، ف ١١٤ ومراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٣٣. لكن الدكتور أبو زيد رضوان أكثر تحفظاً في شأن هذه الحجة إذ يعتبر رأيه «متسقاً مع روح نصوص إتفاقية جوادالاجارا» ولم يؤكد أن التفرقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي تستقيم في حالة تأجير الطائرة بالطاقم، المرجع السابق، ص ٢٥٣.

(٢) فمع زيادة مؤسسات النقل الجوي ونمو التعاون بينها زادت عمليات تبادل الطائرات وتأجيرها كما انتشرت مكاتب الرحلات والوكالات السياحية والوكلاء بالعمولة للنقل الجوي. انظر مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٣١.

أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل». أما الناقل الفعلي فتعرفه المادة الأولى (ج) بأنه يقصد به «شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة (ب) أو بجزء منه، ولكنه ليس بالنسبة إلى هذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في إتفاقية وارسو، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس».

ونظراً إلى أن الناقل الفعلي بهذا المفهوم ليس طرفاً في عقد النقل الجوي لا يكون للمسافر أو الشاحن إثارة مسؤوليته التعاقدية، وكان مقتضى إثارة مسؤوليته التقصيرية عدم تمتعه بالحدود القصوى للتعويضات المنصوص عليها في إتفاقية وارسو^(١).

لذلك جاءت إتفاقية جوادالاجارا لتخضعه لأحكام المسؤولية الواردة بإتفاقية وارسو ولكن في حدود النقل الذي يقوم به بالفعل^(٢). فيجوز للمسافر أو الشاحن إثارة مسؤوليته تطبيقاً لهذا الحكم^(٣).

هذا وتحرص الإتفاقية على التأكيد أن الناقل الفعلي يختلف عن الناقل المتتابع أي الذي يتولى مرحلة من مراحل متتابعة من النقل. ذلك أن الناقل المتتابع يكون طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه في جزء منه. أما الناقل الفعلي فلا يعتبر طرفاً في مثل هذا العقد^(٤).

ونرى أن الاختلاف بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكمن، كما يتضح من تعريف إتفاقية جوادالاجارا لهما، في الارتباط أو عدم الارتباط تعاقدياً مع متلقي خدمة النقل: المسافر أو الشاحن^(٥). لكن طبيعة الخدمات

(١) في هذا المعنى: Tosi، المرجع السابق، ف ١١٣.

(٢) المادة الثانية من الإتفاقية.

(٣) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٥٦.

(٤) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(٥)

أو الأعمال التي يقومان بها واحدة تتمثل في خدمات نقل جوي . ويكون إذن تكليف الناقل المتعاقد الناقل الفعلي بتنفيذ كل أو جانب من عملية النقل مصدراً لنوع من «النقل الجوي من الباطن» . وعلى ذلك إذا ارتبط الناقل الجوي، بمناسبة تنفيذ عملية النقل، بشخص آخر يقدم له خدمات من طبيعة مختلفة لا يكتسب هذا الأخير صفة الناقل الجوي الفعلي . وهذا يصدق على مؤجر الطائرة بالطاقم إذ يقتصر دوره على وضع الطائرة تحت تصرف الناقل المتعاقد وتأجير خدمات الطاقم ولا يمكن اعتباره مقدماً لخدمات نقل جوي^(١) . بالإضافة إلى ذلك يتضح من تعريف إتفاقية جوادالاجارا للناقل الفعلي أنه يقوم بتنفيذ عملية النقل الجوي أو جزء منها دون مشاركة من الناقل المتعاقد . لذلك حرصت الإتفاقية على تأكيد أن الناقل الفعلي ليس بناقل متتابع في الفرض الذي يتناول فيه الناقل المتعاقد جزءاً من النقل والناقل الفعلي جزءاً آخر . أما أن يتولى ناقلان تنفيذ عملية النقل الجوي معاً فهذا ما لا تواجهه الإتفاقية . ويترتب على ذلك أنه لا يجوز تقسيم عملية النقل إلى تقديم خدمات تجارية وتنفيذ النقل مادياً للقول بأن كلاً من مؤجر الطائرة بالطاقم ومستأجرها يكتسبان صفة الناقل الجوي، الأول: بوصفه ناقلاً فعلياً، والثاني: بوصفه ناقلاً متعاقداً^(٢) .

خلاصة القول: أن الناقل الفعلي هو ذلك الشخص الذي يتولى التنفيذ المادي للنقل الجوي بشقيه الفني والتجاري دون أن يكون مرتبطاً بعقد نقل جوي مع متلقي خدمة النقل . ويستوي في ذلك أن يتولى الناقل الفعلي التنفيذ

(١) إذا كانت مشكلة إيجار الطائرات وتحديد مَنْ من المؤجر أو المستأجر يعد ناقلاً جويّاً مثلت جوهر المناقشات التي سبقت توقيع إتفاقية جوادالاجارا مما جعل الأستاذ الدكتور أبو زيد رضوان يقرر أن نصوص الإتفاقية في صورتها النهائية، والتي انصبت على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، لم تعبر بصدق عما دار في هذه المناقشات (المرجع السابق، ص ٢٤٩)، إلا أن خلو الإتفاقية من تنظيم خاص لهذه المسألة لا يبرر التوسع في تفسير تعريف الإتفاقية للناقل الفعلي بحيث يشمل مؤجر الطائرة .

انظر ثروت أنيس الأسيوطي، ص ١٠٦ .

(٢) قارن Tosi، المرجع السابق، ف ١٢٧ وما بعدها .

المادي للنقل الجوي في كل مراحله أو في بعضها دون أن يختلط بالناقل المتتابع الذي يكون ناقلاً متعاقداً.

ويمكن التطبيق لفكرة الناقل الفعلي بحالات إبرام عقد النقل الجوي بواسطة وكيل بالعمولة عن الناقل الجوي^(١)، وحالات تظهير وثيقة النقل الجوي إلى شركة طيران أخرى^(٢). ففي مثل هذه الحالات يتولى شخص آخر غير الذي تعاقد بالفعل مع متلقي خدمة النقل التنفيذ المادي للنقل الجوي بشقي الفني والتجاري.

المطلب الثالث

الوكالات السياحية

تنتشر هذه الوكالات بصفة خاصة في مجال نقل الأشخاص الجوي. ويتوقف اكتسابها صفة الناقل الجوي على طبيعة الخدمات التي تقدمها للجمهور والدور الذي تقوم به: فإذا اقتصر دورها على حجز تذاكر السفر أو استلامها من شركة الطيران عن المسافر أو كانت مفوضة من شركة الطيران في إصدار هذه التذاكر باسم الشركة ولحسابها فإن الوكالات السياحية لا تكتسب صفة الناقل الجوي لأنها لا تقدم خدمات نقل ولا تستثمر خطوطاً جوية. أما

(١) وسوف نعود إلى هذه الحالة بعد قليل.

(٢) ويثور التساؤل في هذا الفرض عما إذا كان مؤدى التظهير إنشاء علاقة قانونية مباشرة تربط متلقي خدمة النقل بالمظهر إليه مما يجعل هذا الأخير في مركز الناقل المتعاقد لا الناقل الفعلي فيخضع بالتالي لأحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، حتى مع فرض عدم تطبيق إتفاقية جوادالاجارا لعام ١٩٦١. وإذا كان الأمر كذلك يثور التساؤل عن مدى بقاء الناقل الأصلي الذي أصدر وثيقة النقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق متلقي خدمة النقل. ولقد أشير إلى أن التجديد لا يفترض وبالتالي لا يرتب تظهير وثيقة النقل الجوي أثراً تجديدياً مما يبقى على مسؤولية الناقل المظهر إلى جانب مسؤولية الناقل المظهر إليه:

Tosi, op. cit, pr. 117.

إذا قامت الوكالة السياحية باستئجار طائرات وتولت عمليات النقل الجوي بنفسها فلا شك في هذه الحالة في اكتسابها صفة الناقل المتعاقد وتخضع بالتالي لأحكام إتفاقية وارسو متى توافرت شروط تطبيقها^(١).

المطلب الرابع الوكيل بالعمولة للنقل

يجب التفرقة بين الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي والوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن .

أ - الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي :

إذا تولى شخص إبرام عقود نقل جوي مع المسافرين أو الشاحنين باسمه الشخصي لكن لحساب إحدى شركات الطيران عد وكيلاً بالعمولة للنقل عن الناقل الجوي . وفي هذه الحالة يكتسب الوكيل بالعمولة صفة الناقل المتعاقد إزاء المسافر أو الشاحن إذ يظهر أمامه بهذا الوصف^(٢) . والقول بخلاف ذلك يهدر كل مفهوم للوكالة بالعمولة . أما الموكل وهو شركة الطيران التي تتولى تنفيذ عملية النقل فتكون بمثابة الناقل الفعلي إذ لم تتعاقد مع المسافر أو الشاحن ولكنها تقوم بالفعل بتنفيذ كل عملية النقل . ولا يقدح القول أن ذلك الحكم يهدر مبدأ إنعدام النيابة الذي يحكم الوكالة بالعمولة لأن الفرض ليس برجوع المسافر أو الشاحن على أصيل في عملية النقل الجوي وإنما تجاوز الأثر النسبي للعقد المبرم بين المسافر أو الشاحن والوكيل بالعمولة ، ذلك التجاوز الذي أقامته إتفاقية جوادالاجارا بإخضاع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لأحكام إتفاقية وارسو .

(١) مراد منير فهميم ، المرجع السابق ، ص ٣٢ .

(٢) فالعبرة بطبيعة الخدمات التي يتمهد المتعاقد بتقديمها بصرف النظر عن أية علاقات قانونية سابقة تجعل تنفيذ هذه الخدمات على عاتق شخص آخر .

ب - الوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن :

كثيراً ما يتولى إبرام عقد النقل الجوي مع الناقل الجوي، وخاصة في مجال نقل البضائع جواً، وكيل بالعمولة يتعاقد باسمه الشخصي ولحساب المسافر أو الشاحن. ومؤدى أحكام الوكالة بالعمولة عدم اعتبار الوكيل ناقلاً متعاقداً لأنه يرتبط بموكله بموجب عقد وكالة وليس بموجب عقد نقل جوي. ويترتب على ذلك أنه لا يمكن اعتبار الناقل الجوي الذي يتعاقد معه الوكيل بالعمولة ناقلاً فعلياً لأنه لا يقوم بالنقل «بإذن من الناقل المتعاقد» حيث يفتقد الوكيل بالعمولة هذه الصفة.

ولا يكون للمسافر أو الشاحن سوى الرجوع على الوكيل بالعمولة. وكذلك يمكنه الرجوع على الناقل الجوي الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة إذا كان القانون الواجب التطبيق يخول له مثل هذا الرجوع^(١). ويستطيع الوكيل بالعمولة إثارة مسؤولية الناقل الجوي، بوصف هذا الأخير إزاءه ناقلاً متعاقداً وفقاً لأحكام إتفاقية وارسو ومتى توافرت شروط تطبيقها.

ولعل اعتبارات العدالة تدعو إلى المناداة بضرورة اعتبار الوكيل بالعمولة ناقلاً جويّاً حتى يتسنى للمسافر أو الشاحن إثارة مسؤوليته وفقاً لأحكام إتفاقية وارسو^(٢)، خاصة أن إثبات الخطأ في تنفيذ الوكالة أمر شاق

(١) والمادة ٩٤ من التقنين التجاري المصري مثال على ذلك، ويلاحظ أن المادتين ٩١ و ٩٢ تجعلان الوكيل بالعمولة للنقل ضامناً لتنفيذ النقل.

(٢) انظر في ذلك أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٥٦. لكن الأستاذ الفاضل يقرر أن الوكيل بالعمولة للنقل ناقل جوي بمفهوم إتفاقية وارسو، ويسوق في سبيل هذا التقرير حجة لا يمكن قبولها تتمثل في أن الوكيل بالعمولة «يبرم عقد النقل باسمه ويكون بذلك طرفاً فيه مع شركة النقل الجوي التي تتولى عملية النقل من الناحية المادية. والناقل الجوي هو أولاً وقبل كل شيء الشخص الذي يكون طرفاً في عقد النقل الجوي. ففي غياب العلاقة المباشرة في عقد النقل بين المسافر أو مرسل البضاعة وشركة الطيران التي تتولى عملية النقل، فإن الوكيل بالعمولة أو وكالة النقل هي التي تعتبر بالضرورة أمام المسافر أو مرسل البضاعة ناقلاً جويّاً بمفهوم إتفاقية =

إذا لم يكن الوكيل بالعمولة ضامناً لنتيجة العقد محل الوكالة^(١). ولكن يجب مراعاة أن مفاجأة الناقل الجوي برجوع شخص عليه لم يتعاقد معه أو لم يتعهد بتنفيذ عملية النقل عنمن كان متعهداً بتقديم خدمة النقل لهذا الشخص أمر لا تتحقق به العدالة أيضاً. وحيث تكون العدالة متأرجحة بين اعتبارات متناقضة يصير من الأوفق التوقف عند فنيات القانون.

المبحث الثاني متلقي خدمة النقل

يتلقى المسافر خدمة النقل في عقد النقل الجوي للأشخاص، بينما يتلقاها الشاحن في عقد نقل البضائع جواً.

المطلب الأول المسافر

يتولى إبرام عقد النقل الجوي مع الناقل الجوي المسافر الذي يريد الانتقال من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة. وقد يتولى إبرام العقد عنه نائبه سواء كان نائباً قانونياً كالولي أو وكيلاً. ويمكن للوكيل بالعمولة للنقل أن يتولى إبرام عقد النقل الجوي كما رأينا من قبل.

ويشير الدكتور محمد فريد العريني مدى خصوصية عقد نقل الأشخاص

= وارسو لسنة ١٩٢٩. صحيح أن الناقل الجوي طرف في عقد النقل الجوي ولكنه الطرف الذي يقدم خدمة النقل ويختلف بداهة عن الطرف الذي يتلقى هذه الخدمة. (١) ومؤدى اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل ناقلاً جويّاً أن يعتبر ناقلاً متعاقداً في حين يصير الناقل الجوي الذي تعاقد معه الوكيل ناقلاً فعلياً: مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٣٤. وانظر كذلك:

POURCELET:

Transport aérien international et responsabilité, P.U. Montréal; 1964, P. 155.

لكونه وارداً على الإنسان: «ويعتبر عقد النقل، لكون الإنسان محلاً له في بعض الحالات، خير دليل على عدم إطلاق المبدأ القانوني القائل بخروج الإنسان عن دائرة التعامل. وفي الادعاء بغير ذلك تسليم بالبطلان المطلق لهذا العقد، الأمر الذي لم يقل به أحد بعد»^(١).

ويراعى أن الإنسان المقصود في عقد نقل الأشخاص هو الإنسان الحي. فيكون نقل الجثث الهامدة من قبيل نقل الأشياء^(٢). ولهذا العنصر اعتباره لأن موضوع النقل إرادة حية متصرفه هي مسؤولة عن العناية بنفسها في المقام الأول ولا يكون للناقل سلطان تام عليها أثناء عملية النقل مما له تأثيره على التزامات الطرفين: الناقل والمسافر^(٣).

المطلب الثاني

المرسل

المرسل هو من يبرم عقد نقل البضائع جواً مع الناقل الجوي سواء بنفسه أو عن طريق نائبه. وهو الذي يكتسب صفة المتعاقد في مواجهة الناقل الجوي بصرف النظر عما إذا كان يتسلم البضاعة بنفسه عند إتمام عملية النقل أم إذا كان قد عين للناقل الجوي في عقد النقل شخصاً آخر سوف يقوم باستلام هذه البضاعة.

والناقل الجوي يلتزم بتسليم البضاعة في مكان الوصول إلى هذا الشخص الذي عينه له المرسل ويعرف بالمرسل إليه. ويحق لهذا الأخير رفع

(١) المرجع السابق، ص ٤٢.

(٢) RODIERE: Droit des transports terrestres et aériens, Précis Dalloz Paris, 2^e édition, 1977, P. 337 Pr. 334.

وقارن محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٨٠.

(٣) علي البارودي: العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، ص ٢٢٠.

دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في نقلها. وقد يكون المرسل إليه ملتزماً بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل الجوي.

ولقد إتجه الفقه إتجاهات شتى في تحديد المركز القانوني للمرسل إليه، وهي مسألة لا تخص النقل الجوي وحده وإنما نشور بالنسبة لكل أنواع نقل البضائع سواء كان برياً أو نهرياً أو بحرياً أو جويّاً: فقد قيل بنظرية النيابة الناقصة وبالحلول وبلاشتراط لمصلحة الغير وبالحق المستمد من حيازة خطاب النقل وبأن العلاقة القانونية ثلاثية الأطراف^(١).

وحقيقة الأمر أن المرسل، حينما يعين مرسلأ إليه في عقد نقل البضائع، إنما يتعاقد لمصلحة المرسل إليه. ويمكن تعريف التعاقد لمصلحة الغير بأنه عقد يبرم بين شخصين باسمهما الشخصي ويرتب للغير حقاً بالمطالبة المباشرة والشخصية بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بإلزامه بأداء لأي من طرفي العقد أو كان هذا الحق مجرداً من أي إلتزام^(٢).

وهناك دائماً علاقة أصلية سابقة على عقد نقل البضائع تربط بين المرسل والمرسل إليه، غالباً ما تكون علاقة ناشئة عن عقد بيع لهذه البضائع، هي التي تبرر قيام المرسل بإرسال البضاعة إلى المرسل إليه. وعلى ضوء ما يتفق عليه الطرفان يتحدد من منهما يقوم بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل.

واستناداً إلى هذا الحق المباشر الذي يتقرر للمرسل إليه إزاء الناقل استناداً إلى التعاقد لمصلحته يحق للمرسل إليه استلام البضاعة من الناقل ورفع دعوى المسؤولية عليه في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

(١) حول هذه النظريات وأهم ما يوجه إليها من انتقاد انظر مؤلفنا العقود التجارية والمعاملات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٤، ص ٦٤ - ٦٩.

(٢) LARROUMET Christian: Les opérations juridiques à trois personnes en droit privé, Thèse Droit, Bordeaux, 1968, P. 411.

الباب الثاني

اثبات عقد النقل الجوي وآثاره

متى تم إبرام عقد النقل الجوي رتب آثاره بإلقاء الالتزامات على عاتق طرفيه: الناقل والمسافر أو المرسل على حسب الأحوال. وللتمسك بالحقوق التي تنشأ عن العقد يتعين على المدعي إثباته. وإذا كان عقد النقل الجوي عقداً رضائياً إلا أن هناك أحكاماً خاصة بوثائق النقل التي يصدرها الناقل الجوي والتي تلعب دوراً هاماً في إثبات العقد.

هذا ونتناول إثبات عقد النقل الجوي في فصل أول ثم نبحث آثاره في فصل ثان.

الفصل الاول

اثبات عقد النقل الجوي

عقد النقل الجوي عقد رضائي لا تشترط فيه شكلية معينة لانعقاده .

وعقد النقل التجاري الجوي عمل تجاري دائماً بالنسبة إلى الناقل الجوي الذي يقوم بعمليات النقل على وجه المشروع . ولذلك يكون إثبات العقد في مواجهته بكافة الطرق تطبيقاً لمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية^(١) . وقد يكون عقد النقل الجوي تجارياً أيضاً بالنسبة إلى متلقي خدمة النقل إذا كان تاجراً يبرم العقد بمناسبة نشاطه التجاري وذلك تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية الشخصية .

إلا أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ تضمنت بعض الأحكام المتعلقة بوثائق النقل الجوي . وتمثل تلك الوثائق في تذكرة النقل في نقل الأشخاص جواً وإيصال الأمتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل الجوي وخطاب النقل في نقل البضائع . وقد رتب الاتفاقية بعض الآثار القانونية على إصدار هذه الوثائق .

وعلى ذلك نتناول تحديد ماهية وثائق النقل الجوي في المبحث الأول ثم نبحث الدور الذي تلعبه في إثبات عقد النقل الجوي في مبحث ثان .

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٤٧، وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٤ .

المبحث الاول ماهية وثائق النقل الجوي

تتمثل هذه الوثائق كما ذكرنا في تذكرة السفر وإيصال الأمتعة وخطاب النقل، فنتناولها تباعاً.

المطلب الاول تذكرة السفر

١ - بيانات تذكرة السفر :

يمكن تعريف تذكرة السفر^(١) بأنها المستند الدال على عقد نقل الأشخاص الجوي^(٢).

وتنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على أنه «يتعين في نقل الركاب تسليم تذكرة سفر تتضمن :

أ - ذكر نقطتي القيام والوصول .

ب - إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم نفس الطرف السامي المتعاقد وكانت هناك محطة أو عدة محطات في إقليم دولة أخرى، وجب ذكر إحدى المحطات .

ج - إعلان يوضح أنه إذا قام الركاب برحلة غايتها النهائية أو إحدى محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام يمكن أن يخضع النقل لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية وكذلك في

Billet de passage.

(١)

(٢) قارن تعريف الدكتور مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٢ : «تذكرة السفر هي مستند النقل الجوي للأشخاص طبقاً لاتفاقية وارسو» .

حالة ضياع الأمتعة أو تلفها^(١).

ويلاحظ على هذه البيانات أنها تسمح أولاً بتحديد نطاق التزام الناقل الجوي المكاني وذلك عن طريق تحديد نقطتي القيام والوصول. ثم تسمح بتحديد مدى خضوع النقل الجوي لأحكام إتفاقية وارسو وذلك بذكر محطة واحدة على الأقل إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة وكانت المحطات أو بعضها أو حتى إحداها واقعة في إقليم دولة أخرى^(٢).

إلا أنه يلاحظ أن يكون من المفيد للمسافر أن يعلم على وجه الدقة بالمحطات الجوية التي تتضمنها الرحلة الجوية لكي يتخذ الإجراءات اللازمة للحصول على تأشيرة الدخول إلى البلاد التي تقع هذه المحطات فيها^(٣).

(١) هذا ونشير إلى أن هذه البيانات تم تعديلها بموجب أحكام بروتوكول جواتيمالا - المعدل لأحكام إتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي - والذي تم التوقيع عليه في الثامن من آذار (مارس) عام ١٩٧١ ولكنه لم يدخل حيز النفاذ حتى الآن. فنقضي الفقرة الأولى من المادة الثالثة منه على ضرورة ذكر البيان الأول والبيان الثاني فقط من البيانات الواردة ببروتوكول لاهاي. أما الفقرة الثانية من المادة ذاتها، فقد استحدثت حكماً جديداً موداه أن الناقل الجوي يستطيع اللجوء إلى أية وسيلة لتسجيل البيانات وتغني هذه الوسيلة عن تسليم تذكرة السفر. وهذا الحكم يتماشى مع انتشار استخدام شركات الطيران للمقولات الإلكترونية في ممارسة نشاطها بحيث يسمح الاطلاع على ما تم تخزينه في العقل الإلكتروني بتحديد المسائل المتعلقة بالنقل الجوي مما يغني عن تذكرة النقل وبياناتها. انظر في هذا المعنى محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٤٩ - ٥٠.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٦.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٠. ويلاحظ أن المادة الثالثة فقرة أولى بند (ج) من إتفاقية وارسو قبل تعديلها كانت تقضي باحتفاظ الناقل بحق اشتراط تعديل المحطات الجوية عند الضرورة دون أن يؤثر التعديل على الصفة الدولية للنقل الجوي. أما بعد التعديل فلا يكون الناقل ملزماً سوى بذكر إحدى المحطات مما يقرر له سلطة واسعة في تعديل المحطات دون الرجوع عليه بالمسؤولية.

٢ - تضمين تذكرة السفر شروط الاياتا :

ذكرنا من قبل أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي تولى تحديد شروط عامة للنقل الجوي بحيث تكون كافة وثائق النقل التي تصدرها شركات الطيران على نموذج واحد يحتذي بتلك الشروط العامة. وقد جرت عادة شركات الطيران على طبع الشروط العامة المتعلقة بتذكرة السفر^(١) في تذاكر السفر بحيث تصبح جزءاً لا يتجزأ من المضمون التعاقدي لإتفاق المسافر والناقل.

ويلاحظ أنه ليست لهذه الشروط قوة قانونية ملزمة بمعنى أنها لا تجد مصدرها في تشريع دولي وإنما يأتي إلزامها من تضمينها عقد النقل تطبيقاً للمبدأ العام بأن العقد شريعة المتعاقدين. ويشترط بالتالي للاعتراف بالقوة الملزمة لهذه الشروط ألا تكون مخالفة لأحكام إتفاقية وارسو أو للأحكام الآمرة في القانون الداخلي في حالة وجوب تطبيقه^(٢).

٣ - الالتزام بتسليم تذكرة السفر :

تفرض إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلزاماً على الناقل الجوي بتسليم تذكرة السفر. ولا يشترط أن يتم التسليم إلى المسافر شخصياً وإنما يجوز تسليمها إلى من ينوب عنه أو أحد تابعيه أو الجهة التي تولت تنظيم الرحلة الجوية أو حجز تذاكر الطيران.

ولا بد من تسليم تذكرة السفر إلى المسافر قبل موعد الرحلة الجوية بوقف كاف. ذلك أن بعض الإجراءات تتطلب تقديم ما يفيد القيام بالرحلة الجوية إلى السلطات العامة أو السلطات القنصلية على حسب الأحوال. ويمكن توقيع الجزاء المقرر لعدم تسليم التذكرة في حالة التأخر في تسليمها خاصة عندما يؤدي هذا التأخير إلى الاضرار بالمسافر^(٣).

(١) وقد تضمنت المادة ١٧ من شروط الاياتا العامة الأحكام المتعلقة بتذكرة السفر.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٧.

(٣) ويتمثل هذا الجزاء في زوال التمتع بأحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي الواردة =

٤ - تداول تذكرة السفر :

يذهب إتجاه في الفقه إلى أن الاتفاقية لم تحدد شكلاً لتذكرة السفر وبالتالي ليس ثمة مانع من أن تكون لحاملها وبالتالي يجوز تداولها بالتسليم^(١). إلا أن شروط الاياتا العامة جعلت من تذكرة السفر سنداً إسمياً يورد فيه اسم المسافر ولا يجوز له التنازل عنه للغير. ويبرر هذا الحكم أن مقتضيات الأمن والجوازات تفرض إعداد وتسليم قوائم بأسماء المسافرين وبصفة خاصة في النقل الجوي الدولي^(٢)، وهذا ما جعلنا نقرر من قبل أن عقد نقل الأشخاص الجوي من عقود الاعتبار الشخصي.

المطلب الثاني ايصال الأمتعة

نادراً ما يقوم المسافر بالرحلة الجوية دون أن يصطحب معه بعض الأمتعة. ومنها ما يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي ومنها ما يستبقئها معه على متن الطائرة.

وتقضي المادة الرابعة فقرة أولى من إتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي بأنه يتعين في نقل الأمتعة المسجلة أن تسلم استمارة أمتعة، ويجب أن تشتمل الاستمارة على بعض البيانات إذا لم تكن مقترنة بتذكرة السفر أو لم تكن داخلية فيها.

ويقصد بالأمتعة المسجلة تلك التي يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي ويشحنها هذا الأخير في المكان المخصص لها على متن الطائرة. أما الأمتعة التي يستبقئها المسافر معه على متن الطائرة، والتي يطلق عليها الأمتعة

■ بالمادة ٢٢ من إتفاقية وارسو.

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

(٢) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ٤٥.

الخفيفة^(١)، فلا يصدر عنها إيصال من الناقل الجوي^(٢).

ويجب أن يتضمن إيصال الأمتعة بيانات إلزامية هي ذات البيانات الواجب توافرها في تذكرة النقل: ذكر نقطتي القيام والوصول، وإذا وقعت هاتان النقطتان في إقليم نفس الطرف السامي المتعاقد وكانت هناك محطة أو عدة محطات في إقليم دولة أخرى يجب ذكر إحدى هذه المحطات، وأخيراً يجب أن يتضمن إيصال الأمتعة إعلاناً يوضح أنه إذا قام الركاب برحلة غايتها النهائية أو إحدى محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام، يمكن أن يخضع النقل لإتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها^(٣).

إلا أنه يراعي أن هذه البيانات لا يجب توافرها إلا في حالة صدور إيصال للأمتعة مستقل عن تذكرة السفر. ويحدث ذلك في الغالب عندما يتم شحن الأمتعة على طائرة تختلف عن الطائرة التي يستقلها المسافر^(٤). أما إذا

(١) ذلك أن شركات الطيران تفرض في الغالب عدداً أقصى للأمتعة التي يجوز للمسافر اصطحابها معه على متن الطائرة على ألا يتجاوز وزنها قدراً محدداً من الكيلوجرامات وإلا يجب تسجيلها وتسليمها إلى الناقل الجوي. وتحدد شروط الأيانات هذه الأحكام.

(٢) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ٤٦.

(٣) وكانت المادة الرابعة من الإتفاقية قبل تعديلها تقضي بضرورة توافر ثمانية بيانات إلزامية في إيصال الأمتعة هي: مكان وتاريخ الإصدار - نقطتي القيام والوصول - اسم وعنوان الناقل أو الناقلين - رقم تذكرة السفر - النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة - عدد الطرود ووزنها - مقدار القيمة المعلنة طبقاً للمادة ٢٢ فقرة ثانية - ذكر أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الإتفاقية. وأسوة بما فعله بروتوكول جواتيمالا ببيانات تذكرة السفر ألغى هذا البروتوكول البيان الثالث الواجب توافره في إيصال الأمتعة وهو البيان الخاص بالإعلان.

(٤) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ٤٧. هذا وتنص المادة ٩٤ من الشروط العامة للآيانات على التزام الناقل الجوي بنقل أمتعة المسافر على الطائرة ذاتها التي يستقلها، وإذا كان الأمر غير ممكن فيجب أن يتم النقل على أول طائرة تلي طائرة المسافر. =

أرفق إيصال الأمتعة بتذكرة السفر أو كان داخلاً فيها فيكتفي في هذه الحالة ببيانات التذكرة التي تطابق - كما ذكرنا - البيانات الإلزامية لإيصال الأمتعة .
ولقد أعدت الاياتا نموذجاً لتذكرة السفر يجعل إيصال الأمتعة داخلاً فيها وبالتالي لا يرفق بها سوى صك يفيد ذلك لكل حقبة مسجلة^(١).

المطلب الثالث خطاب النقل الجوي

تنص إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على وجوب إصدار خطاب للنقل الجوي بمناسبة إبرام عقد نقل جوي للبضائع . وقد تبنت الإتفاقية هذه التسمية «خطاب النقل الجوي» *Lettre de transport aérien* لتمييزه عن كل من تذكرة السفر وإيصال الأمتعة^(٢).

وتنص المادة الخامسة فقرة أولى من إتفاقية وارسو على أن لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم: «خطاب النقل الجوي»، ولكل مرسل الحق في أن يطلب إلى الناقل قبول هذا المستند.

ويتضح من ذلك أن خطاب النقل الجوي يختلف عن كل من تذكرة

= انظر سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٨ .
(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٢٥ . وتستلزم شروط الاياتا أن تكون الأمتعة محكمة الربط والتغليف وتستبعد الأشياء الهشة والقابلة للتلف والنقود والمجوهرات . كذلك يتعين ألا تحتوي أمتعة المسافر على مواد متفجرة أو مائعات أو حيوانات ما لم يوافق عليها الناقل الجوي وبشروط خاصة مستقلة . انظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٨ .
(٢) كما يتميز المستند بهذه التسمية عن كل من تذكرة النقل البري وسند الشحن البحري : CARTOU، المرجع السابق، ص ٢٣٤ . ويشير الدكتور أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩ هامش (٣٦) إلى انتقاد وجه إلى هذه التسمية باعتبارها حينئذ إلى الماضي .

السفر وإيصال الأمتعة في أن الشاحن هو الذي يقوم بإعداد المستند وتحريره بينما يتولى الناقل الجوي إصدار تذكرة السفر وإيصال الأمتعة^(١). وبعد تحرير الخطاب يجب تقديمه إلى الناقل الجوي ويتعين على هذا الأخير قبوله^(٢).

وإذا تعددت الطرود الواجب نقلها يحق للناقل الجوي أن يطالب المرسل بتحرير خطابات نقل جوي بعدد هذه الطرود^(٣). ويثور التساؤل عما إذا كان يحق للمرسل أن يطالب الناقل الجوي بقبول عدد من خطابات النقل الجوي بعدد الطرود المنقولة: ذلك أن المرسل يستطيع التصرف في البضاعة المنقولة عن طريق تداول خطاب النقل الجوي، ويسمح له إصدار عدة خطابات نقل جوي بالتصرف في جزء من تلك البضاعة دون أن يضطر إلى التصرف فيها بأكملها^(٤). ومن جانب آخر يسمح تعدد خطابات النقل الجوي بتسليم الطرود إلى أكثر من مرسل إليه على ضوء الصفقات التي يبرمها المرسل.

ويجب تحرير ثلاث نسخ من خطاب النقل الجوي، إحداها للناقل ويوقع عليها المرسل وأخرى للمرسل إليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل الجوي والثالثة للمرسل ويوقع عليها الناقل الجوي^(٥).

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٤ ومراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٨.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩.

(٣) المادة السابعة من إتفاقية وارسو.

(٤) على أنه يلاحظ أن مثل هذا الحق في التصرف في البضاعة المنقولة محدود الفعالية فيما يتعلق بالنقل الجوي لأن البضاعة لا تبقى في حوزة الناقل الجوي سوى لفترة زمنية وجيزة: في هذا المعنى RODIERE، قانون النقل، سابق الإشارة إليه، ص ١٦١ ف ١٤٩.

(٥) المادة السادسة فقرة ثانية من إتفاقية وارسو. هذا وتوجب الشروط العامة للإيادات تحرير خطاب النقل الجوي من تسع نسخ لمواجهة حالات تعدد الناقلين والضرورات الجمركية وتدخل شركات التأمين: LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٥. وتلجأ بعض شركات الطيران إلى تحرير عدد أكبر من النسخ مثل إير فرانس: ١٢ نسخة وساس ولوفتهانزا: ١١ صورة واليتاليا ١٤ صورة. انظر أبو زيد رضوان، المرجع -

والناقل الجوي يوقع بإمضائه قبل أن يبدأ في شحن البضاعة داخل الطائرة^(١). ويجوز أن يستعاض عن إمضاء أي من الناقل والمرسل بوضع ختم كما يمكن أن يكون إمضاء المرسل مطبوعاً^(٢).

ولقد أوجبت المادة الثامنة من إتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي أن يتضمن خطاب النقل الجوي ذات البيانات الواجب توافرها في كل من تذكرة السفر وإيصال الأمتعة^(٣). ويكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل الجوي^(٤). ويتحمل مسؤولية أي ضرر يلحق الناقل أو أي شخص آخر

= السابق، ص ٢٧٩ هامش (٣٧).

(١) المادة السادسة فقرة ثانية من إتفاقية وارسو بعد تعديل بروتوكول لاهاي لها.

(٢) المادة السادسة فقرة رابعة من إتفاقية وارسو.

(٣) وهي ذكر نقطتي القيام والوصول وذكر إحدى المحطات في حالة وقوع نقطتي القيام والوصول في إقليم نفس الدولة المتعاقدة وكانت هناك محطة أو عدة محطات في إقليم دولة أخرى وإمكان خضوع النقل لإتفاقية وارسو إذا كانت نقطة الوصول أو إحدى المحطات تقعان في دولة تختلف عن دولة القيام. هذا ويراعى أنه تم توقيع عدة بروتوكولات في الخامس والعشرين من أيلول (سبتمبر) ١٩٧٥ بمدينة مونتريال لم تدخل بعد حيز النفاذ ومن بينها البروتوكول الرابع الذي أضاف في مادته الثامنة بياناً رابعاً إلى البيانات التي نص عليها بروتوكول لاهاي خاصاً بوزن البضاعة. وبالإضافة إلى ذلك نصت المادة الخامسة منه على جواز لجوء الناقل الجوي في أية وسيلة أخرى كالعقول الألكترونية لتسجيل جميع البيانات المتعلقة بالنقل، ويغني هذا التسجيل عن إصدار خطاب النقل، ومع ذلك يتعين على الناقل تقديم إيصال للمرسل بالبضاعة تذكر فيه البيانات الواجب توافرها في خطاب النقل: انظر محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٥٢.

ويراعى أنه قبل تعديل بروتوكول لاهاي كانت المادة الثامنة من إتفاقية وارسو تستوجب اشتمال خطاب النقل الجوي على سبعة عشر بياناً تغطي كافة المعلومات المتعلقة بالناقل والمرسل والمرسل إليه والبضاعة والرحلة الجوية وخضوع النقل لإتفاقية وارسو.

(٤) المادة العاشرة فقرة أولى من إتفاقية وارسو.

تتعقد في مواجهته مسؤولية الناقل الجوي، وذلك من جراء بيانات وإقرارته غير المنتظمة أو غير الصحيحة أو الناقصة^(١).

وإذا كان المرسل هو الذي يتولى إعداد خطاب النقل الجوي فإن ذلك لا يمنع الناقل الجوي من وجوب التأكد من إعداده واشتماله على البيانات اللازمة وإلا تعرض للحرمان من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة المقررة في إتفاقية وارسو^(٢). ويراعى كذلك أن المرسل قد يطالب الناقل الجوي بإعداد هذا الخطاب، وفي هذه الحالة أقامت إتفاقية وارسو قرينة بسيطة على أن الناقل الجوي يعمل لحساب المرسل^(٣).

ولقد تضمنت إتفاقية وارسو بعض الأحكام الخاصة بحقوق المرسل والمرسل إليه^(٤). وأوجبت الفقرة الثانية من المادة ١٥ منها تضمين خطاب النقل الجوي كل شرط يخالف هذه الأحكام.

وأخيراً نشير إلى أن بروتوكول لاهاي أضاف فقرة ثالثة إلى المادة ١٥ من إتفاقية وارسو مؤداها أنه ليس هناك ثمة مانع من أن يكون خطاب النقل الجوي قابلاً للتداول. وبالتالي يجوز تحرير خطاب نقل إذني أو لحامله. إلا أن الشروط العامة للآيات لا تجيز أن يكون خطاب النقل قابلاً للتداول. ومرد ذلك إلى الفترة الزمنية الوجيزة التي تستغرقها الرحلة الجوية مما لا تجعل للتصرف في البضاعة أثناء الرحلة أهمية كبرى^(٥).

-
- (١) المادة العاشرة فقرة ثانية من إتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي.
 - (٢) المادة التاسعة من إتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي. مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٨.
 - (٣) المادة السادسة فقرة خامسة من إتفاقية وارسو.
 - (٤) وتمثل في حق المرسل إليه في توجيه البضاعة (المادة ١٢) وحق المرسل إليه في استلام البضاعة (المادة ١٣) مع الإشارة إلى تقرير هذين الحقلين وإن أعمالاً لحساب الغير.
 - (٥) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

المبحث الثاني دور وثائق النقل الجوي في الإثبات

تقضي إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ بأن وثائق النقل الجوي تكون حجة على انعقاد العقد وعلى ما يتضمنه من شروط وبنود^(١).

لكن هذه الحجية نسبية لأن الاتفاقية تقبل أي دليل عكسي على انعقاد العقد أو مضمونه. ومعنى ذلك أن وثائق النقل الجوي ليست السبيل الأوحده لإثبات عقد النقل الجوي^(٢). بل أن إتفاقية وارسو حرصت على تأكيد هذا المعنى بنصها على أنه لا يؤثر على قيام العقد أو على صحته عدم وجود وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية^(٣). فإذا فقدت مثل تلك الوثيقة يمكن إثبات واقعة إبرام عقد النقل الجوي وتسليم الوثيقة بكافة طرق الإثبات^(٤)، كذلك يمكن إثبات عكس ما ورد بها من بيانات بكل الطرق.

ولقد تضمنت الفقرة الثانية من المادة ١١ من الاتفاقية حكماً خاصاً بعقد البضائع الجوي إذ تفرق بين بيانات خطاب النقل المتعلقة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وعدد الطرود وبين البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها. فبالنسبة للطائفة الأولى من البيانات يكون خطاب النقل حجة عليها إلى أن يقام الدليل العكسي. أما بالنسبة للطائفة الثانية من البيانات فلا تجعل الاتفاقية من خطاب النقل حجة عليها ما لم يكن الناقل الجوي قد تحقق بنفسه وفي حضور المرسل من صحتها وبشرط أن يكون قد تم إثبات

(١) المادة الثالثة فقرة ثانية بالنسبة إلى تذكرة السفر والمادة الرابعة فقرة ثانية بالنسبة إلى إيصال الأمتعة والمادة الحادية عشر فقرة أولى بالنسبة إلى خطاب النقل الجوي.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٥٢.

(٣) انظر المواد المشار إليها بخصوص حجية وثائق النقل الجوي.

(٤) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٥.

ذلك في خطاب النقل الجوي^(١). وإذا تعلقت البيانات بالحالة الظاهرة للبضاعة صار خطاب النقل حجة على ذلك إلى أن يثبت العكس^(٢).

وإذا كانت لوثائق النقل الجوي هذه الحجية النسبية في الإثبات بمقتضى أحكام إتفاقية وارسو إلا أن الأمر لا يقلل من أهمية هذه الوثائق والدور الهام الذي تلعبه في إثبات عقد النقل الجوي. ذلك أن الناقل الجوي ملزم بإصدار تذكرة السفر وإيصال الأمتعة، كما أنه ملزم بقبول خطاب النقل الجوي الذي يعده المرسل، وقد يعده الناقل الجوي بناء على طلب المرسل. وترتب الاتفاقية جزاءً قاسياً على الاخلال بهذا الالتزام: فبالنسبة لنقل الأشخاص تنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية بعد تعديل بروتوكول لاهاي لها «على أنه إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقر الأولى (ج) من هذه المادة^(٣)، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢». وهذه المادة خاصة بوضع حد أقصى للتعويضات التي يحكم بها على الناقل الجوي في حالة إثارة مسؤوليته. وكذلك تنص الفقرة الثانية من المادة الرابعة من الاتفاقية بعد تعديلها «على أنه إذا قبل الناقل أمتعة دون أن تسلم عنها استمارة، أو إذا لم تكن استمارة الأمتعة مقترنة بتذكرة السفر وفقاً لأحكام المادة الثالثة فقرة أولى أو لم تكن داخلة فيها^(٤)، أو كانت الاستمارة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة الأولى (ج) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢ فقرة ثانية. وتلك الفقرة تناول تحديد الحد الأقصى لقيمة التعويض عن هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها أو التأخير في نقلها. وأخيراً

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٥٣.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٤١.

(٣) نذكر بأن هذا الإعلان خاص بإخضاع النقل لأحكام إتفاقية وارسو عندما تكون نقطة الوصول أو إحدى المحطات واقعة في دولة غير دولة القيام.

(٤) كما ذكرنا من قبل قد يكون إيصال الأمتعة مستقلاً عن تذكرة السفر كما قد يكون مرفقاً به أو داخلاً فيه.

تقضي المادة التاسعة من إتفاقية وارسو المعدلة بأنه «لا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢ فقرة ثانية إذا قام بنقل بضائع لم يعد بشأنها خطاب نقل جوي أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على الإعلان الواردة في المادة ٨ (ج)».

ويتضح من هذه النصوص أن جزاء الحرمان من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة ينطبق في حالة عدم تحرير إحدى وثائق النقل أو في حالة عدم اشتغالها على الإعلان بإمكان خضوع النقل لاتفاقية وارسو. أما فيما يتعلق بذكر نقطتي القيام والوصول أو ذكر إحدى المحطات في حالة وقوع نقطتي القيام والوصول في إقليم دولة متعاقدة واحدة مع وجود محطة أو عدة محطات في دولة أخرى فلا يؤدي إغفالها إلى توقيع الجزاء على الناقل الجوي، ذلك أنه يمكن الرجوع لجدول مواعيد الناقل أو لظروف الاتفاق^(١).

ويثور التساؤل حول مدى ترتيب هذا الجزاء في حالة إصدار خطاب النقل الجوي من نسخة واحدة بدلاً من ثلاث نسخ. الواقع أنه لا مجال لتوقيع الجزاء على الناقل الجوي لأنه ليس هو الملتزم بإصداره وإنما المرسل، وكل ما يكون ملزماً به هو قبول النسخة الخاصة به الموقعة من المرسل^(٢).

وعلى ضوء هذه الأحكام ارتأت إتفاقية وارسو ضرورة أن يعلم متلقي خدمة النقل بخضوع النقل الجوي للاتفاقية أو بإمكانية هذا الخضوع من خلال الإعلان الوارد بوثائق النقل الجوي^(٣)، وذلك حتى يمكن مواجهته بأحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي. ولن يتأتى التأكد من هذا العلم إلا

(١) مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٤٤.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٣) ويراعى أن مثل هذا الإعلان من شأنه مد نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية لعمليات النقل غير الخاضعة لها بوصفها قانون إرادة المتعاقدين: في هذا المعنى LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

بتوافر وثيقة النقل والإعلان بخضوع النقل للاتفاقية. ومع ذلك لم تشأ
الاتفاقية أن تجعل من وثائق النقل الجوي حجة قاطعة على انعقاد العقد أو
على ما اشتمل عليه الاتفاق بين الناقل الجوي وملتقي خدمة النقل: فحالات
إغفال إصدار الوثيقة أو ضياعها بعد إصدارها تدوين بيانات خاطئة فيها
يمكنها دائماً أن تثور، وكان يتعين صيانة لمصالح الأطراف ألا يفلق أمامهم
السييل لإثبات إتفاقهم بشتى الطرق. وما دام الناقل الجوي حريصاً على
التمسك بأحكام تحديد مسؤوليته التعاقدية لأن صالحه في ذلك يندر امتناعه
عن إصدار وثيقة النقل. وتظل الأحكام الاتفاقية هذه أهميتها في حالات
الضياع أو تدوين البيانات غير الصحيحة.

الفصل الثاني آثار عقد النقل الجوي

يختلف موضوع النقل الجوي في عقد نقل الركاب عن موضوعه في عقد نقل البضائع، فبينما يكون موضوع نقل الركاب هو تغيير مكان إنسان حي عبر الجو وبواسطة طائرة يكون موضوع نقل البضائع تغيير مكان بضاعة، وهي من قبيل الأشياء، عبر الجو وبواسطة طائرة أيضاً.

ولاختلاف موضوع النقل في العقدين على هذا النحو أثره على الالتزامات التي يربتها العقد على عاتق طرفيه: الناقل الجوي والمسافر أو الشاحن بحسب الأحوال. ولذلك نتناول عرض التزامات الناقل الجوي والمسافر في عقد نقل الركاب الجوي في مبحث أول، ثم نستعرض التزامات الناقل الجوي والشاحن في عقد نقل البضائع في مبحث ثان.

المبحث الأول

التزامات طرفي عقد نقل الركاب الجوي

عقد نقل الركاب الجوي من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين. ذلك أن النقل الجوي المقصود هو النقل الجوي التجاري وفيه يقدم الناقل الجوي خدمة النقل مقابل الحصول على أجر. ويرتب العقد التزامات عدة على عاتق طرفيه نتناولها في مطلبين متعاقبين.

المطلب الاول التزامات الناقل الجوي

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام رئيسي يتمثل في القيام وتنفيذ عملية النقل الجوي. ويتفرع عن هذا الالتزام بعض الالتزامات الأساسية كالتزام بضمان سلامة المسافر والالتزام بالمحافظة على أمتعته كما يتفرع عنه أيضاً بعض الالتزامات الثانوية كتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب.

١ - الالتزام بتنفيذ النقل الجوي:

متى تم إبرام عقد نقل الركاب الجوي يصير الناقل الجوي ملتزماً بتنفيذ عملية النقل، فيجب عليه نقل المسافر وأمتعته من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجو وبواسطة طائرة، كما يتعين على الناقل الجوي أن يحترم الموعد الذي ضربه للمسافر لبلوغ متناه أي مكان الوصول^(١).

وفي كل حالة لا يقوم فيها الناقل بنقل المسافر لأي سبب له دخل فيه كإلغاء المكان الذي كان مخصصاً للمسافر على متن الطائرة أو إلغاء الرحلة الجوية ذاتها ثارت مسؤولية الناقل الجوي^(٢).

ويلاحظ بالنسبة لنقل الأمتعة أنه لا يجوز للناقل الجوي أن يتقاضى أجراً خاصاً. مقابل القيام بنقلها بشرط أن تكون في حدود الوزن المسموح به^(٣)، فإن زاد وزنها عن هذه الحدود يحق للناقل الجوي الحصول على أجر إضافي^(٤).

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٢، وجلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٢٦.

(٢) ويعرف إلغاء المكان بنظام الـ Over-Booking. أما إلغاء الرحلة فيعرف بنظام الـ Cancellation: انظر محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٧٦.

(٣) وتحدد الشروط العامة للآيات الحد الأقصى الذي يجوز لكل مسافر حمله من أمتعة بعشرين كيلوجراماً.

(٤) حفيظة الحداد، المرجع السابق، ص ١٣١.

٢ - الالتزام بضمان السلامة :

رتبت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالمسافر^(١). ومعنى ذلك أن هناك التزاماً يقع على عاتق الناقل الجوي بالسهر على سلامة المسافرين أثناء الرحلة الجوية^(٢).

ويعني ذلك أن الناقل الجوي يكون ملتزماً بإرشاد الراكب إلى ما فيه تأمين لسلامته لأنه متضمن طبيّ الالتزام بضمان السلامة، بالإضافة إلى ضرورة قيام الناقل بهذه المهام لكي يتمكن من التمسك بنص المادة العشرين من إتفاقية وارسو التي تقضي بأن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

٣ - الالتزام بالمحافظة على الأمتعة :

رأينا من قبل أن الأمتعة أي الأشياء التي يصطحبها المسافر معه أثناء الرحلة الجوية على نوعين : الأمتعة المسجلة وهي تلك التي يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي فتنتقل حراستها إليه، والأمتعة الخفيفة وهي التي يحتفظ المسافر بحيازتها المادية على متن الطائرة فلا تنتقل حراستها إلى الناقل الجوي^(٣).

وإذا كان يتعين على الناقل الجوي قبول الأمتعة الخفيفة طالما لا تتجاوز الحدود المقررة لها من حيث عدد الوحدات أو وزنها أو طبيعة الأشياء المنقولة^(٤)، فإنه يقع على عاتقه التزام بالمحافظة عليها رغم أنها تظل

(١) المادة السابعة عشر من الاتفاقية .

(٢) Tribunal civil de La Seine, Jugement du 18 Décembre 1922, Annales de Droit Commercial, 1923, P. 264.

(٣) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٧٨ .

(٤) يرفض الناقلون عادة اصطحاب المسافرين لأشياء أو مواد قد تمثل خطورة على أمن

في حيازة المسافر^(١). أما بالنسبة للأمته المسجلة فيتخلى المسافر عن حيازتها المادية ويعهد بها إلى الناقل الجوي فيكون ملتزماً أيضاً بالمحافظة عليها^(٢). فإن أصابها تلف أو هلاك في كلتا الحالتين يمكن إثارة مسؤولية الناقل الجوي.

٤ - الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب :

يتميز عقد نقل الركاب الجوي بوروده على إنسان حي كما ذكرنا من قبل، وتستغرق الرحلة الجوية فترة من الزمن قد يحتاج فيها المسافر إلى الطعام والشراب وبعض الخدمات التي تعمل على راحته. ويجري عرف شركات الطيران على تقديم مثل هذه الخدمات إلى الركاب خاصة في الرحلات طويلة المدى^(٣).

ولا ينحصر هذا الالتزام في النطاق الضيق لتواجد المسافر على متن الطائرة. فإذا تعطلت الطائرة أو استلزمت بعض الاعتبارات مكوث الطائرة فترة من الزمان في أحد المطارات كان الناقل الجوي ملتزماً بتقديم الطعام

- الطائرة وسلامة الأشخاص المتواجدين على متنها. ويمتد الحظر إلى الأشياء التي قد تستخدم في ارتكاب إحدى الجرائم وإن كانت مخصصة في الأصل لأغراض سلمية ومشروعة. فعلى سبيل المثال رفضت شركة اليتاليا في رحلتها من روما إلى القاهرة مساء يوم ١٢ آب (أغسطس) ١٩٨٩ اصطحاب أحد الركاب «مقص» ذي حجم كبير مخصص لقطع الأسماك في حقيبة يده، بحجة أنه يمكن استخدامه كسلاح أبيض. وأجبرت المسافر على تسجيل المقص وتسليمه إليها لتشحنه ضمن الأمته المسجلة وأعطته إيصالاً به.

(١) على أن الناقل يكون ملتزماً بإعداد الأمكنة التي يمكن للمسافرين إيداع أمتعتهم الخفيفة فيها على نحو لا يضر بها أو يضر بسلامة المسافرين.

(٢) ويقتضي هذا الالتزام شحن الأمته في المكان المخصص لها على متن الطائرة ورسها على نحو يوقئها من التلف.

(٣) وتختلف نوعية هذه الخدمات ودرجة جودتها باختلاف الدرجة التي يستقلها المسافر: فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ١٥٣. فتختلف من الدرجة الأولى إلى درجة رجال الأعمال والدرجة الاقتصادية أو السياحية.

والمشروبات إلى المسافرين بل ونقلهم إلى أحد الفنادق على نفقته إذا لزم الأمر. لكن يراعى أن إتفاقية وارسو لم تتعرض لهذا الالتزام وبالتالي تخضع مسؤولية الناقل الجوي لأحكام القانون الداخلي الواجب التطبيق^(١). وتقضي القواعد العامة في القانون اللبناني بجواز الحصول على تعويض من الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر بسبب الإخلال بهذا الالتزام^(٢).

المطلب الثاني التزامات المسافر

يقع على عاتق المسافر التزامان رئيسيان: يتمثل الأول في الوفاء بأجرة النقل بينما يتمثل التزامه الثاني في احترام تعليمات الناقل الجوي.

١- الوفاء بأجرة النقل:

يعتبر الوفاء بأجرة النقل الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافر، وقد رأينا من قبل أن لهذا العنصر أهمية كبرى إذ يضمن على الناقل الجوي الطابع التجاري. وهذا الطابع هو أحد الشرطين الواجب توافرها في النقل الجوي لكي يخضع لأحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

ويتولى العقد تحديد مقدار الأجرة الذي يلتزم المسافر الوفاء به دون مساومة منه لأن عقد النقل الجوي من عقود الإذعان كما رأينا. والواقع أنه إذا كانت مؤسسات الطيران تبدو وكأنها تفرض هذه الأجرة بإرادتها المنفردة إلا أنها في الواقع تلتزم بالأسعار التي تحددها الاياتا بالنسبة للنقل الجوي^(٣).

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٧٧.

(٢) المادة ٢/٦٨٨ من قانون الموجبات والعقود.

(٣) وهذا فيما يتعلق بالخطوط الجوية المنتظمة. أما في حالات الطيران غير المنتظم

ينفرد الناقل بتحديد أجرة النقل ولكن يخضع في ذلك لرقابة الدولة التي ينتمي إليها.

وينص نظام الاياتا على تنظيم مؤتمرات دورية لتحديد أسعار النقل تضم

مختلف شركات الطيران. ويتم تقسيم المؤتمر إلى ثلاثة مؤتمرات فرعية قائمة على =

ويحصل الناقل الجوي على أجرة النقل قبل البدء في تنفيذ الرحلة الجوية أي مقدماً. وغالباً ما يتعين على المسافر الوفاء بتلك الأجرة عند إصدار الناقل تذكرة السفر وتسليمها إليه^(١).

٢ - احترام تعليمات الناقل الجوي :

يصدر الناقل الجوي مجموعة من التعليمات تستهدف في مجملها حسن تنفيذ عمليات النقل. ويتعين على المسافر احترام هذه التعليمات.

فتفرض هذه التعليمات التزاماً على عاتق المسافر بحجز مكان له مقدماً على متن الطائرة. فلا تخول تذكرة السفر في ذاتها حقاً للمسافر في ركوب الطائرة ما لم يكن قد حجز مكاناً له على متنها. ولقد نصت الشروط العامة للآياتا على هذا الالتزام^(٢). ويبرر ذلك الحكم ضيق الأماكن ومحدوديتها على متن الطائرة وضرورة عدم تجاوز الطائرة لحمولة معينة^(٣). وإذا لم يتم

- تقسيم جغرافي للعالم: مؤتمر للأمريكتين ومؤتمر لأوروبا والشرق الأوسط وإفريقيا ومؤتمر لآسيا وأستراليا. ويتولى كل مؤتمر تحديد الأسعار الخاصة بالرحلات في داخل المنطقة التي تخصه. وتعد أيضاً مؤتمرات على هامش المؤتمرات الإقليمية لتحديد أسعار الرحلات التي تربط بين كل منطقتين من مناطق العالم الثلاثة. وتنعقد كافة هذه المؤتمرات في مكان وزمان واحد لإمكان التنسيق بينها والتوصل إلى أسعار خاصة بكافة الرحلات الجوية على نحو لا يثير التفاوت الشديد بينها. ويعيب هذه الأحكام أنها تقوم على قرارات إجماعية للشركات المؤتمرة بحيث تستطيع شركات محدودة الأهمية منع إصدار تلك القرارات. ويؤخذ في الاعتبار عند تحديد أسعار النقل الجوي تكلفة الاستغلال الجوي والمسافة التي تقطعها الطائرة أثناء الرحلة الجوية وحجم الجمهور المستخدم لخطوط الطيران والطابع الموسمي للطلب على الرحلات الجوية وظروف المنافسة والقيود التي تفرضها الحكومات على أسعار النقل الجوي: انظر في ذلك كله FOLLIOT، المرجع السابق، ص ١٦١ وما بعدها.

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٧.

(٢) المادة السابعة فقرة ثانية من شروط الآياتا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٠. ويراعى أن المادة ٨٩ من قانون الطيران المدني تفرض على مستثمر الطائرة بالألا يسمح بتحميل الطائرة إلا تحت إشراف

المسافر بحجز مكان له يستطيع الناقل الجوي منعه من ركوب الطائرة أو إجباره على تركها إذا كانت هناك أولوية لمسافرين آخرين^(١).

ويمكن للمسافر حجز ذلك المكان قبل الحصول على تذكرة السفر. وفي هذه الحالة يكون الحجز مؤقتاً إلى حين صدور التذكرة وتسليمها إلى المسافر^(٢).

ومن جانب آخر يطالب الناقل الجوي المسافر بضرورة التواجد بمطار القيام في الوقت الذي تحدده جداول مواعيده^(٣). ويجب أن يكون موعد التواجد قبل ميعاد إقلاع الطائرة بمدة كافية لإنهاء إجراءات الجوازات والتفتيش الجمركي والتفتيش الذاتي لاعتبارات أمن الطائرة وتسجيل الأمتعة^(٤). وتحدد هذه المدة بساعتين في حالات النقل الدولي ويكتفي بساعة واحدة في حالات النقل الداخلي.

وإذا لم يحترم المسافر تلك التعليمات وتأخر عن تقديم نفسه في الموعد المحدد يستطيع الناقل الجوي بدء الرحلة الجوية دون انتظار المسافر ودون أن يتحمل أية مسؤولية عن الأضرار التي تلحق به من جراء فوات الرحلة^(٥).

ويتعين على المسافر أخيراً أن يحترم النظام المقرر على متن الطائرة^(٦)، وأن يحترم التعليمات التي يصدرها أعضاء الطاقم له من ضرورة الجلوس عند إقلاع أو هبوط الطائرة وربط حزام الأمان والامتناع عن التدخين. وبوجه عام

= شخص مدرب يقوم بتزويده بمعلومات وتعليمات كتابية كافية بخصوص توزيع الحمولة وتثبيتها.

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٧٩.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٠.

(٣) المادة السابعة فقرة ثالثة من شروط الاياتا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩١.

(٥) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٧٩.

(٦) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩١.

يتمتع عليه القيام بأي عمل يعرض أمن وسلامة الطائرة للخطر .

المبحث الثاني

التزامات طرفي عقد نقل البضائع الجوي

لا يختلف عقد نقل البضائع الجوي في طبيعته عن عقد نقل الركاب الجوي . فهو أيضاً من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق الطرفين : الناقل الجوي والشاحن .

المطلب الاول

التزامات الناقل الجوي

مهمة الناقل الجوي الأساسية هي نقل البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجو وبواسطة طائرة . ويتطلب إنجاز هذه المهمة من الناقل الجوي عدة أعمال يقوم بها من استلام البضاعة في مكان القيام ثم نقلها على متن الطائرة وأخيراً تسليمها في مكان الوصول^(١) . وعلى ضوء هذه المراحل التي تمر بها عملية النقل الجوي للبضائع تتحدد التزامات الناقل .

١ - الالتزام بتسلم البضاعة وشحنها :

متى تم إبرام عقد النقل الجوي يتعين على الناقل استلام البضاعة . وعلى ضوء ما يتفق عليه الطرفان قد يتم استلام البضاعة في مطار القيام كما قد يتم الاستلام في مكاتب الناقل الجوي في وسط المدينة^(٢) . وفي هذه

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٣ .

(٢) وإذا سلمت البضاعة إلى الناقل الجوي لحفظها في مخازنه مقابل مصروفات إضافية يتحملها المرسل وذلك حتى يتم نقلها فإن الناقل الجوي يكون ملتزماً بالمحافظة على البضاعة منذ استلامه لها ويخضع في ذلك لأحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ : انظر المادة العاشرة فقرة ثالثة من شروط الاياتا الخاصة بنقل البضائع .

الحالة الأخيرة يكون الناقل الجوي ملتزماً بتوصيل البضاعة إلى مطار القيام لشحنها على متن الطائرة .

وعند استلام البضاعة يحق للناقل الجوي التحقق من البضاعة ومن صحة البيانات التي دونها المرسل في خطاب النقل الجوي من حيث النوع والحجم والحالة الظاهرة^(١). ويحق له التحفظ إذا ما وجد البضاعة غير مطابقة لما ورد بخطاب النقل الجوي، بل يحق له الامتناع عن تنفيذ عقد النقل الجوي والامتناع عن استلام البضاعة إذا ما تراءى له أنها تشكل خطورة على أمن وسلامة الطائرة أو إذا كانت من المواد التي لا يجوز نقلها جواً وفقاً لقوانين الطيران أو لوائح وتعليمات السلطات العامة أو إذا كان الناقل الجوي قد أعلن من قبل رفضه نقل بضائع من هذه الطبيعة .

ويقع الالتزام بشحن البضاعة على متن الطائرة على الناقل الجوي، لأن عملية الشحن تمس أمن وسلامة الطائرة^(٢)، مما يقتضي رص البضاعة في المكان المخصص لها على نحو يحفظ توازن الطائرة ولا يعرضها للخطر. وليس هناك ثمة مانع من الاتفاق على أن عبء الشحن يتحملة ويتولاه المرسل أو الشاحن. وفي هذه الحالة لا يخل الاتفاق بحق الناقل الجوي في الإشراف على عملية شحن البضاعة لأنه المسؤول عن سلامة الطائرة^(٣).

٢ - الالتزام بنقل البضاعة جواً:

تبدأ مرحلة النقل جواً بواسطة الطائرة بعد استلام الناقل الجوي لها وشحنها على متن الطائرة، ويلتزم الناقل الجوي بنقل البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول. ويتعين عليه أن يحترم ما يتضمنه العقد من أحكام خاصة بإنجاز عملية النقل، وأهم هذه الأحكام يتعلق باحترام المواعيد التي يحددها العقد.

(١) ولكنه غير ملتزم بذلك تطبيقاً للمادة ١٦ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو.

(٢) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٨٠.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٤.

يتمتع عليه القيام بأي عمل يعرض أمن وسلامة الطائرة للخطر .

المبحث الثاني

التزامات طرفي عقد نقل البضائع الجوي

لا يختلف عقد نقل البضائع الجوي في طبيعته عن عقد نقل الركاب الجوي . فهو أيضاً من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق الطرفين : الناقل الجوي والشاحن .

المطلب الاول

التزامات الناقل الجوي

مهمة الناقل الجوي الأساسية هي نقل البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجو وبواسطة طائرة . ويتطلب إنجاز هذه المهمة من الناقل الجوي عدة أعمال يقوم بها من استلام البضاعة في مكان القيام ثم نقلها على متن الطائرة وأخيراً تسليمها في مكان الوصول^(١) . وعلى ضوء هذه المراحل التي تمر بها عملية النقل الجوي للبضائع تتحدد التزامات الناقل .

١ - الالتزام بتسلم البضاعة وشحنها :

متى تم إبرام عقد النقل الجوي يتعين على الناقل استلام البضاعة . وعلى ضوء ما يتفق عليه الطرفان قد يتم استلام البضاعة في مطار القيام كما قد يتم الاستلام في مكاتب الناقل الجوي في وسط المدينة^(٢) . وفي هذه

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٣ .

(٢) وإذا سلمت البضاعة إلى الناقل الجوي لحفظها في مخازنه مقابل مصروفات إضافية يتحملها المرسل وذلك حتى يتم نقلها فإن الناقل الجوي يكون ملتزماً بالمحافظة على البضاعة منذ استلامه لها ويخضع في ذلك لأحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ : انظر المادة العاشرة فقرة ثالثة من شروط الاياتا الخاصة بنقل البضائع .

الحالة الأخيرة يكون الناقل الجوي ملتزماً بتوصيل البضاعة إلى مطار القيام لشحنها على متن الطائرة .

وعند استلام البضاعة يحق للناقل الجوي التحقق من البضاعة ومن صحة البيانات التي دونها المرسل في خطاب النقل الجوي من حيث النوع والحجم والحالة الظاهرة^(١). ويحق له التحفظ إذا ما وجد البضاعة غير مطابقة لما ورد بخطاب النقل الجوي، بل يحق له الامتناع عن تنفيذ عقد النقل الجوي والامتناع عن استلام البضاعة إذا ما تراءى له أنها تشكل خطورة على أمن وسلامة الطائرة أو إذا كانت من المواد التي لا يجوز نقلها جواً وفقاً لقوانين الطيران أو لوائح وتعليمات السلطات العامة أو إذا كان الناقل الجوي قد أعلن من قبل رفضه نقل بضائع من هذه الطبيعة .

ويقع الالتزام بشحن البضاعة على متن الطائرة على الناقل الجوي، لأن عملية الشحن تمس أمن وسلامة الطائرة^(٢)، مما يقتضي رص البضاعة في المكان المخصص لها على نحو يحفظ توازن الطائرة ولا يعرضها للخطر. وليس هناك ثمة مانع من الاتفاق على أن عبء الشحن يتحملة ويتولاه المرسل أو الشاحن. وفي هذه الحالة لا يخل الاتفاق بحق الناقل الجوي في الإشراف على عملية شحن البضاعة لأنه المسؤول عن سلامة الطائرة^(٣).

٢ - الالتزام بنقل البضاعة جواً:

تبدأ مرحلة النقل جواً بواسطة الطائرة بعد استلام الناقل الجوي لها وشحنها على متن الطائرة، ويلتزم الناقل الجوي بنقل البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول. ويتعين عليه أن يحترم ما يتضمنه العقد من أحكام خاصة بإنجاز عملية النقل، وأهم هذه الأحكام يتعلق باحترام المواعيد التي يحددها العقد.

(١) ولكنه غير ملتزم بذلك تطبيقاً للمادة ١٦ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو.

(٢) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٨٠.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٤.

وتؤكد المادة التاسعة عشر من إتفاقية وارسو هذا الالتزام الواقع على عاتق الناقل الجوي^(١). إلا أن الشروط العامة للاياتا المتعلقة بنقل البضائع تقضي بأن «مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد نقل البضائع. ولا يوجد - في مواجهة الناقل - أي ميعاد محدد لنقل أو تسليم البضاعة»^(٢).

ولا يمكن الأخذ بهذا الشرط الاتفاقي على إطلاقه، لأن مؤداه هو إعفاء الناقل الجوي من أية مسؤولية عن التأخير في نقل البضاعة. ويكون هذا الشرط بالتالي باطلاً وفقاً للمادة ٢٣ من إتفاقية وارسو التي تقضي في فقرتها الأولى بأن «كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية (..) يكون باطلاً ولا أثر له...». وتقصد شروط الاياتا إعطاء الناقل الجوي إمكانية تنفيذ عملية النقل بالنظر إلى صعوبات الاستغلال الجوي دون أن تسلط عليه أحكام المسؤولية عن التأخير. ويذهب رأي وجيه في الفقه إلى أن هذه الشروط لا تستهدف إعفاء الناقل الجوي من تلك المسؤولية وإنما تعطيه رخصة القيام بالنقل في فترة معقولة يقدرها قاضي الموضوع على ضوء الواقع وطبيعة البضاعة وما يجري عليه العرف^(٣).

٣ - الالتزام بالمحافظة على البضاعة :

تنتقل الحيازة المادية للبضاعة إلى الناقل الجوي بمجرد استلامه لها. ومنذ تلك اللحظة يقع على عاتقه التزام بالمحافظة عليها ويصبح حارساً لها. وهذا الالتزام يفرض عليه حسن رص البضاعة في المكان المخصص لها على متن الطائرة وإحكام ربطها إذا كانت من الأشياء التي تحتاج إلى ربط.

ويزيد التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة من العناية التي

(١) ونصها كالاتي: «يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو».

(٢) المادة السادسة فقرة ٣ - أ من شروط الاياتا.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٥.

يجب عليه بذلها في إنجاز النقل. فلو أن البضاعة قابلة للتلف أو الهلاك وتمطلت الطائرة بعض الوقت بسبب عطب لحقها أو لإنهاء بعض الإجراءات وجب على الناقل الجوي أن يتخذ الإجراءات اللازمة لحفظ البضاعة كوضعها في أجهزة تبريد أو تعيين حارس عليها خشية السرقة^(١).

على أننا نرى إذا ما تكبد الناقل الجوي في سبيل المحافظة على البضاعة نفقات استثنائية منحه إمكانية الرجوع على الشاحن. ويقدر قاضي الموضوع الطابع الاستثنائي للنفقات التي تحملها الناقل الجوي بالنظر إلى طبيعة البضاعة والأعراف السائدة.

٤ - الخضوع لحق المرسل في توجيه البضاعة :

يظل المرسل حائزاً للبضاعة من الوجهة القانونية بالرغم من تسليمها إلى الناقل الجوي أي انتقال حيازتها المادية إليه. ويترتب على ذلك أن المرسل يستطيع إصدار تعليمات إلى الناقل الجوي بتعديل مطار الوصول أو شخص المرسل إليه أو بإعادة البضاعة إليه مرة أخرى. وتعتبر المادة ١٢ فقرة أولى من إتفاقية وارسو عن هذا الحق وتحدد المكنتات التي تتقرر للمرسل في النقاط التالية :

١ - سحب البضاعة من مطار القيام أو من مطار الوصول.

٢ - وقف البضاعة أثناء الطريق عند أي هبوط.

٣ - طلب تسليم البضاعة في جهة الوصول أو أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي.

٤ - طلب إعادة البضاعة إلى مطار القيام.

ويكون للمرسل حق توجيه البضاعة^(٢) لأنه هو الذي أبرم عقد

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٥.

(٢) هذا وتطلق الاتفاقية على هذا الحق اصطلاحاً «الحق في التصرف في البضاعة» بالرغم من أن الأمر لا يتعلق مطلقاً بملكية البضاعة. انظر في هذا المعنى محمد فريد

النقل^(١). وهذا الحق يمثل في حقيقته تعديلاً لعقد النقل الجوي ارتضاه الناقل الجوي صراحة أو ضمناً عند إبرام العقد^(٢). ولكي يستطيع المرسل استعمال حقه في توجيه البضاعة لا بد من توافر شرطين:

الأول: هو أن يكون قد نفذ جميع الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي.

الثاني: ألا يكون من شأن استعمال هذا الحق الإضرار بالناقل أو بالمرسلين الآخرين^(٣).

ويتعين على الناقل الجوي احترام تعليمات المرسل في شأن توجيه البضاعة ما دام تنفيذها ممكناً. فإذا أقلعت الطائرة قبل وصول أمر المرسل بسحب البضاعة استحال على الناقل الجوي تنفيذ هذا الأمر. كذلك إذا كانت الطائرة على وشك الرحيل وكان يترتب على الخضوع لأمر المرسل تأجيل إقلاع الطائرة مما يضر بالمرسلين الآخرين فلا جناح على الناقل الجوي إن هو أقدم على المضي في تنفيذ الرحلة الجوية^(٤). وفي الحالة التي يكون فيها تنفيذ أمر المرسل مستحيلاً يجب على الناقل الجوي إخطار المرسل فوراً بذلك وإلا صار مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق به من جراء عدم تنفيذ الأمر^(٥).

وإذا أدت تعليمات المرسل إلى الناقل الجوي إلى تحمل هذا الأخير بمصاريف إضافية يكون المرسل ملتزماً بدفعها له^(٦).

= المريني، المرجع السابق، ص ٨٤. ونفضل عبارة الحق في توجيه البضاعة أخذاً عن الدكتور على البارودي (المرجع السابق، ص ١٦٣) والدكتور مراد منير فهيم (المرجع السابق، ص ٥٢).

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٨٤.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٨.

(٣) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٥٣.

(٤) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٤٣.

(٥) المادة ١٢ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو.

(٦) عجز الفقرة الأولى من المادة ١٢ من إتفاقية وارسو.

ويرى بعض الفقه أن الحق في توجيه البضاعة يرتبط بحيازة خطاب النقل الجوي^(١). بل أن أحكام إتفاقية وارسو توحى بذلك إذ هي تنص على أن الناقل يكون مسؤولاً إذا نفذ أوامر المرسل بالتوجيه دون أن يطالبه بتقديم صورة خطاب النقل الجوي المسلمة إليه^(٢). لكننا نرى أن هذا الحق - الحق في توجيه البضاعة - لصيق بصفة المتعاقد التي لا يكتسبها سوى المرسل. لكن خصوصية التعاقد لمصلحة الغير تجعل الحق ينتقل إلى المرسل إليه، ولا يتصور أن يتمتع المرسل والمرسل إليه معاً في وقت واحد بهذا الحق إذ قد يصدران تعليمات متناقضة إلى الناقل الجوي لا يستطيع التوفيق بينها^(٣). وإذا كان القضاء يجري على أن الحق ينتقل إلى المرسل إليه منذ اللحظة التي ينتقل فيها خطاب النقل إليه إلا أن إتفاقية وارسو أتت بحكم جديد مقتضاه أن حق المرسل في توجيه البضاعة ينتهي حيث يبدأ حق المرسل إليه عند وصول البضاعة نقطة الوصول وحين يتسلم هذا الأخير من الناقل الجوي نسخة خطاب النقل الجوي الخاصة به. وإذا تعذر الاهتداء إلى المرسل إليه وإذا رفض استلام خطاب النقل الجوي استرد المرسل حقه في توجيه البضاعة^(٤).

أما القول بأن الحق في توجيه البضاعة يتوقف على حيازة خطاب النقل الجوي فمحل نظر لأن خطاب النقل الجوي قد يكون قابلاً للتداول. فإذا ما تصرف المرسل في البضاعة أثناء نقلها جواً جاز له أن يطالب الناقل بتسليم البضاعة إلى المتصرف إليه بدلاً من المرسل إليه الوارد اسمه بخطاب النقل الجوي. ولكن لا يحق لحائز الخطاب الجديد - أي المتصرف إليه من المرسل - أن يوجه أي تعليمات إلى الناقل لأنه لم يكن في يوم قد تعاقد معه أو لم يكن قد تم تحديده بوصفه مرسلًا إليه، وكل ما يملكه هو حق تسلمها

(١) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ٥٢. وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٨.

(٢) المادة ١٢ فقرة ثالثة من الاتفاقية.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٥.

(٤) المادة ١٢ فقرة رابعة من إتفاقية وارسو.

من الناقل فضلاً عن حقه في استرداد البضاعة بوصفه مالكاً لها. أما وإن أبلغ المرسل الناقل بتسليم البضاعة إلى الحائز الجديد صار في مركز المرسل إليه وكان له عند بلوغ البضاعة مطار الوصول الحق في توجيهها.

وتجدر الإشارة إلى أن الأمر بتوجيه البضاعة لا يكون نافذاً في مواجهة الناقل الفعلي ما لم يتم توجيهه أولاً إلى الناقل المتعاقد^(١). وهذا من شأنه تأكيد ارتباط الحق في توجيه البضاعة بصفة المتعاقد، وحيث أن الناقل الفعلي لا يرتبط تعاقدياً بالمرسل لا يكون لهذا الأخير الحق في إصدار تعليمات إلى الناقل الفعلي ما لم يتحقق الأمر من خلال الناقل المتعاقد مع المرسل.

ونشير أخيراً إلى أن الأحكام الخاصة بالحق في توجيه البضاعة لا تتعلق بالنظام العام^(٢)، وبالتالي يمكن للأطراف الاتفاق على ما يخالفها، ويجب أن يتضمن خطاب النقل الجوي كل شرط يخالف تلك الأحكام^(٣).

٥ - الالتزام بتسليم البضاعة :

يتعين على الناقل الجوي لإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة لكي يتسنى له استلامها إلا إذا اتفق على خلاف ذلك^(٤). ويكون من حق المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة مطالبة الناقل الجوي بتسليم خطاب النقل الجوي إليه وأن يسلمه البضاعة^(٥).

ويتحقق تسليم البضاعة إذا ما مكن الناقل المرسل إليه من استلامها بأن يصير قادراً على ممارسة الحراسة المادية على البضاعة^(٦). ويكون التسليم في

(١) المادة الرابعة من إتفاقية جوادالغارا لعام ١٩٦١ .

(٢) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٥٤ .

(٣) المادة ١٥ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو .

(٤) المادة ١٣ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو .

(٥) المادة ١٣ فقرة أولى من إتفاقية وارسو .

(٦) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ٨١ .

مطار الوصول المحدد في خطاب النقل الجوي ما لم ينص على خلاف ذلك في عقد النقل^(١).

وإذا كان الأصل أن أجره النقل يتم الوفاء بها مقدماً من قبل المرسل فقد يتم الاتفاق على قيام المرسل إليه بدفعها في مطار الوصول^(٢). كذلك قد يكون الناقل مكلفاً من قبل المرسل بقبض ثمن البضاعة المنقولة من المرسل إليه. ويكون ذلك عندما يربط المرسل والمرسل إليه بعقد بيع يكون المرسل فيه بائعاً والمرسل إليه مشترياً. وفي هذه الحالة يعد الناقل الجوي وكيلًا عن المرسل في قبض الثمن.

فإذا ما امتنع المرسل إليه عن الوفاء بأجرة النقل أو بثمان البضاعة يحق للناقل الجوي الامتناع عن تسليم البضاعة إليه. وتقرر الشروط العامة للاياتا امتيازاً للناقل الجوي على البضاعة تأميناً لحقه في الأجرة^(٣). كما يكون للناقل بوصفه وكيلًا عن المرسل اعمال امتياز البائع في حالة امتناع المرسل إليه عن الوفاء بثمان البضاعة^(٤).

وقد يمتنع المرسل إليه عن استلام البضاعة كما قد يكون من المحال الاهتداء إليه بسبب خطأ في عنوانه. وفي مثل هذه الأحوال تتحدد واجبات الناقل على ضوء قانون دولة التسليم. فإذا كان قانون دولة التسليم هو القانون اللبناني فعلى الناقل الجوي انتظار تعليمات المرسل، وإن تعذر ذلك جاز له أن يطلب من المحكمة المختصة إيداع البضاعة في محل مؤتمن كمخازن الجمارك. ويكون له أيضاً طلب بيع البضاعة إذا كانت معرضة للتلف أو الهلاك بعد إثبات حالتها بواسطة خبير تعيينه المحكمة. ويجوز للناقل الحصول على أجره النقل المستحقة في مطار الوصول من ناتج بيع البضاعة^(٥).

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٦.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٧.

(٣) المادة الرابعة فقرة ٧ من شروط الاياتا الخاصة بنقل البضائع.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٢.

(٥) تطبيقاً لنص المادة ٦٨٦ من قانون الموجبات والعقود.

وتنظم شروط الاياتا فرض عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة . ويجب تطبيق هذه الشروط بالقدر الذي لا تتعارض مع أحكام قانون دولة التسليم . وتقضي شروط الاياتا بأنه على الناقل الجوي اتباع تعليمات المرسل الواردة بخطاب النقل الجوي . فإذا لم يكن الخطاب يتضمن مثل هذه التعليمات أو كان تنفيذها مستحيلاً أو غير ملائم لظروف النقل فالناقل يستطيع بعد إخطار المرسل بواقعة عدم تسليم البضاعة أن يعيد نقل البضاعة على طائراته أو طائرات أخرى إلى مطار القيام انتظاراً لتعليمات جديدة من المرسل . وإذا لم تبلغ هذه التعليمات الناقل في غضون ثلاثين يوماً على الأقل جاز له التصرف فيها كلية أو جزئياً سواء بالبيع بالمزاد العلني أو الممارسة^(١) .

المطلب الثاني التزامات المرسل

يلتزم المرسل في مواجهة الناقل الجوي بالتزامين رئيسيين، يتمثل الأول في الوفاء بالأجرة ويتمثل الثاني في تمكين الناقل من النقل .

١ - الالتزام بالوفاء بالأجرة :

التزام المرسل بالوفاء بالأجرة هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاقلته . وغالباً ما تكون الأجرة مستحقة مقدماً عند القيام . فيلتزم المرسل بالوفاء بها قبل أن يشرع الناقل الجوي في إنجاز عملية النقل . ويحق لهذا الأخير الامتناع عن استلام البضاعة إذا لم يتم المرسل بالوفاء بالأجرة^(٢) .

أما إذا كانت الأجرة مستحقة الدفع عند الوصول فيكون على المرسل إليه الوفاء بها . ويظل المرسل مع ذلك ملتزماً بالوفاء بها لأنه وحده من تعاقد

(١) المادة الثامنة فقرة رابعة من شروط الاياتا . انظر في ذلك محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨١ وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٦ .

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٣ .

مع الناقل الجوي . فإذا لم يقيم المرسل إليه بالوفاء جاز للناقل الجوي الرجوع على المرسل ويطالبه بالوفاء^(١).

ويتولى العقد تحديد مقدار الأجرة . على أن شروط الاياتا تؤكد على أن أجرة النقل لا تتضمن المصاريف الإضافية التي يتعين على المرسل دفعها مقابل خدمات الإيداع أو التأمين على البضاعة أو أية مصروفات أخرى تكون ضرورية لنقل البضاعة .

٢ - الالتزام بتمكين الناقل من النقل :

يتعين على المرسل أن يؤدي كافة الأداءات من أجل تمكين الناقل الجوي من إنجاز عملية النقل . فقد رأينا أن إتفاقية وارسو جعلت المرسل ملتزماً بتحرير نسخ خطاب النقل الجوي وتسليم الناقل الجوي إحداها بالإضافة إلى النسخة الخاصة بالمرسل إليه . ويجب أن تكون بيانات خطاب النقل الجوي صادقة وكاملة عن البضاعة^(٢).

ويجب على المرسل تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي في الموعد المتفق عليه حتى يتسنى للناقل الانتهاء من كافة الإجراءات اللازمة للرحلة الجوية في وقت مناسب قبل إقلاع الطائرة . ولا بد من أن تكون البضاعة محكمة الربط والتغليف^(٣)، حتى يتمكن الناقل الجوي من نقلها دون أن يصيبها تلف أو دون أن تؤدي إلى إتلاف غيرها من البضائع الخاصة بمرسلين آخرين .

ونشير أخيراً إلى أن تسليم البضاعة لا يعد شرطاً لانعقاد عقد نقل البضائع الجوي . فكما رأينا من قبل فإن العقد رضائي، وإنما الالتزام بالتسليم ضروري لتمكين الناقل من أداء التزامه الأساسي المتمثل في نقل البضاعة^(٤).

(١) وتقضي المادة ٧ فقرة رابعة (ب) من شروط الاياتا بأن الناقل يستطيع اشتراط تقديم كفالة يتوازى مقدارها مع مقدار الأجرة إذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول .

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٦ .

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٨ .

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٢ .

الباب الثالث

مسؤولية الناقل الجوي

تتعرض الطائرة أثناء الرحلة الجوية لمخاطر جسيمة . ولحوادث الطيران آثارها الوخيمة على الأرواح والأموال تفضي كثيراً إلى الهلاك . لذلك أخذت مسؤولية الناقل الجوي المرتبة الأولى في الأهمية بين موضوعات القانون الجوي بل أن إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أتت بصفة جوهرية لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي .

ولدراسة مسؤولية الناقل الجوي نتناول أولاً نطاقها فنعرض لأساس المسؤولية وحالاتها . ثم نتناول ثانياً الأحكام الموضوعية لتلك المسؤولية فنعرض لأسباب دفع المسؤولية والحدود القصوى للتعويض المقررة في الإتفاقية وحالات المسؤولية غير المحدودة . ونشير بعد ذلك إلى الأحكام الإجرائية لدعوى المسؤولية على الناقل الجوي التي تضمنتها إتفاقية وارسو . وهكذا ينقسم هذا الباب إلى أربعة فصول :

- الفصل الأول : في نطاق مسؤولية الناقل الجوي .
- الفصل الثاني : في الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي .
- الفصل الثالث : في الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي .

الفصل الاول

نطاق مسؤولية الناقل الجوي

نتناول في مبحث أول أساس مسؤولية الناقل الجوي ثم نبحت بعد ذلك الحالات التي تثور فيها مسؤولية الناقل الجوي .

المبحث الاول

أساس مسؤولية الناقل الجوي

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل الجوي: فبينما تجعل التشريعات اللاتينية مسؤولية الناقل بوجه عام مسؤولية تعاقدية تقوم على قرينة مسؤولية تتمثل في الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة^(١)، تفرق الأنظمة الانجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام^(٢)، ومسؤولية الناقل الخاص^(٣). والناقل العام هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها. أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول

(١) ومؤدى الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة إمكانية إثارة مسؤولية الناقل لمجرد عدم تحقق النتيجة وبصرف النظر عن أية عناية يكون الناقل قد بذلها، ولا يمكنه دفع تلك المسؤولية إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبي. انظر علي البارودي، المرجع السابق، ص ١٨٣ و RODIERE، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

Common Carrier.

(٢)

Private Carrier.

(٣)

النقل^(١). وترتكز مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التقصيري المفترض^(٢). أما مسؤولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيري الواجب إثباته^(٣).

وقد برز هذان الاتجاهان أثناء انعقاد مؤتمر وارسو عام ١٩٢٩. وأثيرت إلى جانبها فكرة تحمل التبعة كأساس لمسؤولية موضوعية أو مادية يتحملها الناقل الجوي^(٤)، لكن لم تجد هذه الفكرة صدى نظراً لعدم استقرار فكرة تحمل التبعة في الضمير القانوني للجماعة الدولية في ذلك الوقت.

واتخذت إتفاقية وارسو موقفاً وسطاً بين الاتجاهين الرئيسيين المتنازعين، وأقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدي المفترض. ومؤدى ذلك أنه ليس على المسافر أو الشاحن إثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوي وإنما يستطيع هذا الأخير إثبات أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. ويضاف إلى ذلك ضرورة الأخذ في الاعتبار تسبب الضرور أو مساهمته بخطئه في إحداث الضرر^(٥).

ولما كان في ذلك تشديد على الناقلين الجويين وضعت الاتفاقية حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقلون بدفعها. وفي ذلك تحقيق للتوازن بين حق المضرورين في الحصول على التعويضات المناسبة وضرورات استقرار نشاط الملاحة الجوية نظراً لما في إطلاق قيم التعويض من مخاطر تجعل العديد من المستثمرين يعزفون عن إقامة منشآت ومشروعات للنقل التجاري

(١) انظر في تعريف الناقل العام والناقل الخاص محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩١ - ٩٢.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٨.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٢.

(٤) ويتبنى هذا الاتجاه القانون التشيكي الصادر في ١٥ يوليو ١٩٢٥ والقانون السويسري الصادر في ٢٧ يناير ١٩٢٠ والقانون اليوغوسلافي الصادر في ٢٢ أبريل ١٩٢٢.

(٥) انظر في ذلك المادتين ٢٠ و ٢١ من إتفاقية وارسو.

الجوي^(١). إلا أن الاتفاقية اشترطت حسن نية الناقل الجوي لإمكان الإفادة من تحديد مسؤوليته، لذلك اتجهت المحاكم المختلفة إلى التوسع في تفسير سوء نية الناقل الجوي لما تبين لها أن قيم التعويض القصوى لم تعد تتناسب مع التعويضات التي يحصل عليها الأفراد المضرورين من وسائل نقل أخرى، في وقت لم تعد الملاحة الجوية تواجه المخاطر ذاتها التي كانت تواجهها وهي في المهد^(٢).

وكان ذلك الموقف من المحاكم المختلفة - وما ينتج عنه من تضارب حول تفسير نصوص إتفاقية وارسو - الرائد الأساسي من توقيع بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥. فالبروتوكول لم يعدل من أساس مسؤولية الناقل الجوي القائمة على الخطأ التعاقدى المفترض وإنما قام بمضاعفة الحدود القصوى للتعويضات التي يلتزم الناقلون الوفاء بها عن الأضرار البدنية^(٣).

وعلى إثر تهديد الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من إتفاقية وارسو^(٤) ظهرت الحاجة ملحة إلى تعديل أحكام مسؤولية الناقل الجوي، فتم

(١) في هذا المعنى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٦.

(٣) إذ صار الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية ٢٥٠٠٠٠٠ فرنك بدلاً من ١٢٥٠٠٠٠ فرنك. أما فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالأمته المسجلة أو البضائع فقد ظل الحد الأقصى للتعويض ثابتاً عند ٢٥٠ فرنك لكل كيلوجرام. كذلك بالنسبة للأمته الخفيفة: ٥٠٠٠ فرنك لكل راكب.

(٤) رفضت الولايات المتحدة التصديق على بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ وأرسلت مذكرة إلى الحكومة البولندية عام ١٩٦٥ تعلن فيها عن رغبتها في الانسحاب من إتفاقية وارسو. وقد سارع عدد كبير من شركات الطيران إلى إبرام إتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية تم توقيعه في الرابع من مايو عام ١٩٦٦ وأصبح واجب النفاذ بعد أن أقرته الهيئة. ولقد صارت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية مسؤولية موضوعية وتم تحديد الحد الأقصى للتعويض بخمسة وسبعين ألف دولار أمريكي. لكنه إتفاق قاصر الأثر على الرحلات الجوية التي تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الهبوط واقعة في الاقليم الأمريكي: انظر في ذلك محمد فريد

توقيع بروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ - الذي لم يدخل بعد حيز النفاذ - وجعل مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين والأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف الأمتعة مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة تحمل التبعة. أما بالنسبة لحالات المسؤولية الأخرى فقد ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض^(١).

وفي بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥، والذي لم يدخل بعد حيز النفاذ هو أيضاً، صارت مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة مسؤولية موضوعية^(٢).

وخلاصة القول أن القانون الوضعي في الوقت الراهن يقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدي المفترض، وذلك أياً كانت حالات المسؤولية. أما قانون المستقبل فيجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية في كل الحالات باستثناء حالة المسؤولية عن التأخير التي تظل قائمة على فكرة الخطأ المفترض.

المبحث الثاني

حالات مسؤولية الناقل الجوي

تواجه إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ثلاث حالات رئيسية لمسؤولية الناقل الجوي، هي حالة الإضرار البدنية التي تصيب المسافر وحالات الهلاك أو التلف أو الضياع التي تصيب البضائع أو الأمتعة وأخيراً حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي.

= المريني، المرجع السابق، ص ٩٨ - ٩٩.

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٤ - ٣٠٥.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

المطلب الاول المسؤولية عن الاضرار البدنية

تنص المادة السابعة عشر من إتفاقية وارسو على أنه «يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر، إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول».

وهذا النص يرتب على عاتق الناقل الجوي التزاماً بضمان سلامة المسافر. وهو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة. لكن خطأ الناقل الجوي يكون مفترضاً فتثور مسؤوليته بمجرد حدوث الوفاة أو الإصابة. إلا أن الناقل الجوي يستطيع دفع هذه المسؤولية عن طريق إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(١).

شروط المسؤولية :

يتضح من نص المادة السابعة عشر من إتفاقية وارسو أنه لا بد من توافر شروط ثلاث لإثارة مسؤولية الناقل الجوي : أن يكون هناك حادث، أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول وأن يصاب المسافر بضرر.

١ - وقوع الحادث :

لم تحدد إتفاقية وارسو المقصود بالحادث. ويمكن تعريفه بأنه الحادثة أو الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى أنها ترتبط باستغلال الطائرة وتنشأ عنه^(٢).

ووفقاً لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٠٥.

(٢) JACQUES SESSELI: La notion de faute dans la convention de Varsovie, Nouvelle Bibliothèque de Droit et De Juris prudence, Lausanne, 1961, p. 33.

أو بسفينة أو بطائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئاً عن عطل بالطائرة أو خطأ في قيادتها. أما إذا كان الضرر ناشئاً عن شجار بين إثنين من المسافرين مثلاً فلا يمثل الشجار حادثاً يرتب المسؤولية على عاتق الناقل الجوي^(١).

٢ - النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة:

ذكرنا أن الناقل الجوي إذا كان مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين فذلك لأنه ملتزم بضمان سلامتهم. ولكي يتمكن المضرور من إثارة مسؤولية الناقل الجوي لا بد من أن يكون الضرر قد لحقه خلال المدة التي يكون الناقل الجوي ملتزماً بضمان سلامة المسافر. لذلك من الضروري تحديد النطاق الزمني لهذا الالتزام.

وفي ذلك تقول المادة السابعة عشر من إتفاقية وارسو أن الناقل يكون مسؤولاً متى وقع الحادث على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو الهبوط. وفي تفسير هذه العبارات لا بد من الاسترشاد بالغاية التي تقرر من أجلها التزام الناقل بضمان السلامة. وتتمثل هذه الغاية في حماية المسافرين من مخاطر الطيران^(٢)، فمنذ اللحظة التي يخضع فيها المسافر لأوامر الناقل الجوي عند مغادرة قاعة تجمع المسافرين في مطار القيام للتوجه إلى الطائرة ينشأ التزام الناقل بضمان السلامة. ويستمر هذا الالتزام طوال الرحلة الجوية وبعد الهبوط حتى اللحظة التي ينهي فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مباني مطار الوصول^(٣). ولا تخضع العمليات السابقة أو التالية على ذلك لأحكام إتفاقية وارسو مثل عمليات تسجيل أو سحب الأمتعة أو الإجراءات البوليسية أو الجمركية ولكنها تخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق^(٤).

(١) SESSELI، المرجع السابق، ص ٣٢.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٠٩.

(٣) مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٧٣.

(٤) SESSELI، المرجع السابق، ص ٣٤ وثروت أنيس الأسيوطي، ص ٢٤١.

٣ - الضرر :

تحدث المادة السابعة عشر من إتفاقية وارسو عن الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر. وعلى ذلك يجب أن يكون الضرر الذي يلحق بالمسافر ويوجب مسؤولية الناقل الجوي ضرراً بدنياً. على أنه يمكن التوسع في تفسير مفهوم الضرر البدني بحيث يشمل بالإضافة إلى الوفاة أو الجرح أو الإصابات الجسدية الاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب المسافر^(١).

ولقد استقر الرأي على تحديد مفهوم الضرر على ضوء أحكام التشريعات الوطنية. وفي القانون اللبناني لا يكون التعويض في حالات المسؤولية التعاقدية إلا عن الأضرار المتوقعة فقط ما لم يكن الضرر ناجماً عن غش الناقل الجوي أو خطئه الجسيم إذ في مثل هذه الحالات يكون التعويض عن كافة الأضرار سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة وسواء كانت أضرار مادية أو أدبية^(٢).

المطلب الثاني

المسؤولية في نقل البضائع والامتعة

تجمع إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بين المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع وتلك المتعلقة بنقل الامتعة في أحكام واحدة. وتنص الفقرة الأولى من المادة ١٨ منها على أنه «يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الامتعة المسجلة أو البضائع إذا وقعت الحادثة التي تولد عنها الضرر خلال النقل الجوي».

وعلى ضوء هذا النص تكون إتفاقية وارسو قد ألقت التزاماً بضمان

(١) ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٢٣٥ ومراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١١.

سلامة البضاعة على عاتق الناقل الجوي^(١). وهو التزام يبذل عناية يكون فيه خطأ الناقل الجوي مفترضاً. فيتعين عليه إذا ما ثبت الضرر أن يقيم الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

شروط انعقاد المسؤولية :

ويتضح من نص الاتفاقية سالف الذكر أنه لا بد من توافر شروط ثلاث لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي هي أن يكون هناك ضرر وأن يكون الضرر ناجماً عن حادثة وأن تكون الحادثة قد وقعت خلال النقل الجوي.

١ - الضرر :

تنطبق أحكام إتفاقية وارسو في حالات هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع^(٢). وعلى ذلك يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو الشاحنين في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً أو في حالة الفقد على إثر السرقة أو الخطأ في تسليم البضاعة أو الأمتعة إلى شخص آخر^(٣). كذلك إذا صاب البضاعة أو الأمتعة تلف يؤثر على قيمتها أو على استعمالها على النحو الذي أعدت له كان الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناجمة عن هذه الحالة.

(١) في هذا المعنى محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١٢.

(٢) إذا كان نص المادة ١٨ من الإتفاقية لا تواجه سوى فرض نقل الأمتعة المسجلة إلا أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً كذلك عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الخفيفة، ويستفاد ذلك من نص الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ التي تحدد حداً أقصى للتعويض في حالة «الحاجيات التي يحتفظ بها المسافر في حراسته»، لكن الاتفاقية تركت تحديد شروط انعقاد المسؤولية لقواعد القانون الوطني الواجب التطبيق: ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٢٦٩.

(٣) في هذا المعنى: رفعت فخري. الوجيز في القانون الجوي، جامعة عين شمس، ١٩٨٨، ص ١٣٠.

٢ - الحادثة :

تستخدم إتفاقية وارسو عند الحديث عن المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة اصطلاح الحادثة أو الواقعة Evènement في حين كانت قد استخدمت اصطلاح الحادث accident عند الحديث عن المسؤولية في نقل الركاب .

وللحادثة معنى أوسع من الحادث إذ تمتد لتشمل كافة الأسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي أو تشغيل الطائرة أو لم يكن متعلقة به^(١). وبالتالي يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تنجم عن انهيار جزء من مباني المطار أو نفوق الحيوانات بسبب انتشار عدوى حيوانات أخرى^(٢)، وتذبل الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى أو ضياع البضاعة بسبب سرقتها من مباني المطار^(٣).

٣ - النطاق الزمني للنقل :

حرصت إتفاقية وارسو على تحديد النطاق الزمني للنقل الجوي للبضائع والأمتعة بنصها في الفقرة الثانية من المادة ١٨ على أن النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل، سواء كان ذلك في مطار القيام أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار^(٤).

وينبغي الفقه على هذا النص تضييقه للنطاق الزمني الجوي لأنه يبدأ من دخول البضاعة مباني مطار القيام حتى خروجها من زمام مطار الهبوط^(٥).

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٩ و ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٢٨٨ .

(٢) مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٦٩ .

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١٤ .

(٤) ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٢٩٤ .

(٥) POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٥ .

ويمتد هذا النطاق في حالة اضطرار الطائرة إلى الهبوط خارج أحد المطارات طوال المدة التي تظل فيها البضاعة في حراسة الناقل الجوي. لكن الفقرة الثالثة من المادة ١٨ واجهت حالة النقل المركب بنصها على أن فترة النقل الجوي لا تشمل أي نقل بري أو بحري يتم خارج مطار، ولكنها تحفظت بقولها أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى يفترض في الضرر إلى أن يثبت العكس أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي.

ومؤدى ذلك أنه إذا تم تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي في مكاتبه بوسط المدينة، وكان يتعين عليه نقلها براً أو نهراً حتى مطار القيام لشحنها على متن الطائرة تنفيذاً لعقد النقل الجوي، لا تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن هذا النقل البري أو النهري لأحكام إتفاقية وارسو، وذلك بالرغم من أن البضاعة صارت تحت حراسة الناقل الجوي منذ لحظة تسليمها إليه^(١). ولما كانت هناك صعوبة بالغة في إثبات اللحظة التي نجم فيها الضرر عن الحادثة، أكانت أثناء النقل البري أو النهري أو بعد وصول البضاعة مطار القيام وضعت الاتفاقية قرينة قانونية مؤداها أن الضرر نجم عن حادثة وقعت أثناء فترة النقل الجوي. لذلك لا يتعين على المسافر أو الشاحن إثبات أن الضرر نجم عن حادثة وقعت متى بلغت البضاعة أو الأمتعة مطار القيام وهي في حراسة الناقل الجوي لكي يثير مسؤوليته تأسيساً على أحكام إتفاقية وارسو، لكن عبء الإثبات ينتقل إلى الناقل الجوي الذي يتعين عليه إثبات أن الحادثة وقعت أثناء النقل البري أو النهري وبوجه عام قبل بلوغ البضاعة أو الأمتعة مطار القيام^(٢).

وما دامت إتفاقية وارسو تربط بين حراسة الناقل الجوي للبضاعة أو الأمتعة ومسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بها فمن البديهي أن تنتهي فترة

(١) وبناء عليه تخضع المسؤولية عن هذه المراحل لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١٨.

النقل التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن البضائع أو الأمتعة بانتهاء حراسته لها بتسليمها إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه وإن كانت البضاعة أو الأمتعة لا تزال في داخل مبنى مطار الوصول^(١). وعلى ذلك فمجرد تفريغ البضاعة من الطائرة لا ينهي مسؤولية الناقل الجوي، كذلك إذا كانت البضاعة موجودة في المنطقة الجمركية تحت حراسة تابعي الناقل الجوي^(٢). وبالسبب للأمتعة تنتهي حراسة الناقل الجوي لها إذا ما التقطها المسافر في مطار الوصول، ولا تؤثر معاونة أحد تابعي الناقل الجوي للمسافر في حمل الأمتعة إلى خارج مبنى المطار على انتهاء حراسة الناقل لها^(٣).

المطلب الثالث المسؤولية عن التأخير

ينشد المسافر أو الشاحن السرعة في إنجاز عملية النقل وهذا ما يبرر لجوئه للنقل الجوي^(٤). ولذلك أكدت إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ مسؤولية النقل الجوي في حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي وذلك بنصها في المادة التاسعة عشر منها على أنه «يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو».

وأول ما يلاحظ على هذا الحكم أنه جاء عاماً يشمل نقل الركاب ونقل البضائع على حد سواء. ويلاحظ عليه ثانياً أنه لا يرتب مسؤولية الناقل

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١١٧.

(٢) هذا ما قضت به محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر بتاريخ ١٨ أكتوبر ١٩٧٨: المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٨، ص ٤٥٦. ألا أن بعض المحاكم تنجبه إلى مد حراسة الناقل الجوي في حالة تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية: انظر في عرض مثال قضائي لذلك POURCELET، المرجع السابق، ص ١١٨.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١١٨.

(٤) في هذا المعنى محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١٩، وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١١ ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٣٣.

الجوي عن مجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي وإنما عن الضرر الذي قد ينجم عن هذا التأخير^(١). ومعنى ذلك أنه لا يمكن القول أن التأخير في ذاته يمثل إضراراً بالمسافر أو الشاحن وإنما قد يمثل مصدراً لهذا الضرر. فلو أن المرسل إليه استطاع بيع البضاعة بالرغم من تأخر وصولها بالسعر ذاته الذي كان يستطيع بيعها به إذا ما وصلت البضاعة في الميعاد لا يكون التأخير قد أصابه بضرر ما فلا مجال لإثارة مسؤولية الناقل الجوي. أما إذا أدى التأخير إلى تفويت فرصة فنان في تقديم عمل فني بسبب تأخره عن موعد رفع الستار كان الضرر متحققاً من جراء التأخير وصار الناقل الجوي مسؤولاً عن ذلك الضرر^(٢). ولا بد من التمييز بين فرضين لإمكان إثارة مسؤولية الناقل الجوي:

الفرض الأول:

هو الاتفاق سلفاً على مواعيد محددة لإنجاز النقل الجوي. ويستفاد هذا الاتفاق ضمناً من جدول المواعيد الذي يعلنه الناقل الجوي العامل على خطوط جوية منتظمة^(٣). وفي هذا الفرض يكون التزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه التزاماً بوسيلة يفترض فيه خطأ الناقل. وبالتالي فبمجرد حدوث التأخير تثور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنجم عنه ولا يستطيع الناقل الجوي دفع تلك المسؤولية إلا عن طريق إثبات اتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها^(٤).

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٢) ويمكن ضرب أمثلة كثيرة على حالات تحقق الضرر من جراء التأخير مثل حرمان المسافر من الاشتراك في افتتاح مؤتمر علمي أو التأخير في وصول مريض لإجراء عملية جراحية عاجلة مما أدى إلى وفاته أو تفاقم حالته المرضية أو التفويت على المسافر الاشتراك في مسابقة رصدت لها جائزة مالية كبيرة.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٣٥.

(٤) وذلك خلافاً لأحكام القانون اللبناني في شأن مسؤولية الناقل البري والتي تجعل التزامه بتحقيق نتيجة: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١٩.

الفرض الثاني :

وهو فرض عدم الاتفاق سلفاً على مواعيد محددة لإنجاز النقل الجوي . وفي هذا الفرض لا يستقيم القول بأن الناقل الجوي صار طليقاً من كل قيد في إنجاز النقل الجوي في المدة التي يقدرها وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة . وقد سبقت لنا الإشارة إلى أن الشروط العامة للآياتا تعتبر المواعيد المعلن عنها سلفاً مواعيد تقريبية وفسرنا هذه الشروط على نحو يجعل الناقل الجوي ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة وإلا كانت من قبيل شروط الإعفاء من المسؤولية، الباطلة وفقاً لاتفاقية وارسو^(١) .

ومن شأن اعتبار الناقل الجوي ملتزماً بتنفيذ النقل في مدة معقولة أن تتأكد طبيعة التزامه بأنه التزام يبذل عناية وليس بتحقيق نتيجة^(٢)، خلافاً لأحكام القانون التجاري اللبناني .

ويثور التساءل عن التأخير الموجب للمسؤولية وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو . ومن المقرر أنه يجب أن يقع التأخير أثناء فترة النقل الجوي . فإذا حدث التأخير خارج نطاق النقل الجوي لا تخضع مسؤولية الناقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو وإنما تخضع للقانون الوطني الواجب التطبيق^(٣) .

ولقد اختلف الفقه حول تحديد المقصود بفترة النقل الجوي بالنسبة إلى مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير . ويرى اتجاه مضيق أن تلك المدة تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تنهياً فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام حتى هبوط

(١) وذلك بموجب المادة ٢٣ فقرة أولى منها .

(٢) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٢٠ .

(٣) انظر في ذلك رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٣٩ . ومن أنصار الرأي الأخير ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٣١٢ .

الطائرة في مطار اللوصول. بينما يذهب إتجاه آخر بالنسبة لنقل البضائع إلى تحديد فترة النقل على النحو ذاته الذي حددته المادة الثامنة عشر من إتفاقية وارسو فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو تلفها أو ضياعها، وذلك استناداً إلى أنه يترتب على التأخير ضرر من نفس نوع الضرر الناجم عن الهلاك أو التلف^(١).

ويذهب الفقه الغالب إلى أن المادة التاسعة عشر من إتفاقية وارسو أحالت بصورة ضمنية إلى المادتين السابعة عشر والثامنة عشر فيما يتعلق بتحديد نطاق النقل الجوي الزمني. وبالتالي يكون الناقل الجوي مسؤولاً في حالة حدوث التأخير خلال الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن سلامة المسافرين أو ملتزماً بالحفاظ على البضاعة والأمتعة المسجلة^(٢).

-
- (١) انظر في عرض هاتين النظريتين والانتقادات الموجهة إليهما: محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٢٥ - ١٢٧ حيث يقرر أن GOEDUIS هو صاحب النظرية الأولى بينما يشير إلى أن النظرية الثانية نسبها SUNDBERG إلى LEMOINE.
- (٢) ونذكر القارىء أن هذه الفترة تبدأ من لحظة مغادرة الراكب مطار القيام تحت إمرة الناقل للتوجه إلى الطائرة حتى اللحظة التي يتخلص فيها من وصاية الناقل في مطار الوصول وذلك بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار البدنية. كما تبدأ من لحظة بدء حراسة الناقل للأمتعة المسجلة أو البضائع في مطار القيام حتى زوال هذه الحراسة في مطار الوصول بالنسبة للمسؤولية عن الهلاك أو التلف.

الفصل الثاني

الاحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي

يلاحظ على أحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أنها حاولت تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم وبين مصالح الناقلين الجويين في تحديد مسؤوليتهم حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقاً دون الاستمرار في مباشرة نشاط النقل التجاري الجوي وتطوره .

لذلك جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي قائمة على خطئه المفترض، فلا يضطر المسافر أو الشاحن إلى إثبات عنصر الخطأ الذي قد يصعب بل يستحيل إثباته في كثير من الفروض . وفي المقابل وضعت الاتفاقية حدوداً قصوى للتعويض الذي يلتزم الناقل الجوي الوفاء به . ولم تشأ الاتفاقية أن تجعل من التزامات الناقل الجوي التزامات بنتيجة بل هي التزامات بعناية وبالتالي حددت الاتفاقية طرقة قانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي . وفي المقابل أبطلت الاتفاقية كل شرط يستهدف الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها على نحو يخالف أحكامها .

ولدراسة الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي نتناول استبعاد المسؤولية في مبحث أول ثم نبحث أحكام التعويض في إتفاقية وارسو في مبحث ثان .

المبحث الاول استبعاد مسؤولية الناقل الجوي

ذكرنا أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أبطلت الشروط الاتفاقية التي تستهدف إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف من هذه المسؤولية على خلاف أحكام الاتفاقية. ومن جانب آخر حددت الاتفاقية سبلاً قانونية يستطيع بها الناقل الجوي دفع مسؤوليته.

المطلب الاول بطلان شروط الاعفاء والتخفيف من المسؤولية

قررت إتفاقية وارسو بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي كمبدأ عام في المادة ٢٣ فقرة أولى منها. إلا أن بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ أورد استثناءً على هذا المبدأ العام تضمنته الفقرة الثانية المستحدثة للمادة ٢٣.

أولاً: المبدأ العام.

تنص المادة ٢٣ فقرة أولى من إتفاقية وارسو على أنه «كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولا أثر له. على أن بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية».

ويتضح من هذا النص أنه يقضي ببطلان الشروط الخاصة بإعفاء الناقل الجوي أو التخفيف من مسؤوليته التعاقدية. وبالتالي تصح بوجه عام الشروط المنظمة لمسائل لم تتول إتفاقية وارسو تنظيمها كما تصح بوجه خاص الشروط المنظمة لمسائل تولت إتفاقية وارسو تنظيمها متى سمحت بمخالفة أحكامها^(١).

(١) ومن أمثلة هذه الأحكام التي يجوز الاتفاق على عكسها التزام الناقل الجوي بإخطار =

وإذا كان الأصل في القانون اللبناني هو جواز الاتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية أو التخفيف من تلك المسؤولية^(١)، إلا أن اتفاقية وارسو، التي صارت جزءاً من القانون الوضعي اللبناني فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي، تبطل كل إتفاق على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف من تلك المسؤولية على نحو يخالف أحكام المسؤولية المحدودة في الاتفاقية.

وإذا كانت الاتفاقية تبطل هذه الشروط إلا أنها حرصت على تأكيد عدم تأثير العقد ذاته في جوده وصحته بهذه الشروط، فتبطل الشروط وحدها ويظل عقد النقل الجوي مع ذلك صحيحاً. بل أنه يظل خاضعاً لأحكام إتفاقية وارسو فتطبق الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي الواردة بها.

هذا ويفرق جانب من الفقه بين الاعفاء من المسؤولية مع بقاء المدين ملتزماً بالالتزام الذي أعفى من المسؤولية عنه وبين الاتفاق على عدم التزام المدين بالالتزام أصلاً^(٢). ولهذه التفرقة أثرها فيا يتعلق بالشروط العامة للآياتا التي تقضي بعدم التزام الناقل الجوي بإنجاز النقل في المواعيد المعلنة سلفاً كما أشرنا من قبل. والواقع أن هذه الشروط يجب تفسيرها على نحو لا يعفي الناقل الجوي تماماً من الالتزام بإنجاز النقل في مدى زمني معين وإنما يقتصر أثرها على عدم تقييد الناقل الجوي بتلك المواعيد بصورة جامدة مع الإبقاء

-
- المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة المقررة بالمادة ١٣ فقرة ثانية من الاتفاقية، وإمكانية الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتمويض المنصوص عليه في المادة ٢٢ فقرة أولى، وكذلك إمكانية الإعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة بحيث لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا في حدود هذه القيمة المعلنة، وتتضمن المادة ٢٢ فقرة ثانية هذا الحكم. انظر في ذلك رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٢٦.
- (١) هذا ما تقضي به المادة ١٣٨ من قانون الموجبات والعقود بنصها على أنه يجوز الاتفاق على إعفاء الدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية إلا ما ينشأ عن غشه أو من خطئه الجسيم.
- (٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٩.

على الالتزام بالنقل في فترة زمنية معقولة. وبالتالي تظل مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير قائمة. ولقد أبطلت بعض المحاكم شروط الاياتا التي تضمنتها وثائق النقل على اعتبار أنها من قبيل الشروط المعفية من المسؤولية^(١).

ويراعى أن شروط العقد قد تكون مباشرة في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو في التخفيف من تلك المسؤولية كأن يتضمن العقد نصاً صريحاً يقضي بعدم إمكانية الرجوع على الناقل الجوي في حالة إصابة المسافر بأذى بدني أو في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة أو في حالة التأخير. وقد تكون هذه الشروط تقضي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها بطريق غير مباشر مثل النص على تقصير مواعيد الاحتجاج أو تقصير مدة السقوط أو تقادم دعوى المسؤولية^(٢)، أو إذا كان هناك شرط يقضي بنقل عبء الإثبات من عاتق الناقل الجوي إلى المسافر أو الشاحن مما يعد تحايلاً على أحكام إتفاقية وارسو المراد منه هو إعجاز متلقي خدمة النقل من إثبات خطأ الناقل الجوي^(٣).

وقيل أن الشروط الباطلة في مفهوم الإتفاقية هي الشروط السابقة على وقوع الضرر. أما الإتفاقات اللاحقة عليه والتي من شأنها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها فتكون صحيحة، وذلك استناداً إلى نص المادة ٣٢

(١) ومن أمثلة هذه المحاكم محكمة السين المدنية في حكمها الصادر بتاريخ ٩ يوليو ١٩٦٠، الأسبوع القانوني ١٩٦١ - II - ١١٨٣٠ ومحكمة استئناف بيروت في حكمها الصادر بتاريخ ١٧ يوليو ١٩٦٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٠، ص ٢٢٣.

(٢) ومن هذه الشروط أيضاً شرط إخطار الناقل بضياح البضاعة أو عدم تسليمها في موعد يحدده العقد على خلاف أحكام الإتفاقية:

انظر محكمة استئناف باريس بتاريخ ١٦ أكتوبر ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٨٠، ص ٨٥.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٧١.

من إتفاقية وارسو التي تقضي بأن «يبطل كل شرط في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر، يخالف بمقتضاه الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الإتفاقية، سواء بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص...»^(١). لكن هذا النص في تقديرنا مقصور على الإتفاقات الخاصة بتعيين قانون واجب التطبيق أو بتعديل أحكام الاختصاص التي يقصد من ورائها الأطراف استبعاد تطبيق أحكام إتفاقية وارسو سواء كانت أحكاماً موضوعية أم أحكاماً إجرائية. وهذه الإتفاقات تكون باطلة إذا سبقت وقوع الضرر وإنما تصح إذا كانت لاحقة على وقوعه. أما الإتفاقات التي تقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتخفيف تلك المسؤولية فتكون باطلة دائماً سواء كانت سابقة على وقوع الضرر أم لاحقة عليه، وذلك لعمومية نص المادة ٢٣ فقرة أولى من إتفاقية وارسو التي تقضي ببطلان كل شرط سواء تضمنه عقد النقل الجوي أو كان معدلاً له دون أن تفرق بين التعديل السابق على وقوع الضرر والتعديل اللاحق له.

ثانياً: الاستثناء:

أضاف بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ فقرة ثانية إلى المادة ٢٣ من إتفاقية وارسو مؤداها عدم سريان الفقرة الأولى - الخاصة ببطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية - على الشروط المتعلقة بالهلاك أو الضرر الناشء من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها^(٢).

ويتضح أولاً أن الحكم المقرر بالمادة ٢٣ فقرة ثانية خاص بالبضائع. وبالتالي لا يمتد إلى الأمتعة المسجلة. ويثور التساؤل عما إذا كان واجباً أن

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٧٢.

(٢) نظراً للصعوبات التي يثيرها تفسير هذا النص نورد النص الأصلي للاتفاقية باللغة الفرنسية:

L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas aux dispositions concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

يشتمل خطاب النقل الجوي على أي شرط يعفى به الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها. ولقد رأينا من قبل أنه لوثائق النقل الجوي حجية نسبية في الإثبات مما يسمح للناقل الجوي بإثبات هذا الشرط بكافة الطرق وإن كان غير مدون بخطاب النقل الجوي^(١).

ويشير تحديد المقصود بطبيعة البضاعة المنقولة بعض الصعوبات، ويتضح من المناقشات التي سبقت توقيع بروتوكول لاهاي أنه لا يمكن حصر البضاعة التي يجوز الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالشاحن بسبب طبيعتها في الحيوانات الحية والأشياء الهشة Fragiles والمواد القابلة للتلف^(٢). فالنص النهائي للبروتوكول أتى بعبارة عامة «طبيعة البضاعة المنقولة أو عيبها الذاتي».

ولكن هل يعني ذلك ضرورة أن يكون الضرر ناشئاً عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي كمصدر وحيد لذلك الضرر، وما هو الحكم إذا كان الضرر ناشئاً عن تلك الطبيعة أو ذلك العيب مع ارتكاب الناقل الجوي لخطأ ما ساهم في إحداث الضرر. وفي هذه الحالة هل يجد شرط الإعفاء مجاله للتطبيق أم يتعين إهداره بسبب خطأ الناقل. وإذا قيل بثبوت مسؤولية الناقل الجوي هل يجب إدخال عنصر الطبيعة أو العيب في الاعتبار عند تقدير التعويض الذي يلتزم به الناقل؟ وقد يدق الأمر بصفة خاصة في حالة التأخير

(١) ويستطع الناقل الجوي التمسك بهذا الشرط في مواجهة المرسل إليه حتى لو كان مدوناً بنسخة خطاب النقل الجوي الخاصة بالشاحن دون أن يكون مدوناً بالنسخة الخاصة بالمرسل إليه.

(٢) وهذا التحديد الحصري كان من اقتراح مندوبي بلجيكا وهولنده في مؤتمر لاهاي عام ١٩٥٥.

وبالرغم من أن المندوب الفرنسي أخذ على عبارة طبيعة البضاعة وعيبها الذاتي غموضها وعدم دقتها وأشار إلى إمكانية التعسف من قبل الناقلين الجويين في استغلال هذا الغموض، استقرت العبارة في نص البروتوكول.

في إنجاز النقل الجوي لتحديد ما إذا كان الضرر قد نجم عن التأخير أو عن عيب في البضاعة .

والواقع أننا نستطيع الإجابة على هذه التساؤلات على ضوء الأحكام الكلية أو الإجمالية لاتفاقية وارسو: فعندما يلحق بالبضاعة هلاك أو تلف وينجم عن ذلك ضرر بالشاحن يفترض خطأ الناقل الجوي . ويتعين على هذا الأخير إثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي مثل أن تكون البضاعة من الأشياء الهشة كالزجاج أو الفخار أو كانت الحيوانات مريضة بمرض أفضى إلى نفوقها . ويستطيع الناقل الجوي فوق ذلك إثبات خطأ الشاحن مثل سوء تغليف البضاعة . حينئذ يستطيع الشاحن إثبات أن الضرر نجم عن خطأ الناقل وحده كأن يكون التلف ناشئاً عن شحن البضاعة أو وضعها في خارج البرادات بالنسبة للمواد الغذائية القابلة للتلف . وهذا الإثبات لا يمنع الناقل الجوي من الإثبات بدوره أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها . وإذا ثبت أن الضرر ناجم عن خطأ مشترك بين الناقل الجوي والشاحن يجب توزيع المسؤولية بينهما على ضوء مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضرر . كذلك بالنسبة لحالة التأخير يستطيع الناقل الجوي إثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي دون أن يكون للتأخير أدنى أثر في إحداث هذا الضرر^(١) .

ونرى ضرورة قياس فرض مساهمة كل من طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي وخطأ الناقل الجوي في إحداث الضرر على حكم مساهمة كل من خطأ الناقل الجوي والشاحن في إحداثه . فلا يكون الناقل مسؤولاً إلا في حدود تلك المساهمة ما لم يثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها .

وخلاصة القول أن الأثر الجوهري المترتب على ورود شرط الإعفاء من

(١) انظر في ذلك POURCELET، المرجع السابق، ص ٧١ - ٧٢ .

المسؤولية أو التخفيف منها يتمثل في نقل عبء إثبات خطأ الناقل الجوي على عاتق الشاحن بعد أن يكون الناقل قد أثبت دور طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي في إحداث الضرر.

المطلب الثاني

طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في كل من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على أساس الخطأ المفترض، والتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين أو بالمحافظة على الأمتعة والبضائع أو بإنجاز النقل في مدة معقولة التزام ببذل عناية. لذلك يكون في إمكان الناقل الجوي دفع المسؤولية في حالتين نصت عليهما إتفاقية وارسو واستبقاهما بروتوكول لاهاي هما إتخاذ الناقل الجوي وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة إتخاذها من جانب وخطأ المضرور من جانب آخر.

وكانت إتفاقية وارسو الأصلية تتضمن سبيلاً ثالثاً لدفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع أو الأمتعة يتمثل في إثبات الخطأ الملاحي. إلا أن بروتوكول لاهاي ألغى هذا السبيل لدفع المسؤولية. ولئن كان لبنان منضمة إلى بروتوكول لاهاي إلا أن التنازع بين تطبيق أحكام إتفاقية وارسو الأصلية وتطبيق أحكام بروتوكول لاهاي المعدلة لها قد يثور في حالة انضمام إحدى الدولتين إلى كل من الإتفاقية والبروتوكول في حين لا تكون الدولة الأخرى منضمة إلى البروتوكول مع انضمامها إلى الإتفاقية. وفي مثل هذا الفرض قد يرفض القاضي المعروض أمامه النزاع تطبيق أحكام الإتفاقية الأصلية لأن دولته منضمة إلى البروتوكول فتكون أحكامها مخالفة للنظام العام في قانونه الوطني. كذلك قد يستبعد تطبيق أحكام البروتوكول لعدم توافر شروط تطبيقه. فلا مناص في مثل هذه الحالة من استبعاد النصين

وتطبيق القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانونه الوطني^(١).

لكن بفرض أن القانون الواجب التطبيق هو القانون اللبناني فإن مؤدى ذلك تطبيق أحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها التي تكون لبنان منضمة إليها. ومعنى ذلك أن القاضي اللبناني عليه تطبيق أحكام بروتوكول لاهاي دون أحكام الاتفاقية الأصلية ليس بوصفه اتفاقية دولية وإنما بوصفه جزءاً من القانون الوضعي الداخلي اللبناني. وبالتالي لا مجال لدفع المسؤولية استناداً إلى الخطأ الملاحي.

ونشير إلى أن قانون المستقبل يجعل من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر. وذلك باستثناء المسؤولية عن التأخير التي تظل قائمة على فكرة الخطأ المفترض. وفي ظل المسؤولية الموضوعية لا مجال لإثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوي أو تابعيه وإنما يظل لخطأ المضرور وحده أثره في نفي رابطة السببية بين نشاط الناقل الجوي والضرر المتحقق^(٢).

ونعرض لأسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي في القانون الوضعي في الوقت الراهن: فنتناول أولاً إثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوي وإثبات خطأ المضرور وأخيراً إثبات الخطأ الملاحي الذي قد يثور في بعض الأحوال كما رأينا.

أولاً: إثبات انتفاء خطأ الناقل الجوي:

تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٠ من إتفاقية وارسو على أنه «لا يكون الناقل مسؤولاً إذا ثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٤.

(٢) ذلك أن الناقل لا يستطيع إثبات انتفاء الخطأ من جانبه لأن المسؤولية لا تقوم على فكرة الخطأ. كذلك لا يستطيع الاستناد إلى القوة القاهرة للتحلل من المسؤولية، ولا يبقى أمامه سوى إثبات خطأ المضرور. انظر مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٦١.

الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها».

ويتضح من هذا النص أن هناك سبيلين يستطيع بهما الناقل الجوي إثبات انتفاء الخطأ من جانبه :

١ - اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر :

أ - معنى التدابير الضرورية :

أثار تحديد المقصود بالتدابير الضرورية المنصوص عليها في الاتفاقية جدلاً عميقاً في الفقه كما اختلفت المحاكم في شتى الدول حول تفسير هذه العبارة .

ويلاحظ أولاً أن نص مشروع إتفاقية وارسو كان يتضمن عبارة التدابير المعقولة *Mesures Raisonnables*، وقد تم استبدال عبارة التدابير الضرورية *Mesures Nécessaires* بها بناء على طلب المندوب السوفيتي^(١).

ولقد اتجه رأي مرجوح إلى تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً حرفياً، واشترط أن يقوم الناقل الجوي بإثبات اتخاذ كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر . إلا أن غالبية الفقه والقضاء اتجه إلى أن المقصود بالتدابير هو التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل العادي في الظروف المعتادة ويذهب إلى أن التعديل الذي طرأ أثناء مؤتمر وارسو هو مجرد تعديل في الصياغة لا يمس مضمون الحكم الذي تضمنه مشروع الاتفاقية^(٢).

إلا أن الاتجاه الغالب انقسم فيما بينه حول الاثبات الذي يكلف به

(١) POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٨ .

(٢) انظر في عرض الاتجاهين والترجيح بينهما : SESSELI، المرجع السابق، ص ٦٥ - ٧٢ ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٣٣ - ١٣٨ . وانظر في اختلاف المحاكم في تبني أي من الاتجاهين الأحكام التي يشير إليها POURCELET، المرجع السابق، ص ٥١ - ٥٤ .

الناقل الجوي: فمن الفقه من انتهج تفسيراً موسعاً لهذا الإثبات واشترط الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ. ومعنى ذلك إذا كان سبب الحادث أو الحادثة مجهولاً لا يتحمل الناقل الجوي تبعه الأضرار الناجمة عنه إذ لا يكلف الناقل بإثبات سبب وقوع الحادث^(١). ومن الفقه على العكس من اشترط إقامة الناقل الجوي الدليل السلبي على انتفاء الخطأ بمعنى أنه يتعين على الناقل الجوي إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث أو الحادثة مع ضرورة إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أي أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع مثل هذا الحادث^(٢). وبالتالي يتحمل الناقل الجوي تبعه السبب المجهول^(٣).

والفارق بين الرأيين أن الأول يكتفي لإمكان التحلل من المسؤولية بإثبات أن الناقل الجوي قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لتفادي الضرر بوجه عام في حين يشترط الرأي الثاني ضرورة إثبات اتخاذ التدابير المعقولة لتفادي الضرر الذي وقع بالذات^(٤).

ولئن كان هذا الرأي الأخير يراعي مصالح متلقي خدمة النقل إلا أنه لا يمكن التسليم به من زاوية الفن القانوني. ذلك أن إتفاقية وارسو تكتفي بإمكان إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لإمكان دفع المسؤولية ولا تشترط مطلقاً إثبات سبب الضرر^(٥)، بالإضافة إلى أنه إذا كان يتعين على التدبير

(١) من أنصار هذا التفسير الموسع RODIERE، المرجع السابق، ص ٢٥٢ ف ٢٥١

ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥٤ و SESSELI، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٤٦٤. وهذا ما حكمت به على سبيل

المثال محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٩٦١: مجلة

دالوز، ١٩٦٢، قضاء ٧٠٧، تعليق SAINT-ALARY.

(٣) وللتخفيف من حدة هذا الرأي يتجه البعض إلى ضرورة افتراض سلوك الطاقم القويم

في حالة الظروف الغامضة أو إمكانية إثبات انتفاء خطأ الناقل بالنسبة لكل سبب متوقع

للحادث. انظر في ذلك SESSELI، المرجع السابق، ص ٧١.

(٤) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥٤.

(٥) SESSELI، المرجع السابق، ص ٧٠.

المتخذ أن يكون من شأنه تفادي الضرر فلا يتأتى التأكد من هذا الشرط إذا كان سبب الحادث أو الحادثة مجهولاً^(١).

وعلى ضوء ذلك يستطيع الناقل الجوي دفع المسؤولية متى أثبت الأمور الآتية:

١ - إن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية وروعي في شأنها أحكام التحميل والقواعد الخاصة بأمنها.

٢ - إن الطائرة تخضع لصيانة دورية ودقيقة وأنها كانت مزودة بالوقود الكافي لإتمام الرحلة الجوية وقت الإقلاع.

٣ - إن الإقلاع تم متى كانت الأحوال الجوية تسمح بذلك.

٤ - إن أفراد طاقم الطائرة حائزون على الإجازات التي تتطلبها القوانين واللوائح.

٥ - إن أفراد طاقم الطائرة عنوا قبل الإقلاع بالحصول على كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة الرحلة الجوية^(٢).

وتقدير تلك التدابير من شأن قاضي الموضوع. ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها^(٣). فخلاصة القول أنه يتعين على الناقل الجوي وتابعيه بذل العناية لتفادي وقوع الضرر بوجه عام. ويكفي إثبات هذه العناية للتحلل من كل مسؤولية ولو كان السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث أو الحادثة المنتجة للضرر مجهولاً.

(١) والقول بغير ذلك يجعل مجرد وقوع الضرر دليلاً على عدم اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتفاديه: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(٢) POURCELET، المرجع السابق، ص ٥١.

(٣) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

ب - تأثير التدابير الضرورية :

إذا أثبت الناقل الجوي أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أمكنه دفع المسؤولية التي يدعيها المضرور .

إلا أن الناقل الجوي قد يعجز عن إثبات اتخاذه لهذه التدابير . وقد لا يكون اتخاذاً مستحيلاً على ضوء ظروف الحالة . ومع ذلك يتفادي المسؤولية إذا أثبت أن التدبير الذي لم يتخذه أو عجز عن إثبات اتخاذه له ليس من شأنه التأثير على تفادي وقوع الضرر . فسواء كان الناقل الجوي قد اتخذه أو لم يتخذه كان الضرر متحققاً لا محال^(١) . ومعنى ذلك أنه يتعين على الناقل الجوي إثبات سبب الضرر للتدليل على عدم تأثير التدابير على حدوثه . وقد يدق هذا الإثبات في كثير من الأحيان لكنه السبيل الوحيد للتحلل من المسؤولية متى عجز الناقل الجوي عن إثبات اتخاذه التدابير الضرورية لتفادي الضرر بوجه عام .

٢ - استحالة اتخاذ التدابير الضرورية :

لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل متى كانت هناك استحالة في اتخاذ الناقل الجوي أو تابعيه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر . وفي هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات القوة القاهرة التي حالت دون اتخاذ التدابير الضرورية^(٢) . والقوة القاهرة هي كل حدث لا يمكن توقعه ودفعه وليس للناقل الجوي يد في حدوثه .

ويتعين تفسير هذا السبيل لدفع المسؤولية تفسيراً ضيقاً . ذلك أن مخاطر الرحلة الجوية يجب توقعها بل أن الأحكام العامة للنظام القانوني

(١) رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ١٦٢ .

(٢) محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص ١٣٤ . قارن SESSELI ، المرجع السابق ، ص ٦٩ الذي يقرر أن استحالة اتخاذ التدابير تشمل حالات القوة القاهرة وعيب البضاعة الذاتي وخطأ الغير .

للملاحة الجوية تستهدف في مجملها تأمين الملاحة الجوية من تلك المخاطر حفاظاً على الأرواح والأموال. ويجب تقدير كل حالة على حدة: فقد قضى بأنه طالما لم يكن في مقدور الناقل الجوي مراقبة الركاب في المطار الأجنبي أثناء صعودهم إلى الطائرة كما لم يرخص له بوجود تابعين له مسلحين على متن الطائرة لم يستطع تفادي الأضرار البدنية التي لحقت بأحد المسافرين بفعل أحد مختطفي الطائرة ولا يكون بالتالي مسؤولاً عن هذه الأضرار^(١). كذلك إذا نجم تأخير إقلاع الطائرة عن عيب فني طارئ لا دخل لإرادة الناقل الجوي فيه لا يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التأخير^(٢). ومن هذه الأحوال أيضاً التي سمحت للناقل الجوي بالتحلل من المسؤولية حالة هجوم طائرات حربية على الطائرة رغم انعدام ارتكاب قائد الطائرة فعلاً يسمح بتعقب الدولة صاحبة الفضاء الجوي للطائرة^(٣).

ثانياً - خطأ المضرور:

تنص المادة ٢١ من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على أنه «إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها».

ويأتي هذا النص بحكم عام يشمل حالات المسؤولية في نقل الركاب وفي نقل البضائع والامتعة والمسؤولية عن التأخير^(٤).

(١) حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ ١٩ يونيو ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٩، ص ٣٢٧. ولمزيد من التفاصيل حول هذه الجزئية انظر: يحيى أحمد البنا: أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، الاسكندرية، ١٩٩٣، ص ٢٣٣ وما بعدها.

(٢) محكمة مارسيليا الابتدائية، حكم بتاريخ ٣ فبراير ١٩٨١: المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٨١، ص ٢٣٩.

(٣) محكمة استئناف باريس، حكم بتاريخ ٢٢ مارس ١٩٦٥: المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٦٥، ص ٢٣٢.

(٤) قارن أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٣٩ الذي يتناول بالتحليل خطأ =

ونظراً للاختلاف الشديد بين موقف القوانين الوطنية المختلفة حول أثر خطأ المضرور على مسؤولية المدعى عليه في دعوى المسؤولية^(١)، لم يتوصل المؤتمرون في وارسو إلى حلول موحدة وأحكام موضوعية لتتضمنها الاتفاقية. فاكتفت هذه الأخيرة بوضع المبدأ العام المتمثل في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها في حالة ارتكاب المضرور خطأً وأحالت إلى أحكام قانون القاضي المعروض أمامه النزاع لتحديد حقوق الأطراف المتنازعين.

وما دامت إتفاقية واسو قد أحالت إلى أحكام قانون القاضي فيتعين أن يكون سلوك المضرور مشكلاً لخطأ في مفهوم هذا القانون. ويمكن أن تختلف حلول المحاكم في شتى الدول بسبب اختلاف مفهوم الخطأ في القوانين المختلفة^(٢).

ويقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافر نفسه بينما يقصد به في نقل البضائع أي من المرسل أو المرسل إليه ما دام يحق لأيهما رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي. ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعي المرسل أو المرسل إليه إذ يمكن لخطأهم أن يستغرق خطأ الناقل الجوي أو يساهم معه في إحداث الضرر^(٣).

= الشخص المصاب ثم يقيس عليه خطأ المرسل، ص ٣٤١.

- (١) حول اختلاف القوانين الانجلوسكسونية عن القوانين اللاتينية في هذا الشأن بل اختلاف القانون البريطاني عن القانون الأمريكي انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ٥٩ - ٦٤. ولا تختلف أحكام القانون البلجيكي عن الحلول التي تتبناها القوانين اللاتينية بوجه عام: انظر LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٦٥.
- (٢) فمذ صدور قانون ١٩٤٥ ببريطانيا الذي عدل من أحكام «الإهمال المساهم» Contributory Negligence يمكن توزيع المسؤولية في حالة اشتراك خطأ المضرور مع خطأ المدين بالتعويض، في حين أن المضرور لا يستحق أي تعويض إذا ارتكب خطأً ما وأياً كانت جسامة خطأ المسؤول في القانون الأمريكي. وقد تختلف القوانين أيضاً في تحديد مفهوم السلوك المكون للخطأ في مفهوم أحكام المسؤولية المدنية.
- (٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٦٧.

ومن أمثلة خطأ المسافر إلقاء نفسه من الطائرة بقصد الانتحار بالرغم من احكام الناقل الجوي إغلاق أبواب الطائرة^(١). ومن أمثلة خطأ المرسل الخطأ في طريقة شحن شحنة من النحل والتأخر في إجراء الشحن مما أدى إلى هلاكها^(٢).

ويثور التساؤل عن مدى تحمل الناقل الجوي للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن عيب ذاتي في البضاعة المنقولة. فإذا كانت إتفاقية وارسو تبيح للناقل الجوي أن يشترط إعفاءه من تلك المسؤولية ففي هذه الحالة يكون مؤدى مفهوم المخالفة افتراض خطأ الناقل الجوي وتحمله للمسؤولية في حالة عدم الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية. وذلك بالرغم أنه لا يمكن إعزاء الضرر هنا لسلوك صادر من الناقل الجوي^(٣).

ونشير أخيراً إلى أنه في ظل قانون المستقبل حيث تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية في أغلب الفروض يصير إثبات خطأ المضرور الطريق الرئيسي الأوحده لدفع المسؤولية.

ثالثاً: الخطأ الملاحي:

كانت الفقرة الثانية من المادة ٢٠ من إتفاقية وارسو قبل إلغائها بموجب بروتوكول لاهاي تقضي بأن الناقل لا يكون مسؤولاً في نقل البضائع والأمتعة إذا اثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

(١) حكم محكمة باريس الابتدائية ٢٧ يونيو ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٦٩، ص ٣٢٥.

(٢) محكمة إكس آن بروفانس الاستئنافية، حكم بتاريخ ٣١ يناير ١٩٥٢، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٥٢، ص ٥٩.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٦٨.

وهذا الحكم مقصور على نقل البضائع والأمتعة دون نقل المسافرين . وهو مستوحى من نص المادة الرابعة فقرة ثانية من معاهدة سندات الشحن الموقعة ببروكسل عام ١٩٢٤ والتي تعفي الناقل البحري من المسؤولية عن الخطأ الملاحي والخطأ في إدارة السفينة^(١).

ولكي يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية يتعين عليه إثبات أن الضرر قد نجم عن خطأ ملاحي وأنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية من كافة الوجوه الأخرى لتفادي الضرر :

١ - مفهوم الخطأ الملاحي :

يستبعد الخطأ الملاحي الأخطاء التجارية التي قد يرتكبها الناقل الجوي عند استلام البضاعة وشحنها ورسها على متن الطائرة أو عند تفريغها وتسليمها . ويشمل الخطأ الملاحي الأخطاء الفنية التي يرتكبها أعضاء هيئة قيادة الطائرة^(٢) في قيادتها أو تسييرها أو في الملاحة مثل الأخطاء التي يرتكبونها عند الاقلاع أو الهبوط أو عند ضبط معدات الطائرة أو في إرسال واستقبال الرسائل الأرضية المتعلقة بالطيران^(٣).

٢ - إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر :

تقضي الاتفاقية بأنه يتعين على الناقل الجوي إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر . وتمتد هذه التدابير إلى تلك المتعلقة بقيادة الطائرة وتسييرها والملاحة باستبعاد الخطأ الملاحي الذي ارتكب بالفعل ولا يجوز قصرها على التدابير

(١) LITVINE ، المرجع السابق، ص ٢٥٩ .

(٢) قارن رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٧٠ الذي يفسر نص الاتفاقية على أنه يعزي الخطأ الملاحي إلى أي شخص لأن النص ينصرف إلى تحديد طبيعة الأخطاء المرتكبة دون أشخاص مرتكبيها .

(٣) LITVINE ، المرجع السابق، ص ٢٦٠ ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٧٠ .

المتعلقة بمهام أشخاص آخرين باختلاف أعضاء هيئة قيادة الطائرة^(١). فيكون الناقل الجوي مسؤولاً عن خطأ قائد الطائرة الملاحي إذا لم يكن حائزاً لإجازة خاصة بطراز الطائرة التي يقودها، أو إذا لم يكن طاقم الطائرة مزوداً بالخرائط والأجهزة اللازمة لتأمين سلامة الملاحة الجوية .

ولقد انتقد الفقه حكم إتفاقية وارسو بجعل الخطأ الملاحي مبرراً لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية خاصة أنه يفرق بين نقل المسافرين من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر^(٢). لذلك اتجه بروتوكول لاهاي إلى إلغاء هذا السبيل لدفع مسؤولية الناقل الجوي .

وبالإضافة إلى ذلك لم يكن الناقلون الجويون يجدون في حكم إتفاقية وارسو سبيلاً وجيهاً لدفع المسؤولية . ذلك أن نقل الركاب والبضائع والأمتعة يتم عادة على طائرة واحدة فيكون تمسك الناقل الجوي بالخطأ الملاحي لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة تأكيداً لمسؤوليته عن الأضرار البدنية التي تلحق بالمسافرين مما جعل للخطأ الملاحي كسب لدفع المسؤولية أهمية محدودة للغاية^(٣).

المبحث الثاني

احكام التعويض في اتفاقية وارسو

جعلت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض . وفي ذلك حماية لمصالح متلقي خدمة النقل إذ يعفون من إثبات خطأ الناقل . وفي المقابل أقرت الاتفاقية مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي بوضع حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم بدفعها . ومع ذلك نصت

(١) في هذا المعنى: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٧١ .

(٢) POURCELET، المرجع السابق، ص ٦٨ .

(٣) محمد فريد المريني: المرجع السابق، ص ١٤٣ ورفعت فخري، المرجع السابق،

ص ١٧٢ و POURCELET، المرجع السابق، ص ٦٩ .

الاتفاقية على بعض الحالات تكون مسؤولية الناقل الجوي فيها غير محدودة ولا يجوز له التمسك بأحكام دفع المسؤولية أو التخفيف منها الواردة بالاتفاقية .

المطلب الاول

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

نتناول أولاً مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي وتكييف الحد الأقصى للتعويض ثم نبحث الحدود القصوى للتعويض التي قررتها اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها .

أولاً: مبررات الحد الأقصى للتعويض وتكييفه القانوني :

أ - مبررات الحد الأقصى للتعويض :

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر . ويتمثل الضرر فيما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب . وفي مجال المسؤولية التعاقدية لا يكون التعويض إلا عن الأضرار المتوقعة إلا إذا كان الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يكون التعويض عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة^(١).

وتتعرض الرحلة الجوية لمخاطر جسيمة ولا يخفى على أحد الآثار الوخيمة لحوادث الطيران التي تفضي في كثير من الأحيان إلى هلاك الأرواح والأموال المتواجدة على متن الطائرة . وقد يؤدي إلزام الناقل الجوي بدفع تعويضات عن كافة الأضرار المتحققة إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل الجوي، فإن لم يؤد الأمر إلى شهر إفلاس الناقل الجوي يتأثر مركزه المالي تأثراً بالغاً يضاف إلى افتقاده للطائرة بما تمثله من ثروة على إثر الحادث الذي أصابها^(٢).

(١) راجع نص المادة ٢٦١ من قانون الموجبات والمعقود .

(٢) انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ٧٨ - ٨٠ . ويشير المؤلف إلى أنه مع

ويستطيع الناقل الجوي تجاوز مخاطر الملاحة الجوية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر. ولكن يصعب على شركات التأمين أن تقبل تحمل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات في حالة ترك قيمها مطلقة. أما إذا تم تحديد حدود قصوى لقيمة التعويضات التي يتحملها الناقل الجوي أمكن لشركات التأمين خوض مجال التأمين ضد المخاطر الجوية نظراً لتحجيم التعويضات في حدود معينة^(١).

وإذا كانت إتفاقية وارسو قد حققت توازناً نسبياً ومعقولاً بين تحديد مسؤولية الناقل الجوي وافترض الخطأ في جانبه فإن التوازن الأمثل قد تحقق في قانون المستقبل بين جعل المسؤولية موضوعية وتحديد هذه المسؤولية.

ب - التكييف القانوني للحد الأقصى للتعويض :

قدر التعويض الذي تحدده إتفاقية وارسو ليس تحديداً جزافياً للضرر الذي يلحق بمتلقي خدمة النقل، وإنما هو حد أقصى لا يجوز إلزام الناقل الجوي بالوفاء بما يجاوزه. ولذلك يتعين دائماً على القاضي المعروض أمامه

= ثبات مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي كان يتعين مواجهة تطور مستوى الأسعار مما فرض ضرورة إعادة النظر في الحدود القصوى للتعويض أكثر من مرة من بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ حتى بروتوكول مونتريال الرابع عام ١٩٧٥.

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٤٧. هذا وتفرض العديد من التشريعات على الناقلين الجويين التزاماً بالتأمين من مسؤوليتهم ومن بينها قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ حيث توجب المادة ١٣٨ التأمين من المسؤولية العقدية والمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض وكذلك التأمين على تابعي الناقل الجوي المعرضين لمخاطر الطيران. ويجب أن يتم التأمين لدى مؤمن مرخص له بالتأمين وفقاً لقانون الدولة المسجلة فيها الطائرة (المادة ١٣٩) ويجوز الاستعاضة عن التأمين بإيداع تأمين أو بتقديم كفالة من بنك مرخص له أو بتقديم كفالة دولة التسجيل على أن تكون الضمانات في الحدود التي تقرها وزارة الطيران المدني على ضوء الاتفاقيات الدولية (المادة ١٤٠) ويتعين حمل شهادات التأمين على متن الطائرة أو إيداع صورها لدى سلطات الطيران المدني (المادة ١٤١).

النزاع أن يتولى تحديد عناصر الضرر على ضوء احكام قانونه الوطني توصلًا لتقييم التعويض المقابل لهذا الضرر. فإذا ما كان مجاوزاً للحد الأقصى الذي وضعته إتفاقية وارسو لا يجوز الحكم بما يجاوز هذا الحد الأقصى. ومعنى ذلك أن المضرور لا يحصل إلا على قيمة الحد الأقصى للتعويض. أما إذا كان الضرر الحقيقي كما يحدده القاضي على ضوء احكام قانونه يقل عن الحد الأقصى فلا يلتزم الناقل الجوي إلا بالوفاء بالتعويض المقابل للضرر الحقيقي دون التفات إلى الحد الأقصى الذي وضعته إتفاقية وارسو^(١).

ثانياً: الحدود القصوى للتعويض:

أ- في نقل الأشخاص:

تنص المادة ٢٢/١ من إتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي على أنه «في نقل الأشخاص، تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك. فإذا جاز لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور. ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يضع للمسؤولية حداً أكبر».

ولقد تضمن تعديل بروتوكول لاهاي للنص الأصلي لاتفاقية وارسو تحديتين: الأول وهو الأهم يتمثل في مضاعفة الحد الأقصى للتعويض إذ صار مائتين وخمسين ألف فرنك بعد أن كان مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك^(٢). أما الثاني فيتمثل في استبدال عبارة «المتعلقة بكل راكب» بعبارة «قبل كل مسافر» الواردة بنص إتفاقية وارسو الأصلي. وذلك لما كانت العبارة الأصلية تشير من لبس زال بالتأكيد على عدم جواز تجاوز الحد الأقصى

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٤٨.

(٢) ولقد عدل بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٦١ الحد الأقصى للتعويض فجعله في حالة الاضرار البدنية مليون وخمسمائة ألف فرنك وفي حالة التأخير إثنين وستين ألفاً وخمسمائة فرنك لكل راكب.

للتعويض سواء قبل الراكب أو قبل الغير وأياً كان أساس الدعوى المرفوعة على الناقل^(١).

ويمثل هذا المبلغ الحد الأقصى الذي يلتزم الناقل الجوي الوفاء به سواء كان الضرر الذي يلحق بالمسافر ناجماً عن وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر أو عن التأخير^(٢). أما عن الأضرار التي تصيب الأمتعة الخفيفة التي يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة فتتنص الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ من إتفاقية وارسو على أن تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل مسافر.

ويمكن لقاضي الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب إذا ما كانت أحكام قانونه تسمح بذلك. ولكن يشترط في هذه الحالة ألا يزيد رأس مال المرتب عن الحد الأقصى للتعويض. وقد حرصت إتفاقية وارسو على تأكيد ذلك لئلا تكون صورة المرتب سبيلاً للتحايل على أحكام المسؤولية المحدودة.

وإذا حكم بالحد الأقصى للتعويض فإنه لا يشمل مصاريف دعوى المسؤولية أو أتعاب المحامين أو أي رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى. ويكون للمحكمة المعروض عليها النزاع الحكم بتلك المصاريف والمبالغ وفقاً لأحكام قانونها الداخلي. ويضاف ما تحكم به المحكمة في هذا الصدد إلى الحد الأقصى للتعويض المحكوم به^(٣).

هذا وتجزئ الاتفاقية للطرفين الناقل الجوي والمسافر الاتفاق على

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٢) جاء نص الفقرة الأولى من المادة ٢٢ من الاتفاقية مطلقاً ومتعلقاً بنقل الأشخاص دون تحديد للأضرار التي يتقرر لتعويضها الحد الأقصى المنصوص عليه. وبما أن الناقل الجوي مسؤول عن التأخير في حالة نقل الأشخاص كان الحد الأقصى للتعويض هو ذلك الذي نصت عليه المادة ٢٢ فقرة أولى من الاتفاقية.

(٣) المادة ٢٢ فقرة رابعة من إتفاقية وارسو بعد تعديل بروتوكول لاهاي للمادة.

تشديد مسؤولية الناقل الجوي بتحديد حد أقصى للتعويض يفوق ذلك الذي حددته الاتفاقية . ولكن يجب أن يكون الأمر متعلقاً باتفاق بين الناقل الجوي والمسافر، وبالتالي لا يعد التأمين الذي يبرمه الناقل الجوي لمصلحة المسافرين بمبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض إتفاقاً على رفع الحد الأقصى في مفهوم الاتفاقية^(١).

ويتعين أن يكون الاتفاق بين الناقل الجوي والمسافر خاضعاً لمساومتها بمعنى أنه إذا كان مفروضاً على أي منهما لا نكون بصدد إتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض في مفهوم الاتفاقية . وعلى ذلك لا يعد اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ اتفاقاً على رفع الحد الأقصى لأنه مفروض على شركات الطيران من قبل هيئة الطيران المدني الأمريكي^(٢).

ويترتب على مثل هذا الاتفاق بين الناقل الجوي والمسافر رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل الوفاء به . وهو مثله في ذلك مثل الحد الأقصى القانوني فهو ليس من قبيل التقدير الجزافي بل هو مجرد سقف للتعويض لا يجوز تجاوزه وإنما لا يشترط بلوغه^(٣). كل ما في الأمر أنه إذا كانت قيمة الضرر تقع بين الحد الأقصى المنصوص عليه في إتفاقية وارسو والحد الأقصى المتفق عليه تعين الالتزام بالوفاء بقيمة الضرر الحقيقي احتراماً للاتفاق الخاص ما دام الضرر لا يجاوز الحد الأقصى المقرر في هذا الاتفاق .

ب - في نقل البضائع والأمتعة المسجلة :

تنص المادة ٢٢ فقرة ثانية (أ) من إتفاقية وارسو على أنه «وفي نقل

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٧٦ .

(٢) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٦٧ ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٧٧ .

(٣) في هذا المعنى محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٦٧، ويراعى أن الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض قد تصاحبه زيادة في سعر النقل POURCELET، المرجع السابق، ص ٨٩ .

الأمثلة المسجلة أو البضائع، تكون مسؤولية الناقل محددة بملغ مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو غرام، ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسليم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً إذا اقتضى الأمر. وعندئذ يكون الناقل ملتزماً بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور، ما لم يقدّم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم».

١ - الحد الأقصى للتعويض:

يتضح من النص المذكور أن الحد الأقصى للتعويض يتحدد بمبلغ مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو غرام من الأمثلة المسجلة أو البضائع في كل حالة تثور فيها مسؤولية الناقل الجوي إما بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير في إنجاز النقل الجوي.

ولكي يحدد القاضي المعروض عليه النزاع قيمة التعويض المستحق لا بد إذن من تحديد وزن البضائع أو الأمثلة المسجلة. فلو أن وزنها مائة كيلو غرام على سبيل المثال كان التعويض المستحق (٢٥٠ × ١٠٠) أي مائتين وخمسين ألف فرنك^(١).

ولم تعدل أحكام بروتوكول لاهاي الحد الأقصى للتعويض المحدد في إتفاقية وارسو. وقد استبقته إتفاقية جواتيمالا لعام ١٩٧١ أيضاً بالنسبة إلى نقل البضائع. أما فيما يتعلق بالأمثلة فقد رفعت هذه الإتفاقية الحد الأقصى في حالات الهلاك والتلف والضياع والتأخير إلى خمسة عشر ألف فرنك.

٢ - حالة الضرر الجزئي:

استحدثت بروتوكول لاهاي حكماً لم يكن وارداً بالإتفاقية الأصلية

(١) لم يعد بيان وزن الأمثلة أو البضاعة من البيانات الإلزامية لإيصال الأمثلة أو خطاب النقل الجوي بعد توقيع بروتوكول لاهاي، إلا أن المادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ أعادت هذا البيان بالنسبة لنقل البضائع.

تتضمنه المادة ٢٢ فقرة ثانية (ب) يواجه الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءاً من الأمتعة المسجلة أو البضاعة أو أي شيء فيها. وفي هذا الصدد يفرق الحكم المستحدث بين فرضين:

الأول: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر هذا الضرر الجزئي في قيمة الطرود الأخرى. في هذه الحالة لا يؤخذ في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود وحدها التي لحقها الضرر، وذلك بصرف النظر عما إذا كان قد صدر عن كافة الطرود أو الأمتعة المسجلة خطاب نقل واحد أو إيصال أمتعة واحد أو أكثر^(١).

الثاني: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة ولكن الضرر يؤثر في قيمة الطرود الأخرى كما لو كانت البضاعة المنقولة تتمثل في آلة تم توزيع أجزائها على عدة طرود فيؤثر هلاك أو تلف جزء منها في قيمة باقي الأجزاء. وفي هذه الحالة يؤخذ مجموع وزن الطرود كلها في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض من أجل أن يغطي ما لحق البضاعة أو الأمتعة من ضرر جزئي وما انتقصت قيمته بالتبعية^(٢). لكن بروتوكول لاهاي اشترط لتطبيق هذا الحكم أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة واحد أو بخطاب نقل جوي واحد. أما إذا صدرت عدة إيصالات أو خطابات فلا يؤخذ في الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحق بها الضرر.

٣ - الاعتداد بقيمة البضاعة أو الأمتعة:

تقضي إتفاقية وارسو بأن الحد الأقصى للتعويض هو مائتان وخمسون فرنكاً عن كل كيلو غرام ما لم يذكر المرسل «مصلحته في التسلم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً...».

(١) قارن رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٨٥.

(٢) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٤٩.

أ - معنى المصلحة المذكورة:

يعتبر بعض الفقه أن ذكر المرسل للمصلحة في التسلم هو إعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة المنقولة^(١)، في حين يقرر البعض الآخر أن هناك فرقاً بين المصلحة في التسلم التي قد تفوق قيمة البضاعة أو الأمتعة وبين تلك القيمة^(٢). ومن الملاحظ أن الناقلين الجويين الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي يقبلون إعلانات قيمة البضاعة دون إعلانات المصلحة في التسلم. وفي هذه الحالة يكون الناقل الجوي ملتزماً بالتعويض في حدود القيمة المعلنة.

ب - شروط أعمال الحكم:

يتضح من نص الفقرة الثانية (ب) من المادة ٢٢ من الاتفاقية أن هناك شروطاً يجب توافرها لأعمال حكم هذه الفقرة:

١ - أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوي. فلا يعتد بأي إعلان يتحقق بعد التسليم^(٣)، وإنما يخضع التعويض في هذه الحالة لحكم المادة ٢٢ فقرة ثانية (أ).

وتكون العبرة بالقيمة المعلنة وليس بالقيمة الحقيقية للبضاعة. إلا أن الاتفاقية تجيز للناقل الجوي أن يقيم الدليل على أن القيمة المعلنة تجاوزت المصلحة الحقيقية للمرسل في التسلم، فإذا ما فسرنا المصلحة في التسلم على أنها قيمة البضاعة يصير للناقل الجوي حق إثبات القيمة الحقيقية للبضاعة ولا يلتزم بالتالي بالتعويض إلا في حدود القيمة الحقيقية^(٤).

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٣٠١.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٨١.

(٤) ويعتبر الدكتور محمد فريد المريني إعلان القيمة اتفاقاً على وضع حد أقصى للتعويض أعلى من ذلك الذي قرره الاتفاقية، وبالتالي إذا لم يتجاوز الضرر الحقيقي هذا الحد =

ولا يشترط أن يكون الإعلان مدوناً في إيصال الأمتعة أو خطاب النقل الجوي^(١). ذلك أن بروتوكول لاهاي لم يشترط ذلك بالإضافة إلى عدم تمتع ورائق النقل الجوي بحجية مطلقة في الاثبات، فيجوز إقامة الدليل بشتى الطرق على تحقق الإعلان وقت التسليم.

ولكن يجب أن يكون الإعلان بقصد تقرير مسؤولية النقل الجوي بما يجاوز الحد الأقصى المقرر بالاتفاقية^(٢). فلو تبين من ظروف الحال أن الإعلان لم يكن يستهدف تعديل أحكام المسؤولية فلا مجال لتطبيق حكم المادة ٢٢ فقرة ثانية (ب)^(٣).

٢ - أن يدفع المرسل الرسم الإضافي المقرر، فلا يكفي مجرد الإعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة لكي يتقرر التزام الناقل بالتعويض في حدود هذه القيمة وإنما يتعين على المرسل الوفاء بالرسم الإضافي الذي قد يقرره الناقل الجوي مقابل تحمله بالتعويض على النحو الجديد.

فإذا كان هذا الرسم مقرراً ولم يقم المرسل بالوفاء به لا مجال لإلزام الناقل الجوي بالوفاء بتعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية، أي مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو غرام.

والرسم المقرر هنا يختلف عن الأجرة الإضافية التي قد يتطلبها الناقل الجوي عند نقل الأشياء الثمينة كالمجوهرات والسبائك الذهبية والنقود والتحف، لأنها تتطلب منه عناية خاصة ورقابة مشددة يستحق عنها أجراً

= الأقصى المتفق عليه لا يكون الناقل الجوي ملتزماً سوى بتعويض الضرر الحقيقي: المرجع السابق، ص ١٦٨.

(١) قارن محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٨١.

(٣) فإذا كان الإعلان لأغراض التأمين أو موجهاً لمصلحة الجمارك لا يكون مستهدفاً تعديل أحكام التعويض. انظر محكمة بيروت المدنية، حكم بتاريخ ٣ أكتوبر ١٩٥٨، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٦٠، ص ٦٢.

إضافياً. أما الرسم الإضافي فهو يتقرر مقابل تحمل الناقل الجوي تعويض أعلى من الحد الأقصى المقرر^(١). ويكون هذا الرسم مستحقاً بالإضافة إلى الأجرة الإضافية التي يتطلبها الناقل الجوي لنقل الأشياء الثمينة إذا ما أعلن المرسل قيمتها بقصد إلزام الناقل الجوي بالتعويض في حدود هذه القيمة^(٢).

ج - كيفية حساب التعويض:

تستخدم إتفاقية وارسو الفرنك كوحدة حسابية للتعويضات التي يلتزم الناقل الجوي الوفاء بها.

وتقضي الفقرة الخامسة من المادة ٢٢ المعدلة من إتفاقية وارسو بأن «المبالغ المبينة بالفرنك في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة وستين ونصف ميلليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف. وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حالة رفع دعوى قضائية، وفقاً لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم».

إذن الفرنك المقصود في الإتفاقية هو الفرنك الذهب المعروف باسم الفرنك بوانكاريه Poincaré^(٣) الذي يتحدد على أساس خمسة وستين ميلليجرام ونصف ميلليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف. وتجدر الإشارة إلى أن الفرنك الذهب في إتفاقية وارسو هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى لا يتأثر المضرورون فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها^(٤). لكن الوفاء يتم بالعملة الوطنية

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٣٠١.

(٢) قارن أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ٣٤٧.

(٣) وقد تقررت هذه العملة بموجب القانون الفرنسي الصادر في ٢٥ يونيو ١٩٢٨ والذي جاء خلفاً للفرنك جرمينال Germinal.

(٤) سميحة القيوي، المرجع السابق، ص ٢٠٨.

ولم تفترض الاتفاقية مطلقاً إمكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب. وبالتالي لا يجوز استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي بحجة أن تلك الأحكام تخالف النظام العام الداخلي بعد أن تم تحريم الوفاء بالذهب وصار للعملة الوطنية الورقية سعر إلزامي^(١).

وإذا كانت الاتفاقية تشير إلى تحويل المبالغ المنصوص عليها فيها إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية إلا أنها لم تحدد سعر الصرف الذي يتعين التعويل عليه عند التحويل. وهذا النقص في الاتفاقية أثار صعوبات شديدة واختلافات جذرية بين المحاكم: فالاتفاقية صدرت في وقت كانت الجماعة الدولية فيه تأخذ بقاعدة الذهب بمعنى أن قيمة العملات الوطنية تتحدد بحجم الغطاء الذهبي الذي تملكه الدولة. ويساهم هذا الغطاء في تحديد سعر رسمي للعملة الوطنية الورقية حتى بعد أن صار لها سعر إلزامي بمعنى عدم جواز تحويل العملة الورقية إلى ذهب. والآن بعد أن هجرت الجماعة الدولية قاعدة الذهب تعذر تحديد الرابطة بين المحتوى الذهبي لمختلف العملات الوطنية.

وانتهت بعض المحاكم إلى التعويل على سعر الذهب في السوق الحرة لما فيه من صالح لمتلقي خدمة النقل^(٢). إلا أن البعض الآخر منها ظل يتمسك بالسعر الرسمي للذهب^(٣). بل أن بعض المحاكم الفرنسية قامت بحساب التعويض بالفرنكات الفرنسية الحالية على أساس أن هذه الفرنكات

(١) وقد تتمادى المحاكم ليس فقط في استبعاد أحكام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي الواردة في اتفاقية وارسو وإنما في استبعاد أحكام الاتفاقية كلها وتطبيق أحكام القانون الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي.

(٢) انظر في ذلك رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٨٩.

(٣) على سبيل المثال انظر حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ ١١ يونيو ١٩٧٥، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٦، ص ١٢٧.

هي التي خلفت الفرنك بوانكاريه^(١).

وإذا كانت بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٧٥ قد استبدلت حقوق السحب الخاصة بالفرنك بوانكاريه^(٢)، إلا أن هذه البروتوكولات لم تدخل بعد حيز النفاذ بالإضافة إلى أن حساب التعويض بحقوق السحب الخاصة مقصورة على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي^(٣). ولذلك يظل لتحديد سعر الصرف الذي يعول عليه عند تحويل الفرنكات بوانكاريه إلى وحدات دفع وطنية أهمية قصوى.

ونستبعد أولاً السعر الرسمي للذهب لأنه لم يعد له وجود في العديد من الدول اللهم إلا في المعاملات التي تربط بين البنوك المركزية بعضها

(١) حكم محكمة استئناف باريس الصادر في ٣١ يناير ١٩٨٠، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٨١، ص ١٤٨.

(٢) حقوق السحب الخاصة وهي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي وفصلها عن الذهب عام ١٩٧٤. وتم تقويمها آنذاك على أساس مجموعة عملات ست عشرة دولة من أعضاء الصندوق بشرط مساهمة أي منها بنسبة ١٪ على الأقل في التجارة العالمية. وقد أدخل الدولار الأمريكي في تحديد هذه الحقوق بنسبة ٣٣٪ والجنيه الاسترليني بنسبة ٢٪ والمارك الألماني بنسبة ١٢٪ والفرنك الفرنسي بنسبة ٣٪ والين الياباني بنسبة ٧٪ والدولار الكندي بنسبة ٦٪ وبعض العملات الأخرى بنسب متفاوتة. والآن يكتفي صندوق النقد الدولي بتحديد حقوق السحب الخاصة على أساس مجموعة العملات الوطنية الرئيسية الخمسة: الدولار الأمريكي والين الياباني والمارك الألماني والجنيه الاسترليني والفرنك الفرنسي. ويكون تحديد الحد الأقصى للتعويض في إتفاقية وارسو الأصلية كالتالي: ٨٣٠٠ وحدة عن نقل الركاب و ١٧ عن الأمتعة المسجلة والبضائع (عن كل كيلوغرام) و ٣٣٢ عن الأمتعة الخفيفة. وفي بروتوكول لاهاي يكون على التوالي ١٦٦٠٠ و ١٧ و ٣٣٢. أما عن إتفاقية جواتيمالا فيكون الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية ١٠٠٠٠٠ وحدة وعن التأخير في نقل الركاب ٤١٥٠ وعن الأمتعة ١٠٠٠ وعن البضائع ١٧ لكل كيلو غرام. انظر في ذلك محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٥٣ - ١٥٤.

(٣) وبالتالي كانت تستبعد دول المعسكر الشرقي نظراً لعدم عضويتها في الصندوق، على الأقل حتى عهد قريب.

البعض. كذلك لا يمكن الأخذ بآخر سعر رسمي للذهب حدده تشريع وطني لما في ذلك من إجحاف بحقوق المضرورين بالإضافة إلى الطابع التحكيمي للتشريعات الوطنية في تحديد هذا السعر حماية لعملاتها الوطنية. ثم أن في ذلك إهدار لحكم هام استحدثه بروتوكول لاهاي مؤداه تحويل المبالغ المنصوص عليها في الاتفاقية وفقاً لسعر الذهب للعملات الوطنية يوم صدور الحكم، فيكون الاستناد إلى تشريع يحدد سعراً رسمياً لم يعد نافذاً يوم صدور الحكم إهداراً لحكم بروتوكول لاهاي.

ويبقى لنا - سبب التعويض بالفرنك الفرنسي أو وفقاً لسعر الذهب في السوق الحرة: ويتفق المعياران في أنهما يحققان رائد الاتفاقية من توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد التعويض الذي يلتزم الناقل الجوي الوفاء به في الزمان والمكان. إلا أن الفرنك الفرنسي عرضة للخضوع لتدخلات السلطات العامة في فرنسا تصعيداً لقيمته أو تخفيضاً لها، ولا يتصور ترك مصير المضرورين في شتى أنحاء العالم للمصالح النقدية للدولة الفرنسية. ويلاحظ أن الأخذ بهذا المعيار لم يأت سوى من جانب بعض المحاكم الفرنسية.

الأوفق إذن هو الأخذ بسعر الذهب في السوق الحرة^(١). ويمكن للقاضي الوطني الاستناد إلى السوق المحلية أو إحدى الأسواق العالمية كسوق لندن على سبيل المثال^(٢). وفي ذلك تحقيق لمصالح المضرورين نظراً لارتفاع سعر الذهب في السوق الحرة عن أسعاره الرسمية في معظم الدول، بالإضافة إلى الثبات النسبي لقيمة هذه السلعة النفيسة^(٣).

(١) حول مبررات الأخذ بهذا المعيار وأساسه القانوني انظر محمد فريد المريني: تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري والجوي. دراسة إنتقادية لأحكام القضاء المصري، مجلة الحقوق للعلوم القانونية والاقتصادية. كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية، العدد الأول والثاني، ١٩٩٠.

(٢) وإذا كان القاضي يستطيع الاستناد إلى سعر الذهب في إحدى الأسواق على هذا النحو فهو الذي يقرر ما إذا كان يتخذ هذا السعر عن الافتتاح أو عند الإغلاق.

(٣) أما عن التقلبات التي يتعرض لها سعر الذهب صعوداً وهبوطاً وأياً كانت أهمية هذه =

المطلب الثاني المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

رأينا من قبل أنه يجوز لأطراف عقد النقل الجوي الاتفاق على تحديد حد أقصى يفوق الحد الأقصى المنصوص عليه في إتفاقية وارسو والتعديلات اللاحقة لها. وإذا كان من المتصور نظرياً إتفاق الأطراف على إطلاق مسؤولية الناقل الجوي فيكون ملتزماً بتعويض الضرر الحقيقي دون التقيد بحد أقصى لهذا التعويض فمن الناحية الواقعية لا نجد الناقلين الجويين يتنازلون عن ميزة تحديد مسؤوليتهم التي قررتها إتفاقية وارسو.

وإنما ما نود دراسته الآن هو حالات المسؤولية غير المحدودة التي تتضمنها أحكام إتفاقية وارسو ذاتها. ذلك أنها افترضت بوجه عام أن ميزة تحديد المسؤولية لا يتمتع بها سوى الناقل الجوي حسن النية^(١). وبالتالي حددت بعض الحالات لا يكون فيها الناقل الجوي حسن النية وبالتالي تكون مسؤوليته عن الأضرار كاملة ولا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أو بأحكام دفع هذه المسؤولية في نص الإتفاقية الأصلية قبل تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي^(٢).

أولاً: تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الإلزامية :

تناولت إتفاقية وارسو بالتنظيم وثائق النقل الجوي كما رأينا من قبل. وهذه الوثائق هي تذكرة السفر وإيصال الأمتعة المسجلة وخطاب النقل الجوي.

= التقلبات فالأمر مرده تذبذب قيمة العملات الوطنية وانخفاضها أو زيادتها أكثر من تأثير قوى العرض والطلب على الذهب كسلعة. فالذهب سلعة نفيسة لها من الخصائص الذاتية ما يحقق لها ثباتاً نسبياً في قيمتها، تلك الخصائص التي سمحت لها فترة طويلة من الزمن بأن تلعب دور النقود في أنظمة اقتصادية متعاقبة ذات طبائع مختلفة.

(١) انظر في هذا المعنى محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٥٤.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٢.

ولقد رتبت الاتفاقية على عدم إصدار تذكرة السفر أو إيصال الأمتعة أو قبول بضائع دون إعداد خطاب نقل لها جزاء حرمان الناقل الجوي من أحكام الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها. إلا أن بروتوكول لاهاي عدل من أحكام وثائق النقل، والأمر على التفصيل التالي:

أ - تذكرة السفر:

نص عجز المادة ٢/٣ من إتفاقية وارسو الأصلية على أن «... إذا قبل الناقل مسافراً لم تسلم إليه تذكرة سفر، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها». فالجزء هنا خاص بحالة عدم إصدار تذكرة النقل وعدم تسليمها إلى المسافر، ولا يترتب في حالة تخلف البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة أولى^(١). ويتمثل الجزء في حرمان الناقل من دفع مسؤوليته طبقاً لأحكام الاتفاقية والتمسك بأحكام تحديد تلك المسؤولية^(٢).

ولقد اختصر بروتوكول لاهاي بيانات وثائق النقل بوجه عام إلى ثلاثة، منها بيان الإعلان بإمكانية خضوع النقل الجوي لإتفاقية وارسو وذلك إذا قام المسافر برحلة غايتها النهائية أو إحدى محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام.

(١) وهذا ما حكمت به محكمة استئناف ريوم في حكمها الصادر بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٧٣، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٦، ص ١٣٨. ومتى تم تسليم التذكرة لا يهم إذا كان قد تم تسليمها إلى شخص المسافر أو من ينوب عنه أو من كان مكلفاً بتنظيم الرحلة الجوية، انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ١٢١.

(٢) ولقد استغل القضاء الأمريكي هذا الجزء المنصوص عليه في إتفاقية وارسو الأصلية لتقرير مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة: فاشتراط أحياناً على خلاف أحكام الاتفاقية أن يتم تسليم تذكرة النقل في وقت مناسب حتى يتمكن المسافر من التأمين على نفسه حماية له من الحدود القصوى للمسؤولية. وأحياناً أخرى أن تكون بيانات تذكرة السفر مكتوبة بحروف واضحة حتى يتسنى للمسافر معرفة خضوع النقل لاتفاقية وارسو بمجرد الاطلاع على التذكرة: انظر في ذلك محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٥٩ - ١٦٠.

وعدل نص المادة الثالثة فقرة ثانية وصار كالآتي: «... إذا قبل الناقل راكباً لم تسلّم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة الأولى (ج) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢». وبالتالي أضيف إلى حالة عدم تسليم تذكرة السفر حالة إغفالها الإعلان بإمكانية الخضوع لاتفاقية وارسو، لكن الجزاء صار مقصوراً على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها دون الأحكام الخاصة بدفع المسؤولية^(١).

ب - إيصال الأمتعة :

كان المادة الرابعة فقرة رابعة من إتفاقية وارسو قبل تعديلها تقضي بأنه «... إذا قبل الناقل أمتعة لم تسلّم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها في الحروف د، و، ح، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤولية أو تحد منها». فعلى خلاف تذكرة النقل الذي كان يؤدي مجرد عدم تسليمها إلى المسافر إلى ترتيب جزاء الحرمان من التمسك بأحكام دفع المسؤولية وتحديدتها كان الجزاء ذاته يترتب بالنسبة إلى إيصال الأمتعة في حالة عدم تسليمها إلى المسافر من جانب وفي حالة إغفال بعض البيانات من جانب آخر. وكانت هذه البيانات هي رقم تذكرة السفر، عدد الطرود ووزنها، بيان بخضوع النقل لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية^(٢).

وبعد تعديل بروتوكول لاهاي للاتفاقية اقتصر الجزاء على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية دون أحكام دفعها في حالة عدم تسليم الإيصال أو عدم اشتماله على الإعلان بإمكان خضوع النقل الجوي لأحكام إتفاقية وارسو. وذلك ما لم يكن الإيصال مقترناً بتذكرة السفر أو داخلاً فيها^(٣).

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٩٤، ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٥.

(٢) POURCELET، المرجع السابق، ص ١٢٢.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

جـ - خطاب النقل الجوي :

يمكن أن يقال عن خطاب النقل الجوي ما سبق القول عن إيصال الأمتعة . فلقد كان جزاء قبول الناقل للبضاعة دون إعداد خطاب نقل لها أو دون اشتماله على بعض البيانات^(١) يتمثل في حرمان الناقل الجوي من التمسك بأحكام دفع المسؤولية وتحديدها^(٢) . ولقد اقتصر الجزاء بعد تعديل بروتوكول لاهاي للاتفاقية على عدم جواز التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها في حالة عدم إعداد خطاب النقل الجوي أو عدم اشتماله على الإعلان بإمكان خضوع النقل لأحكام إتفاقية وارسو^(٣) .

ثانياً : غش الناقل الجوي وخطأه المساوي للغش^(٤) :

تنص المادة ٢٥ فقرة أولى من إتفاقية وارسو الأصلية على أن الناقل الجوي لا يستطيع دفع مسؤوليته أو التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها «إذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ يعد في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع معادلاً للغش» . وتمتد الفقرة الثانية من المادة ذاتها

(١) هذه البيانات هي البيانات من (أ) إلى (ط) بالإضافة إلى البيان (ف) الواردة بالمادة الثامنة من إتفاقية وارسو الأصلية . وهي تشمل المكان الذي انشأ فيه المستند والتاريخ الذي أهد فيه ، نقطتي القيام والوصول ، المحطات المنصوص عليها ، اسم وعنوان المرسل ، اسم وعنوان الناقل الأول ، اسم وعنوان المرسل إليه إذا كان له مقتضى ، طبيعة البضاعة ، عدد الطرود وطريقة تغليفها وعلاماتها المميزة وأرقامها ، وزن البضاعة وكميتها وحجمها أو أبعادها ، وأخيراً النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الإتفاقية .

(٢) المادة التاسعة من إتفاقية وارسو الأصلية .

(٣) رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ١٩٥ ومحمود مختار بريري ، المرجع السابق ، ص ١٠٢ .

(٤) حول مبررات تشديد مسؤولية الناقل الجوي بوجه عام انظر :

ZOGHBI Henri: La responsabilité aggravée du transporteur aérien. Dol et faute équivalente au dol. Etude développée du protocole de La Haye, LGDJ, Paris, 1962.

التحريم إلى حالة إحداث أحد تابعي الناقل الجوي الضرر في نفس الظروف أثناء تأديته لأعمال وظيفته .

ولقد تم تعديل هذا النص جذرياً بموجب المادة ١٣ من بروتوكول لاهاي . وصارت المادة ٢٥ من الاتفاقية بعد التعديل على النحو التالي : «لا تسري الحدود المذكورة في المادة ٢٢ إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم إما بنية إحداث الضرر، وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر . وبشرط أن يشبه في حالة فعل التابعين أو امتناعهم ، أنهم تصرفوا في تأدية وظيفتهم» .

ويراعى أن بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ استبعد هذه الصورة من صور تشديد المسؤولية بالنسبة إلى نقل المسافرين والأمتعة ثم استبعدها بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ بالنسبة إلى نقل البضائع . إذن ففي قانون المستقبل لا مجال لتشديد مسؤولية الناقل الجوي^(١) . وهذا يتسق مع تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة تحمل التبعة أو المخاطر إذ لم يعد لخطأ الناقل دور في تقرير مسؤوليته^(٢) .

ونظراً للتنازع القائم حتى وقتنا الحاضر بين تطبيق أحكام إتفاقية وارسو الأصلية وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي نعرض لتشديد المسؤولية في كلا النظامين :

أ - الخطأ الموجب لتشديد المسؤولية في إتفاقية وارسو الأصلية :

آثار تحديد المقصود بعبارة الغش والخطأ المعادل له صعوبات شديدة خاصة وأن إتفاقية وارسو تحيل إلى القوانين الوطنية في شأن تحديد الخطأ المعادل للغش . فقد اختلف الفقه حول تفسير تلك الإحالة : فإذا كان غالبية

(١) انظر في ذلك محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص ١٦٥ - ١٦٦ .

(٢) ويقتصر الأمر كما ذكرنا من قبل على المسؤولية عن الأضرار البدنية وعن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة دون المسؤولية عن التأخير . وبالتالي يظل هناك مجال لتقرير المسؤولية غير المحدودة في هذه الحالة الأخيرة .

الفقه يقرر أن المادة ٢٥ تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الداخلي في تحديد الخطأ المعادل للغش^(١)، ذهب البعض إلى أن المادة المذكورة لا تتضمن قاعدة إسناد وإنما قاعدة موضوعية مؤداها أن مسؤولية الناقل تكون مطلقة في حالة الغش، وذلك في القوانين التي تأخذ بفكرة الغش، أو في حالة الخطأ الذي يقترب من فكرة الغش في القوانين التي تجهل هذه الفكرة^(٢).

وإذا أخذنا بالاتجاه الأول وهو الأصوب في نظرنا فإن مسؤولية الناقل الجوي تكون غير محدودة على ضوء أحكام قانون المحكمة التي يعرض أمامها النزاع: فلو أن القانون الوطني يعرف فكرة الغش ويجعل الخطأ الجسيم مساوياً له^(٣) فالمسؤولية تكون غير محدودة في حالتي الغش والخطأ الجسيم. أما القول بأن المادة ٢٥ تتضمن قاعدة موضوعية فمؤداه في الفرض الذي طرحناه أن تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة في حالة ارتكابه لخطأ جسيم لأن القانون يأخذ بالغش فيكون السبب الوحيد في جعل المسؤولية غير محدودة.

وتختلف القوانين فيما بينها في مفهومها للسلوك الذي من شأنه جعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة. فالقوانين التي تنتمي إلى الأسرة الرومانية - الجرمانية تأخذ بفكرة الغش الذي يمكن تعريفه بأنه ارتكاب فعل أو امتناع عمدًا بقصد الإضرار بالغير^(٤). كما تعرف فكرة الخطأ الجسيم والذي يمكن تعريفه بأنه الإهمال الجسيم، فعلاً كان أو امتناعاً، في اتخاذ العناية

(١) وهو موقف LITVINE، المرجع السابق ص ٢٧٣ و POURCELET، المرجع السابق، ص ٩٣ و RODIERE، المرجع السابق، ص ٣٧٣ - ٣٧٢ ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٧.

(٢) حول هذا الخلاف بوجه عام انظر محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٦٢ و ١٦٣ وفي إسناد الآراء المتباينة إلى أصحابها SESSELI، المرجع السابق، ص ١١٦.

(٣) وهو موقف كل من القانون الفرنسي والقانون المصري على سبيل المثال.

(٤) انظر رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٩.

الواجبة ولو لم يكن بسوء نية أي ولو لم تصحبه نية الاضرار بالغير^(١). لكن من القوانين ما تجعل الخطأ الجسيم معادلاً للغش ومساوياً له كالقانون الفرنسي والمصري واللبناني ومنها ما لا تجعله يربو إلى مرتبة الغش كالقانون الايطالي والقانون البلجيكي^(٢).

أما الأنظمة الانجلوسكسونية فلا تعرف فكرة الغش أو فكرة الخطأ الجسيم، وإنما تأخذ بنظام الخطأ الإرادي Wilful Misconduct. وقيل أنه يقارب الفكرة التي عنت الاتفاقية الأخذ بها في المادة ٢٥. ويمكن تعريف الخطأ الإرادي بأنه كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه، عن عدم اكتراث ورعونة، أو لا يعنيه ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك^(٣).

ويمكن القول أن فكرة الخطأ الإرادي تتضمن فرضين^(٤):

الأول: ارتكاب الفعل أو الإهمال عمداً بقصد إحداث الضرر. وفي هذا الشق يكون الخطأ الإرادي في النظام الانجلوسكسوني مقابلاً للغش في العائلة الرومانية - الجرمانية.

الثاني: ارتكاب الفعل أو الإهمال مع إدراك وعن وعي بأن ضرراً قد

(١) والخطأ الجسيم في قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية هو تطبيق للمبدأ الروماني Culpa lato. dolo equiparatur والذي يجعل الخطأ الجسيم في مرتبة الغش. لكن الوحدة تتحقق في النظام القانوني مع اختلاف طبيعة الخطأ الجسيم عن الغش. انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٣٢.

(٢) حول القانون البلجيكي انظر LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٨٠.

(٣) في الإشارة إلى هذا التعريف: محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٦٤.

(٤) ويشير SESSELI المرجع السابق، ص ١١٩، إلى أن فكرة الخطأ الإرادي فكرة واحدة لا تنقسم إلى شقين في مفهوم القوانين الانجلوسكسونية. إلا أن دواعي التقريب من موقف قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية هو الذي يبعث على استنباط الفرضين من تلك الفكرة الواحدة.

يترتب على هذا الفعل أو الامتناع ومع ذلك يقدم الفاعل على فعله غير عابىء بنتائجه^(١). والشق الثاني من الخطأ الإرادي أشبه بفكرة القصد الاحتمالي الذي يعرفه القانون الجنائي. ولكن يراعى أنه أضيق نطاقاً من الخطأ الجسيم في العائلة الرومانية - الجرمانية. ذلك أن الخطأ الجسيم يعني مجانية جسيمة للعناية الواجبة فيشمل الخطأ المجرد من نية الاضرار أو حتى الوعي بإمكانية حدوث الضرر في حين أن الشق الثاني من الخطأ الإرادي يتطلب هذا الوعي وبالتالي لا يشمل الخطأ المجرد^(٢).

وبناء على ذلك يمكن تقسيم القوانين المختلفة من زاوية التشدد في الأخذ بأسباب المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي على النحو التالي:

١ - قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية التي تعادل الخطأ الجسيم بالغش هي أشد تلك القوانين لأنها تجعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في حالة ارتكابه فعلاً أو امتناعاً بقصد الاضرار أو في حالة الإهمال الجسيم سواء كان الخطأ مجرداً أو مقترناً بقصد احتمالي.

٢ - قوانين الدول الانجلوسكسونية تلي القوانين المذكورة أولاً في تشددها لأنها تجعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في حالة ارتكابه فعلاً أو امتناعاً بقصد الاضرار أو في حالة الإهمال الجسيم المقترن بقصد احتمالي.

٣ - ثم تأتي قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية التي لا تساوي الخطأ الجسيم بالغش إذ أنها لا تجعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة إلا في حالة ارتكابه فعلاً أو امتناعاً بقصد الاضرار.

ولقد أدى هذا التباين إلى اختلاف موقف المحاكم في شتى أنحاء

(١) SESSELI، المرجع السابق، ص ١١٩ ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٩.
(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٠٠ الذي يشير إلى اختلاف التطبيقات بين المحاكم المختلفة لاختلاف مفهوم القوانين لأسباب تشديد مسؤولية الناقل الجوي. وانظر كذلك ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٦٠٥.

العالم^(١)، مما يؤدي إلى عدم حصول المضرورين على ذات القدر من الحماية بالنظر إلى المحكمة التي يعرض عليها النزاع. ولا شك أن هذا الوضع يخالف الرائد الجوهري لتوقيع إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المتمثل في توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي. وإذا أضفنا إلى ذلك أن الاتفاقية تجعل الاختصاص بنظر الدعاوي المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي لأكثر من محكمة بحسب اختيار المضرور^(٢) سوف يلجأ هذا الأخير إلى رفع دعواه أمام المحكمة التي يمنحه قانونها أكبر قدر من الحماية في مواجهة الناقل الجوي.

ب - الخطأ الموجب لتشديد المسؤولية في بروتوكول لاهاي:

نظراً إلى ما أدى إليه تطبيق المادة ٢٥ فقرة أولى من إتفاقية وارسو واختلاف حلول المحاكم على ضوء أحكام قوانينها الوطنية أجرى بروتوكول لاهاي تعديلاً جذرياً لهذه المادة واستبدل قاعدة موضوعية بقاعدة الإسناد التي تضمنتها المادة ٢٥ فقرة أولى.

والواقع أن بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ انتصر لفكرة الخطأ الإرادي المعروفة في الأنظمة الانجلوسكسونية وذلك بنصه على أن مسؤولية الناقل الجوي تكون غير محدودة إذا كان الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه تم إما بنية إحداث الضرر وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب الضرر^(٣). ومع ذلك فإن التوفيق بين العائلة الرومانية - الجرمانية والنظام

(١) حول التطبيقات القضائية للخطأ الإرادي في الدول الانجلوسكسونية انظر SESSELI، المرجع السابق: ص ١٢٦ - ١٣٠ وحول تطبيقات الخطأ المعادل للغش، انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ١٠١ - ١١٤ وعن تطبيقات المحاكم الفرنسية لفكرة الخطأ الجسيم انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٣٤ - ١٤٤.

(٢) المادة ٢٨ فقرة أولى من إتفاقية وارسو. وسوف نعود إلى تحديد المحكمة المختصة بمناسبة الحديث عن الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي.

(٣) في هذا المعنى: SESSELI، المرجع السابق، ص ١٥٦ و LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٨٤ و POURCELET، المرجع السابق، ص ١١٥، ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢١٠ وثروت أنيس الأسيوطي، المرجع -

الانجلوسكسوني قد تحقق إلى حد كبير لأن نص البروتوكول يتضمن شقيق :
الأول هو ارتكاب الفعل أو الامتناع بقصد إحداث الضرر مما يقترب من فكرة
الغش اللاتينية^(١) والشق الأول من الخطأ الإرادي الانجلوسكسوني . أما
الشق الثاني فهو يوافق مثيله في الخطأ الإرادي لكنه يختلف عن الخطأ
الجسيم ليقترب من فكرة أخرى في القانون الفرنسي هو الخطأ غير المغتفر
faute inexcusable^(٢) .

ومن الناحية الواقعية لا يثور الفرض الأول إلا نادراً^(٣)، لكن الفرض الثاني
هو الذي يثير جل إدعاءات المضرورين بمسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة .

ويقع إثبات عناصر هذا الفرض الثاني على عاتق المدعي ، فيتعين عليه
إثبات سبب الضرر . فإن كان السبب مجهولاً لا مجال لتطبيق المادة ٢٥ بعد
تعديلها^(٤) . كما يتعين على المدعي إثبات الرعونة التي تخضع لتقدير قاضي
الموضوع كما يتعين عليه إثبات اقتران الفعل أو الامتناع بالوعي أو الإرادة بأن
ضرراً أياً كان قد يتحقق . أما إذا كان الخطأ يعزى إلى أحد تابعي الناقل
الجوي فيتعين على المدعي إثبات أن الفعل أو الامتناع صدر في تادية
وظيفته^(٥) .

= السابق، ص ٦٥٨ .

(١) ZOGHBI، المرجع السابق، ف٣٠٧ . محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٦٥ .
(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٦٤ . ذلك أن التشريع الفرنسي الصادر
بتاريخ ٢ مارس ١٩٥٧ بتعديل قانون الطيران الفرنسي الصادر بتاريخ ٣١ مايو
١٩٢٤ - على إثر تصديق فرنسا على بروتوكول لاهاي - أعطى الشق الثاني من
القاعدة الواردة بالبروتوكول مدلول الخطأ غير المغتفر بـ:

«Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du
dommage et son acceptation téméraire sans raison valable».

(٣) SESSELI، المرجع السابق، ص ١٢٠ و ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٦٥٣ .
(٤) وذلك سواء كنا بصدد تطبيق المادة ١/٢٥ من الاتفاقية الأصلية أو المادة ٢٥ بعد
تعديلها: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٠٦ و ص ٢٢٥ .
(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢١٣ .

وبالرغم من أن نص بروتوكول لاهاي قضى على العديد من الصعوبات التي أثارها تطبيق المادة ٢٥ من إتفاقية وارسو الأصلية إلا أنه أنشأ نوعاً جديداً من الخلاف يتمثل في تقدير الوعي باحتمال نشوب الضرر إما بتبني معيار شخصي أو معيار موضوعي^(١).

ومؤدى الأخذ بمعيار شخصي اشتراط علم الناقل الجوي أو تابعه شخصياً بأن ضرراً ما قد يحدث. أما الأخذ بمعيار موضوعي فمؤداه أن توضح ظروف الحال أنه لم يكن بالإمكان ألا يعلم الناقل أو تابعه أو يدرك أن ضرراً قد يحدث وأنه كان يجب عليه إدراك ذلك^(٢).

وقد يختلف الحل الذي تقول به محكمتان بصدد قضيتين متشابهتين لأن إحداهما تأخذ بالمعيار الشخصي والأخرى تأخذ بالمعيار الموضوعي^(٣). ونسوق مثلاً لذلك بالحكم الذي أصدرته محكمة النقض الفرنسية التي تأخذ بالمعيار الموضوعي^(٤)، والذي قالت فيه «إذا كان الطيار قد قام، بدون مقتضى، بمحاولة ثانية للهبوط بالرؤيا، ارتطمت خلالها الطائرة بسطح البحر، فإن هذا الطيار، الذي كان بمقدوره أن يستخدم الأجهزة في الهبوط (...) يكون قد تصرف على نحو من عدم التبصر الخليق به والمعروف عنه (...) فلا يمكن ألا يكون هذا الطيار قد أدرك الخطر المحتمل الذي يتعرض له ويعرض له الركاب بالإقدام على فعله. أما محكمة إستئناف ليبرفيل (الجابون) والتي تأخذ بالمعيار الشخصي^(٥) فقد حكمت بأنه «إذا كان الطيار

(١) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢١١ وقارن ثروت أنيس الأسيوطي، ص ٦٥٨، الذي يرى أن مؤتمر لاهاي انتهى إلى تبني المعيار الشخصي.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(٣) تبنت محكمة النقض الفرنسية المعيار الموضوعي وتبعته في ذلك محاكم الموضوع، وقد حورت مضمون الاتفاقية المعدلة ليتفق ومفهوم الخطأ غير المفتقر المعروف في النظام الفرنسي: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢١٨.

(٤) حكم صادر بتاريخ ٢٤ يونيو ١٩٦٨، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٦٨، ص ٤٥٣.

(٥) حكم صادر بتاريخ ٩ أبريل ١٩٧٩: المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٩، =

قد أغفل الاستفسار عند الاقلاع عن الظروف الجوية من ناحية وحاول الهبوط بالرؤيا من خلال طبقة السحب الكثيفة وهو يجهل موضعه بدقة من ناحية أخرى، فإنه بالرغم من ارتكابه هذه الأخطاء الجسيمة، إلا أنه ليس ثمة دليل على أنه كان مدركاً أن ضرراً محتملاً قد ينجم عن ذلك، مما يسمح للناقل بالتمسك بحدود التعويض المنصوص عليها في المادة ٢٢ من الاتفاقية^(١).

وأيضاً كانت الصعوبات التي تعترى تطبيق المادة ١/٢٥ من الاتفاقية الأصلية أو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي فمتى ثبت أن الناقل الجوي قد ارتكب فعلاً من الأفعال المنصوص عليها في أي من هاتين المادتين فلا يجوز للناقل الجوي التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة الواردة في إتفاقية وارسو. وبما أن الفعل قد ثبت في حق الناقل الجوي فلا يجوز لهذا الأخير نفي الخطأ، كذلك لا يجوز له فيما يتعلق بتطبيق الاتفاقية المعدلة التمسك بالخطأ الملاحي نظراً لإلغاء بروتوكول لاهاي لهذه الحالة^(٢). ونرى عدم تطبيق الأحكام الخاصة بمساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر في حالة تطبيق النص الأصلي للاتفاقية لأن توزيع المسؤولية وفقاً للقانون اللبناني لا يكون إلا في حالة انتقاء الغش أو الخطأ الجسيم. أما فيما يتعلق بتطبيق أحكام بروتوكول لاهاي فيتعين على القاضي اللبناني التثبت من أن الفعل أو الامتناع الموجب لتطبيق حكم المادة ٢٥ المعدلة يمثل غشاً أو خطأً جسيماً في نظر القانون اللبناني: فإذا كان يمثل غشاً أو خطأً جسيماً فلا مجال لتوزيع المسؤولية أما إذا لم يكن يمثل غشاً أو خطأً جسيماً فيستطيع الناقل الجوي التمسك بأحكام توزيع المسؤولية^(٣).

= ص ٤٥٦.

- (١) انظر تطبيقات القضاء لكل من المعيار الموضوعي والمعيار الشخصي في كل من نقل الركاب ونقل البضائع: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢١٨ - ٢٢٤.
- (٢) بموجب المادة العاشرة من البروتوكول.
- (٣) انظر رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٢٥ الذي يؤكد أنه لا شيء في نص البروتوكول يحرم الناقل الجوي من التمسك بهذا الحق.

الفصل الثالث

الاحكام الاجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

جاءت إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ من أجل توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي التجاري الدولي. وهذا ما حققته إلى حد كبير بالنسبة للأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي. ولكن خشية منها أن الأحكام الإجرائية في مختلف الدول قد تؤدي إلى تفاوت الحقوق والحماية المقررة لها بالنسبة إلى المضرورين تضمنت الاتفاقية بعض الأحكام الإجرائية المتعلقة بدعوى المسؤولية على الناقل الجوي.

ويمكن تقسيم هذه الأحكام إلى قسمين رئيسيين، يتعلق الأول برفع دعوى المسؤولية فيتم تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى وأطرافها، بينما يتعلق الثاني بأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها.

المبحث الاول

رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

لكي يتمكن المضرور من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لا بد من تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، بالإضافة إلى ضرورة تحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع.

المطلب الاول المحكمة المختصة بنظر الدعوى

تقضي المادة ٢٨ فقرة أولى من إتفاقية وارسو بأن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي يجب رفعها في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وذلك لكي تضمن تقييد المحكمة المعروض أمامها النزاع بأحكامها^(١).

وقد حولت الإتفاقية المدعي خياراً بين إحدى ثلاث محاكم:

- ١ - محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه .
- ٢ - محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي .
- ٣ - محكمة جهة الوصول .

ولقد ثار الخلاف بين ما إذا كان نص المادة ٢٨ / ١ من إتفاقية وارسو يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دولياً بنظر دعوى المسؤولية دون أن يخوض في تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى وبين ما إذا كان النص، على العكس، يحدد المحكمة المختصة دولياً ومحلياً^(٢). والأخذ بالرأي الأول يفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها بنظر الدعوى دولياً لتحديد المحكمة المختصة نوعياً أو قيمياً ومحلياً. أما الأخذ بالرأي الثاني فمؤداه تحديد إتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دولياً ومحلياً وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة المختصة نوعياً أو قيمياً.

ونحن نميل إلى الأخذ بالاتجاه الثاني لأن نص الإتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، بالإضافة إلى ضرورة تفسير

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٧٣ ورفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٦١.

(٢) حول هذا الخلاف، انظر رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٦٣.

نصوص الاتفاقية على نحو يؤدي إلى أكبر قدر من توحيد أحكامها فلا يجب أن يترك مجال لإعمال أحكام القوانين الداخلية على اختلافها وتباينها كلما أمكن ذلك .

لكن يلاحظ بالنسبة لمحكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه أن الدول تختلف فيما بينها في تحديد مفهوم الموطن : فموطن الشخص الطبيعي في لبنان هو المكان الذي يقيم فيه عادة بينما تكتفي القوانين الانجلوسكسونية بنية الشخص الطبيعي في العودة للإقامة في مكان معين لكي يعد موطناً له^(١) . أما بالنسبة إلى الشخص المعنوي فالاتفاقية تأخذ بمعيار المركز الرئيسي للنشاط وهو يختلف عن المركز الرئيسي للإدارة وهو ضابط موطن الشخص المعنوي في القانون اللبناني^(٢) ، كما يختلف عن ضابط موطن الشخص المعنوي في القوانين الانجلوسكسونية الذي يتحدد بمكان الإنشاء .

وتجيز الاتفاقية للمدعي أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة للناقل تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي . وفي ذلك تيسير على المدعين نظراً لإقامتهم في أغلب الأحوال في المكان الذي توجد به تلك المنشأة^(٣) .

ويمكن للمدعي أخيراً رفع الدعوى أمام محكمة جهة وصول الطائرة ، وهذه الجهة قد تختلف ، في نقل البضائع ، عن جهة تسليم البضاعة إلى المرسل إليه . وفي هذه الحالة لا يؤخذ إلا بمعيار جهة الوصول^(٤) . ويلاحظ

(١) رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ٢٦٣ .

(٢) ويلاحظ أنه في لبنان إذا اختلف مركز الإدارة الرئيسي عن مركز نشاط الشخص المعنوي اعتبر مركز النشاط الواقع في لبنان موطناً له : مصطفى كمال طه ، القانون التجاري اللبناني ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ١٩٦٩ ، بيروت ، ف ٢٦٧ .

(٣) ويشترط في هذه الحالة أن تكون المنشأة قد أبرمت عقد النقل الجوي مع متلقي خدمة النقل .

(٤) محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص ١٧٤ .

أنه بالنسبة لرحلات الذهاب والإياب تكون نقطة القيام هي ذاتها نقطة الوصول، وبالتالي يتحدد اختصاص المحكمة بمكان إقلاع الطائرة^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ أضاف إلى المحاكم الثلاثة المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ من إتفاقية وارسو محكمة مختصة رابعة يجوز للمدعي رفع دعواه أمامها هي المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة مملوكة للناقل الجوي إذا كان للمسافر موطن أو محل إقامة دائم في إقليم نفس الدولة^(٢). وهذا الاختصاص مقصور على نقل الركاب والأمتعة دون البضائع ولا يشترط لتقريره أن تكون المنشأة قد تولت إبرام عقد النقل الجوي.

وإذا تم رفع دعوى المسؤولية على الناقل الفعلي أجازت إتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١^(٣) للمدعي أن يرفع دعواه إما أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ من إتفاقية وارسو وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

ويتحدد اختصاص المحاكم على هذا النحو بالنسبة إلى دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي الخاصة بحوادث الركاب وتلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير. ولا تسري أحكام المادة ١/٢٨ من إتفاقية وارسو على أية دعوى أخرى كدعوى المرسل على الناقل بسبب إدراج بيانات خاطئة في خطاب النقل الجوي^(٤).

وتتعلق أحكام الاختصاص الواردة بإتفاقية وارسو بالنظام العام النسبي إذ تقضي المادة ٣٢ منها ببطان كل شرط في عقد النقل الجوي وكل إتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الاختصاص، أما إذا كان

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٦٨.

(٢) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٣) المادة الثامنة من الإتفاقية.

(٤) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٧٦.

الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص لاحقاً على وقوع الضرر فيكون الاتفاق صحيحاً^(١). وإنما يلاحظ أن المادة ٣٢ تجيز للأطراف اللجوء إلى التحكيم ولكن بشرط أن يجري هذا التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ من الاتفاقية.

وتترتب على تحديد المحكمة المختصة على ضوء المادة ١/٢٨ نتائج عديدة: فإجراءات التقاضي تتحدد وفقاً لقانون المحكمة المعروض أمامها النزاع^(٢)، كذلك تتحدد الأحكام الخاصة بأثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي على ضوء ذلك القانون^(٣)، وتحتسب مدة سقوط دعوى المسؤولية على ضوء أحكام هذا القانون أيضاً^(٤)، وأخيراً في حالة ضم المدعي أي من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي إلى الدعوى المرفوعة على الآخر يحدد قانون دولة المحكمة المعروض أمامها النزاع أثر هذا الضم وإجراءاته^(٥).

ويلاحظ أخيراً أن ترك الخيار للمدعي في رفع دعواه أمام إحدى عدة محاكم قد يؤدي به إلى رفعها أمامها جميعاً دون إمكانية طلب ضم الدعاوي للارتباط ودون إمكانية فض النزاع الإيجابي في الاختصاص لتعلق اختصاص المحاكم بسيادة الدول التي تنتمي إليها. وفي حالة رفع الدعوى من قبل ورثة المضرور قد يتم رفع الدعوى أمام المحاكم جميعاً أيضاً^(٦). وفي ذلك إجحاف بالناقل الجوي كان يتعين على إتفاقية وارسو تداركه.

-
- (١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٦٢.
 - (٢) المادة ٢٨ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو.
 - (٣) المادة ٢١ من إتفاقية وارسو.
 - (٤) المادة ٢٩ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو.
 - (٥) المادة السابعة من إتفاقية جوادالاهارا لعام ١٩٦١.
 - (٦) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

المطلب الثاني أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي

أولاً: المدعي:

المدعي في دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي هو المضرور. وفي نقل المسافرين يكون المضرور هو المسافر في المقام الأول والذي يثير مسؤولية الناقل الجوي التعاقدية.

ويثور التساؤل عن مدى جواز رفع دعوى المسؤولية من قبل ورثة المسافر في حالة وفاته. فإتفاقية وارسو لم تنظم هذا الرجوع. ومن المقرر أن للورثة إثارة مسؤولية الناقل الجوي إما على أساس المسؤولية التعاقدية إذا كانوا يطالبون بحق مورثهم في التعويض وإما على أساس المسؤولية التقصيرية إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم شخصياً^(١).

ولقد ثار الخلاف حول القانون الواجب التطبيق لتحديد الورثة الذين يحق لهم بالتالي رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي. والراجع أن يتحدد الورثة على ضوء القانون الشخصي للمضرور أي المسافر مع التحفظ بعدم مخالفة أحكام القانون للنظام العام في قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع^(٢).

وأياً كانت صفة المدعي أو الأساس الذي يستند إليه في رفع دعواه فإن المادة ٢٤ من إتفاقية وارسو تقضي بعدم جواز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في الأحوال المنصوص عليها في المواد ١٧ و ١٨ و ١٩^(٣) إلا بالشروط وفي الحدود المقررة في تلك الإتفاقية.

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٧٧ وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠٦. و LITVINE، المرجع السابق، ص ٢١٦.
(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢١٧.
(٣) وهي حالات حوادث الركاب وهلاك وضياع وتلف البضائع أو الأمتعة والتأخير.

أما في نقل البضائع فإنه من المقرر أنه يجوز لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي. ويجب أن يكونا مذكورين في خطاب النقل الجوي^(١). أما الأشخاص الآخرون الذين قد تتعلق مصالحهم بالبضاعة المنقولة فلا يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي وإن كان يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التقصيرية^(٢). إلا أن بعض المحاكم تجيز لمن حل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه أن يرفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي^(٣).

ثانياً: المدعى عليه:

المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل الجوي. وقد تثار مسؤولية تابعيه. وتتطلب بعض الحالات الخاصة بعض التوضيحات:

أ - حالة وفاة الناقل:

واجهت المادة ٢٧ من إتفاقية وارسو حالة وفاة الناقل الجوي. وهي تفترض بطبيعة الحال أن الناقل الجوي شخص طبيعي. وقد كان هذا الأمر شائعاً وقت توقيع الاتفاقية في عام ١٩٢٩، وإذا كانت منشآت الطيران تأخذ في الوقت الراهن شكل الشركات إلا أن المنشآت الفردية للطيران التجاري يمكن تصورها مما يجعل لنص المادة ٢٧ أهمية مؤكدة.

وتقضي هذه المادة بأنه في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية على من يخلفونه. وكان حرص الاتفاقية على تأكيد حق المضرور في الحصول على التعويض المقرر له في هذه الاتفاقية إذا ما توفي الناقل الجوي لما تراءى لها أن بعض القوانين تقضي

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٣٦.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(٣) انظر حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ ٢١ مايو ١٩٨٥، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٨٦، ص ١٨.

بسقوط دعوى المسؤولية بمجرد وفاة المسؤول^(١).

وإذا رفعت الدعوى على خلف الناقل الجوي يستفيد هؤلاء من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة في إتفاقية وارسو.

ب - حالة الناقلين المتتابعين :

تضمنت إتفاقية وارسو أحكاماً خاصة بمسؤولية الناقلين المتتابعين، في حالة نقل الركاب من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر.

١ - في نقل الركاب :

تنص الفقرة الثانية من المادة ٣٠ من الإتفاقية على أنه لا يجوز للمسافر أو خلفه الرجوع سوى على الناقل الذي وقع الحادث أو حدث التأخير في مرحلة النقل الجوي التي تولاها. ويقع إثبات أن الحادث أو التأخير ترتب في هذه المرحلة على المدعي. لذلك أجازت الإتفاقية الرجوع على الناقل الأول بشرط أن يكون هناك اتفاق صريح على تحمل هذا الناقل المسؤولية عن الناقل الجوي بكل مراحل^(٢).

٢ - في نقل البضائع والأمتعة :

تقضي الفقرة الثالثة من المادة ٣٠ من إتفاقية وارسو على أنه يحق للمرسل الرجوع على الناقل الأول كما يجوز للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر^(٣). وقد روعي في ذلك أن المرسل يكون قريباً عادة من الناقل الأول بينما يكون المرسل إليه في الغالب قريباً من الناقل الأخير وفي ذلك تيسير عليهما عند التقاضي^(٤).

(١) مثل قوانين بعض الولايات الأمريكية. انظر في ذلك محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٤٢.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٤٢.

(٤) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٨٠.

ويكون للمدعي فضلاً عن ذلك اختصاص الناقل الذي تحققت الحادثة أو التأخير في المرحلة التي تولاها، وفي هذه الحالة يقوم التضامن بين مختلف الناقلين المختصين قبل المرسل أو المرسل إليه . وفي ذلك حماية لهما ضد خطر إفسار أو إفلاس أحد الناقلين^(١).

أما رجوع الناقلين المتتابعين بعضهم على بعض فلا يخضع لأحكام إتفاقية وارسو وإنما لأحكام القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع^(٢).

ج - حالة النقل المركب :

إذا كانت عملية النقل تتضمن عدة مراحل يتم النقل في إحداها أو بعضها جواً بينما يتم في بعضها الآخر عن طريق البر أو النهر أو البحر فلا تسري أحكام إتفاقية وارسو إلا على مرحلة النقل الجوي دون سواها^(٣). ويتعين على المدعي إثبات أن الضرر تحقق في هذه المرحلة الجوية^(٤). على أن الاتفاقية أقامت قرينة على أن الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع قد وقع أثناء فترة الرحلة الجوية إذا كان النقل البري أو البحري أو النهري تم تنفيذاً لمقد النقل الجوي بقصد شحن البضاعة أو الأمتعة على متن الطائرة أو تسليمها أو نقلها من طائرة إلى أخرى^(٥).

ولقد أجازت الاتفاقية للأطراف الاتفاق على إخضاع كافة مراحل النقل المركب لأحكام إتفاقية وارسو^(٦). وفي هذه الحالة تنطبق أحكام الاتفاقية

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٨١ .

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٤١ .

(٣) المادة ٣١ فقرة أولى من الاتفاقية .

(٤) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٤٤ .

(٥) المادة ١٨ فقرة ثالثة من إتفاقية وارسو .

(٦) المادة ٣١ فقرة ثانية من الاتفاقية .

بوصفها شروطاً إتفاقية وليس بوصفها قواعد قانونية ملزمة^(١).

د - حالة مساهمة الناقل الفعلي في إنجاز النقل :

تنص المادة السابعة من إتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١ على أنه يجوز للمضرور رفع الدعوى المسؤولية إما على الناقل المتعاقد عن كل عملية النقل وإما على الناقل الفعلي في حدود المرحلة التي ساهم فيها في إنجاز النقل. ويكون المدعي بالخيار بين رفع الدعوى عليهما معاً منفصلين أو متضامنين، وإذا رفعت الدعوى على أحدهما جاز للمدعي طلب ضم الآخر، ويحدد قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع آثار الضم وإجراءاته.

هـ - الرجوع على تابعي الناقل الجوي :

لم تكن إتفاقية وارسو الأصلية تتناول بالتنظيم رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي. وبالتالي لم يكن هذا الرجوع خاضعاً للاتفاقية مما كان يفوت على هؤلاء التابعين الإفادة من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة بها.

لذلك استحدث بروتوكول لاهاي مادة جديدة صارت المادة ٢٥ (أ) من إتفاقية وارسو ونصها كالتالي :

١٥ - إذا رفعت الدعوى على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الاتفاقية، حاز لهذا التابع، متى أثبت أنه تصرف في تادية وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً للمادة ٢٢.

٢ - ولا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٤٥.

الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه .

٣ - ولا تنطبق نصوص الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع، قد تم إما بنية إحداث ضرر، وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر» .

وعلى ذلك إذا رجع المضرور على أحد تابعي الناقل الجوي بالمسؤولية يكون للمسؤول التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها في إتفاقية وارسو. وحالات المسؤولية التي تجيز التمتع بالحدود القصوى للتعويض هي ذات حالات مسؤولية الناقل الجوي التي تواجهها الاتفاقية^(١). وإنما يشترط لإعمال هذا الحكم أن تكون المسؤولية ناشئة عن خطأ ارتكبه التابع أثناء تأدية وظيفته .

وإذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوي وتابعه فلا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه المضرور منهما على الحد الأقصى الذي تقرره الاتفاقية حتى لا يكون الرجوع عليهما وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية .

وأسوة بما قرره بروتوكول لاهاي بالنسبة إلى الناقل الجوي لا يجوز للتابع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية متى أثبت المدعي أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من جانب التابع إما بنية إحداث الضرر إما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب الضرر .

ويكون رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية لأنه لا يرتبط بهم بعقد من العقود. ولذلك إذا جاز لهم

(١) ويلاحظ أنه إذا كان للمضرور الرجوع على التابع استناداً إلى ارتكابه لخطأ ملاحى فلا يجوز للناقل الجوي التمسك به بعد تعديل بروتوكول لاهاي لاتفاقية وارسو: LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٢٣ .

التمسك بحدود المسؤولية، وهو حق تقرر لهم بنص خاص هو نص المادة ٢٥ (أ) فقرة أولى، فلا مجال لتطبيق الأحكام الأخرى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي كافتراض الخطأ وأحكام الاختصاص القضائي^(١).

ويراعى أن المادة الخامسة من إتفاقية جوادالغارا لعام ١٩٦١ تضمنت حكماً مماثلاً لحكم المادة ٢٥ (أ) بالنسبة لرجوع المضرور على تابعي الناقل الفعلي^(٢).

المبحث الثاني

الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية وسقوطها

المطلب الاول

الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي

أ - نطاق الدفع :

فرضت المادة ٢٦ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو التزاماً محدداً على عاتق المرسل إليه يترتب على الإخلال به جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

(٢) ويأتي نص المادة المذكورة كالآتي: «فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز لأي تابع لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد إذا ما قدم الدليل على أنه باشر عمله في حدود وظيفته، أن يتمسك بالحدود المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية، لالتزامات الناقل الذي يتبعه، ما لم يثبت أنه قد تصرف بطريقة لا يستطيع معها - وفقاً لاتفاقية وارسو - أن يتمسك بالحدود المذكورة». وتثير عبارة «باشر عمله في حدود وظيفته» التساؤل عما إذا كانت مسؤولية التابع غير محدودة لمجرد تجاوزه حدود الوظيفة المنوط بها أو إذا كان المقصود أن له التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة ما دام كان يباشر عمله أثناء تأدية وظيفته أو بمناسبةها.

المرفوعة على الناقل الجوي. وهذا الحكم خاص بتلف الأمتعة أو البضائع وبحالة التأخير في نقل الأمتعة أو البضائع.

وبالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في مجال نقل الركاب^(١)، وكذلك لا مجال له في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة هلاكاً كلياً. ولكن الخلاف ثار حول الهلاك الجزئي فاعتبره البعض من قبيل التلف وبالتالي يخضع لأحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، في حين اعتبره البعض الآخر من مصادر الضرر التي تختلف عن التلف وبالتالي لا مجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم القبول^(٢). ونميل إلى الأخذ بالرأي الثاني لأن أحكام الدفع بعدم القبول أحكام استثنائية وبالتالي لا يجوز التوسع في تفسيرها. وما دام نص المادة ٢٦ فقرة ثانية يتحدث عن التلف فلا مجال لمد نطاق تطبيقه إلى الهلاك الجزئي.

ب - أحكام الدفع:

تقضي المادة ٢٦ فقرة ثانية المذكورة بأنه على المرسل إليه أن يرسل احتجاجاً إلى الناقل الجوي بمجرد اكتشافه التلف الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة. وهذا الاحتجاج يأخذ شكل التحفظ في سند النقل - إما إيصال الأمتعة أو خطاب النقل الجوي - أو في صورة محرر آخر يتم إرساله إلى الناقل الجوي^(٣). ويتضح من ذلك أن الاحتجاج يجب أن يكون مكتوباً^(٤).

ويجب إرسال الاحتجاج إلى الناقل الجوي فور اكتشاف التلف في ميعاد أقصاه ثلاثة أيام بالنسبة إلى الأمتعة أو سبعة أيام بالنسبة إلى البضائع. ويحسب الميعاد من تاريخ استلام البضاعة أو الأمتعة. أما في حالة التأخير

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٨٥.

(٢) حول هذا الخلاف انظر رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٧٠.

(٣) المادة ٢٦ فقرة ثالثة من إتفاقية وارسو.

(٤) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٧٣ - ٢٧٤.

في نقل الأمتعة أو البضاعة يتعين على المرسل إليه إرسال الاحتجاج إلى الناقل الجوي في ميعاد أقصاه أربعة عشر يوماً يحسب من اليوم الذي وضعت فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه . وقد عدل بروتوكول لاهاي هذه المواعيد وجعلها سبعة أيام في حالة تلف الأمتعة وأربعة عشر يوماً في حالة تلف البضاعة وواحد وعشرين يوماً في حالة التأخير^(١).

وتنص المادة الرابعة من إتفاقية جوادالاجارا على جواز إرسال الاحتجاج إلى الناقل الفعلي ويكون له نفس الآثار التي ينتجها في مواجهة الناقل المتعاقد .

وتتفق مع الرأي الذي يذهب إلى أن الأحكام الخاصة بمواعيد إرسال الاحتجاج تكون مقصورة على حالة التلف غير الظاهر الذي لا يكشفه المرسل إليه عند استلامه البضاعة . أما إذا كان التلف ظاهراً فيتعين على المرسل إليه الاحتجاج على ذلك عند استلام البضاعة وإلا وجدت القرينة المنصوص عليها في المادة ٢٦ فقرة أولى مجالها للتطبيق، إذ يعد استلام البضاعة أو الأمتعة دون اعتراض من جانب المرسل إليه قرينة على أن البضائع أو الأمتعة قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل . والقرينة بسيطة فيجوز للمرسل إليه إقامة الدليل على عكسها بإثبات أن الضرر قد وقع قبل تسليم الناقل الجوي للبضاعة، وهو إثبات عسير على المرسل إليه^(٢).

وتكون العبرة بإرسال الاحتجاج لا بوصوله إلى الناقل الجوي عند تقدير ما إذا تم اتخاذ الإجراء في الميعاد القانوني^(٣) . وتنص المادة ٣٥ من

(١) المادة ١٥ من بروتوكول لاهاي . ويلاحظ أن كل شرط يهدف إلى تقصير إرسال الاحتجاج يكون باطلاً لأنه يؤدي إلى إضعاف حقوق المضرور على خلاف أحكام الاتفاقية . أما الشرط الذي يكون من شأنه إطالة هذه المواعيد فيكون صحيحاً: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٧٦ .

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٨٦ .

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٧٥ .

إتفاقية وارسو على أنه حيث ينص في هذه الإتفاقية على أيام فإنه يقصد بها الأيام العادية وليس أيام العمل.

ويترتب على عدم إرسال المرسل إليه الاحتجاج في المواعيد المقررة في الإتفاقية إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه. إلا أنه يراعى أنه لا يجوز له التمسك بهذا الدفع في حالة الغش^(١).

المطلب الثاني

سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي

تنص المادة ٢٩ فقرة أولى من إتفاقية وارسو على أنه «تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى».

ويتضح من هذا النص أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين إما من تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد أو متأخرة^(٢)، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل أبداً إلى مطار الهبوط، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لأي سبب من الأسباب.

ولكن يراعى أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل الجوي عن تسليم الأمتعة أو البضاعة فإن الميعاد يسري من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة^(٣).

(١) المادة ٢٦ فقرة رابعة من إتفاقية وارسو.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(٣) الإشارة السابقة.

وحكم المادة ٢٩ فقرة أولى حكم عام ينطبق على كل حالات النقل سواء كان نقلاً للركاب أم نقلاً للامتعة أم نقلاً للبضائع^(١).

وتخضع طريقة حساب المدة المذكورة لقانون المحكمة التي يعرض أمامها النزاع^(٢). وطبقاً للمادة ١٥ من قانون المرافعات اللبناني تبدأ المدة من اليوم التالي لوصول الطائرة أو اليوم الذي كان يتعين على الطائرة الوصول فيه أو تاريخ وقف النقل.

ولقد ثار الخلاف حول الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلالها: أي مدة سقوط أم مدة تقادم؟ لقد اتجهت بعض المحاكم إلى اعتبار المدة مدة تقادم وبالتالي تخضع لأحكام الوقف والانقطاع في قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع^(٣). إلا أن الرأي الراجح هو اعتبارها مدة سقوط لا يرد عليها وقف أو انقطاع^(٤)، لأن إتفاقية وارسو تستخدم اصطلاح السقوط Déchéance وليس اصطلاح التقادم Prescription بالإضافة إلى أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لكافة الدول نظراً لاختلاف قوانينها في شأن تحديد أسباب الوقف والانقطاع^(٥). ورائد إتفاقية وارسو كما ذكرنا مراراً هو توحيد المسائل المتعلقة بالنقل الجوي.

ونشير أخيراً إلى أن السقوط يرد على دعوى المسؤولية المرفوعة على

(١) محمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٨٩.

(٢) المادة ٢٩ فقرة ثانية من إتفاقية وارسو.

(٣) انظر حكمي الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية: الأول: بتاريخ ١٤ يناير ١٩٧٧، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٧، ص ٢٦٨ والثاني: بتاريخ أول يوليو ١٩٧٧، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٨، ص ٩٣.

(٤) من أنصار هذا الاتجاه LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٢١، ومحمد فريد المريني، المرجع السابق، ص ١٨٩، وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٣.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٨١.

الناقل الجوي سواء كان ناقلاً متعاقداً أم ناقلاً فعلياً^(١)، وبالتالي فإنه لا يرد على دعوى المسافر على الناقل الجوي باسترداد ثمن تذكرة سفر لم يتم، ودعوى رجوع الناقل على المرسل أو المرسل إليه، أو دعوى رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض، ودعوى رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي، وأخيراً دعوى الوكيل بالعمولة على متلقي خدمة النقل^(٢).

(١) وذلك لما نصت عليه المادة الثانية من إتفاقية جوادالغارا لعام ١٩٦١ من خضوع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لأحكام إتفاقية وارسو دون تخصيص، الأول: بالنسبة إلى النقل كله. والثاني: بالنسبة إلى النقل الذي يقوم به فقط.

(٢) انظر في ذلك رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٨٥ - ٢٨٦.

الفهرس

الموضوع	الصفحة
مقدمة	٥
القسم الأول: النظام القانوني للملاحة الجوية	١٣
الباب الأول: النظام القانوني للطائرة	١٥
الفصل الأول: أحكام الطائرة بوصفها مالاً	١٧
المبحث الأول: جنسية الطائرة	١٨
المطلب الأول: منح الجنسية للطائرة	١٩
أولاً: الجدل الفقهي حول جنسية الطائرة	١٩
ثانياً: الخلاف الفقهي حول ضابط جنسية الطائرة	٢١
ثالثاً: مبدأ وحدة الجنسية	٢٢
رابعاً: آثار جنسية الطائرة	٢٥
(أ) إشراف الدولة على الطائرة	٢٥
(ب) المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية	٢٦
(ج) تطبيق قانون جنسية الطائرة على الوقائع التي تحدث عليها أثناء تحليقها	٢٦
المطلب الثاني: تسجيل الطائرة	٣٠
المبحث الثاني: الحجز التحفظي على الطائرة	٣٢
المطلب الأول: ماهية الحجز التحفظي في مفهوم اتفاقية روما لعام ١٩٣٣	٣٤
المطلب الثاني: الطائرات التي لا يجوز الحجز عليها حجزاً تحفظياً ..	٣٤
الفصل الثاني: أحكام الطائرة بوصفها أداة للملاحة الجوية	٣٧
المبحث الأول: أحكام صلاحية الطائرة للملاحة الجوية	٣٨

٣٨	المطلب الأول: وثائق الطائرة
٣٨	أولاً: شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية
٣٩	ثانياً: وثائق الطائرة الأخرى
٤٠	المطلب الثاني: الإشراف على صيانة الطائرة وصلاحيتها
٤٠	(أ) أجهزة الطائرة ومعدات
٤١	(ب) صيانة الطائرة
٤١	المبحث الثاني: طاقم الطائرة
٤٢	المطلب الأول: النظام القانوني لطاقم الطائرة
٤٢	أولاً: تعريف أعضاء طاقم الطائرة
٤٣	ثانياً: الأحكام المتعلقة بطاقم الطائرة
٤٣	(أ) المركز القانوني لأعضاء الطاقم
٤٣	(ب) أحكام صلاحية أعضاء الطاقم لأداء مهامهم
٤٥	المطلب الثاني: المركز القانوني لقائد الطائرة
٤٦	أولاً: وظائف قائد الطائرة وسلطاته
٤٦	(أ) الوظيفة الفنية
٤٧	(ب) الوظيفة الإدارية
٤٨	(ج) الوظيفة التجارية
٤٩	ثانياً: مسؤولية قائد الطائرة
٥٠	(أ) معيار خطأ قائد الطائرة
٥١	(ب) حدود مسؤولية قائد الطائرة
	المبحث الثالث: المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض
٥٣	المطلب الأول: تقرير المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض
٥٤	(أ) أساس المسؤولية
٥٥	(ب) شروط انعقاد المسؤولية
٥٧	(ج) المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض

الصفحة	الموضوع
٥٨	(د) التضامن في المسؤولية
٥٨	١ - الاستعمال المؤقت للطائرة
٥٩	٢ - الاستعمال غير المشروع للطائرة
٦٠	(هـ) سبل دفع المسؤولية
	المطلب الثاني: أحكام التعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير على
٦١	سطح الأرض
٦٢	أولاً: المسؤولية المحدودة لمستغل الطائرة
٦٢	(أ) الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار المالية
٦٣	(ب) الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار البدنية
٦٣	(جـ) حدود المسؤولية في حالة تعدد المسؤولية
٦٤	(د) تجاوز التعويضات المستحقة لحدود المسؤولية
	ثانياً: المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار التي تلحق بالغير على
٦٤	سطح الأرض
٦٤	(أ) قصد إحداث الضرر
٦٥	(ب) الاستيلاء غير المشروع على الطائرة
٦٧	الباب الثاني: النظام القانوني لاستغلال الفضاء الجوي
٦٩	الفصل الأول: مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي
٦٩	المبحث الأول: الخلاف حول مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي
٧٠	المطلب الأول: نظرية سيادة الدولة على فضاءها الجوي
٧١	المطلب الثاني: نظرية حرية الطيران المطلقة
٧٢	المطلب الثالث: نظرية المناطق
٧٣	المطلب الرابع: النظرية الوظيفية
٧٤	المبحث الثاني: نتائج مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي
٧٥	١ - استثمار الشركات الوطنية بالنقل الداخلي
٧٥	٢ - منع أو تقييد الطائرات الأجنبية من التحليق فوق مناطق معينة
٧٦	٣ - حرية الدولة في التصرف في فضاءها الجوي أثناء الأزمات
٧٦	٤ - حق الدولة في تحديد قواعد الجو في إقليمها

٧٧	.....	الفصل الثاني: قواعد الملاحة الجوية في فضاء الدولة الجوي
٧٧	.....	المبحث الأول: حريات الطيران في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤
٧٨	.....	المطلب الأول: حريات الطيران الفنية
٧٨	.....	أولاً: مضمون الحريات الفنية
٧٨	.....	(أ) الحق في الهبوط لأسباب غير تجارية
٧٩	.....	(ب) حق التحليق
٧٩	.....	ثانياً: نطاق الحريات الفنية
٨١	.....	المطلب الثاني: حريات الطيران التجارية
٨٢	.....	المبحث الثاني: حق الدولة في تعقب الطائرات
٨٢	.....	(أ) حق التفتيش
٨٣	.....	(ب) حق المطاردة
٨٣	.....	(ج) حق التكاليف بالهبوط
٨٣	.....	(د) حق الإسقاط
٨٥	.....	القسم الثاني: النقل التجاري الجوي
٨٩	.....	الباب الأول: تعريف عقد النقل التجاري الجوي وأطرافه
٨٩	.....	الفصل الأول: تعريف عقد النقل التجاري الجوي
٩١	.....	المبحث الأول: خصائص عقد النقل التجاري الجوي
٩١	.....	المطلب الأول: رضائية عقد النقل التجاري الجوي
٩٢	.....	المطلب الثاني: الإذعان في عقد النقل التجاري الجوي
٩٣	.....	المطلب الثالث: تجارية عقد النقل التجاري الجوي
٩٥	.....	المطلب الرابع: الاعتبار الشخصي في عقد النقل التجاري الجوي
٩٨	.....	المبحث الثاني: القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل التجاري الجوي
٩٨	.....	المطلب الأول: عقد النقل التجاري الجوي الداخلي
١٠٠	.....	المطلب الثاني: عقد النقل التجاري الجوي الدولي
١٠١	.....	أولاً: النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩
١٠١	.....	١ - أن يكون النقل دولياً
١٠٢	.....	(أ) النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولتين متعاقدتين

	(ب) النقل بين نقطتين في إقليم دولة واحدة متعاقدة مع	
١٠٥	الرسو في إقليم دولة أخرى	
١٠٨	٢ - أن يكون النقل الجوي بمقابل	
١٠٨	(أ) المقصود بالمقابل	
١١٠	(ب) النقل المجاني الخاضع لاتفاقية وارسو	
١١١	ثانياً: النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية وارسو	
١١٢	١ - نقل البريد	
١١٣	٢ - النقل على سبيل التجارب الأولى	
١١٣	٣ - النقل في ظروف غير عادية	
١١٥	الفصل الثاني: أطراف عقد النقل التجاري الجوي	
١١٥	المبحث الأول: الناقل الجوي	
١١٦	المطلب الأول: الناقل الجوي حال تأجير الطائرة	
١١٦	(أ) إيجار الطائرة عارية	
١١٧	(ب) إيجار الطائرة بالطاقم	
١١٨	المطلب الثاني: الناقل الفعلي	
١٢١	المطلب الثالث: الوكالات السياحية	
١٢٢	المطلب الرابع: الوكيل بالعمولة للنقل	
١٢٢	(أ) الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي	
١٢٣	(ب) الوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن	
١٢٤	المبحث الثاني: متلقي خدمة النقل	
١٢٤	المطلب الأول: المسافر	
١٢٥	المطلب الثاني: المرسل	
١٢٧	الباب الثاني: إثبات عقد النقل الجوي وآثاره	
١٢٩	الفصل الأول: إثبات عقد النقل الجوي	
١٣٠	المبحث الأول: ماهية وثائق النقل الجوي	
١٣٠	المطلب الأول: تذكرة السفر	
١٣٠	١ - بيانات تذكرة السفر	

الموضوع	الصفحة
٢ - تضمين تذكرة السفر شروط الأياتا	١٣٢
٣ - الالتزام بتسليم تذكرة السفر	١٣٢
٤ - تداول تذكرة السفر	١٣٣
المطلب الثاني: إيصال الأمتعة	١٣٣
المطلب الثالث: خطاب النقل الجوي	١٣٥
المبحث الثاني: دور وثائق النقل الجوي في الإثبات	١٣٩
الفصل الثاني: آثار عقد النقل الجوي	١٤٣
المبحث الأول: التزامات طرفي عقد نقل الركاب الجوي	١٤٣
المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي	١٤٤
١ - الالتزام بتنفيذ النقل الجوي	١٤٤
٢ - الالتزام بضمان السلامة	١٤٥
٣ - الالتزام بالمحافظة على الأمتعة	١٤٥
٤ - الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب	١٤٦
المطلب الثاني: التزامات المسافر	١٤٧
١ - الوفاء بأجرة النقل	١٤٧
٢ - احترام تعليمات الناقل الجوي	١٤٨
المبحث الثاني: التزامات طرفي عقد نقل البضائع الجوي	١٥٠
المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي	١٥٠
١ - الالتزام بتسليم البضاعة وشحنها	١٥٠
٢ - الالتزام بنقل البضاعة جواً	١٥١
٣ - الالتزام بالمحافظة على البضاعة	١٥٢
٤ - الخضوع لحق المرسل في توجيه البضاعة	١٥٣
٥ - الالتزام بتسليم البضاعة	١٥٦
المطلب الثاني: التزامات المرسل	١٥٨
١ - الالتزام بالوفاء بالأجرة	١٥٨
٢ - الالتزام بتمكين الناقل من النقل	١٥٩
الباب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي	١٦١

الصفحة	الموضوع
١٦٣	الفصل الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي.....
١٦٣	المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي.....
١٦٦	المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي.....
١٦٧	المطلب الأول: المسؤولية عن الأضرار البدنية.....
١٦٩	المطلب الثاني: المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة.....
١٧٣	المطلب الثالث: المسؤولية عن التأخير.....
١٧٧	الفصل الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي.....
١٧٨	المبحث الأول: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي.....
١٧٨	المطلب الأول: بطلاق شروط الإعفاء والتخفيف من المسؤولية.....
١٧٨	أولاً: المبدأ العام.....
١٨١	ثانياً: الامتثناء.....
١٨٤	المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.....
١٨٥	أولاً: إثبات انتفاء خطأ الناقل الجوي.....
١٨٦	١ - اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.....
١٨٦	(أ) معنى التدابير الضرورية.....
١٨٩	(ب) تأثير التدابير الضرورية.....
١٨٩	٢ - استحالة اتخاذ التدابير الضرورية.....
١٩٠	ثانياً: خطأ المضرور.....
١٩٢	ثالثاً: الخطأ الملاحي.....
١٩٣	١ - مفهوم الخطأ الملاحي.....
١٩٣	٢ - اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.....
١٩٤	المبحث الثاني: أحكام التعويض في اتفاقية وارسو.....
١٩٥	المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.....
١٩٥	أولاً: مبررات الحد الأقصى للتعويض وتكييفه القانوني.....
١٩٥	(أ) مبررات الحد الأقصى للتعويض.....
١٩٦	(ب) التكييف القانوني للحد الأقصى للتعويض.....
١٩٧	ثانياً: الحدود القصوى للتعويض.....

الصفحة	الموضوع
١٩٧	(أ) في نقل الأشخاص
١٩٩	(ب) في نقل البضائع والأمتعة المسجلة
٢٠٠	١ - الحد الأقصى للتعويض
٢٠٠	٢ - حالة الضرر الجزئي
٢٠١	٣ - الاعتداد بقيمة البضاعة أو الأمتعة
٢٠٢	(أ) معنى المصلحة المذكورة
٢٠٢	(ب) شروط أعمال الحكم
٢٠٤	(ج) كيفية حساب التعويض
٢٠٨	المطلب الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي
٢٠٨	أولاً: تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الإلزامية
٢١١	ثانياً: غش الناقل الجوي وخطأه المساوي للغش
	(أ) الخطأ الموجب لتشديد المسؤولية في اتفاقية وارسو
٢١٢	الأصلية
٢١٦	(ب) الخطأ الموجب لتشديد المسؤولية في بروتوكول لاهاي
٢٢١	نفسه الثالث: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي
٢٢١	المبحث الأول: رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي
٢٢٢	المطلب الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى
٢٢٦	المطلب الثاني: أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي
٢٢٦	أولاً: المدعي
٢٢٧	ثانياً: المدعي عليه
٢٢٧	(أ) حالة وفاة الناقل
٢٢٨	(ب) حالة الناقلين المتتابعين
٢٢٨	١ - في نقل الركاب
٢٢٨	٢ - في نقل البضائع والأمتعة
٢٢٩	(ج) حالة النقل المركب
٢٣٠	(د) حالة مساهمة الناقل الفعلي في إنجاز النقل
٢٣٠	(هـ) الرجوع على تابعي الناقل الجوي

