

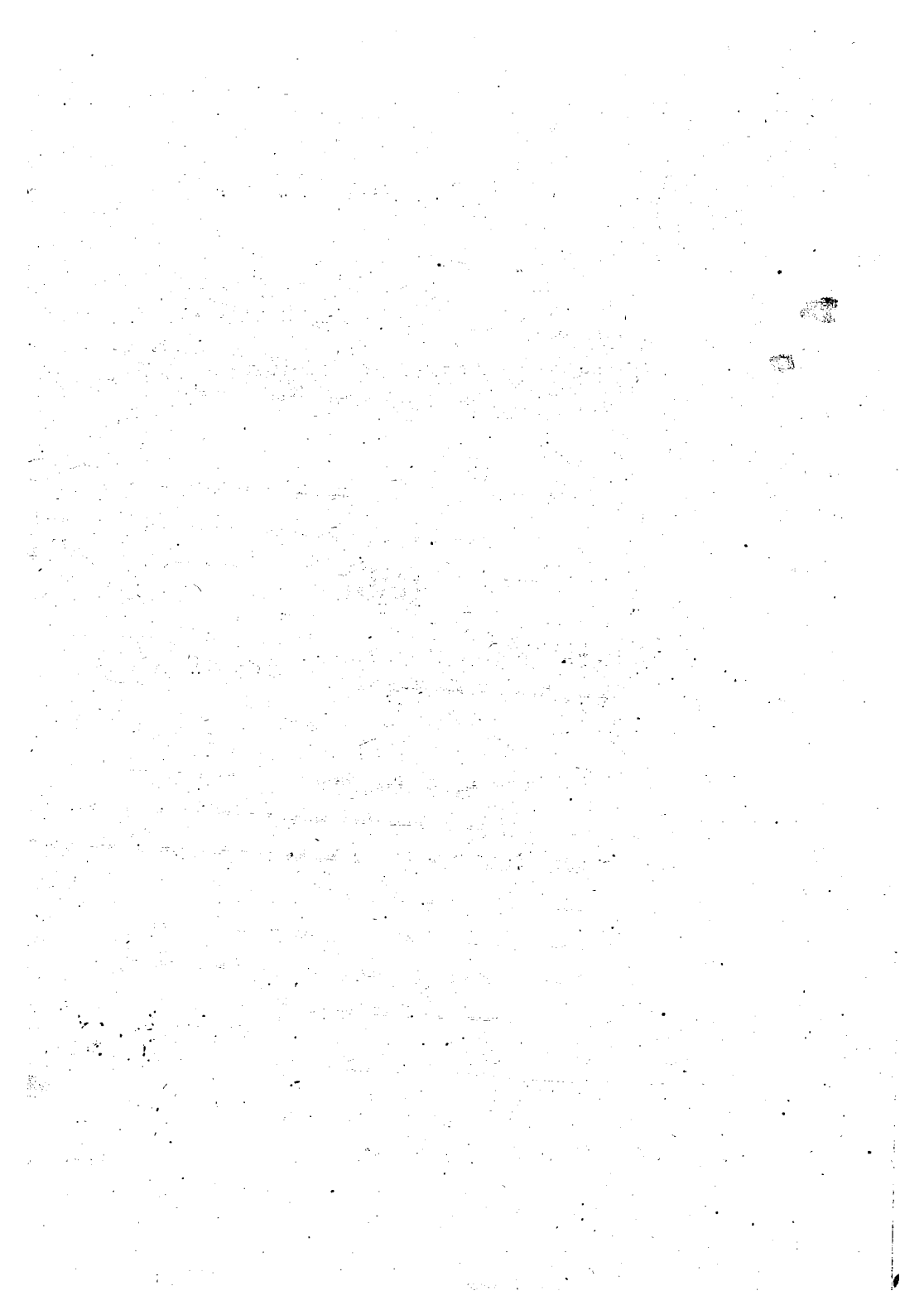
الموجز فى القانون الجوى (النقل الجوى الوطنى والدولى)

تأليف

دكتور / محمد بهجت عبد الله أمين قايد

**أستاذ القانون التجارى والبحرى
كلية الحقوق - جامعة القاهرة
ورئيس قسم القانون التجارى والبحرى سابقا
والمحامى لدى محكمة النقض**

**الطبعة السابعة
٢٠١٤ - ٢٠١٥**



تمهيد وتقسيم :

١- ازدادت في السنوات الأخيرة أهمية النقل الجوي بالمقارنة بغيره من أنواع النقل البري والبحري ، وذلك بسبب التقدم الهائل في مجال صناعة الطيران والسرعة الفائقة للطائرة وقدرتها البالغة على تجاوز حدود الدول في أوقات قصيرة ، أضف إلى ذلك أهمية توفير الوقت في حياة الإنسان والدول الأمر الذي ازدادت معه أهمية النقل الجوي سواء بالنسبة للأشخاص أو للبضائع ، بالمقارنة بغيره من أنواع النقل ، ويستبر النقل الجوي سواء للأشخاص أو للبضائع ومسئولية النقل الجوي أهم موضوعات للقانون الجوي على الإطلاق ، لذلك قررنا أن نقصر الدراسة في هذا المؤلف على دراسة النقل الجوي ومسئولية النقل الجوي سواء على الصعيد الوطني ووفقا للتشريعات الوطنية أو على الصعيد الدولي ووفقا للمعاهدات الدولية ، وعلى وجه الخصوص معاهدة باريس (فارسوفي) للموقعة سنة ١٩٢٩ . وسوف نقسم دراستنا للنقل الجوي في هذا المؤلف إلى بابين : الباب الأول نخصصه لدراسة عقد النقل الجوي الوطني ، أما في الباب الثاني فسوف ندرس إن شاء الله عقد النقل الجوي الدولي وآثاره وسوف نستهل هذه الدراسة بتسلي تمهيدى عن مادية القانون الجوي والقواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي .

خطة الدراسة :

٢- لما كان عقد النقل الجوي كغيره من عقود النقل البري والبحري يمكن أن يكون وطنياً أو دولياً فإننا سوف ندرس عقد النقل الجوي على الصعيدين الوطني والدولي ، وسوف يكون ذلك في بابين على الترتيب : الباب الأول نخصصه لعقد النقل الجوي الوطني وآثاره ، أما الباب الثاني فسنستهل فيه لعقد النقل الجوي الدولي وآثاره . وسوف نستهل هذه الدراسة بفصل تمهيدى عن ماهية القانون الجوي والقواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي .

فصل تمهيدي

في ماهية القانون الجوي

تعريف القانون الخاص الجوي :

٣ - يقصد بالقانون الخاص الجوي أو قانون الطيران المدني ذلك الفرع من فروع القانون الخاص الذي ينظم العلاقات القانونية الناشئة عن استخدام الطائرة في الملاحة الجوية وذلك في الأغراض المدنية دون العسكرية^(١) أو بعسالة أخرى هو قانون الطيران^(٢) أو الملاحة الجوية فقط ، والقانون الخاص الجوي بهذا المعنى يحكم الطائرة من حيث نظامها القانوني وملكيته^(٣) ورحلتها والتأمين^(٤) عليها كذلك

١ - محاضرات في القانون الجوي - بند ١ ص ٣ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة سنة ١٩٨٩

٢ - مجلة القلوبى - القانون الجوي - بند ١ ص ١ - الناشر دار النهضة العربية سنة ١٩٨٨

٣ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

٤ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

٥ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

٦ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

٧ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

٨ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

٩ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١٠ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١١ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١٢ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١٣ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١٤ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١٥ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١٦ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

١٧ - أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران للتجاري - دار الفكر العربي

إجراءات التنفيذ عليها ، كما ينظم استغلال الطائرة في نقل الأشخاص والبضائع وكذلك أشخاص الملاحة الجوية وما تولجهه من حوادث مختلفة ، ونطاق تطبيق القانون الخاص الجوى أو قانون الطيران المدنى بهذا المفهوم قاصر على الطائرات المدنية دون تلك المستخدمة فى العمليات العسكرية . والتي تخرج عن نطاق تطبيق هذا القانون .

خصائص القانون الخاص الجوى (١):

٤ - يتميز القانون الخاص الجوى أو قانون الطيران المدنى بعدة خصائص تميزه عن غيره من فروع القانون الأخرى ، هذه الخصائص هى أنه قانون حديث نشأ سريعا التطور ، وقانون تنظيمى ، وقانون يغلب على قواعده الطابع الدولى . وسوف نبين هذه الخصائص بالتفصيل فى البنود التالية :

أولاً : القانون الجوى قانون حديث نشأ سريعا التطور :

٥ - يعتبر القانون الخاص الجوى أو قانون الطيران المدنى قانون حديث نشأ ، وذلك بالمقارنة بغيره من فروع القانون خاصة قانون التجارة البرية (٢) أو قانون التجارة البحرية (٣) وذلك بسبب حدائه اختراع الطائرة واستخدامها في نقل الأشخاص أو البضائع ، فاستخدمت الطائرة يرجع إلى أوائل القرن الماضى أى منذ قرابة تسعين عاماً تقريبا وبعد انتهاء الحرب العالمية الأولى ، وقد بدأت الدول تهتم

(١) د. رفعت فخرى (الوجيز فى القانون الجوى) بند ٢٢ مطبعة ١٩٨٨ القاهرة .
(٢) و (٣) نشأ كل من قانون التجارة البرية وقانون التجارة البحرية منذ أقدم العصور ، وذلك من مجموع المعادات والأعراف التى تعارف عليها التجار فى العصور القديمة والوسطى فى الأسواق وموانئ ومدن حوض البحر المتوسط ، وعرفت هذه العادات التجارية المكتوبة ابتداء من القرن السابع عشر بقيام لويس الرابع عشر بإصدار أمرين ملكيين كانا فاتحة التقنيات للفرنسية وذلك لجمع القواعد العرفية الخاصة بالتجارة ومما : الأمر الأول وقد صدر فى مارس سنة ١٦٧٣ وهو خاص بتنظيم التجارة البرية متجاوزا الشرائع التجارية والأوراق التجارية والافلاس ، والأمر الثانى وقد صدر فى أغسطس سنة ١٦٨١ وهو الذى ينظم التجارة البحرية وأعتبر هذين الأمرين - صدور القوانين - الأساس الذى يرجع مؤلفنا فى القانون التجارى للطبعة الثالثة ٢٠٠١ - ٢٠٠٢ وقد ١٢ وما بعده .

بالتنظيم التشريعي للملاحة الجوية في الفترة بين الحربين العالميتين وما بعدها . بدأت الدول منذ ذلك التاريخ في وضع كثير من التشريعات الوطنية^(١) والدولية .

وكانت النشأة الحديثة للقانون الجوي وتطوره المستمر وراء الصفة التشريعية لقواعد^(٢) دون أن يكون هناك مجالا لتكوين قواعد^(٣) عرفية لتنظيم العلاقات التي يحكمها إذا أن العرف يستلزم زمنا طويلا لتكوينه الأمر الذي لم يسمح به التطور السريع لهذا الفرع من القانون^(٤) . وسبب التطور المستمر للقانون الجوي هو التطور المستمر للأداة التي ينظمها والتي تشكل محور أحكامه وهي الطائرة^(٥) .

ثانيا : الصفة التنظيمية أو الطابع الأمر لنصوص القانون الجوي :

٦- تنقسم قوات القانون الجوي سواء على الصعيد الوطني أو الدولي بالطابع الأمر بحيث لا يجوز مخالفتها . ومنشأ الصفة الأمر لقوات هذا الفرع من القانون ذو أهمية للعلاقات التي ينظمها والتي تتعلق بالطائرة وما يتم به استخدامها من خطورة على المتعاملين معها ، لذلك فرضت سلامة الملاحة الجوية وضرورة تأمينها^(٦) وحماية المصالح المرتبطة بها إضفاء الصفة الأمر على

(١) قانون الطيران المدني البريطاني الصادر عام ١٩٢٠ : ترخيص الملاحة الجوية الفرنسي الصادر عام ١٩٢٤ وقد حل محله تعدين الطيران المدني الفرنسي عام ١٩٦٧ . تعدين الملاحة الإيطالية الصادر عام ١٩٤٢ وكان ينظم كل من الملاحة البحرية والجوية - قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ .

(٢) د. رفعت لغري - الوجيز في قانون جوي بند ٢٢ - القاهرة سنة ١٩٨٨ .

(٣) د. سمير الشركاوي بند ٣ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد - قانون الفاصل الجوي بند ٢٧ -

الفاصل دار أم القرى بالمنصورة طبعة ١٩٩٢ .

(٤) بدأ تدريس القانون الجوي في جامعة القاهرة وعين شمس منذ عام ١٩٥٤ - راجع

د. عبد الفضيل شمس المراد بند ٢٧

Louis Canton . le Droit Aérien P. 16. Paris 1969

(٥)

(٦) راجع في هذا المعنى « Droit aérien » Paul Chauveau « Droit aérien » باريس سنة ١٩٥١ ص ١٠٥ .

أبو زيد رضوان « القانون الجوي - قانون الطيران التجاري - منذ ٤ ص ١٠ - القاهرة - دار الفكر العربي .

قواعد هذا الفرع من القانون سواء على المستوى الدولى عن طريق تنظيمها بمعاهدات دولية أو على المستوى الوطنى بإضفاء الصفة الأسرة على القواعد المنظمة للعلاقات الناشئة عنها .

ومن أمثلة القواعد الأمرة للقانون الجوى المتعلقة بإنشاء المطارات وشروط انشائها ومواصفاتها الفنية وقواعد المراقبة الجوية ، كذلك القواعد المتعلقة بالملاحة الجوية وسلامة الطائرات ، والقواعد المتعلقة بشروط الطاقم^(١) والعاملين فى الجو كذلك القواعد المتعلقة بإقلاع الطائرات وهبوطها والمنظمة للنقل الجوى ومسئولية الناقل .

ثالثاً : الطابع الدولى للقانون الجوى (٢) :

٧- لما كانت الطائرة هى محور تطبيق أحكام القانون الجوى ، وتتميز هذه الآداة بالسرعة الفائقة التى تمكنها من تجاوز حدود الدول فى أوقات قصيرة مما يصعب معه إخضاع الرحلة الدولية لأكثر من قانون ، هذا فضلاً عن أن ظروف الملاحة الجوية متشابهة^(٣) فى معظم الدول ، لذلك كان القانون الجوى من أكثر القوانين قابلية للتوحيد ، وكانت الصفة الدولية لهذا القانون هى الطابع المميز لقواعده ، تأسيساً على ذلك حرصت الدول والمنظمات الدولية على توحيد الأحكام المتعلقة بالقانون الجوى وذلك لمواجهة المشاكل الناشئة عن الملاحة الجوية وذلك فى شكل معاهدات دولية .

٨- وقد قامت الدول المنظمة لهذه المعاهدات ببنى أحكامها فى قوانينها الوطنية^(٤) . الأمر الذى أدى إلى توحيد قواعد القانون الجوى على المستوى الدولى وتجنب الإزدواج بين قواعد القانون الجوى الوطنية والدولية .

(١) د. محمود مختار بربرى قانون الطيران وقت السلم بند ١٦ دار الميمنة العربية بالقاهرة سنة

١٩٧٨ - الناشر دار الفكر العربى .

(٢) د. أبو زيد رضوان ج١١ .

(٣) د. مختار بربرى طبعة ٢٠٠٥ بند ١٣ .

(٤) د. رفعت فخرى نفس المرجع بند ٢٢ ص ٥٠ كذلك د. فريد العربى ص ٨ .

وقد دفع الطابع الدولي للقانون الجوى وما يقتضيه من توحيد القوانين الداخلية الوطنية كثير من الفقهاء إلى المناداة بضرورة إنشاء هيئة قضائية دولية يوكل إليها مهمة رفع التعارض بين التفسيرات المتباينة التى تعطىها محاكم الدول المختلفة لنصوص معاهدات القانون الجوى ، وليجاد التفسير الملائم الذى يكفل بقاء التوحيد الشكلى والموضوعى للقواعد القانونية التى تضمنتها هذه النصوص^(١) .

مصادر القانون الجوى :

٩- بينما نشأ كل من القانونين التجارى والبحرى نشأه عرفية نجد القانون الجوى نشأ نشأه تشريعية^(٢) أى فى شكل قواعد مكتوبة ، فالقانون الجوى بسبب حداثة نشأته من ناحية وحداثة المركبة الجوية التى ينظمها من ناحية أخرى قد نشأ مكتوباً ، فهذا القانون خلافاً لغيره من القوانين البحرية والبرية ولا مكتوباً لا يعرف غير التشريع سواء كان دولياً أو وطنياً مصدراً لأحكامه ، فحداثة الطائرة وتطورها السريع لم يسمحان بمرور الوقت الكافى لتكوين احرف قانونية تحكم العلاقات الناشئة عن الملاحة الجوية ، وتنقسم مصادر القانون الجوى إلى قسمين :

١- مصادر دولية (وتتكون من المعاهدات الدولية التى تتضمن أحكام هذا القانون).

٢- مصادر وطنية وتتكون من التشريعات الوطنية المنظمة لكل ما يتعلق بأداء الملاحة الجوية وسلامة هذه الملاحة .

وتنقسم هذه المصادر بخودها إلى مصادر رسمية ومصادر ثقافية وتفسيرية :-

أولاً - المصادر الرسمية :

أ- المعاهدات الدولية :

١٠- وتتكون من المعاهدات الدولية المنظمة للمركبة الجوية وكلفة العلاقات الناشئة عن سلامة الملاحة الجوية وهى نوعين من المعاهدات بعضها يتناول مسائل تتصل بالقانون العام وبعضها يتناول مسائل تتصل بالقانون الخاص :

(١) د. محمد فريد العربى - القانون الجوى ص ١٠ النشر فى النشر الجامعية للطباعة والنشر سنة ١٩٨٠ .

(٢) د. رفعت فخرى بند ٢٤ ، د. أبو زيد رضىوان بند ٥ و د. سمير الشرقاوى بند ٣ .

أولاً : المعاهدات التي تتناول مسائل تتعلق بالقانون العام الجوي وهي :

ال اتفاقية باريس في ١٢ أكتوبر سنة ١٩١٩ :

١١ - فقد انعقدت هذه الاتفاقية بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى وعلى أثر ازدياد أهمية الطيران وخطورته^(١) ، ولستهدفت هذه الاتفاقية تأكيد سيادة الدول المتعاقدة على إقليمها الجوي (م) كما أعطتها حق حظر مرور معينة من النقل بالاتفاقية كانت تسعى إلى التوفيق بين حرية الملاحة الجوية وسيادة الدول على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها .

وتضمنت هذه الاتفاقية تسعة^(٢) أبواب وثمانية ملاحق على النحو التالي :

الباب الأول ينظم حق الدولة في السيادة على الفضاء الجوي الذي يعلو أراضيها وكيفية استعماله ، أما الباب الثاني فكان ينظم جنسية المركبات الهوائية ، وفي الباب الثالث تم تنظيم شهادات صلاحيتها للطيران وإجازات أعضاء طاقمها ، والباب الرابع خصص للملاحة الجوية فوق الأراضي الأجنبية ، وتناول الباب الخامس القواعد الواجب مراعاتها من المركبات الهوائية عند الإقلاع والهبوط وأنشاء قيامها بالرحلات - أما الباب السادس فقد خصص للمركبات الهوائية للدولة ، والباب السابع فقد خصص للجنة الدولية للملاحة الجوية Commission internationale de navigation Aerienne .

١٢ - وتناول الباب الثامن التعاون بين الدول فيما يختص ببعض المسائل الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية وكيفية قض الخلاف الناشئ بينها حول تفسير الاتفاقية ، أما الباب التاسع فقد نظم شروط الإنضمام والانسحاب من الاتفاقية . وبخصوص ملاحق الاتفاقية التي تعتبر جزءاً متكاملاً لها فقد تناولت عدة أمور مثل تقسيم المركبات الهوائية وتعريفها وعلاماتها المميزة وتسجيلها .

(١) د. ثروت أمين الأسيرى قانون الطيران المعنى دار النهضة العربية - القاهرة سنة ١٩٦٦ .

بند ١٩ ، د. مختار بريري السابق بند ٧ .

(٢) د. فريد السرينى ص ١٢ .

شهادات صلاحيتها للطيران وتنظيم الانه ار والامارات ... الخ .
هذه الاتفاقية لم يعد لها في عصرنا الحالي سوى قيمة تاريخية باعتبارها
اول معاهدة دولية في مجال القانون الجوي ، فقد حلت محلها اتفاقية شيكاغو سنة
١٩٤٤ والتي نصت على أن الانضمام إليها يترتب عليه انقضاء اتفاقية باريس
بالنسبة للدولة المنضمة (م ٨٠ من الاتفاقية)^(١) .

الاتفاقية هافانا للطيران التجاري الموقعة في ٢٠ فبراير سنة ١٩٢٨ :

١٢ - وتعد هذه الاتفاقية تعبيراً عن مبدأ الانعزالية الذي طبقته الولايات
المتحدة الأمريكية والتي رفضت الانضمام إلى اتفاقية باريس رغبة في خلق
ميثاق^(٢) موحد للطيران في القارة الأمريكية ، وأهم ما جاءت به هذه الاتفاقية هو
إلزام الدول المتعاقدة بإقامة مناطق مباحة للتوسط والإقلاع على إقليمها أي
المطارات (م ١) ، ومن الجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية لم يعد لها وجود الآن وقد
حلت محلها اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ .

اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ :

١٤ - انعقدت اتفاقية شيكاغو بناء على دعوة من الولايات المتحدة
الأمريكية لعقد مؤتمر لإبرام اتفاقية تحل محل اتفاقية باريس واتفاقية بان أمريكان
(اتفاقية هافانا لسنة ١٩٢٨) وكان المؤتمر يقوم على أساس التوفيق بين الحرية
المطلقة للنساء وحرية التجارة الدولية ، وقد صاد للتعارض في المؤتمر بين هذا
المبدأ وبين مبدأ تنفيذ حرية النساء وحرية التجارة الدولية والذي كان يترجمه كل
من إنجلترا وكندا وقد انتهى المؤتمر أعماله في ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ وذلك
بالوصول إلى معاهدة تشكل خلا وسطا بين الآراء المتعارضة وقد صهرت الاتفاقية
في شكل أربع اتفاقيات على النحو التالي :-

(١) - عن المجلس معد - ص ١٢

(٢) - م - الم - ص ١٥

١- اتفاق مؤقت بشأن الطيران المدني الدولي (١) :

١٥- ويهدف هذا الاتفاق إلى تكوين منظمة مؤقتة ذات طابع فنى واستشارى تعرف باسم المنظمة المؤقتة (٢) للطيران المدني وهى تسعى إلى تحقيق التعاون بين الدول الأطراف فى مجال الطيران المدني الدولى ، كما نص هذا الاتفاق على مجموعة من القواعد التى تنظم الملاحة الجوية الدولية ومجموعة من الشروط للولجب تولفها فى المركبات الهوائية المخصصة لهذه الملاحة .
وقد توقف العمل بهذا الاتفاق بدخول اتفاقية شيكاغو المعروفة باتفاقية الطيران المدني الدولي حيز التنفيذ فى ١ أبريل سنة ١٩٤٧ .

٢- اتفاق الطيران المدني الدولي وهو الاتفاق الذى يضمن الأحكام الأساسية لاتفاقية شيكاغو . وقد ورد هذا الاتفاق فى أربعة أبواب على النحو التالى :

١٦- الباب الأول تناول نطاق تطبيق الاتفاقية والطيران فوق إقليم الدول المتعاقدة وجنسية الطائرات والشروط المطلوبة فيها والتدابير اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية والنماذج الدولية والإجراءات للموصى بها فى هذا الصدد .

والباب الثانى وقد نص على منظمة الطيران المدني الدولي O. A. C. I من حيث كيفية تشكيلها والغرض منها وجمعيتها العمومية ومجلسها وموظفيها ومالياتها والترتيبات لدولية التى تراها لجنة الملاحة الدولية .

والباب الثالث : وقد اهتم بالنقل الجوى الدولي من حيث التقارير والمعلومات المتعلقة بالنقل ، المطارات والتسهيلات الأخرى للملاحة الجوية - مؤسسات الاستغلال والتشغيل المشترك .

أما الباب الرابع والأخير فقد تضمن الأحكام الختامية للمسائل التالية :
علاقة الاتفاقية بالاتفاقيات الدولية الأخرى ، المنازعات الناشئة عن الإخلال بالتعهدات الناشئة عنها - مدى تطبيق الاتفاقية فى أوقات الأزمات والحروب

Accord provisoire sur l'aviation civile internationale .

(١)

organisation provisoire de l'aviation civile internationale «O. P. A. C. I». (٢)

و قد انضمت كثير من الدول ومن بينها مصر^(١) إلى هذا الاتفاق لما يحققه من مزايا هامة لنجاح وإزدهار الملاحة الجوية .

٤- اتفاق الحريات الخمس أو الاتفاق الخاص بالمقل الجوي الدولي :

١٨- قد نصت الاتفاقية على أنه يجوز لكل دولة متعاقدة أن تمنح الدول الأخرى المتعاقدة معها وذلك فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة حريات خمس مى على النحو التالى :

أ- حق عبور إقليميا دون خطوط .

ب- حق اليبوط لأسباب غير تجارية .

ج- حق إنزال ركاب أو تفريغ بريد أو بضائع تكون الطائرة قد حملتها من الدولة التى تحمل الطائرة جنسيتها .

د- حرية أخذ ركاب أو شحن بريد أو بضائع لنقلها إلى إقليم الدولة التى تحمل لطائرة جنسيتها .

هـ- حرية أخذ ركاب أو شحن بريد أو بضائع لحملها إلى إحدى الدول المتعاقدة أو حرية إنزال ركاب أو تفريغ بريد أو بضائع قادمة من دولة متعاقدة أخرى .

ولما كان من شأن هذا الاتفاق الأخير زيادة حجم المنافسة بين شركات الطيران فى الدول المتعاقدة فلم يتم التصديق على هذا الاتفاق إلا من عدد قليل من الدول ، ورائت غالبية الدول ومنها مصر الاستعاضة عن هذا الاتفاق بإنتهاج أسلوب الاتفاقات الثنائية^(٢) بينها وبين الدول الراغبة فى الاتفاق على انفراد فى هذا الشأن .

(١) دخلت مصر على هذا الاتفاق بقتضى القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧ وراجع الوثائق المصرية

عام ١٩٤٧ عند ٢٠ بتاريخ ٢٤ مارس

(٢) د. مختار بريدى الموجه السابق ص ٣٢

الفصل طوكيو (١) الخاصة بمنع الجرائم والأفعال التي تقع على الطائرات
والوقعة في ١٤ سبتمبر سنة ١٩٦٣ :

١٩- نظرا لكثرة الجرائم والأفعال والتصرفات التي تقع على الطائرات في السنوات الأخيرة . وعلى أثر المصرة البالغة للطائرة وتجاوزها حدود الدول في أوقات قصيرة يصعب معها تحديد القانون الواجب التطبيق على الجريمة أو الفعل الذي وقع أثناء تحليقها في الجو ، الأمر الذي يثير كثير من التنازع بين القوانين التي تحكم هذه الأفعال وتلك الجرائم ، وقعت الدول لتفاهة طوكيو في ١٤ سبتمبر سنة ١٩٦٣ الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات ، وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية في سنة ١٩٧١ وأصبحت سرية اعتباراً من ١٣^(١) مايو سنة ١٩٧٥ .

٥- اتفاقية لاهاي في ١٦ ديسمبر سنة ١٩٧٠ بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات :

٢٠- على أثر ازدياد أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وتجويل مسارها بالقوة وعدم كفاية اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣ لمنع تكرار ارتكاب هذه الجرائم أعدت منظمة الطيران المدني بناء على طلب من الدول مشروع اتفاقية دولية لمواجهة هذه الجرائم ، وتم عرضه على المؤتمر الدولي للقانون للجوى المنعقد في لاهاي في أول ديسمبر سنة ١٩٧٠ ، وقد أنهى للمؤتمر أعماله في ١٦ ديسمبر سنة ١٩٧٠ مصدرا مشروع في شكل اتفاقية دولية أطلق عليها « الاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في السادس عشر من ديسمبر سنة ١٩٧٠ » .

وتتمهد الدول بموجب هذه الاتفاقية بتجريم الأفعال التي تعتبرها المعاهدة جرائم ، وقد أعطت الاتفاقية الدول المتعاقدة حق ملاحقة المتهم جنائيا أو القبض عليه أو تسليمه سواء لأنه ارتكب جريمة على متن طائرة مسجلة في الدولة

(١) راجع د. رفعت فخرى نفس المرجع ص ١٧ من ٣٦ . د. مختار بوزيري ص ٢٥ .

(٢) راجع الجريدة الرسمية العدد ١٨ الصادرة في أول مايو سنة ١٩٧٥ ص ٣٦٧ .

المتعاقدة أو عند ببط الطائرة على إقليمها والمتهم لا يزال على متنها أو إذا أرتكبت أفعال الخطف أو التهديد على متن طائرة مسجلة في دولة أخرى ولكنها مؤجرة إلى شخص يكون مركز أعماله الرئيسى فى تلك الدولة م ١/٤ ب/ح) والجرائم المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية تعد من الجرائم التى يجوز فيها التسليم ، وتلتزم المعاهدة الدول المتعاقدة بملاحقة المتهمين المتواجدين فى إقليمها والقبض عليهم ومحاكمتهم وتوقيع أقصى العقوبات عليهم .

وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ فى ١٤ أكتوبر سنة ١٩٧١ وصدقت عليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ١٠٧ لسنة ١٩٧٢ الصادر فى ١٦ فبراير سنة ١٩٧٢ (١).

٦- اتفاقية مونتريال عام ١٩٧١ لمقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدنى .

٢١- حفاظا على أمن الطيران المدنى ومنشأته الذى لم تقرر اتفاقية لآهأى سنة ١٩٧٠ على تحقيقه ، وذلك لاقتصار هذه الاتفاقية على المعاقبة على الجرائم التى تقع على من الطائرات أثناء طيرانها فى الجو أنعدت اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧٠ لتتأدى هذا النقص ، ولتتعب الأفعال التى تتعرض لها للطائرات أثناء طيرانها أو أثناء تواجدها على الأرض وكذلك للجرائم التى تتعرض لها المطارات وغيرها من المنشآت اللازمة للملاحة الجوية وقد أطلق على هذه الاتفاقية « الاتفاقية الخاصة بمقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدنى والموقعة بمونتريال فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩٧١ .

٢٢- وقد صدرت هذه الاتفاقية فى سنة عشر مادة ، حددت الأفعال المجرمة ، والزمّت الدول المتعاقدة بتوقيع العقوبات الصارمة على مرتكبيها - كما حددت نطاق تطبيقها ، والزمّت الدول المتعاقدة بالقبض على مرتكب الأفعال الواردة فيها والتحقيق معهم وتسليمهم . كما نصت على ضرورة التعاون بين الدول قضائيا بصدد الإجراءات الجنائية المتعلقة بالأفعال المجرمة .. الخ .

(١) راجع الجريدة الرسمية عدد ٣٠ الصادر فى ١٩٧٥/٧/٢٤ ص ٦٠٠ فقد أودعت وثائق تصديق الاتفاقية فى ٢٨ فبراير سنة ١٩٧٥ .

وقد دخلت هذه الاتفاقية^(١) حيز التنفيذ في ٢٦ يناير سنة ١٩٧٣ ، ثم عدلت ببروتوكول مونتريال عام ١٩٨٨ بشأن أعمال العنف في المطارات الدولية - والذي دخل حيز التنفيذ في ٧ أغسطس سنة ١٩٨٩ .

وقد انضمت مصر إلى اتفاقية مونتريال وأودعت وثائق التصديق الخاص بها في ٢٩ مايو سنة ١٩٧٥ .

ثانياً : المعاهدات التي تتعلق بموضوعات تتصل بالقانون الخاص الجوي :
١- اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ :

٢٣- انطلاقاً من أهمية النقل الجوي الدولي وخطورة استخدام لوقته وهي الطائرات ، وتأسيساً على عدم وجود تشريعات وطنية تنظم هذا النوع الحديث من النقل واضطرار القضاء الوطني في هذه الدول إلى تطبيق قوات النقل البري على النقل الجوي ، ولما كانت هذه القوات لا تلائم هذا النوع من النقل الزمر الذي دفع بعض المشرعين الوطنيين إلى وضع أحكام خاصة لتنظيم النقل الجوي ، ولكن سرعان ما ثبت عدم نجاح هذه التشريعات بسبب اختلاف أحكامها وما نشأ عنه من تنازع بين القوانين ، والاختلاف في للمراكز الثنائية الثنائية من دولة لأخرى الأمر الذي أدى في النهاية إلى إصابة صناعة النقل الجوي والمتعلقة بين شركاتها بأشد الأضرار ، لكل ذلك كان التفكير في توحيد قوات النقل الجوي بين الدول أمراً حتمياً لا مفر منه وكان ثمره هذا التوحيد توقيع اتفاقية وارسو أو قارسوفي^(٢) في سنة ١٩٢٩ .

(١) راجع د. رفعت فخرى بند ١٨ من ٣٧ وما يليها ، د. فريد الميرني بند ٨ من ٤٨ وما يليها ، د. مختار بريزي من ٣٥ وما بعدها ، د. زكي شعراوي بند (٢) من ٧ وما يليها .

(٢) راجع بصدد مراحل إبرام هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتعاقبة .

د. أبو زيد رضوان نفس المرجع بند ٢٤ من ٢٤ وما بعدها ، د. رفعت فخرى نفس المرجع

بند ١١ من ٢٥ وما بعدها ، د. فريد الميرني نفس المرجع من ٢٠ وما بعدها د. مختار بريزي من ٤٠ وما بعدها د. زكي الشعراوي بند ٤١ من ٥٨ وما بعدها .

مسؤوليات اللجنة الفنية والاربعاء سنة ١٩٢٩ (الفنية فارسونى)

٢٤- قد كان لفرنسا السبق فى دعوة الدول الى التوحيد الدولى لقواعد النقل الجوى لما لهذا التوحيد من أهمية ، وتأسيساً على ذلك دعت الحكومة الفرنسية فى ٧ أغسطس سنة ١٩٢٣ لعقد مؤتمر دولى لدراسة إمكانية توحيد قواعد القانون الجوى وعلى وجه الخصوص وضع اتفاقية دولية خاصة بمسئولية النقل الجوى ، وقد انعقد هذا المؤتمر فى مدينة باريس فى السابع والعشرين من أكتوبر سنة ١٩٢٥ ، وقد حضر المؤتمر ممثلى ثمان وأربعين دولة وقد انتهى المؤتمر أعماله فى ٦ نوفمبر سنة ١٩٢٥ وذلك بإصدار وثيقة تتضمن مشروع اتفاقية دولية خاصة بمسئولية النقل الجوى ، كما أوصى المؤتمر بتكوين لجنة فنية دائمة مقرها باريس يُعهد إليها بمهمة استطلاع آراء الدول والمنظمات الخاصة فى كل موضوعات القانون الجوى والتي تحتاج إلى حلول دولية موحدة .

٢٥- وقد تم تكوين هذه اللجنة وسُميت باللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين « Comité international Technique d'experts juridiques aeriens » . ولم تفر هذه اللجنة المشروع الأول للخاص بالاتفاقية النقل الجوى والذي أقره مؤتمر باريس واستقبلته بمشروع آخر استقرت أحكامه من تقرير لاذى وضعه خبير الحكومة البلجيكية لوبيس وبدعى Deves (١) أحييت للحكومة الفرنسية بهذا المشروع وعلى أثر ذلك دعت الحكومة الفرنسية إلى مؤتمر دولى ثنى القانون الجوى الخاص ، وقد انعقد هذا المؤتمر بناء على دعوة الحكومة السويسرية فى الفترة بين الرابع والثلاثى عشر من أكتوبر سنة ١٩٢٩ ولتنتج أعماله بقرار هذا المشروع فى شكل اتفاقية دولية خاصة لتوحيد بعض أحكام النقل الجوى الدولية فى مدينة فارسونى وتحت اسم « الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولية والموقعة بفارسونى فى الثانى عشر من أكتوبر سنة ١٩٢٩ .

مضمون الاتفاقية واروسوف (١) (فارنيسون) :

٢٦- وقد تضمنت اتفاقية فارسوفى لتوحيد بعض أحكام النقل الجوى خمسة فصول هى على النحو التالى : الفصل الأول فى نطاق تطبيق الاتفاقية ، الفصل الثانى فى سندات النقل ، الفصل الثالث يعالج مسئولية الناقل ، الفصل الرابع يدرس أحكام النقل المختلط وأخيراً تناول الفصل الخامس الأحكام العامة الختامية التى تتعلق بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ونقضها وتعديلها .

التعديلات التى خضعت لها الاتفاقية :

٢٧- خضعت اتفاقية فارسوفى منذ انعقادها سنة ١٩٢٩ إلى عدة تعديلات أولها التعديل الذى تم ببروتوكول لآهاى فى ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٥٥ ، ثم عدلت بعد ذلك تعديلا جوهريا باتفاقية جوكا لآخار فى ١٨ سبتمبر سنة ١٩٦١ وذلك لسد النقص الذى أظهره العمل فى أحكامها .

٢٨- كذلك قد تم تعديل اتفاقية فارسوفى مرة أخرى بناء على ضغط من الولايات المتحدة الأمريكية التى رفضت الانضمام إلى اتفاق لآهاى سنة ١٩٥٥ ببروتوكول جواتيمالا سبتي عام ١٩٧١ الذى تضمن تعديلات جوهرية تتعلق بأساس مسئولية الناقل والحد الأقصى المقرر لهذه المسئولية (١) فى أحكام الاتفاقية ، وقد أعتب ذلك فى عام ١٩٧٥ توقيع أربع (٢) بروتوكولات فى مونتريال وذلك لتعديل اتفاقية فارسوفى . وقد عدلت البروتوكولات الثلاثة الأولى منها أساس

(١) لقد صدقت مصر على هذه الاتفاقية بمقتضى القانون رقم ٥٩ لسنة ١٩٥٥ الصادر فى ٦ سبتمبر سنة ١٩٥٥ وأصبحت سارية المفعول بالنسبة لمصر منذ ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٥ .

(٢) د. مختار بريرى السابق بند ٤٢ .

(٣) H - Bbeaboiss Genesc du Protocole de Guatemala City du mars 1971 .

المجلة العامة لقانون الجو سنة ١٩٧١ ص ٤٠ - ٥٢ .

R.H. Mankiewicz . Le Protocole de Guatemala Ccity du 8-mars 1971
المجلة الفرنسية للقانون Portant modifi cations de la convention de varsovic

الجوى سنة ١٩٧٢ ص ١٥ - ٢٥ .

احتساب التعويض في كل من اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ وبروتوكول عام ١٩٥٥ وبروتوكول جواتيمالا سيتي عام ١٩٧١. أما البروتوكول الرابع فقد أدخل تعديلات جذرية على أحكام الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع .

نفاذ اتفاقية فارسوفى (وارسو) :

٢٩- دخلت اتفاقية وارسو حيز التنفيذ في الثالث عشر من فبراير سنة ١٩٣٣ ، أيضا دخل تعديل لاهاي سنة ١٩٥٥ حيز التنفيذ في أول أغسطس سنة ١٩٦٣ كذلك دخلت اتفاقية جوادا لآخر المعدلة لاتفاقية فارسوفى سنة ١٩٦١ حيز التنفيذ في ١ مايو سنة ١٩٦٤ ، على عكس ذلك لم يدخل حيز التنفيذ بعد بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع سنة ١٩٧١ ولا بروتوكولات مونتريال لعام سنة ١٩٧٥ .

موقف مصر من اتفاقية وارسو وتعديلاتها المتتالية :

٣٠- قد انضمت مصر إلى اتفاقية فارسوفى لعام ١٩٢٩ بالقانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥ (١) وأصبحت نافذة المفعول من ٧ ديسمبر سنة ١٩٥٥ ، كما انضمت إلى بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ بالقانون رقم ٦٤٤ (٢) لعام ١٩٥٥ ، كذلك انضمت إلى اتفاقية جوادا لآخر بالمكسيك عام ١٩٦١ بالقرار الجمهوري رقم ٤٨٦١ لعام ١٩٦٤ (٣) .

ورغم أن بروتوكولات مونتريال لعام ١٩٧٥ لم تدخل حيز التنفيذ كما أشرنا سلفا فقد صدقت مصر على البروتوكول الأول والثاني والرابع منها وأودعت وثائق التصديق على هذه البروتوكولات في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٧٨ وذلك خلافا لبروتوكول جواتيمالا سيتي عام ١٩٧١ والبروتوكول الثالث من بروتوكولات مونتريال عام ١٩٧٥ اللذان لم يتم التوقيع أو التصديق عليهما من قبل الحكومة المصرية .

(١) راجع الوقائع المصرية ، العدد ٩٥ مكرر (أ) بتاريخ ١١/١٢/١٩٥٥ .

(٢) الوقائع المصرية عدد ١٠١ مكرر بتاريخ ٣١/١٢/١٩٥٥ .

(٣) راجع الجريدة الرسمية عدد أول سبتمبر عام ١٩٦٤ كذلك د. مختار ميري من ٤٣ .

٢- اتفاقية روما عام ١٩٣٣ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات :

٣١- لما كان الحجز التحفظي على منقولات المدين من أهم الوسائل للضغط عليه ودفعه لسداد ديونه ، وكانت القواعد العامة للحجز التحفظي في قانون المرافعات غير ملائمة للحجز على الطائرات لما يترتب على تطبيقها من إعاقة حركة الطيران وإصابة الملاحة الجوية وازدهارها في مقل ، فقد تصدت منظمات^(١) وهيئات الملاحة الجوية لوضع قواعد تلاءم الحجز على الطائرات دون أن تعوق حركة الطيران ونمو الملاحة الجوية .

وقد قامت الهيئات الدولية المعنية^(٢) بالملاحة الجوية بإعداد مشروع اتفاقية للحجز التحفظي على الطائرات يوفق بين مصلحة الدائن في الحصول على حقوقه ومصلحة الجماعة الدولية في استمرار الملاحة الجوية دون توقف ، وانتهى الأمر بموافقة اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجرمين على مشروع اتفاقية للحجز التحفظي على الطائرات تم عرضه على المؤتمر الدولي للتأليف للقانون الجوي الخاص المنعقد بمدينة روما سنة ١٩٣٣ فأصدره بعد موافقة عليه في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قوات الحجز التحفظي على المركبات الهوائية للموقعة في ٢٩ من مايو سنة ١٩٣٣ .

محتوى الاتفاقية :

٣٢- وقد اشتملت هذه الاتفاقية على خمس عشر مادة حددت مجال تطبيق الاتفاقية ، والمراد بالحجز التحفظي على الطائرات وحالات عدم جواز توقيع الحجز وحالات رفعه ، كما تضمنت القواعد الخاصة بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها وتعديلها ونقضها .

(١) اللجنة للقانونية الدولية للطيران ، والاتحاد الدولي للنقل الجوي ، جمعية القانون الدولي ،

الغرفة التجارية الدولية .

(٢) اللجنة للقانونية الدولية للطيران ، والاتحاد الدولي للنقل الجوي ، جمعية القانون الدولي ،

الغرفة التجارية الدولية .

نفاذ الاتفاقية :

٣٣- وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتمام التصديق عليها من المصدق المطلوب لذلك وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية بقرار رئيس الجمهورية رقم ٥٥٢ لسنة ١٩٦٩ الصادر في ١٦ أبريل عام ١٩٦٩ (١).

تعديل الاتفاقية :

وقد تم تعديل اتفاقية روما في ٧ أكتوبر (٢) سنة ١٩٥٢.

٣- اتفاقية روما في ٧ أكتوبر عام ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض (٣).

٣٤- كانت الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض من المشاكل الخطيرة التي ناثرت انتباه اللقمة الوطني والدولي وحاولت جهود التقيا الوصول إلى حلول لهذه المشاكل سواء عن طريق التشريعات الوطنية أو عن طريق الاتفاقات الدولية.

وتمت الموافقة على وضع مشروع اتفاقية دولية خاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض في روما في ١٩ أكتوبر ١٩٥٢. المؤتمر الأول للقانون الدولي الجوي الخاص بالبحث في روما في ١٩ أكتوبر ١٩٥٢ والذي انتهت أعماله بوضع اتفاقية دولية خاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض وذلك في مدينة روما في السابع من أكتوبر سنة ١٩٥٢.

وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية بقرار رقم ٣٩٦ (٤) لسنة ١٩٥٣ كما أصبحت هذه الاتفاقية واجبة النفاذ في ٤ فبراير سنة ١٩٥٨.

(١) راجع تجريدة الرسمية ، العدد الصادر في أول فبراير عام ١٩٧٣ .
(٢) عبد الفتيل محمد نفس المراجع ص ٣٦ .
(٣) راجع في هذه الاتفاقية . د. رفعت لغري نفس المراجع صف ١٣ ص ٢٩ وما بعدها ، د. فريد العربي ص ٢٢ وما بعدها . د. محسن بري ، ص ٧ : وما بعدها .
(٤) راجع الوقائع الصحفية ، ص ١٦ مكرر غير اعتيادي تاريخ ١٥/٨/١٩٥٣ .

مضمون الاتفاقية :

٣٥- وقد تضمنت الاتفاقية ستة أبواب . تتناول على الترتيب الأمور الآتية : مبادئ المسؤولية قبل الغير على سطح الأرض ، ومدى المسؤولية ، والتأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المستغل ، وقواعد الإجراءات ومواعيد التقاضى ، تطبيق الاتفاقية ، والأحكام الختامية المتعلقة بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ونقضها .

٤- اتفاقية جنيف فى ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولى بالحقوق التى ترد على الطائرات :

٣٦- لقد اعطت اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجوين منذ تكوينها قدراً كبيراً من الاهتمام بالمسائل المتعلقة بالحقوق التى ترد على الطائرات وقامت عام ١٩٣١ بوضع مشروعين لاتفاقيتين أحدهما يتعلق بملكية الطائرات وتنظيم سجل الطائرات ، ويتعلق الثانى برهن الطائرات رهناً رسمياً والتأمينات العينية الأخرى وحقوق الامتياز التى ترد عليها ، ولكن هذه المشروعات كان تصيرها الاهمال حتى انعقد مؤتمر شيكاغو سنة ١٩٤٤ وأصدر توصية بضرورة عقد مؤتمر دولى للقانون الجوى الخاص بدراسة المشروعات التى سبق أن وضعتها اللجنة المذكورة بخصوص الحقوق التى ترد على الطائرات .

وقد تم بعد ذلك دراسة هذه المشروعات من اللجنة للقانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني فى جلستها المنعقدة فى مدينة بروكسل خلال شهر سبتمبر سنة ١٩٤٧ ، وتم وضع مشروع اتفاقية تم عرضه على المؤتمر المنعقد فى مدينة جنيف فى شهر يونيو سنة ١٩٤٨ ، وقد ولى المؤتمر على هذا المشروع وأصدره فى شكل اتفاقية دولية تحمل اسم « الاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولى بالحقوق التى ترد على الطائرات الموقعة بجنيف فى ١٩ (١) يونيو سنة ١٩٤٨ .

(١) راجع د. أبو زيد رضوان نفس المرجع بند ١٧ .

مضمون الاتفاقية :

٣٧- وقد اشتملت هذه الاتفاقية على ثلاثة وعشرين مادة حددت فيها نطاق تطبيقها ، والحقوق والتأمينات المعنية التي تترد على المركبات الهوائية (الطائرات) - كيفية الحجز على الطائرات وبمعناها ، كذلك الأحكام الخاصة بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها وتعديلها ونقضها .

نفاذ الاتفاقية :

٣٨- وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في السابع عشر من سبتمبر سنة ١٩٥٣ (١) كما انضمت إليها جمهورية مصر العربية في ١٠ سبتمبر سنة ١٩٦٩ وأصبحت نافذة المفعول اعتباراً من ٩ ديسمبر سنة ١٩٦٩ وذلك بمقتضى قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٥١ (٢) لسنة ١٩٦٩ ، ومن الجدير بالذكر أن كثير من أحكام هذه الاتفاقية تم اقتباسها (٣) من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ الخاص ببعض الأحكام المتعلقة بالطائرات .

ب - التشريعات الوطنية :

٣٩- حتى أثر ظهور الطائرات واستخدامها في النقل الجوي ولزيادة أهمية الملاحة الجوية اهتمت الدول بتنظيم هذه الملاحة وما ينشأ عنها من وقائع وعلاقات قانونية ، وقد أشرنا من قبل إلى أنه بسبب السرعة الكبيرة للطائرات وتشابه ظروف الملاحة الجوية فقد تأثرت التشريعات الوطنية بساحاء في المعاهدات الدولية من أحكام بل أن كثير من الدول اقتبست أحكام المعاهدات الدولية في قوانينها الداخلية وذلك بغية تجنب الإربواج بين القواعد القانونية الدولية والقواعد الوطنية المنظمة للملاحة الجوية .

(١) د. فريد المروني ص ٢٧ .

(٢) راجع الجريدة الرسمية عند ١٠ بتاريخ ١٩٧٠/٣/٥ .

(٣) مختار بربري ص ٤٧ .

سحب أدلى كان للدول الأوروبية السابق في وضع التشريعات الوطنية المنظمة للملاحة الجوية^(١) . فجد في بريطانيا قد صدر قانون الطيران المدني عام ١٩٢٠ وقد عدل هذا التشريع بعد ذلك أكثر من مرة^(٢) . كذلك تشريع الملاحة الجوية الصادر في فرنسا عام ١٩٢٤ وقد حل محله تقنين الطيران المدني للفرنسي الصادر عام ١٩٢٧ ، كذلك صدر تقنين الملاحة الإيطالية عام ١٩٤٢ وهو كان ينظم كلا من الملاحين البحرية والجوية^(٣) .

٤ - أما على الصعيد الوطني . فظل النقل الجوي في مصر يخضع لبعض القوانين والمراسيم والقرارات المتفرقة والتي لا تتفق مع ما يطرأ من تطورات على هذه الملاحة لتعكس على الإنفاقات الدولية وذلك بالإضافة إلى أحكام القانون المدني والتجاري ، ثم صدر بعد ذلك أول قانون للطيران المدني عام ١٩٨١^(٤) ، وقد ألغى^(٥) هذا القانون جميع القوانين والمراسيم والقرارات السابقة عليه وذلك بمقتضى القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ ولتذى ينظم بعض الأحكام الخاصة بالطائرات ، مثل حجز الطائرات وبيعها جبريا والرهن للرسمى للطائرات وكذلك حقوق الامتياز التي تترد عليها وكان الأفضل لإمجا^(٦) هذه الأحكام في قانون الطيران المدني .

٤١ - وقد حرص قانون الطيران المدني على التمسك كثير من أحكام المعاهدات الدولية التي انضمت إليها مصر ، وقد ضم هذا القانون ١٦٧ مادة في خمسة عشر بابا عالجت على الترتيب الموضوعات الآتية : الأحكام العامة ونطاق

(١) زكى الشعراوي (الوجيز في القانون الجوي) - بند ٢٠ - للنشر دار الثقافة العربية - القاهرة بدون سنة طبع ص ٢٢ .

(٢) د. رفعت فخري بند ٢٠ ص ٤٢ ، د. زكى الشعراوي بند ٥٢ ص ٢٠ .

(٣) د. مصطفى البشارى الموجز في القانون الجوي - دار النهضة العربية القاهرة ٧٢ ص ٧٢ .

(٤) صدر هذا القانون بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ ونشر في الجريدة الرسمية في ٢٣ أبريل سنة ١٩٨١ - راجع للمد رقم ١٢ .

(٥) راجع المادة الثانية من قانون إصدار تقنين الطيران المدني .

(٦) د. عبد الفضيل محمد أحمد بند ٣٩ .

تطبيق القانون ، المطارات ومنشآت الخدمات للملاحة ، حقوق الارتفاق الجوية ،
حملة الطائرات والمطارات ، صلاحية الطائرات للطيران ، قواعد الجو ،
الإجازات وتعليم الطيران ، الوثائق والسجلات ، الأحكام العامة للنقل الجوي
والأشغال الجوية ، عمليات النقل الجوي والأشغال الجوية ، حوادث ووقائع
الطائرات ، البحث والانتقاذ ، المسؤوليات والضمانات المتعلقة باستثمار الطائرات
من حيث المسؤولية التعاقدية للنقل الجوي ، والتأمين والضمانات اللازمة لتغطية
المسؤوليات المتعلقة باستثمار الطائرات (الباب الحادى عشر) ، الجرائم التى
ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدنى وسلطات قائد الطائرة أو أعضاء طاقمها
وصلاحيات وواجبات الدولة فى هذا الشأن ، العقوبات والجزاءات ، الطائرات
العسكرية الأجنبية ، وأخيراً المركبات الهوائية الأخرى غير الطائرات .

وقد صدرت اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدنى بمقتضى قرار وزير
الطيران المدنى رقم ١ ط لسنة ١٩٨٩ (١) .

٤٢- ومن الجدير بالذكر أن قانون الطيران المدنى وفقاً للمادة الثانية منه
يقصر تطبيق أحكامه على الطيران المدنى فى جمهورية مصر العربية بما فى ذلك
المطارات والطائرات المدنية وطائرات الدولة عدا الطائرات العسكرية أو
المطارات العسكرية فى مستثاء من الخضوع لهذا القانون ، كما ينطبق على
الطائرات المدنية خارج إقليم الجمهورية أينما كانت بشرط ألا يتعارض ذلك مع
أحكام قوانين الدول الأجنبية التى تباشر نشاطها فيها .

واصطلاح الطيران المدنى يقصد به الطيران التجارى والمدنى معا (٢)
ويقابله اصطلاح الطيران العسكرى الذى يخرج من نطاق تطبيق الطيران المدنى .
وتطبق وفقاً للمادة الثالثة من قانون الطيران المدنى أحكام هذا القانون
على المسائل التى تنظمها الاتفاقيات الدولية التى انضمت إليها جمهورية مصر
العربية والتى ستضم إليها مستقبلاً فيما لا يتعارض وأحكام هذه الاتفاقيات .

(١) راجع الوقائع المصرية ، العدد ١٠٩ فى ١٣ مايو سنة ١٩٨٩ .

(٢) د. عبد الفضيل سحت أحمد بند ٣٩ .

٤٣- وقد صدر حديثاً قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ونظم عقد النقل الجوي الداخلى سواء فى الأحكام العامة المواد من ٢٠٨ إلى ٢١٦ أو فى الأحكام الخاصة المواد ٢٨٤ إلى ٢٩٩ وقد عدل المشرع بهذه الأحكام الخاصة بقانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ فى هذا الصدد .

فى النهاية نرى أن مصادر التشريع الوطنى الخاصة بالملاحة الجوية تتمثل بصفة أساسية فى التشريعات الثلاث الآتية :

أولاً : القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ المتضمن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات كالحجز والتنفيذ على الطائرات ورهنها رسمياً وحقوق الامتياز التى ترد عليها .

ثانياً : قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ .

ثالثاً : أحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الخاصة بالنقل الجوى الوطنى أو الداخلى .

المصادر الاتفاقية والتفسيرية للقانون الجوى :

أولاً : المصادر الاتفاقية للقانون الجوى :

٤٤- لا تقتصر مصادر القانون الجوى على المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية بل تشمل مصادر أخرى اتفاقية تتمثل فى الشروط العامة التى تتبعها الهيئات والمؤسسات المعنية بشئون الملاحة الجوية سواء على الصعيد الدولى مثل شروط الاتحاد الدولى لنقل الجوى « شروط الأيأتا I . A. T. A. » وفى تعتبر أهم الشروط فى هذا المجال أو على الصعيد العربى مثل شروط الاتحاد العربى للنقل الجوى « شروط الأكو A. A. C. O. » .

أولاً : شروط الاتحاد الدولى للنقل الجوى « شروط الأيأتا I. A. T. A. » .

٤٥- لقد تم إنشاء الاتحاد الدولى للنقل الجوى (١) فى ٢٨ أغسطس عام ١٩١٩ و يطلق عليه دولياً اسم الأيأتا I. A. T. A. ، وذلك فى مدينة لاهاى من قبل شركات ومؤسسات النقل الجوى الأوروبية .

ويهدف هذا الاتحاد إلى تحقيق التجانس والتقارب بين شروط استغلال الخطوط الجوية للشركات والمؤسسات التابعة له وذلك على صعيد المؤسسات والشركات الجوية الأوروبية^(١) ، ثم أعيد تشكيل هذا الاتحاد عام ١٩٤٥ في مدينة هانكافا وقد انضمت إليه حينئذ معظم شركات ومؤسسات الطيران العالمية وأصبح المركز الرئيسي^(٢) لهذا الاتحاد هو مدينة مونتريال^(٣) بكندا .

٤- ويختص الاتحاد الدولي للنقل الجوي بوضع الشروط العامة لتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي^(٤) ، وتتميز هذه الشروط بإنها شروط اتفاقية لا تصير ملزمة إلا إذا أُنقذ أطراف العقد على اتباعها في كل حالة على حدة^(٥) ، فتصبح في هذه الحالة ملزمة باعتبارها جزءا من عقد النقل الجوي ، وقد اعتادت شركات النقل الجوي على إخراج هذه الشروط في تذاكر السفر أو خطابات النقل^(٦) .

وصحة هذه الشروط رهن باتفاقها وعدم تعارضها مع نصوص التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية^(٧) ، فإذا خالفت أو عارضت هذه النصوص كانت باطلة وغير صحيحة .

(١) رابع د. ثروت أنيس الأسيوطي قانون الطيران المئني بند ٢٥ ص ٢٩ ، الناشر دار النهضة العربية سنة ١٩٦٦ ، د. مختار بري ص ٥٤ .

(٢) د. ثروت أنيس الأسيوطي بند ٢٥ ص ٢٩ ، د. أبو زيد رضوان بند ٢٢ ص ٣٢ .

V. Louis Carton op. Cit. P. 46 .

(٣)

وتعتبر انبثاق منظمة دولية غير حكومية تستخدم استكمالاً لنصوص الموضوع من قبل الدول من أجل تنظيم النقل الدولي ، هذا فضلاً عن وضع قوات لتنظيم المنافسة بين أعضائها .

(٤) د. نسخة التعليق - القانون الجوي دار النهضة العربية طبعة ١٩٨٩ ، بند ٥ ص ١٤ ، د. زكي الشمراوى بند ٥٦ ص ٧٤ .

(٥) د. ثروت أنيس الأسيوطي بند ٢٥ ص ٣٠ ، د. أبو زيد رضوان بند ٢٢ ص ٣٢ ، د. زكي الشمراوى بند ٥٦ ص ٧٧ .

(٦) د. زكي الشمراوى بند ٥٦ ص ٧٧ ، د. مصطفى البنداري ص ٣٤ .

(٧) د. ثروت أنيس الأسيوطي بند ٢٥ ص ٣٠ ، د. أبو زيد رضوان بند ٢٢ ص ٣٢ .

ثانياً : شروط الاتحاد العربى (١) للنقل الجوى «شروط الآو A. A. C. Q.» :

٤٧- يعتبر الاتحاد العربى حديث فى نشأته بالمقارنة بالاتحاد الدولى للنقل الجوى فبينما نشأ الأخير سنة ١٩١٩ (٢) نشأ الأول فى أغسطس عام ١٩٦٥ وهو قاصر على شركات ومؤسسات النقل الجوى العربية وميثقى عن جامعة الدول العربية (٣) .

والاتحاد العربى للنقل الجوى وهو اتحاد اقليمى يهدف وفقاً للمادة الثالثة من نظامه الأساسى إلى زيادة التعاون بين مؤسسات وشركات النقل الجوى العربية بغية تنمية النقل الجوى وتنشيط حركة السياحة بين البلاد العربية وغيرها من الدول وشروط الاتحاد العربى شأنها شأن شروط الاتحاد الدولى للنقل الجوى (٤) ، شروط غير ملزمة لا تنطبق إلا إذا أتفق الطرفان على الأخذ بها فتكون حينئذ جزء من العقد ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى يشترط لتطبيقها عدم تعارض هذه الشروط مع أى من نصوص التشريعات الوطنية أو المعاهدات الدولية (٥) .

ثانياً : المصادر التفسيرية للقانون الجوى :

٤٨- المصادر التفسيرية للقانون الجوى هى بحيثها المصادر التفسيرية لمصادر فروع القانون وهى مصادر لا يلتزم للقاضى بالرجوع إليها وإنما له أن يستعين بها لفهم القواعد القانونية للخاصة التى تترد فى المصادر الملزمة أو للوصول إلى حل لما يعرض عليه من منازعات لا توجد فيها نصوص ملزمة ، وهذه المصادر هى القضاء والفقهاء .

(١) Arab air Carriers organization

(٢) Louis Cartou. P. 46

(٣) د. ثروت أنيس الأسيوطى بند ٢٦ من ٣٠ ، د. أبو زيد رضوان بند ٢٢ من ٢٢ .

(٤) د. سميرة القلوبى بند ٥ من ١٥ ، د. مصطفى البندارى من ٣٥ .

(٥) د. ثروت أنيس الأسيوطى بند ٢٦ من ٣١ ، د. سميرة القلوبى بند ٥ من ١٥ ، د. مصطفى

البندارى من ٣٥ .

٤٩ - أ- القضاء : ويقصد به مجموعة النبادئ القانونية التي استقرت

عليها المنازعات في المنازعات الهامة في مجال القانون الجوي .

ونظراً لحدثة القانون الجوي وعدم وجود محاكم منحصصة للتفصل في منازعات هذا الفرع من القانون هذا بالإضافة إلى قلة المنازعات في هذا الفرع بالمقارنة بغيره من فروع القانون الأخرى نجد أن دور القضاء كان محدوداً^(١) ولكننا مع ذلك نناشد القضاء الوطني عند تفسير أحكام هذا القانون خاصة المستمدة من معاهدات دولية أن يستأنس بأحكام القضاء المقارن في المنازعات المماثلة .

٥٠ - ب- الفقه : وهو يعني آراء أساتذة القانون في تفسير نصوص

القانون الجوي الوطنية والدولية والتعليق عليها وعلى أحكام القضاء المختلفة بعد تحليلها . وهو له دور هام كمصدر تفسيري في توضيح النصوص للقضاء الأمر الذي يقدم له العون الهام لفهم هذه النصوص وتطبيقها تطبيقاً سليماً خاصة أن الفقه يقع عليه عبء محاولة التوفيق بين النصوص الوطنية والدولية وإرشاد القضاء فيها وتوجيهه على نحو يتيسر معه تحقيق الوحدة الموضوعية للنصوص الدولية فضلاً عن إعادة النظر باستمرار في تطوير النصوص القائمة^(٢) وتطويرها في ضوء التطور المستمر في صناعة الطيران وفي البيئة التي يحكمها القانون الجوي .

خطة الدراسة :

٥١ - دراسة القانون للجوى تقوم على ثلاثة عناصر أساسية هي الطريقة أو المركبة الجوائية باعتبارها أداة هذه الصناعة ونظامها القانوني ، وأشخاص الصناعة الجوية (الطاقم) والمنشآت الجوية ، كذلك دراسة أغراض الملاحة الجوية وأهمها النقل الجوي للأشخاص والبضائع وأخيراً دراسة الحوادث الجوية أو العوارض الجوية من تصادم ومساعدة وإنقاذ ، ولكن نظراً لضيق الوقت المخصص لهذه الدراسة في جامعتنا (جامعة القاهرة) وهو ساعة ونصف للقانونين

(١) د. أبو زيد رضوان بند ٢٤ ، ص ٣٢ ، د. زكي الشعراوي بند ٥٨ ص ٧٧ .

(٢) د. محمد محري بند ٢٣ .

البحرى والجوى معا وفى فصل دراسى واحد ونظرا لاتساع نطاق القانون البحرى وأهميته رأينا فى هذا المؤلف الاكتفاء مؤقتا بدراسة أهم موضوعات القانون الجوى وهى النقل الجوى سواء للأشخاص أو للبضائع إعمالا للقول أن ما لا يدرك كله لا يترك كله ، أملا فى استكمال هذا المؤلف فى المستقبل القريب ، وسوف تكون دراستنا للنقل الجوى فى بايين على الترتيب : الباب الأول وتخصصه لدراسة عقد النقل الجوى الوطنى للأشخاص والبضائع ، أما فى الباب الثانى فندرس فيه عقد النقل الجوى الدولى للأشخاص والبضائع ..

الباب الأول

النقل الجوي الوطنى للأشخاص والبضائع

تمهيد وتقسيم :

٥٢- أن النقل الجوي سواء كان للأشخاص أو للبضائع يحتل فى الوقت الحاضر أهمية كبيرة ، فلا نكن مبالغين إذا قلنا انه أصبح أهم أنواع النقل وذلك بسبب السرعة الفائقة للطائرات وقدرتها على قطع مسافات كبيرة فى أوقات قصيرة الأمر الذى يمكن الإنسان من الاستفادة من الزمن وهو أهم عناصر حياته أفضل استخدام ممكن ، فمن طريق النقل الجوي للأشخاص يستطيع الأفراد الانتقال من قارة إلى قارة أخرى فى ساعات قصيرة ، ويمكن نقل البضائع والسلع بين الدول والقارات فى أوقات محدودة أيضا ، الأمر الذى يربط بين أجزاء المعمورة بسهولة ويسر ويمكن الأشخاص من الاستفادة بالمطعم بحالة جيدة فى كافة أرجاء المعمورة رغم تعرضها للصرب للتلوث ، لكل ذلك اهتمت الدول بهذا الاختراع الجديد وهو الطائرة والذى يعتبر من أهم مخترعات القرن العشرين وحاولت تطويرها وتوفير عناصر الأمان فيها وذلك لاستخدامها أفضل استخدام ممكن سواء فى نقل الأشخاص أو البضائع ، كما اهتمت الدول سواء على الصعيد الوطنى أو الدولى بوضع التشريعات الداخلية والدولية لتنظيم هذا النوع من النقل ، وسوف نتناول فى هذا الباب النقل الجوي للأشخاص والبضائع فى فصلين أساسيين : الفصل الأول نخصمه للنقل الجوي الوطنى أو الداخلى للأشخاص أما فى الفصل الثانى فنتناول النقل الجوي الوطنى للبضائع .

الفصل الأول

عقد النقل الجوي الداخلى أو الوطنى للأشخاص

تمهيد وتقسيم :

٥٣ - دراسة عقد النقل الجوى الداخلى تنقسم إلى ثلاثة مباحث : المبحث الأول نتناول فيه تكوين عقد النقل وخصائصه وإثباته أما المبحث الثانى فنخصصه لآثار عقد النقل الجوى وأخيراً فى المبحث الثالث نتناول مسئولية الناقل .

المبحث الأول

تكوين عقد النقل وخصائصه وإثباته

تمهيد وتعريف :

٥٤ - تعريف عقد النقل :

عرف قانون التجارة^(١) الحالى عقد النقل بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شئ إلى مكان معين مقابل أجره .
ووضح من هذا التعريف الذى ورد فى الأحكام العامة للنقل أنه تعريف عام ينطبق على كل أنواع النقل سواء كان النقل برياً أو جواً^(٢) وذلك لقول المشرع قيام الناقل بوسائله الخاصة دون تحديد نوع الوسيلة المستخدمة ، هل هى وسيلة نقل برى أو نقل جوى ، كما أن هذا التعريف ينطبق سواء كان موضوع النقل الأشخاص أو الأشياء كال بضائع مثلاً . والناقل فى كل الأحوال يلتزم بالتغيير

(١) المادة ٢٠٨ من قانون التجارة .

(٢) استبعدت المادة ١/٢٠٩ من قانون التجارة النقل البحرى من الخضوع للأحكام العامة للنقل الواردة فى الفصل السابع من القانون بقولها « فيما عدا النقل البحرى تسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل على جميع أنواع النقل إيا كانت صفة الناقل ما لم يندرج القانون على غير ذلك » .

السكنى للأشخاص أو الأشياء مقابل أجره متفق عليها بين الطرفين .

ثم نجد المشرع يحدد بطريقة أكثر وضوحا المراد بالنقل الجوي في المادة ٢٨٤ فقرة أولى من قانون التجارة وبصدد الأحكام الخاصة بهذا النوع من النقل بقوله « يقصد بالنقل الجوي في هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح » .

٥٥ - ولما كان النقل الجوي قد يكون دولياً أو داخلياً فنجد المشرع قد حدد في المادة ٢/٢٨٥ المقصود بالنقل الجوي الداخلي بقوله « يكون النقل الجوي داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية » .

فالعبرة إذا في النقل الجوي الداخلي هي بوجود نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما بين المتعاقدين داخل الحدود المصرية وذلك بصرف النظر عن خط سير الرحلة ، فالنقل بين القاهرة وشرم الشيخ نقل داخلي حتى ولو كانت الطائرة سوف تواصل رحلتها بعد ذلك إلى إيطاليا ، كذلك النقل بين القاهرة والأقصر يعتبر نقلاً داخلياً حتى ولو كانت الطائرة سوف تواصل رحلتها بعد ذلك إلى جدة أو الخرطوم ، فتعتبر بوجود نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما في العقد (تذكرة السفر) بين المسافر والنقل داخل إقليم الدولة وليس بخط سير الرحلة .

٥٦ - ونخلص من كل ما سبق إلى أن عقد النقل الجوي الداخلي للأشخاص هو ذلك الاتفاق الذي يتم بين الناقل والمسافر ويتلزم بمقتضاه الناقل بالقيام بنقل المسافر بأحدى المركبات الجوية من مكان إلى آخر داخل حدود الدولة المصرية وذلك لقاء أجر متفق عليه يستوى في ذلك أن تكون نقطة الوصول هي نهاية للرحلة أم لا .

ومن الجدير بالذكر هو أن العبرة في إصفاء صفة النقل الداخلي أو الدولي على النقل الجوي هو بما اتجهت إليه إرادة الطرفين وتم إثباته فعلاً في عقد النقل (تذكرة السفر) وليس بما حدث بالفعل ، فلو أن مسافراً أبرم عقد للسفر من أسوان

إلى الإسكندرية وثبت ذلك من تذكرة السفر ولكن الطائرة بسبب العواصف اضطرت للهبوط في بيروت فإن النقل يعتبر داخليا وليس دوليا رغم تعذر هبوط الطائرة في الإسكندرية وهبوطها في بيروت ، كذلك إذا أبرم المسافر تذكرة نقل جوى دولي من القاهرة إلى جدة فإن النقل يعتبر دوليا ويخضع لأحكام النقل الدولي ولو أن الرحلة انتهت فعلا في الأقصر لتعذر نزولها في جدة لعطل مفاجئ ، وذلك لأن مفهوم الدولية (١) يتحدد أيضا وفقا لاتفاقية وارسو وفقا لإرادة الطرفين وما تم عليه الاتفاق دون نظر لم تحقق بالفعل . ويترتب على ذلك أنه يمكن لمسافرين متجاورين في نفس الطائرة يخضعا لأحكام قانونية مختلفة بحسب ما إذا كان النقل بالنسبة لكل منهما داخليا يخضع لأحكام القانون التجاري (٢) أو دوليا يخضع لأحكام اتفاقية وارسو .

أولا : تكوين عقد النقل وخصائصه :

١ - عقد النقل الجوى عقد رضائي :

٥٧- ينشأ عقد النقل الجوى للأشخاص بين المسافرين والناقل ، ويعتقد كغيره من العقود الرضائية بمجرد توافق الإيجاب والقبول ، وإذا كان الأصل أن يتم العقد عند الاتفاق (٣) بين الناقل والمسافر على شروطه (٤) إلا أن الغالب أن يقوم بنقل الأشخاص شركات أو مؤسسات عامة تقوم بوضع شروط تحت وإعلانها لجمهور أو عن طريق تضمينها تذاكر السفر بحيث لا يملك المسافر سوى قبولها برمتها أو رفضها جميعا ، أو بعبارة أخرى في الغالب يكون عقد نقل الأشخاص

(١) د. مختار بري - بند ٢٦ .

(٢) الأحكام العامة في قانون التجارة المواد من ٢٠٨ وما بعدها والأحكام الخاصة بالنقل الجوى المواد من ٢٨٤ إلى ٢٩٩ .

(٣) تنص المادة ١/٢١٠ من قانون التجارة على أن يتم عقد النقل عند التوكيد بالصيغة للنقل

بمجرد الاتفاق ويجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانونا .

(٤) راجع مؤلفنا العقود التجارية الطعنة الأولى سنة ١٩٩٥ منذ ٢٧٣ الفاتر دة النهضة العربية

من عقود الإذعان التي لا يملك المسافر مناقشة شروطها أو تعديلها وليس أمامه سوى أن يقبلها بزمها أو يرفضها جميعا ، فالنقل يوجه إيجابا عاما ودائما الجمهور لينتج العقد بمجرد قبول المسافر لهذا الإيجاب وفي الشكل المحدد في شروط النقل ، والأصل أن يكون القبول في عقد نقل الأشخاص صريحا أو ضمنيا ، ويكون القبول ضمنيا إذا دل تصرف المسافر على القبول كما إذا ركب أداة النقل بقصد السفر إذا لم تكن تعليمات الناقل تستلزم الحصول على تذكرة السفر مقدما قبل الركوب ، ومن تلك النقل للجوى بالطائرات فهو يستلزم ليس فقط الحصول على تذكرة السفر قبل ركوب الطائرة بل اتخاذ إجراءات أمنية مشددة للتأكد من شخصية الراكب قبل ركوبه للطائرة ، وعلى ذلك لا يمكن افتراض القبول الضمني^(١) في النقل الجوى للأشخاص خلافا لنقل الأشخاص بالعربات أو السكك الحديدية ، فإذا كان يمكن في النقل البري أن يتسامح الناقل في شرط الحصول على التذكرة قبل ركوب أداة النقل مقابل تغريم المسافر مبلغ من المال يجاوز السعر الحقيقي للتذكرة مكتفيا برضائه الضمني بالعقد . فإن ذلك لا محل لتطبيقه على النقل الجوى للأشخاص الذي يستلزم القبول الصريح من المسافرين والا اعتبر راكبا متسللا ، يكون من حق الناقل إخراجه من الطائرة^(٢) .

٢- عقد تنقل الجوى للأشخاص عقد معاوضة :

٥٨- أي يحصل فيه كل طرف على مقابل لما يعطيه للآخر ، فالمسافر يحصل على خدمة النقل من مكان إلى آخر والناقل يحصل من المسافرين على أجره مقابل أداء خدمة النقل ، وقد أكد المشرع هذا المعنى مرتين الأولى في المادة ٢٠٨ بقوله النقل يتم مقابل أجره ولثانية بقوله في المادة ٢٨٤ بأن النقل الجوى يتم

(١) تنص المادة ٢/٢١٠ من قانون التجارة الحالي على أن « صعود الراكب إلى وسيلة النقل يعتبر

قبولا للإيجاب الصادر من الناقل إلا إذا أثبت أن نية الراكب لم تتجه إلى إبرام عقد النقل » .

(٢) تنص المادة ٢/٢٨٦ من قانون التجارة الحالي على إلزام الناقل الجوى بالتحقق عن استيفاء

المسافرين على الطائرة ... للشروط اللازمة للصعود على الطائرة كما يقرر من القانونين وإلزام

النقل » .

يهدف تحقيق الربح .

وعلى ذلك لا يخضع بحسب الأصل لأحكام القانون المنظمة لعقد النقل حالات النقل المجاني التي تتم بدون مقابل أو مقابل أجور رمزية تغطي فقط تكلفة النقل ، واستثناء من هذا الأصل أخضع المشرع لأحكام القانون النقل المجاني الذي يصدر من ناقل محترف . وهو ما نصت عليه المادة ٢٩٧ بقولها « يكون النقل مجانياً إذا كان بدون أجره ولم يكن الناقل محترفاً النقل . فإذا كان محترفاً اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجره » وعلى ذلك لا يعتبر نقلاً مجانياً النقل الذي يصدر من ناقل محترف للدعاية أو الإعلان ولو كان بغير أجره لأن الناقل ينقله بعض المشاهير كالفنانين أو الرياضيين والشخصيات السياسية محاناً يهدف عادة من وراء ذلك إلى عمل دعابة لمشروعه ، فهو يهدف إلى تحقيق ربح على المدى البعيد ، فيأخذ حينئذ النقل المجاني حكم النقل بمقابل من حيث خضوعه لأحكام القانون .

ثالثاً : عقد النقل الجوي عقد تجارى :

٥٩ - يعتبر عقد النقل الجوي سواء كان محل النقل أشخاصاً أم بضائع عقد تجارى (١) دائماً بالنسبة للناقل سواء كان محترفاً لأعمال النقل أم لا وذلك إعمالاً لنص المادة السادسة من قانون التجارة الحالي والتي تنص على تجارية كل عمل يتعلق بالسلعة التجارية بحرية كانت أو جوية وكذلك وفقاً للفقرة (د) من نفس المادة التي تنص على تجارية كل من النقل البحري والنقل الجوي ولو لم يتم على وجه الإحتراف ، أما إذا تم على وجه الإحتراف وهو ما يحدث في الغالب فيعتبر تجارياً من باب أولى هذا بالنسبة للناقل ، أما بالنسبة للمسافر فيختلف الوضع فالأصل أن يعتبر النقل الجوي عمل منى بالنسبة له ما لم يكن المسافر تاحراً والنقل قد تم لخدمة تجارته إذ يعتبر النقل حينئذ تجارياً بالنسبة له تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية (٢) ، وعلى ذلك إذا كان المسافر يمازى للملاحة أو السياحة

(١) راجع مؤلفنا في القانون للتجاري الطبعة الثالث ٢٠٠١/٢٠٠٢ - ٨٨ و ٨٩ .

(٢) المادة الثامنة من قانون التجارة الحالي .

أو تلقى التعليم فعقد النقل يكون مدنيا بالنسبة له ، أما إذا كان السفر لشراء بضائع أو لترويجها أو لشراء آلات لمصنع التاجر كان النقل تجاريا وليس مدنيا .

ثانياً : إثبات عقد النقل الجوى :

٦٠ - أشرنا من قبل إلى أن عقد النقل الجوى عقد رضائي يتم بمجرد تطابق الإيجاب والقبول على شروطه وتنص على ذلك المادة ١/٢١٠ من قانون التجارة بقولها « يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً » .

إذا الأصل هو إثبات عقد النقل بكافة طرق الإثبات في مواجهة الناقل ليس لأن العقد رضائي فحسب ولكنه تجارى بالنسبة للناقل أيضاً فيجوز إثباته في مواجهته بكافة طرق الإثبات إعمالاً لمبدأ حرية الإثبات في القانون التجارى ، أما في مواجهة المسافرين فالأمر يتوقف على طبيعة العقد بالنسبة له فإذا كان العقد مدنياً لأن المسافرين يسافرون للسياحة أو العلاج فيجب إثباته في مواجهته وفقاً لطرق الإثبات المدنية أى يجب الإثبات بالكتابة إذا تجاوزت أجرة النقل خمسمائة (١) جنيه مصري أما إذا كان تجارياً بالتبعية كما لو كان المسافرين يسافرون لأغراض تجارته فإنه يجوز إثبات العقد في مواجهته بكافة طرق الإثبات .

وقد جرى العمل على قيام الناقل بإصدار تذكرة سفر للمسافر تتضمن شروطاً (٢) عقد النقل ولا يمكن ركوب الطائرة بدونها ، بل تصدر شركة الطيران كارت لصعود الطائرة فضلاً عن تذكرة السفر يكتب فيه رقم الرحلة وأسم المسافرين وتاريخ صعود الطائرة فيمكن إثبات النقل إما بتذكرة السفر أو كارت صعود الطائرة أو غيرها من وسائل الإثبات المقبولة في القانون التجارى .

(١) راجع المادة ٦٠ من قانون الإثبات رقم ٢٥ لسنة ١٩٦٨ بمد تعديلها بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٩٩ كذلك مؤلفنا السابق الفكر في القانون التجارى بند ٤٦ .

(٢) من الشروط التي يجب أن يتضمنها تذكر النقل الجوى الداخلي شرط التزام الناقل بأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ من هذا القانون وألا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام .

المبحث الثانى

أثار عقد النقل

٦١- يترتب على إبرام عقد النقل الجوى للأشخاص مبلاد التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه وهما المسافر والناقل وسوف نبين هذه الإلتزامات بالتفصيل مع تحديد المراد بكل من المسافر والناقل والتزامات كل منها.

قوة المسافر :

٦٢- يعتبر المسافر الطرف الأول والأساسى فى عقد النقل فجدونه لا يتم إبرام هذا العقد أو لنجاز عملية النقل ، وتحديد المسافر لا يثير أى صعوبة وعادة يتم تحديده بدقة بالغة فى عقد النقل الجوى للأشخاص وذلك سواء عند شراء التذكرة أو عند صعوده للطائرة وذلك بسبب ما يتخذ من إجراءات أمنية مشددة عند ركوب الطائرات على أثر انتشار الأعمال الإرهابية ضد الطائرات فى السنوات الأخيرة .

ثانياً : التزامات المسافر :

١- الإلتزام بدفع أجرة النقل :

٦٣- يلتزم للمسافر بالتزام أساسى ناشئ عن عقد النقل وهو دفع أجرة النقل ، وتحديد هذه الأجرة يتوقف فى الأصل على الاتفاق بين الناقل والمسافر ، ويتم تحديد الأجرة من قبل الناقل إذا كان يتمتع بوضع احتكارى ، وعادة يتم تحديد أجرة النقل من قبل شركات النقل الجوى الوطنية عندما يتعلق الأمر بالنقل الداخلى وذلك خلافا للنقل الجوى الدولى الذى يقوم فيه الاتحاد الدولى للنقل الجوى المعروف باسم الأياتا I. A. T. A. بتحديد هذه الأجرة ، وتحصل الأجرة مباشرة عند تسليم الراكب تذكرة السفر .

وتختلف أجرة النقل بحسب مسافة النقل والدرجة المراد السفر فيها ، ولا يجوز للناقل أن يحصل من المسافر على مبالغ إضافية إذا طالبت مدة النقل أو مسافته بقوة فاهرة .

٢- الإلتزام بتنفيذ تعليمات الناقل الجوي :

٦٤- ويلتزم المسافر فضلا عن دفعه أجرة النقل بتنفيذ تعليمات الناقل الجوي ومن هذه التعليمات عند الصعود إلى الطائرة دون حجز سابق ومؤكّد ، والجلوس في المكان المحدّد في الدرجة المتعاقد عليها ، كذلك الصعود والنزول من الطائرة من المكان الذي يحدده الناقل والاحتفاظ بتذكرة السفر وتقديمها لتسليم الناقل عند طلبها ، والحضور إلى الميناء الجوي في المواعيد التي يحددها الناقل وقبل بدء الرحلة بوقت كاف وأرتياد الطائرة في المواعيد المحددة للرحلة الجوية فلا يلتزم الناقل بانتظار المسافرين في حالة تأخره عن ميعاد الرحلة أيّا كانت ظروفه فالمصلحة العامة والحرص على الوقت الذي يهدف النقل الجوي لتوفيره يقتضى التضحية بمصلحة الراكب المتأخر في سبيل المصلحة العامة لتفقيّة الراكب . كذلك يجب على المسافرين مراعاة ما يضعه الناقل من تعليمات من أجل المحافظة على النظام في الطائرة ومن أجل راحة المسافرين وسلامتهم فلا يجوز له التسخين بالطائرة عندما يكون ذلك محظورا أو يتحرك في الطائرة أثناء الإقلاع أو الهبوط . ويجب على المسافرين ألا يصطحب أشياء تلحق ضررا بالطائرة أو المسافرين فيها وإلا كان لقائد الطائرة وفقاً للمادة ٢/٢٩٩^(١) أن يقرر إخراجه من الطائرة أو إخراج ما يحوزّه من أشياء يترتب على وجودها في الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها .

فصل النقل :

٦٥- وهو الطرف الثاني في عقد النقل الجوي ، وهو عادة إحدى شركات النقل الجوي الوطنية ، لأن المشرع الوطني يقصر النقل الجوي الداخلي على الشركات الوطنية تغليباً للمصالح الوطنية من ناحية ، وحرصاً على الأسرار العسكرية للبلاد من ناحية أخرى ، وقد يكون الناقل المتعاقد مع الراكب هو نفسه الناقل الفعلي الذي يقوم بتنفيذ عقد النقل وفي هذا الفرع لا تنوّع أي صعوبة في تحديد مسئولية الناقل في مواجهة المسافر وإنما قد تنوّع صعوبة عندما يكون الناقل

(١) رنح المادّة ٢/٢٩٩ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

المتعاقدين غير الناقل الفعلي وهو الذى يقوم فعلا بتنفيذ عقد النقل ، وهذا الأمر متوقع وكثيرا ما يحدث فى النقل الجوى المتتابع وفى المواسم ، إذ تزيد فيها الطلبات على الناقل الجوى بما يجاوز إمكانياته فيضطر إلى الاستعانة بناقلين آخرين لتنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها ، والمفروض أسوء بما نص عليه المشرع فى قانون التجارة البحرية أن يسأل كل من الناقل للمتعاقدين والناقل الفعلى بالتضامن فى مواجهة المسافرين^(١) عما لحق المسافرين أو أمتعتهم من أضرار أثناء الجزء من النقل الذى تم من الناقل الفعلى ، ولكن نظرا لأن قانون التجارة أغفل تنظيم مسؤولية الناقل الفعلى فيكون الناقل الفعلى بمثابة تابع للناقل المتعاقد لا يجوز الرجوع عليه من المسافرين إلا وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية وهى تستلزم إثبات خطأ الناقل الفعلى وهو أمر صعب ، ولذلك فيكون من الأيسر للراكب حق الرجوع على الناقل المتعاقد وفقا لقواعد المسؤولية العقدية ولا يملك هذا الأخير التصل من مسؤوليته بحجة الاستعانة بناقل آخر فى تنفيذ عقد النقل لأن الناقل الفعلى يعتبر تابعا له ويعتبر الناقل المتعاقد مسئولا عن أخطائه وقد نصت على هذه المسؤولية المادة ٢١٣ من قانون التجارة^(٢) .

٢٦- وقد يتم إبرام عقد النقل من قبل وكيل بالعمولة للنقل ولا يخرج وضع الوكيل بالعمولة عند إبرامه عقد النقل عن أحد فرضين هما :

(١) تنص المادة ١/٢٤٣ من قانون التجارة البحرية - بصدد نقل البضائع على أنه يجوز أن يعين الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلى) ما لم يتفق على غير ذلك ، ويبنى الناقل الذى أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسئولا قبله على جميع الأضرار التى تحدث أثناء عقد النقل ، ولا يسأل الناقل الفعلى قبل الشاحن إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسئولا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد .

(٢) تنص المادة ٢١٣ من قانون التجارة العالى على أن تشمل مسؤولية الناقل الفعلى والفعال تجميعه التى تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم .

- ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل فى تنفيذ الإبرامات استقرت على عقد النقل .
- ويقع باطلا كل شرط يقضى بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه .

الأول : قيام الوكيل بالعمولة بإبرام عقد النقل باسم المسافر ولحسابه وحيث أن يكون تنفيذ عقد النقل من اختصاص الناقل وبوسائله وفي هذا الفرض يكون الناقل وليس الوكيل بالعمولة هو الناقل والمسئول في مواجهة المسافر دون الوكيل بالعمولة للنقل الذي يقتصر دوره على إبرام العقد لحساب المسافر دون التدخل في تنفيذه.

الفرض الثاني : وهو الذي يتولى فيه الوكيل بالعمولة تنفيذ النقل بوسائله الخاصة ولا يقتصر دوره على مجرد إبرام عقد النقل مع المسافر وحيث يعتبر الوكيل بالعمولة هو الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وتسرى عليه أحكام عقد النقل ويسأل في مواجهة المسافر سواء نفذ النقل كله أو جزء منه .

ومن الجدير بالذكر أن قانون التجارة الحالي أجاز لكل من الموكل والناقل الرجوع المباشر على الآخر للمطالبة بالحقوق الناشئة عن عقد النقل وكذلك لكل من الراكب أو المرسل إليه والناقل الرجوع المباشر على الآخر للمطالبة بالحقوق المذكورة وفي جميع الأحوال يجب إدخال الوكيل بالعمولة للنقل في الدعوى^(١).

٦٧- ويعتبر ناقلاً أيضاً في مواجهة المسافرين شركات السياحة التي تستأجر^(٢) طائرات وتقوم بتأجيرها للغير عن طريق إبرام عقود نقل مع الركاب يستوى في ذلك أن تكون الشركة التي استأجرت الطائرة قد استأجرتها عارضة وقامت بتجهيزها بالطاقم والمؤن اللازمة للسفر أو قامت باستئجارها مجهزة بالطاقم والمؤن واستخدمتها في نقل الأشخاص بعد ذلك .

وعلى خلاف ذلك لا يعتبر ناقلاً وطرفاً في عقد النقل الشركات السياحية التي تبرم عقود النقل مع المسافرين لحساب الناقل فهذا الأخير هو الذي يعتبر الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لأنه يقوم بتنفيذ عقد النقل ، إنما هي تقوم بدور الوكيل بالعمولة ، كذلك الشركات السياحية التي تنظم أفواجا سياحية ورحلات لمختلف الدول وما يستلزمه ذلك من شراء تذاكر السفر وإجراء الحجز باسم المسافرين فهي لا تعتبر ناقلاً وليس لها علاقة بتنفيذ عقد النقل .

(١) المادة ٢٨١ من قانون التجارة الحالي .

(٢) د. مختار بري - عقد ٨٢ .

رابعاً : التزامات الناقل :

٦٨- ير . النقل الح . أشخاص عدة التزامات على عاتق الناقل

وهي الالتزامات الآتية :

١- الإلتزام بنقل المسافرين وتوصيله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد :

٦٩- يعتبر التزام الناقل بنقل المسافرين جواً من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أحد التزامات الناقل ، ولا يكف نقل المسافرين وتوصيله سليماً إلى جهة الوصول بل يجب أن يتم ذلك في الميعاد المتفق عليه والمحدد في تذكرة السفر ، فإذا أخل الناقل بهذا الإلتزام كما لو ألغى حجز المسافرين أو ألغى الرحلة فإنه يكون مسئولاً في مواجهته عما يلحقه من أضرار من جراء ذلك ، كذلك يسأل الناقل عن تعويض المسافرين إذا قام بنقله إلى جهة الوصول ولكن في وقت متأخر (١) عن الوقت المتفق عليه ، وذلك لأن مراعاة الوقت أمر هام في النقل الجوي بالذات لأن المسافرين يدفع مبلغاً كبيراً في السفر بالجو رغبة في توفير الوقت والوصول إلى جهة الوصول في أسرع وقت ممكن فإذا لم يراع الناقل ذلك فإنه يضيع على المسافرين أحد ميزة من النقل الجوي وهي السرعة في الوصول .

٢- الإلتزام بتوفير الراحة للمسافر :

٧٠- يتعين على الناقل الجوي أن يوفر للراكب الراحة اللازمة ، للسفر والتي تتفق مع أجرة النقل التي حصل عليها الناقل ، فيتعين على الناقل أن يقدم للمسافر بالجو الوجبات الغذائية والمشروبات اللازمة أثناء السفر : كذلك وسائل الترفيه التي تتفق مع طول الرحلة ، كما يتعين عليه تقديم الخدمات الضرورية التي يحتاجها المسافرين أثناء السفر ، ويجب تمكين المسافرين من السفر في الدرجة المتفق عليها في تذكرة النقل ، فلا يجوز إجبار الراكب على السفر في درجة أقل من الدرجة المتفق عليها في تذكرة النقل بحجة عدم وجود مكان له في

(١) راجع المادة ٢٨٩/١ من قانون التجارة التي تنص على أن يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو انقضائه .

الدرجة المتفق عليها ، وإذا حدث ولم يتمكن الناقل من توفير المكان المطلوب للمسافر في تذكرة السفر تعين عليه أن يدفع للمسافر تعويضا يتمثل في الفرق بين سعر الدرجة التي استخدمها وتلك التي كان له الحق في استخدامها هذا فضلا عن حقه في التمييز عن الضرر الأدبي الذي أصابه من جراء هذا التغيير .

٧١- وإذا كانت الرحلة الجوية طويلة وتقتضى تغيير أداء النقل في ميناء متوسط كالرحلات من القاهرة إلى كندا أو الولايات المتحدة الأمريكية والتي تستلزم أحيانا تغيير الطائرة في لندن أو روما تعين على الناقل أن يوفر للمسافر الأداة اللازمة لمواصلة الرحلة في محطة الاتصال في الميعاد المتفق عليه حتى يستطيع انجاز سفره في الوقت المحدد دون إرهاق أو تعطيل . كذلك إذا تأخر إقلاع الطائرة لأسباب فنية أو جوية تعين على الناقل حرصاً على راحة المسافرين تدبير وسيلة نقل بديلة لتوصيل المسافرين إلى جهة الوصول في الميعاد المحدد أو تقديم الوجبات والمشروبات اللازمة أثناء الانتظار . وإذا طال الانتظار واقتضى المبيت يجب تدبير إقامة المسافرين في أحد الفنادق القريبة من المطار على حساب الناقل . حتى يتم إعداد الطائرة للسفر ، وإذا لم يتم الناقل بذلك يعتبر مخلا بالتزامه براحة المسافرين ، ويكون مسئولاً عما يلحقه من أضرار من جراء ذلك .

٣- الالتزام بسلامة^(١) المسافرين :

٧٢- يلتزم الناقل الجوي بمقتضى عقد النقل بضمان وصول المسافرين سليماً في بدنه إلى جهة الوصول ، فإذا وقع حادث أثناء عملية النقل وترتب عليه^(٢) وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو كسور أو أى ضرر آخر كالضرب

(١) عالج هذا الالتزام المادة ٢٨٧ من قانون التجارة الحالي بقولها يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بنفي آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أى مطار أو مكان آخر يبين فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً .

(٢) عالجت اتفاقية وارسو هذا الالتزام في المادتين ١٧ ، ١٩ .

النفسي ، كان الناقل مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر ، والناقل وهو بصند تنفيذ هذه
 بهذا الالتزام لا يلتزم باتخاذ الوسائل الكفيلة بالمحافظة على سلامة المسافرين
 فحسب وإنما هو يضمن وصولهم سالمين^(١) بمعنى أن الالتزام في هذا الصدد
 التزام بنتيجة obligation de resultat موضوعه بلوغ غاية معينة في وصول
 المسافرين سليماً في بدنه وليس التزاماً بوسيلة obligation de moyen يقتصر أثره
 على التزام الناقل باتخاذ الحيلة للمحافظة على سلامة الراكب ، وبناء على ذلك لا
 تقتضي مسؤولية الناقل إذا أصاب المسافرين ضرر ، إلا إذا أثبت أن هذا الضرر
 يرجع إلى السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ المسافر أو فعل الغير^(٢) .

٤- الالتزام بنقل أمتعة المسافرين :

٧٣- ويلتزم الناقل الجوي فضلاً عن نقله شخص المسافرين بالقيام بنقل
 أمتعته التي يحملها معه أثناء السفر ، وهذه الأمتعة نوعين هما : أمتعة صغيرة
 وأشياء شخصية تكون عادة بصحبة الراكب أو في حراسته أثناء السفر وأخرى
 مسجلة تسلم للناقل عند السفر وهي تتكون من الحقايب أو الصناديق الكبيرة
 ويسلمها المسافر للناقل عند بدء الرحلة وتكون في حدود وزن معين يحدده الناقل
 الجوي وذلك مقابل إيصال يستلمه المسافر من الناقل ، وبينما لا يسأل الناقل عن
 دلاك الأمتعة غير المسجلة والتي يحتفظ بها المسافر في حيازته أثناء السفر إلا
 وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية التي تستوجب إثبات خطأ الناقل أو تابعيه^(٣) وقد

(١) - محسن شفيق بند ١٨٢ .

(٢) نقل ٢٦ أبريل سنة ١٩٦٢ - مجموعة أحكام النقض (الموك المدنية والتجارية) السنة ١٣
 العدد الثاني ص ٥٢٢ وقد جاء فيه « أن عقد نقل الأشخاص ينقل على عاتق الناقل التزاماً
 بضمان سلامة الراكب ، بمعنى أن يكون ملزماً بأن يوصله إلى الوجهة المنقولة عليها مع الناقل
 سليماً ، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية ، فإذا أصاب ركاب بشر أن سبب أنه أصيب
 أثناء تنفيذ عقد النقل ، وبمقتضى هذا من حيث عدم فساد العقد والالتزام منه بمقتضى
 الضرر بغیر حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من حقه . . . ومع عدم تسبب الناقل في
 أن الحادث نشأ عن قوة القاهرة أو عن خطأ من الراكب المصروع خطأ من الغير . . . »

(٣) استئناف محظوظ ٢٥ مارس سنة ١٩٦٢ .

نصت على ذلك المادة ٢٩١ من قانون التجارة الحالي بقولها « لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين أثناء السفر إلا إذا أثبت المسافرين صدور خطأ من الناقل أو تابعيه » ، فإنه يسأل مسؤولية جنسية عن هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة ، وعلى ذلك تنص المادة ١/٢٨٨ من قانون التجارة بقولها « يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى التدمير أثناء النقل الجوي » . ولا تقتضي مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك الأمتعة المسجلة إلا بإثبات أن هناك سببا أجنبيا (١) أدى إلى هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها أو التأخير في وصولها .

المبحث الثالث

مسئولية الناقل الجوي

٧٤- الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي يقتضي التعرض لعدة موضوعات سوف نتناولها على الترتيب في المطالب الآتية : **المطلب الأول** حالات مسؤولية الناقل وشروطها ، **المطلب الثاني** أسباب إغناء الناقل من المسؤولية ، **المطلب الثالث** ندرس فيه التحديد القانوني للمسئولية وأخيراً نفسى **المطلب الرابع** نتناول دعوى المسؤولية .

المطلب الأول

مقتضى مسؤولية الناقل وشروطها

٧٥- يسأل الناقل الجوي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل عند إخلائه بأى من الالتزامات الناشئة عن هذا العقد ، ولكن يندر عملاً أن تقام دعوى المسؤولية على الناقل في حالة إخلائه بالتزاماته المتعلقة براحة المسافرين ، أما

(١) راجع المادة ١/٢٩٠ من قانون التجارة التي تنص على أنه « لا يجوز للناقل الجوي نفسه مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الناتج في الشئ أو خطأ الحمل أو الحمل إليه أو الركاب » .

بسبب إهمال الناس في حقوقهم أو بسبب إطالة إجراءات التقاضي وكثرة تكاليفها ،
والغالب في العمل أن تقام دعوى المسؤولية في حالة إخلال الناقل الجوي بالتزامه
بسلامة الراكب أو في حالة إخلاله بالتزامه بتسليم البضائع المسجلة أو في حالة
التأخير في الوصول وسوف نتناول هذه الحالات الثلاث على الترتيب .
أولاً : حالة إخلال الناقل بالتزامه بسلامة الراكب :

٧٦- في ظل قانون التجارة الملغى استقر قضاء النقض^(١) على اعتبار
التزام الناقل بتوصيل المسافرين سليماً في بدنه إلى جهة الوصول التزام بتحقيق نتيجة ،
وعلى ذلك يعتبر الناقل مخلاً بالتزامه إذا توفي المسافر أثناء عملية النقل الجوي أو
وصل به كسور أو جروح ، وقد قنن قانون التجارة الحالي هذا الالتزام مرتين
الأولى بصدد عقد تنقل بصفة عامة في المادة ٢٦٤ من قانون التجارة والثانية
بخصوص النقل الجوي المادة ٢٨٧ من قانون التجارة الحالي^(٢) بنصه على
مسئولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته
بجروح أو بأي ضرر يبنى آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود
الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار
الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياري أو اضطراراً .

٧٧- ويخلص من هذا النص أنه يشترط لمسئولية الناقل الجوي عن وفاة
الراكب أو إصابته بجروح أو أي ضرر يبنى آخر أن تكون الوفاة أو الأضرار
التي أصابت الراكب قد وقعت نتيجة حادث وقع أثناء عملية النقل الجوي إنما إذا
كانت الوفاة طبيعية أثناء نقل الراكب أو قبل صعوده الطائرة أو نزوله منها فلا
مسئولية على الناقل ، كذلك إذا كانت إصابة الناقل بكسور أو جروح نتيجة خطأ
منه كنومه أثناء السفر ووقوعه من المقعد أو نتيجة خطأ من الغير كما لو تشاجر
مع راكب آخر فأحدث له جروح أو كسور ، فلا يسأل الناقل أما إذا كانت الوفاة أو

(١) نص ٢٦ أبريل سنة ١٩٦٢ سابق الإشارة إليه .
(٢) تنص المادة ١/٢٦٤ من قانون التجارة الحالي على أن يعرض الناقل سلامة الراكب أثناء تنقله
عند النقل . ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الالتزام .^(٣)

الإصابة نتيجة حادث مفاجئ لا يد للمسافر فيه كسوت المسافرين بسبب ارتطام الطائرة المفاجئ بالأرض عند الهبوط أو وقوع بعض الأمتعة على الركاب أثناء السفر بسبب عدم أحكام غلق مخازن الأمتعة الأمر الذي سبب كسوراً أو جروحاً للركاب أو بسبب المنبذات الهوائية الشديدة التي ترتب عليها سقوط بعض الركاب على الأرض وإصابتهم بكسور. فكل هذه الإصابات يسأل عنها الناقل الجوي مسئولية عقدية والمسئولية هنا مفترضة فلا يلزم المسافرين أو وزعتهم سوى بإثبات الضرر الذي لحق المسافرين دون حاجة لإثبات الخطأ أو علاقة السببية ، فهي مفترضة ما لم ينف الناقل الخطأ وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر .

٧٨- ولا يكفي لانقضاء مسئولية الناقل أن تكون وفاة أو الأضرار البدنية قد أصابت المسافرين نتيجة حادث وإنما يجب أن يكون وقوع الحادث الذي أدى إلى الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل أي أثناء وجود المسافرين في حراسة الناقل أو تابعيه ، ويعتبر المسافرين في حراسة الناقل منذ دخوله مطار القيام وخضوعه لحراسة الناقل منذ تواجده في صالة انتظار صعود الطائرة ، وكذلك الفترة التي يصطحبه فيها تابعي الناقل لبقائه من صالة المطار حتى صعوده إلى الطائرة ومن باب أولى أثناء وجوده في الطائرة وحتى وصوله إلى ميناء الوصول ثم نزوله من الطائرة في ميناء الوصول ومصاحبته بواسطة تابعي الناقل في ميناء الوصول منذ نزوله من الطائرة حتى وصوله صالة الميناء ، وتنتهي مسئولية الناقل عند تحرر الركاب من حراسة تابعي الناقل ، بمعنى أنه أثناء مروره بإجراءات للجوازات وإستلام الأمتعة المسجلة ثم بالمصالة الجمركية وتسوق الحرة حتى خروجه تماماً من المطار لا يسأل الناقل عما يلحقه من إصابات ، فإذا وقع للمسافر أي حادث أثناء اتخاذ هذه الإجراءات وحتى خروجه من باب مطار الوصول فلن ينقل لا يسأل عن الأضرار التي تلحق للمسافر من جراء هذه الحوادث .

٧٩- إلا أن مسئولية الناقل عن وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار لا تتعدى إلا إذا كان خطأ الناقل أو تابعيه هو السبب الوحيد والمباشر في حصول الضرر ، أما إذا ساهم خطأ الناقل مع خطأ المصاب في إحداث الضرر فلن ينقل وظل مسئولاً في مواجهة المصاب بحسب نسبة الخطأ الذي صدر عنه ، فمثلاً إذا أصيب

أحد المسافرين بسبب قفزه من الطائرة بمجره مبوطها على الأرض وفتح بابها دون انتظار وضع السلم الخاص بنزول الركاب فإن الناقل لا يسأل عما أصابه من أضرار لأن الضرر هنا ناشئ عن خطأ "مصاب" (١) نفسه ، أما إذا أصيب أحد المسافرين لتساجره مع راكب آخر وبسبب عدم وجود من يحفظ الأمن داخل الطائرة ، فإن الناقل يكون مسؤولاً عما لحق المسافرين المصاب ، وإنما اقتران خطأ المصاب بخطأ الناقل يكون سبباً في تخفيض (٢) التعويض المستحق على الناقل .

ثانياً : حالة إخلال الناقل بقرانه بالمحافظة على الأمتعة المسجلة والأمتعة الشخصية :

٨٠ - يلتزم الناقل ليس فقط بتوصيل المسافرين سليماً إلى جهة الوصول وإنما أيضاً بالمحافظة على ما يصطحبه معه المسافرين من أمتعة مسجلة وشخصية حتى يتم تسليمها له في جهة الوصول ، والأمتعة المسجلة هي التي يستلمها الناقل أو تابعيه من المسافرين في ميناء القيام لقاء إيصال يتم بمقتضاه استلامياً في ميناء الوصول وقد نصت المادة ٢٨٨ على هذا الاقتران بقولها « يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك الأمتعة أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوى » .

٨١ - وتتعد مسؤولية الناقل الجوى عن هلاك الأمتعة أو تلفها إذا كان هذا الهلاك أو التلف وقع أثناء تنفيذ عقد النقل الجوى ، ويشمل النقل الجوى في هذا الصدد الفترة التي تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً (٣) .

وعلى خلاف ذلك لا يسأل الناقل الجوى عن الهلاك أو التلف الذي يلحق أمتعة الراكب إذا كان هذا الهلاك أو التلف قد وقع ليا أثناء الفترة التي تكون فيها

(١) نقض فرنسي ٧ مايو سنة ١٩٤٦ دالوز سنة ١٩٥٢ ص ٣٢٥

(٢) راجع مؤلفنا في العقود التجارية الطبعة الأولى سنة ١٩٩٥ ص ٢٨١ - الناشر دار النهضة

العربية بالقاهرة

(٣) المادة ٢٨٨ / ٢ من قانون المصارف

الأمته محل نقل برى أو بحرى أو نهري يقع خارج المطار ، إلا إذا كان هذا النقل لازماً لإشحن الأمته أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذا لعقد النقل الجوى^(١) .

ويقصد بهلاك الأمته المسجلة ليس فقط فنائها وعدم وصولها إلى جهة الوصول وإنما عدم تسليمها من الناقل للمرسل إليه لتسليمها خطأ لمسافر آخر أو عدم إخطاره بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم .

٨٢- ولا يسأل الناقل فقط عن هلاك أو تلف البضائع وإنما أيضاً عن تأخير وصولها وما ينجم عن ذلك من ضرر للمسافر فمثلاً لو وصل المسافر ولكن لم تصل أمته المسجلة عند وصوله بسبب الخطأ وشحنها على طائرة أخرى ثم وصولها بعد ذلك الأمر الذى اضطر معه المسافر إلى شراء ملابس جديدة فإنه يتعين تعويض المسافر عما لحقه من ضرر من جراء تأخير وصول أمته المسجلة فى الميعاد المتفق عليه .

ومسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو للتأخير فى وصولها مسئولية علقية للخطأ فيها مفترض وتتعدد المسئولية بمجرد تحقق الضرر ، ولا يتخلص الناقل من المسئولية كما سنرى إلا بإثبات وجود السبب الأجنبى .

وعلى العكس من ذلك تكون مسئولية الناقل عن هلاك أو تلف الأمته الشخصية وهى التى تكون فى حيازة المسافرين وفى حراسته أثناء السفر مسئولية تقصيرية تقوم على إثبات خطأ الناقل أو تابعيه والضرر وعلاقة السببية بينهما ؛ فإذا لم يستطع المسافر إثبات خطأ الناقل لا تتعدد مسئوليته ، وعلى ذلك تنص المادة ٢٩١ من قانون التجارة الحالى بقولها « لا يسأل الناقل الجوى عن الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافرين أثناء السفر إلا إذا أثبت المسافر صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه » .

ثالثاً : حالة إخلال النقل الجوى بإتزامه بتوصيل المسافرين الميعاد المتفق عليه

٨٣- من المعروف أن أهداف النقل الجوى لا تقتصر على نقل المسافرين من مكان إلى آخر فحسب لأن ذلك يكون ممكناً بوسائل النقل الأخرى البرية أو البحرية أو النهرية ولكن أيضاً الهدف الأساسى من النقل الجوى هو توصيل المسافرين فى أسرع وقت ممكن وفى الميعاد المحدد فى تذكرة السفر ، فإذا وصل المسافرين متأخراً عن الميعاد المحدد فهذا يعنى أن المسافرين فقد ميزة هامة من ميزات النقل الجوى وهى السرعة فى الوصول ، الأمر الذى يلحق للمسافر بأشد الأضرار فقد يكون هدف المسافر إبرام صفقة هامة أو حضور قضية أو مؤتمر مهم يترتب على تأخير وصول المسافرين عدم قدرته على تحقيق المصلحة التى سافر من أجلها ، لذلك قرر المشرع مسئولية الناقل عن الوصول المتأخر للمسافر عن الميعاد المحدد فى عقد النقل ، وقد أكد قانون التجارة الحالى مسئولية الناقل الجوى عن الضرر الناجم عن تأخير المسافرين بقوله « يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى وصول الركاب أو الأمتة أو البضائع » (١) .

ويتضح من النص أن الناقل الجوى لا يسأل فى مواجهة المسافرين لمجرد التأخير فى الوصول بل يجب أن يكون هناك ضرر أصاب الركاب من جراء هذا التأخير ، ولذلك يتعين على المسافرين حتى يقاضى الناقل عن التأخير أن يثبت أن هناك ضرراً قد أصابه من جراء الوصول المتأخر عن الميعاد المتفق عليه .

المطلب الثانى

أسباب إعفاء الناقل من المسئولية

أولاً : الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسئولية :

٨٤- أشرنا من قبل إلى أن الناقل الجوى يسأل مسئولية عقدية عن وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بنية كالكسور أو الجروح ، كما يسأل أيضاً عن هلاك

(١) راجع المادة ١٧٢٨٩ من قانون التجارة الحالى كذلك المادة ٢٦٥ من نفس القانون وبهذه نقل الأشخاص على وجه العموم والتى تضمن فى الفقرة (أ) على مسئولية الناقل عن التأخير فى الوصول . . .

الأمته المسجلة للمسافر أو تلفها أو التأخير في وصولها ، كذلك يسأل عتق عدم توصيل المسافر في الميعاد المحدد لجهة الوصول ، وقد قرر المشرع عدة أسباب قانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية في الحالات السابقة بحيث لا يسأل الناقل رغم تحقق الضرر في الفروض السابقة . وأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية هي القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ الراكب .

ويقصد بالقوة القاهرة كل فعل لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه كالزلازل والأعاصير والفيضانات والحروب ، أما فعل الغير فيقصد به كل فعل يصدر عن شخص أجنبي عن الناقل وينطبق عليه شروط القوة القاهرة من حيث عدم إمكانية توقعه واستحالة دفعه ، فيعد من قبيل القوة القاهرة دفع أحد الركاب آخر على سلم الطائرة مما تسبب في كسر ساقه ، أما إذا كان سبب الكسر هو انزلاق الراكب على سلم الطائرة بسبب وجود ثلج أو مياه على درج السلم فإن الناقل يكون مسئولاً عن ذلك .

وقد نص قانون التجارة على أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية سواء بصدد نقل الأشخاص على وجه العموم أو بصدد النقل الجوي للأشخاص ، وهذه الأسباب هي القوة القاهرة وخطأ الراكب وقد نص على ذلك في السادتين ٢٦٦ و ٢٩٠ من قانون التجارة الحالي .

فنجد المادة ٢٦٦ تنص على أنه « لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب » .

٨٥ - كذلك تنص المادة ٢٩٠ بصدد النقل الجوي على أنه « لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل إليه ، أو الراكب » . والملاحظ أن المشرع في قانون التجارة الحالي قد تشدد في مسؤولية الناقل توسعاً منه في حماية المسافرين فاستبعد بعض الأمور من نطاق القوة القاهرة ، فلا يعتبر من القوة القاهرة التي تعفى الناقل من المسؤولية انفجار وسائل النقل أو احتراقها ، أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي تلحق بالأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ

تدابير لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر » .

« كذلك لا تعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تسليح الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيلة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية (١) » .

ولرى أن هذه الأحكام تنطبق على النقل الجوي للأشخاص كما تنطبق على سائر أنواع النقل الأخرى .

ثانياً : الشروط الاتفاقية (٢) لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية :

٨٦- نص قانون للتجارة الحالي على عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وعلى ذلك يقع باطلاً (٣) كل شرط يقضى بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديد ما يقل من الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٩٩ من هذا القانون .

ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي وكل شرط ينزل بموجبه للمسافر والمرسل إليه للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل .

وتطبيقاً لهذا النص تبطل كل الشروط التي يضمنها الناقل تذكرة السفر لإعفائه من المسؤولية أو لتخفيف منها مثل الاتفاق على تخفيض التعويض عن الحدود القانونية أو تحميل المسافر قسط التأمين على مسؤولية الناقل ، ولكن يجوز بعد وقوع الحادث الاتفاق بين الناقل والمسافر على تخفيض التعويض عن المقرر المستحق له قانوناً ، فليطلبان قاصر على الشروط التي ترد مقدماً في العقد والتي يمكن فيها استغلال الناقل لحاجة المسافر .

(١) راجع المادة ٦١٤ من قانون التجارة الحالي .

(٢) يحد من قبيل شروط الإعفاء من المسؤولية تضمن عند النقل شروط مقتضاها تخفيض الحدود القانونية لمسؤولية الناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو تضمينه شروطاً تقضي بحصول الناقل على تعويض التأمين الذي يحصل عليه المسافر عند وفاته أو إصابته بغيره أثناء النقل وهذه الشروط باطلة قانوناً .

(٣) المادة ٢٩٤ من قانون التجارة الحالي .

المطلب الثالث

التحديد القانونى لمسئولية النقل الجوى

٨٧- نظرا لجسامة المخاطر التى يتعرض لها الناقل الجوى وكثرة التعويضات التى يلتزم بدفعها للمسافرين ، سواء بسبب ما يلحقهم من أضرار بدنية أو بسبب ما يلحقهم من أضرار مادية فى أمتعتهم المسجلة أو غير المسجلة ، ورغبة فى حماية المسافرين بالنقل الجوى من ظلم الناقلين وحرمانهم من الحصول على التعويضات المناسبة ، حرصت التشريعات على تحقيق التوازن بين مسئولية الناقل والتزامه بدفع التعويض ، وحقوق المسافرين فى الحصول على حقه فى التعويض المناسب توازنا يحقق العدل بين الطرفين ، فلا يرهق الناقل أرهاقا يصرفه عن الاستثمار فى النقل تجوى وما يحققه هذا الاستثمار من فوائد هامة للمسافرين ، وبين المسافرين فى تأمين حقوقه وتمكينه من الحصول على تعويض عادل فى حالات الأضرار البدنية أو المادية التى تصيبه أثناء السفر ، وقد حققت التشريعات المختلفة ومنها قانون التجارة^(١) المصرى هذا التوازن عن طريق تحديد مسئولية الناقل الجوى وذلك على النحو التالى :

٨٨- (١) تحديد المسئولية فى حالة وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بدنية : لا يجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل الجوى فى حالة وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بدنية (الجروح والكسور) أو النفسية كما لو أثبت أن المسافر مثلاً أصيب بسبب الهبوط المفاجئ للطائرة (بانهييار عصبى) عن مبلغ^(٢)

(١) المادة ٢٩٢ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٢) المادة ٢/٢٩٢ والمادة ٢٩٣ من قانون التجارة الحالى .

يشير البند (٥) من شروط عقد النقل الجوى السعودى الداخلى (تكررة الطيران التى تصغرها شركة الطيران السعودى) على أنه لا تكون السعودية مسئولة عن الضرر الحاصل للراكب أو للأمتعة الغير ساعية (الغير مسجلة) إلا إذا كان سبب ذلك الضرر راجعا إلى إهمال السعودية. وهذا الشرط بطوى على إجحاف بالراكب لأنه يجمع عليه فى حالة إصابته بضرر بدنى أثناء السفر أثبت إهمال شركة الطيران السعودى وكان الأولى حماية للراكب وهو طرف -

مائة وخمسين ألف جنيه تدفع إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ .

٢- تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة :

٨٩- لا يجوز أن يتجاوز التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في حالة هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة عن خمسين جنيهاً عن كل كيلو جرام . ولكن يمكن أن يزيد التعويض عن هذا المبلغ إذا أعلن المرسِل عند تسليم الأمتعة إلى الناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظراً لقيمتها ودفع منا يطلبه الناقل من أجره إضافية نظير ذلك ، وحينئذ يلتزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة التي أعلنها المرسِل إلا إذا أثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشيء .

٣- تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك الأشياء الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين أثناء السفر :

٩٠- إذا فقد المسافر شيئاً من أمتعته الشخصية التي تكون في حيازته أثناء السفر فإن مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة ثبوت خطأ من جانبه لا يتجاوز مبلغ خمسمائة جنيه لا غير ، والتمسك بتحديد المسؤولية في الاتصالات الثلاث السابقة لا يقتصر على الناقل وحده وإنما يجوز أيضاً لأحد تابعي الناقل أو لحد وكلاته إذا أقيمت عليه دعوى التعويض وثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر وقع منه أثناء تأدية وظيفته . وعلى خلاف ذلك لا يجوز للناقل الجوي أو لأحد وكلائه أو تابعيه التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلاته أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو بدعوى مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر .

٩١- أيضاً لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في حالة هلاك الأمتعة أو تلفها إذا كان الزاكب قد أعلن الناقل بالقيمة الحقيقية للأمتعة ودفع ما يطلبه

• ضيف في عقد النقل الجوي افتراض مسؤولية الناقل ما لم ينفي هذه المسؤولية بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الزاكب وذلك أسوة بالتشريع المصري وهو من التشريعات المقارنة .

الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك^(١).

ولا يجوز للناقل أو تابعيه من باب أولى التمسك بتحديد المسؤولية الواردة في المادة ٢٩٢ من قانون التجارة إذا لم يتضمن عقد النقل نصاً يقضى بإخضاع عقد النقل لتحديد المسؤولية الواردة في المادة ٢٩٢ من قانون التجارة^(٢).

ومن الجدير بالذكر أنه لا يجوز للمسافر الحصول على تعويضات من الناقل وتابعيه ووكلائه يزيد عن الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ من قانون التجارة ، فالحدود التي وضعها القانون لتحديد مسؤولية الناقل لا يمكن تجاوزها سواء بالنسبة للأضرار البدنية أو المادية ، وسواء كان الحصول على التعويضات من الناقل وحده أو من الناقل وتابعيه ووكلائه ، فلا يجوز لطالب التعويض في حالة الرجوع بالتعويض على أكثر من شخص أن يتجاوز المبالغ التي يحصل عليها الحدود القانونية للتعويض^(٣) . فالتعويض لا يجب أن يكون سبباً لإثراء طالب التعويض ليس ذلك فحسب بل إذا كان الضرر أقل من الحدود القانونية فيجب أن يكون التعويض على قدر الضرر خاصة في تعويض الأضرار الناشئة عن حلاك أو تلف الأمتعة المسجلة أو الشخصية .

المطلب الرابع

دعوى المسؤولية على الناقل الجوي للأشخاص

نوه : أطراف الدعوى :

٩٢ - المدعى : المدعى في دعوى المسؤولية على الناقل الجوي هو المسافر سواء كانت الأضرار المتكبدة أضراراً بدنية لحقته في جسده أو أضراراً مادية أصابت أمتعته المسجلة أو الشخصية أو كان الضرر ناجماً عن التأخير في وصوله عن الميعاد المحدد في العقد .

(١) المادة ٢/٢٩٢ من قانون التجارة .

(٢) المادة ١/٢٨٦ من قانون التجارة .

(٣) المادة ٣/٢٩٣ من قانون التجارة .

ويُنقل المدي في إقامة الدعوى على الناقل في حالة وفاة المسافرين إلى ورثته ولمن كان يعولهم في حياته وهذا ما نصت عليه المادة ٢٧٨ من قانون التجارة بصدد عقد النقل بقولها « يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً للالتزام بالنفقة ، إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة أثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه » .

ويخلص من هذا النص أن حق الورثة ومن كان يعولهم المورث في حياته في إقامة دعوى المسؤولية على الناقل جائز سواء وقعت الوفاة بعد حادث الطائرة مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه بشرط أن تكون الوفاة قد وقعت كأثر من آثار الحادث .

المدعى عليه :

٩٣ - المدعى عليه في دعوى المسؤولية على الناقل الجوي هو الناقل سواء كان ناقلاً متعاقداً أو ناقلاً فعلياً قام بتنفيذ عقد النقل أو وكيل بالعمولة للنقل نفذ النقل كله أو جزء منه بوسائله الخاصة ، كما يجوز إقامة دعوى المسؤولية على تابعي الناقل ووكلائه مع إدخال الناقل طرفاً فيها .

وإذا تعدد الناقلون يجوز إقامة دعوى المسؤولية عليهم جميعاً باعتبارهم مدعى عليهم في دعوى المسؤولية ولا تنفى مسؤولية الناقل واحداً كان أو أكثر إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المصاب كما أشرنا سلفاً .

ثانياً : تقادم دعوى المسؤولية على الناقل الجوي للأشخاص :

٩٤ - تنص المادة ٢/٢٩٦ على أن تقادم دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بدنية . وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها ، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث .

ويخلص من هذا النص أن دعوى المطالب بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية تتقدم بمضى عامين^(١) ، ويبدأ احتساب هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ حصولها ، وفي حالة الإصابة البدنية كالجروح أو الكسور من تاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى إصابة المسافر .

٩٥ - كذلك تتقدم دعوى المطالب بالتعويض عن هلاك الأمتعة أو تلفها أثناء النقل الجوي بمضى سنة^(٢) ، وتسرى هذه المدة في حالة الهلاك الجزئى أو التلف من تاريخ تسليم الشئ موضوع النقل وفقاً للفقرة الأولى من المادة ٢٥٤ ، وفي حالة الهلاك الكلى من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ من هذا القانون .

٩٦ - وقد حدد المشرع مدة موحدة للتقدم عن كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي ومن هذه الدعاوى التى يقيمها طالب التعويض عند إخلال الناقل بالتزامه بتوفير المسافر فى الميعاد المحدد فى تنكزة النقل (تأخير الوصول) أو إخلاله بالتزامه بتوفير الراحة اللازمة للمسافر ، وهذه المدة الموحدة هى مدة عام وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين للوصول الطائرة ، وفى حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذى يستغرقه الناقل للجوى الحادى إذا وجد فى نفس الظروف .

وأخيراً يحرم من التمسك بالتقدم فى الأحوال السابقة الناقل أو تابعيه أو وكلائه الذين يصدر منهم غش أو خطأ جسيم ، وينصرف الغش إلى الفعل أو الامتناع الممعدى ، والخطأ الجسيم إلى الأفعال أو حالات الإهمال التى لا تقح من أقل الأشخاص حرصاً وذلك وفقاً للقواعد العامة^(٣) .

(١) وهذا النص يتفق مع نص المادة ٢٦٣ من قانون التجارة البحرية بخصوص تسامد دعوى المسافر على الناقل البحرى للأشخاص. إذ يقرر القانون البحرى تقدم الدعوى بمضى سنتين أيضاً ، ويتفق أيضاً مع نص المادة ٢٧٢ الخاصة بنقل الأشخاص على وجه قصور وقد أحسن المشرع بتفويت مدة التقدم فى عقود النقل الوطنى بحرياً كان أو جويماً .

(٢) المادة ١/٢٩٦ من قانون التجارة لىعالى .

(٣) راجع د. محمود مختار بربرى نفس المرجع بند ١٠٣ .

الفصل الثاني

عقد النقل الجوي الوطني للبضائع

تمهيد وتقسيم :

٩٧- دراسة عقد النقل الجوي الداخلي للبضائع تنقسم إلى ثلاثة مباحث هي
كما يلي : المبحث الأول يعالج انعقاد عقد النقل وخصائصه وإثباته ، أما المبحث الثاني
فنخصصه لأثار العقد وأخيراً المبحث الثالث فنتناول فيه مسؤولية الناقل .

المبحث الأول

انعقاد العقد وخصائصه وإثباته

٩٨- أشرنا في الفصل السابق بصدد تعريف عقد نقل الأشخاص إلى
تعريف عقد النقل (المادة ٢٠٨ من قانون التجارة) على وجه العموم سواء كان
موضوعه أشخاص أو بضائع وإلى خصائص هذا العقد وتجاربه ونرى أن منا
ذكرناه من قبل (١) ينطبق على عقد نقل البضائع جواً ولا داعي لتكراره ونكتفي
بذكر الأمور التي تعد من خصائص عقد نقل البضائع .

أولاً البيانات الواجب توافرها في وثيقة النقل :

٩٩- سبق أن أشرنا إلى أن عقد النقل يعقد بمجرد تطابق الإيجاب
والقبول على موضوعه دون اشتراط أي شكل آخر وأن وثيقة النقل تعتبر وسيلة
للإثبات وليست شرطاً لصحة العقد ، ويجب أن تتضمن هذه الوثيقة أسماء طرفي
العقد وهما الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة إن وجد وعناوينهم ،
مكان القيام ومكان الوصول ، والبيانات الخاصة بتعيين الشيء المراد نقله تحيناً كافياً
(وزنه وحجمه وعدد الطرود وكيفية حزمها) ، ولجرة النقل والملتزم بسدادها سواء
كان المرسل أو المرسل إليه وشروط الشحن والتفريغ وتحديد مسؤولية الناقل

(١) راجع سابقاً بند ٥٥ وما بعده .

وميعاد بدء النقل وتاريخ الوصول . ويجب تسليم المرسل إليه نسخة من وثيقة النقل موقعة من الناقل وإذا لم تحرر وثيقة نقل جاز للمرسل أن يطلب إعطاءه إيصالا ، والرأى على أن البيانات الواردة فى وثيقة النقل لم ترد على سبيل الحصر وإنما وردت على سبيل المثال ، وعلى ذلك يجوز للطرفين الاتفاق على إضافة بيانات أخرى إليها - ويمكن أن يسلم الناقل للمرسل إيصالا موقعا منه دالا على تسلم الشيء محل النقل كما يجب أن يكون الإيصال مؤرخا ومشتملا على البيانات الكافية لتحديد ذاتية الشيء وأجرة النقل (م ٢١٩ من قانون التجارة) .

شكل وثيقة النقل :

١٠٠ - وثيقة النقل يمكن أن تكون اسمية أى باسم شخص معين وحينئذ يتم تداولها وفقا لقواعد جواله الحق المنصوص عليها فى القانون المدنى (١) ويمكن أن تكون للأمر وحينئذ تتداول بالتظهير ، كذلك يمكن أن تكون للحامل وحينئذ يتم تداولها بالمناولة (المادة ٢٢٠ من قانون التجارة) .

وتعتبر وثيقة النقل حجة فيما ورد بها من بيانات وعلى من يدعى ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك .

ونرى أن حجية وثيقة الشاحن تقوم بالنسبة لأطرافها فقط هما الشاحن أو المرسل إليه والناقل أما بالنسبة للغير فهى تعتبر بالنسبة له بمثابة واقعة مادية يجوز إثبات عكس ما جاء فيها بكافة طرق الإثبات .

وثيقة وثيقة النقل :

١٠١ - أشرنا من قبل إلى أن عقد النقل يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل وعلى ذلك يجوز إثباته فى مواجهته بكافة طرق الإثبات ، ويجوز إثباته بكافة الطرق فى مواجهة المرسل أيضا إذا كان تجاريا بالنسبة له ، أما إذا كان المرسل أو المرسل إليه مدنيا فيجوز إثباته فى مواجهته بالطرق المدنية إذا تجاوزت قيم

المقد خمسمائة جنيه .

ولكن فى الغالب كما أشرنا تحرر وثيقة نقل عند إبرام هذا العقد تتضمن العناصر الأساسية لعقد النقل ، وهذه الوثيقة تقوم بوظيفة حامية هى إثبات عقد النقل وشروطه ، فهى أداة لإثبات استلام البضائع من الناقل بالوصف الوارد فيها ، كما تقوم دليلاً على حصول النقل فى التاريخ المبين فيها ، وعلى الحصول على الأجرة المتفق عليها إذا لم تكن الأجرة مستحقة فى مكان الوصول ؛ هذا فضلاً عن أن وثيقة النقل شأنها شأن سند الشحن البحرى وبما تحويه من بيانات واضحة عن البضائع تمثل البضاعة المنقولة وتقوم مقامها ، بحيث يجوز للمستفيد من الوثيقة أن يتصرف فى البضاعة المنقولة بالبيع أو الرهن وهى لا تزال فى الطريق بحيث يكون التصرف فى الوثيقة بمثابة تصرف فى البضاعة ذاتها ، ويقوم تسليم وثيقة النقل إذا كانت لحاملها أو تظهيرها إذا كانت للأمر للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها .

١٠٢- وتستند هذه الوظيفة إلى نصوص القانونين التجارى والمدنى فنجد المادة ١٢٠/٢^(١) من قانون التجارة تنص على أن يكون الدائن المرتهن أو المدين حائزاً للشيء المرهون إذا تسلّم مكاناً يمثل للشيء المرهون ويعطى حائزه دون غيره حق تسلمه ، وكذلك المادة ١/٩٥٤ مدنى تنص على أن تسليم المستندات المعطاه عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل والمودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها .

والملاحظ أن العمل الآن قد جرى على استخدام وسائل بديلة لوثيقة النقل كإيصالات الاستلام الصادرة من الناقل وهو يصدر من نسختين متضمنة شروط النقل وتسلم نسخة منه إلى المرسل وتبقى الثانية مع الناقل ويتم تسليم البضاعة للمرسل إليه عند تقديمه هذا الإيصال فى مكان الوصول .

(١) كانت المادة ٧٧ من قانون التجارة الملغى تنص على ما نصت له قبل وصول تذكير شحنتها أو تفكيكها

المبحث الثاني

أثر عقد النقل

١٠٣ - يرتب عقد نقل البضائع جوا التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه المرسل والناقل ، فيلتزم المرسل بتسليم البضائع للناقل ، ودفع أجرة النقل ، ويلتزم الناقل باستلام البضائع ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في جهة الوصول ، وسوف نخصص للالتزامات كل من الطرفين مطلباً مستقلاً ثم نعرض في مطلب ثالث لحقوق المرسل إليه الناشئة عن عقد النقل وبيان من يملك حق توجيه البضاعة في الطريق .

المطلب الأول

التزامات المرسل

أولاً : الالتزام بتسليم البضاعة للنقل :

١٠٤ - يلتزم المرسل بتسليم الناقل البضاعة المزاد نقلها ، ولا يعد هذا التسليم شرطاً لإنعقاد عقد النقل وإنما أثراً^(١) من آثاره ، وبهذا التسليم يبدأ تنفيذ^(٢) عقد النقل وتنتقل حيازة البضاعة إلى الناقل فيكون مسؤولاً عنها .

ويجب على المرسل تسليم البضاعة إلى الناقل في الوقت المتفق عليه في عقد النقل ، وإذا كان النقل يستلزم توفير استعدادات معينة كتجهيز عابري من سوع معين كالعنابر للمزودة بأجهزة تبريد ، أو إعداد وسيلة النقل على نحو معين لنقل البضاعة ، وجب على المرسل أن يخطر الناقل مقدماً بميعاد تسليم البضاعة حتى يقوم بتوفير هذه الاستعدادات ، وهذا ما أكدته المادة ٢/٢٢٣ من قانون التجارة بقولها : « إذا اقتضى النقل استعداداً خاصاً من جانب الناقل وجب على المرسل إخطاره بذلك قبل تسليم الشيء إليه بوقت كاف ، كذلك يجب على المرسل تسليم البضاعة

(١) - على البارودي بند ١٢٣ .

(٢) - محسن شفيق بند ١٢٦ .

لنقل في محل النقل^(١) للمعين بعقد النقل أو في المكان المتفق عليه^(٢) ، كذلك يجب تسليمه الوثائق اللازمة لتنفيذ عقد النقل ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة ، ويكون الناقل مسؤولاً إذا ضيع أو لُصق استحالها^(٣) .

والأصل أن المرسل هو الذي ينقل البضاعة إلى محطة للقيام أو إلى إداة النقل وعلى نفقته إلا إذا تعبد الناقل باستلامها في محل المرسل كما هو الشأن في عمليات النقل من الباب للباب ، وقد لا يستلزم الناقل حصول استلام البضائع في محطة القيام ، وإنما يكفي حصول ذلك في أحد مكاتبه أو مخازنه الموجودة في وسط المدينة تيسيراً على العملاء ، وحينئذ يعتبر التسليم في أحد هذه الأماكن معادلاً للتسليم في محطة القيام .

١٠٥- وقد يوجب الاتفاق أو العادة أو طبيعة^(٤) البضاعة على المرسل تغليف البضاعة وحزمها ، وحينئذ يجب أن يكون التغليف أو الحزم بطريقة جيدة تفي بالبضاعة خطر الهلاك أو التلف ولا تعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التي تنقل معها إلى الضرر ، وإذا كانت شروط النقل تقتزم إتباع طريقة معينة في التغليف أو التعبئة أو الحزم وجب على المرسل مراعاتها^(٥) ، وإلا كان من حق الناقل الإمتناع عن استلامها أو إيداء تحفظات خاصة في وثيقة النقل بشأن سبب التغليف أو الحزم^(٦) .

١٠٦- ويجب على المرسل أن يمكن النقل من فحص^(٧) البضاعة

(١) المادة ٢/٢٢٢ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٦ .

(٢) المادة ٢/٢٢٣ من قانون التجارة .

(٣) المادة ١/٢٢٣ من قانون التجارة .

(٤) راجع مؤلفنا في العقود التجارية بند ٢١٦ .

(٥) المادة ١/٢٢٤ من قانون التجارة .

(٦) مصطفى طه بند ٤٧٠ .

(٧) تنص المادة ٢٢٥ من قانون التجارة الحالي على حق الناقل في فحص الأشياء المطلوب نقلها للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التي أدلى بها المرسل بشأنها .

المراد نقلها حتى يتحقق من نوعها وطبيعتها وحالتها ومدى مطابقتها لشروط العقد والأجرة المتفق عليها ، فإذا تبين الناقل عدم مطابقة البضائع لشروط عقد النقل أو للبيانات التي أدلى بها المرسل يكون من حقه فسخ العقد إذا كان إخلال المرسل بالتزامه جسيماً ، كما لو أراد شحن بضائع خطرة لا يجوز نقلها إلا بشروط خاصة ، أما إذا كان إخلال المرسل بالتزامه يسيراً ، كما لو كانت الكمية المطلوب نقلها أكثر من الكمية المتفق عليها أو تغليفها غير جيد فيجوز له استلام البضائع مع إبداء بعض التحفظات في وثيقة النقل ، ويترتب عليها نقل عبء الإثبات من الناقل إلى المرسل بخصوص العيوب التي وردت بها ، أما إذا تسلم الناقل الأشياء المطلوب نقلها دون تحفظ فهذا يفيد أنه تسلمها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل ، فإذا ادعى عكس ذلك فعليه الإثبات^(١) .

ثانياً : الالتزام بدفع الأجرة :

١٠٧ - الوفاء بأجرة النقل يعتبر أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه ، وذلك مقابل الحصول على خدمة النقل . ويلتزم المرسل ليس فقط بدفع أجرة النقل وإنما بأداء غيرها من المصاريف المستحقة للناقل مثل مصاريف شحن البضائع وتبريقها وإعادة تغليفها وتخزينها وذلك ما لم يتفق على أن يتحمل المرسل إليه هذه المصروفات ، وإذا اتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل والمرسل إليه مسئولين عن دفعها بالتضامن قبل الناقل^(٢) .

-
- وإذا اقتضى الفحص فحص الأغلفة أو الأوعية وجب إخطار المرسل لحضور الفحص فإذا لم يحضر في الميعاد المعين لذلك ، جاز للناقل إجراء الفحص بغير حضوره وتناقش الرجوع على المرسل أو المرسل إليه بمصاريف الفحص .
- وإذا تبين من الفحص أن حالة الشيء لا تسمح بنقله دون ضرر ، جاز للناقل رفض النقل أو تأجيله بعد أخذ إقرار من المرسل بعلوه بحالة الشيء ورضائه بالنقل . ويجب إثبات حالة الشيء وإقرار المرسل في وثيقة النقل .
- (١) المادة ٢٢٦ من قانون التجارة .
- (٢) المادة ٢٣٥ من قانون التجارة .

ويتم تحديد أجرة النقل الجوي حسب مسافة الرحلة وتكلفة النقل الجوي ،
ولذلك فالنقل الجوي وإن كان يتميز بالسرعة عن غيره من وسائل النقل إلا أنه
أعلى من غيره من وسائل النقل البرى والبحرى .

ملحقات الأجرة وكيفية الوفاء بها :

١٠٨ - يضاف إلى الالتزام بنفع الأجرة كل ما ينقله الناقل من
مضروفات إضافية على البضائع المنقولة كمصاريف الوزن وتخزين والمحافظة
على البضائع أو رسوم الجمارك أو التأمين إذا كان هناك عرف أو اتفاق يقضى
بوجوب التأمين عليها .

وفيما يتعلق بمكان وزمان الوفاء بالأجرة فيما يتحددان بحسب الاتفاق بين
المتعاقدين ، فقد يتم الوفاء بالأجرة عند تسليم البضائع وفى محطة القيام وهو ما
يحدث غالباً فى النقل الجوى ، ولوفاء فى هذه الحالة يتم من المرسى ، وقد ينفق
على أن يتم الوفاء فى محطة الوصول وعند انقضاء البضائع من المرسى إليه ، أى
أن الوفاء فى هذه الحالة الأخيرة يتم من المرسى إليه وذلك بالضبط يكون محل اتفاق
سابق بينه وبين المرسى ولا شأن للنقل به ، فهو يهتم بحصول الأجرة من أى
شخص كان ، أما إذا لم يوف المرسى إليه فى هذا القرض الأخير بالأجرة كلياً أو
بعضياً ، فمن حق الناقل أن يرجع على المرسى بما لم يستوفه من المرسى إليه وقد
نص على ذلك قانون التجارة بقوله « أنه إذا تفق على أن يتحصل المرسى إليه
أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسى والمرسل إليه مسئولين
عن دفعها بالتضامن قبل النقل » .

الحوادث التى تؤثر على الوفاء بالأجرة :

١٠٩ - الأصل أن المرسى لا يلتزم بدفع الأجرة إلا عند وصول البضائع
سليمة إلى جهة الوصول ، أما إذا هلك البضائع أو فقدت أو تلفت أثناء الطريق
فحق الناقل فى الحصول على الأجرة يتوقف على سبب هذا الهلاك ، فإذا كان
الهلاك منشؤه القوة القاهرة فلا تستحق أجرة النقل ، وذلك لاستحالة تنفيذ الناقل
لالتزامه الأمر الذى يترتب عليه انقضاء التزام المرسى بدفع الأجرة وهذا الحل

تطبيق لنص المادة ١٥٩^(١) مدنى وقبائلا على نص المادة ٢٢١ من قانون التجارة البحرى ، والتي تنص على أن « لا تستحق أجره النقل إذا هلك البضائع بسبب قوة قاهرة .. الخ » . وهذا الحل القائم على اقتسام نتائج القوة القاهرة بين الناقل والمرسل حل عادل إذ يفقد الناقل أجرته مقابل فقدان الشاحن بضاعته . أما إذا ترتب على القوة القاهرة تلف البضائع أو هلاكها جزئيا استحققت الأجرة بكاملها ، ولا يجوز للمرسل فى هذه الحالة أن يترك البضاعة فى مقابل الأجرة ، وينطبق نفس الحل إذا كان سبب التلف أو الهلاك الجزئى هو الغيب الذاتى للبضائع أو خطأ المرسل . أما إذا كان سبب الهلاك الجزئى للبضائع أو تلفها خطأ الناقل فإن الأمر لا يقتصر على سقوط حقه فى الأجر فحسب ، بل يلتزم الناقل بتعويض^(٢) المرسل عن هذا الهلاك .

١١- ولا يتأثر التزام المرسل بدفع الأجرة إذا لم يترتب على القوة القاهرة استحالة تنفيذ التزام الناقل ، وأن ترتب عليها صيرورته أكثر ارباها أو أشد كلفة ، فمثلا إذا اضطرت الناقل بسبب القوة القاهرة لقيام حالة حروب إلى اتخاذ طريق أطول من الطريق المعتاد مما أدى إلى تحمله بعض المصروفات الإضافية فلا يجوز له لهذا السبب أن يطالب العميل بزيادة فى أجره النقل .

أما إذا ترتب على القوة القاهرة استحالة إتمام النقل بعد القيام بجزء منه جاز للنقل أن يطالب المرسل بدفع أجر جزئى بقدر ما عاد عليه من فائدة من هذا النقل الجزئى تطبيقا لقواعد الأثر بلا سبب .

ومن الملاحظ أنه يجوز للنقل اشتراط دفع الأجرة كاملة أيا كانت الحوادث n Toute evenement التى تطرأ أثناء تنفيذ عقد النقل ، والأجرة فى هذا الفرض تكون عادة أقل من الأجرة المعتادة ، فالناقل يؤمن على الأجرة لدى المرسل نظير تخفيض متدارها .

(١) تنص المادة ١٥٩ مدنى على أنه فى العقود الملزمة للجانبين إذا أنقضى التزام سبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة له وينسخ العقد من تلقاء نفسه .

(٢) د. على البارودى جند ١٢٦ .

أما إذا كان هناك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها يرجع إلى خطأ الناقل أو قصوره ، فإن الناقل يلتزم بتعويض المرسِل أو المرسل إليه تعويضا كاملا دون تأثير ذلك على التزام أى منهما بدفع الأجرة للناقل .

ضمانات الوفاء بالأجرة :

١١١- تختلف ضمانات الناقل لاستحقاق الأجرة وغيرها من المصروفات بحسب ما إذا كانت هذه المبالغ مستحقة في محطة القيام Port paye أو كانت مستحقة في محطة الوصول Port du .

فإذا كانت الأجرة مستحقة عند القيام جاز للناقل عند امتناع المرسِل عن دفع الأجرة أن يمتنع بدوره عن تنفيذ التزامه باستلام البضائع من المرسِل لنقلها ، بل له فضلا عن ذلك أن يطالب بفسخ العقد مع التعويض . أما إذا كانت الأجرة وغيرها من المصروفات تستحق للناقل في جهة الوصول فمن حق الناقل تطبيقا لنص المادة ٢٣٩ من قانون التجارة « أن يحبس البضاعة محل النقل لاستيفاء أجرة النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل » .

كذلك قرر قانون التجارة الحالي وخلفا للقانون الملغى « للناقل حق إمتياز ضمانا للوفاء بالأجرة وملحقاتها قبل المرسِل والمرسل إليه على الثمن الناتج من التنفيذ على الشيء محل النقل لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له . ويتبع في هذا التنفيذ إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجاريا (١) .

المطلب الثاني

التزامات الناقل

١١٢- يلتزم الناقل الجوى بعدة التزامات إزاء المرسِل ، هذه الالتزامات هي استلام البضائع وضغطها ، ثم نقل البضائع والمحافظة عليها وأخيرا تفريرا البضائع في جهة الوصول وتسليمها للمرسل إليه .

(١) المادة ٢/٢٣٩ من قانون التجارة .

أولاً : الإلتزام باستلام البضائع وشحنها :

١١٣ - يلتزم الناقل باستلام البضاعة التي تعهد بنقلها من المرسل بشرط أن تكون مطابقة لشروط عقد النقل ، ويتم الاستلام كما اشرنا أما في محطة القيصام أو في مكتب الناقل أو مخازنه ، ويمكن أن يتم في محل المرسل نفسه إذا كان النقل من الباب للباب ومن حق الناقل أن يتأكد من نوع البضاعة وعددها (١) وسلامة تغليفها ويفيد استلام الناقل للأشياء المطلوب نقلها دون تحفظ أنه تعلمها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل فإذا ادعى عكس ذلك فعليه الإثبات (٢) .

ويطلب حماية استلام البضائع القيام بشحنها (٣) وتغليفها (٤) ، والتسليم وهو عملية فنية تستهدف المحافظة على البضائع من الهلاك وعلى الطائرة من السقوط ، والأصل هو قيام الناقل بشحن البضائع في وسيلة النقل باعتبار عملية الشحن مكملة (٥) للنقل ما لم يتفق (٦) على غير ذلك .

وإذا اتفق على أن يقوم المرسل بالشحن فلا يسأل عنه الناقل ، ومع ذلك إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض أن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى ويتم الناقل التلويح على عكس ذلك .

وبنحوه فلو أنه إذا كان يمكن الاتفاق على قيام المرسل بالشحن وتحصل المسؤولية الناجمة عنه فإن التسليم ينفي أن يكون مسؤولية الناقل دائماً لها للتسليم من أثر سلامة البضائع المنقولة من ناحية وعلمى سلامة الطائرة وموازنها من ناحية أخرى .

(١) Ripert et Roblot op. cit. No . 2712 .

(٢) المادة ٧٢٦ من قانون التجارة لعام ١٩٩٩ .

(٣) الشحن يعني وضع البضائع في أداة النقل وهي الطائرة في النقل الجوي .

(٤) للتغليف وهو عملية فنية لا تقضى بمجرد وضع البضائع داخل الطائرة فحسب وإنما ترتيبها ووضعها في الأماكن المعدة لها بطريقة تقللها بمخاطر التلف أو الهلاك ، فمن الخطأ في التسليم وضع أشياء ضلابة فوق أشياء حادة (قابلية للكسر) أو وضع بضائع ثقيلة فوق أشياء خفيفة .

(٥) د. محسن شفيق بند ١٢٢ .

(٦) المادة ٢/٢٢٧ .

ثانياً : الإلتزام بنقل البضائع والمحافظة عليها :

١١٤- النقل هو الإلتزام الرئيسى للنقل ويقصد به التفسير المكانى للبضائع بنقلها من محطة القيام وتوصيلها إلى جهة الوصول ، ويراعى الناقل فى تنفيذ هذا الإلتزام المواعيد المتفق عليها والطريق المحدد فى العقد .

فإذا اتفق على ميعاد معين لبدء النقل أو لوصول البضائع تعين مراعاته ، وإلا كان الناقل مسئولاً عن تعويض الضرر الذى أصاب أصحاب البضائع بسبب تأخير وصولها إلا إذا كان التأخير منشأه القوة القاهرة ، وإذا لم يوجد تفاسق على ميعاد النقل أو ميعاد وصول البضائع وجب الرجوع إلى العرف وظروف الحال^(١) كذلك يلتزم الناقل باتباع الطريق المتفق^(٢) عليه ، فإذا لم يتفق على طريق معين وجب اتباع أفضل الطرق . وإلا كان مسئولاً عما يلحق البضائع من تلف أو تأخير فى الوصول بسبب اختياره طريقاً أطول بغير مبرر معقول .

ومع ذلك يجوز للناقل أن يغير للطريق المتفق عليه إذا وجبت ضرورة تلجئه إلى ذلك . وفى هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التأخير أو غيره من الأضرار التى تسبب عن تغيير الطريق إلا إذا ثبت صدور الغش أو الخطأ الجسيم منه أو من جانب تابعيه ، وللناقل أيضاً الحق فى المطالبة بالمصروفات الإضافية^(٣) الناشئة عن تغيير الطريق .

١١٥- ويلتزم الناقل فضلاً عن نقل البضاعة فى ميعاد وخط سير معين بالمحافظة على البضائع المنقولة وتوصيلها سليمة إلى جهة الوصول . وذلك لأن البضاعة تكون فى حراسة الناقل منذ استلامها من المرسل حتى تسليمها للمرسل إليه ، ويتعين على الناقل أن يبذل العناية الكافية للمحافظة على البضائع أثناء النقل حتى تصل سليمة إلى جهة الوصول ، وإلا كان مسئولاً عما يلحقها من هلاك أو تلف أو ضياع أثناء عملية النقل . فالناقل يضمن سلامة الشئ أثناء تنفيذ عقد النقل ،

(١) نقض مصرى ٧ يناير سنة ١٩٠٤ . الصحاح سنة ٣٥ ص ١٩١ ، رقم ٢٨٠ .

oblot no 2

(٢)

(٣) المادة ٢٢٨ من قانون التجارة .

وعلى ذلك يتعين على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع أثناء الطريق مثل إعادة التحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيضها أو غير ذلك من التدابير الضرورية على أن يرجع على المرسل أو المرسل إليه بما تكلفته هذه التدابير من مصروفات ، ومع ذلك لا يلتزم الناقل بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام الحيوان أو سقيه أو تقديم الخدمات الطبية له ما لم يتفق^(١) على غير ذلك .

ثالثاً : الالتزام بتفريغ^(٢) البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه :

١١٦ - أ - تفريغ البضائع : عند وصول البضاعة إلى الجهة المتفق عليها يقوم الناقل بتفريغها ، أي إخراجها من الطائرة ووضعها على الأرض تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليه ، و عملية التفريغ في مطار الوصول هي عملية نهائية^(٣) تقابل عملية الشحن في مطار القيام وتعتبر من العمليات المكتملة^(٤) للنقل ، والأصل أن يلتزم الناقل بتفريغ الشيء محل النقل عند وصوله ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك ، ولذلك يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أثناء التفريغ أما إذا تحقق على تليم المرسل أو المرسل إليه في جهة الوصول بتفريغ البضائع في هذه الحالة لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء تفريغها^(٥) .

وفي جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يتفق أو يجرى للعرف^(٦) على غير ذلك .

(١) المادة ٢٢٩ من قانون التجارة .

(٢) التفريغ *Le déchargement*

(٣) Cass. Com. 28 avril 1965. D. S. 1966 - 5 Paris 22 Dec. 1959. D. 1960. 304 note R.

(٤) انظر الحكم السابق ذكره المجموعة الرسمية ١٦ - ٧٨٧ .

(٥) حكم أن عملية التفريغ جزء متمم لمقت النقل نقض ١٧ يونيو سنة ١٩٦٥ للمجموعة الرسمية

١٦ - ٧٨٧ .

(٦) المادة ٢/٢٣٠ من قانون التجارة .

ب- تسليم^(١) البضائع :

١١٧- إذا كانت عملية تفريغ البضائع تعتبر عملاً مادياً فإن تسليمها إلى المرسل إليه في جهة الوصول يعتبر عملاً قانونياً لما يترتب على التسليم من انقضاء التزام الناقل بتوصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول وانتهاء^(٢) عقد النقل ، ويقصد بالتسليم وضع البضائع المنقولة تحت تصرف المرسل إليه المعين في عقد النقل في المكان المحدد^(٣) في العقد ، والتسليم المعتبر والذي ينتهي به عقد النقل هو الذي ينصب على البضاعة المنقولة كاملة وسليمة ، كما يجب أن يكون التسليم إلى المرسل إليه أو نائبه أما تسليم البضائع إلى السلطات الجمركية لا يبرئ زمة الناقل قبل المرسل إليه إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخون لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي وفاء الرسوم المستحقة عليها ، ومن ثم فلا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرا به زمة الناقل قبل المرسل إليه^(٤) .

وعملية التسليم من الناقل إلى المرسل إليه شأنها في ذلك شأن عملية الاستلام من المرسل تخضع فيما يتعلق بميعاد حصولها ومكانه إلى الاتفاق بين

(١) livraison.

(٢) لا ينتهي عقد النقل إلا بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه ، ومن ثم فإن التزام الناقل وهو التزام بنتيجة لا ينقضى بوصول تلك الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعرض باستلامها ، وطالما أنه لم يستلمها فعلا فإن الناقل يكون مسؤولاً عن سلامتها ، وطالما أنه لم يستلمها فعلا فإن الناقل يكون مسؤولاً عن سلامتها ، وإنما يكون له إذا شاء التخلص من هذه المسؤولية في حالة امتناع المرسل إليه عن استلام الأشياء أن يلجأ إلى محكمة المواد الجزئية لإثبات حالته والأمر بإيداعها أحد المخازن أو للإن ببيع جزء منها بقدر أجرة النقل وفقاً للمادة ١٠٠ من قانون التجارة . نفخ ١٥ ديسمبر سنة ١٩٦٦ المجموعة السنة ١٧ ص ١٩٢٦ (هذا الحكم صدر بخصوص النقل البري ويمكن تطبيقه على سبيل القياس على النقل الجوي .

Paris 6 juillet. 1989. Bull. Trans. 1990 - 135.

(٣)

(٤) نقض جلسة ١٩٧٦/٦/٢١ طعن رقم ٦٤٤ لسنة ٢٤ في المجموعة السنة ٢٧ ص ١٣٨٤ .

المتعاقدين ، الأصل أن المرسل إليه ملزم باستلام البضائع في محل الناقل في محطة الوصول إلا إذا نص العقد على التزام الناقل بتسليمها إلى المرسل إليه في موطنه (١) كما هو الحال في عمليات النقل من الباب للباب .

١١٨ - أما إذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه (٢) . فإذا تأخر المرسل إليه عن الميعاد المحدد للتسليم وجب على الناقل أما توصيله له في محله على نفقته أو إيداعه في أحد المخازن على أن يتحمل المرسل إليه النفقات التي تكبدها الناقل لهذا الغرض .

ونظراً لأهمية عملية التسليم بالنسبة لتنفيذ عقد النقل فيجب على كل من الناقل والمرسل مراعاة العناية والحرص في إتمامها حتى لا تتعرض مصالحهما للخطر ، فبالنسبة للناقل يجب عليه عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إلا بعد أن يسترد منه وثيقة النقل أو اذيصال ، كما يجب عليه أن يتحقق من شخصيته ، إلا إذا كانت وثيقة النقل محررة للحامل إذ أن تسليم البضائع لأي شخص يحمل الوثيقة يكون جائزاً ويبرئ ذمة الناقل .

أما بالنسبة للمرسل إليه فيجب عليه أن يتحقق جيداً من البضاعة التي يقوم باستلامها ، ويقوم بمطابقتها على وثيقة النقل ، وله في سبيل ذلك أن يفحص البضاعة من الخارج أو الداخل ، وعلى الناقل أن يمكنه من مباشرة الفحص فإذا امتنع فبأن الناقل من ذلك جاز له رفض تسلّم الشيء (٣) ، وذلك لأهمية الاستلام بالنسبة للمرسل إليه وأثره على حقوقه قبل النقل عند مباشرة دعوى المسؤولية على هذا الأخير .

الحالات التي يجوز فيها للنقل الامتناء عن تسليم البضائع للمرسل إليه :

١١٩ - الحالة التي تكون فيها أجرة النقل مستحقة الدفع في جهة الوصول

وأمسى الزمن إليه عن الوفاء بها :

(١) روبرت ريلو بند : ٢٧١ .

(٢) المادة ١/٢٣١ من قانون التجارة .

(٣) المادة ٢/٢٣١ من قانون التجارة .

يجوز للناقل في هذه الحالة الامتناع عن تسليم البضاعة وحبسها لحين وفاء الأجرة وحق الناقل في الامتناع عن التسليم يستند إلى الدفع بعدم التنفيذ الذي يكون للمتعاقدين أن يتمسك به إذا امتنع المتعاقد الآخر عن الوفاء بالتزامه ، وفي هذه الحالة يكون للناقل التمسك في مواجهة المرسل إليه بعدم تسليم البضاعة لحين الوفاء بأجرة النقل .

٢- الحالة التي يكون فيها ثمن البضاعة مستحقا عند التسليم :

كما إذا كان المرسل قد باع البضاعة إلى المرسل إليه واتفقا في عقد البيع على دفع الثمن في مطار الوصول عند استلام البضائع ، فمثل هذا الاتفاق يخول للمرسل تكليف الناقل بعدم تسليم البضائع للمرسل إليه إلا بعد قبض الثمن المستحق للمرسل ، ويعتبر الناقل حينئذ وكلاء عن المرسل في قبض الثمن فإذا سلم البضاعة للمرسل دون استلام الثمن كان مسؤولا في مواجهة المرسل عن التعويض .

٣- حالة توقيع حجز على البضاعة :

إذا وقع حجز على البضاعة تحت يد الناقل في أثناء وجود البضاعة في حراسته من أحد دائني المرسل أو للمرسل إليه . عندئذ يتمتع على الناقل من باب الحيلة تسليم البضاعة للمرسل إليه طالما حجز عليها تحت يده ويجب عليه أن يودعها لدى أمين حتى يفصل في صحة الحجز ، وهذا الحجز عموما نادر الوقوع عملا خاصة في حالة النقل الجوي .

حالة عدم حضور المرسل إليه أو امتناعه عن استلام البضائع :

١٢- قد لا يحضر المرسل إليه لاستلام البضائع أو يمتنع عن استلامها . وحينئذ لا يتم التسليم ، ويحدث ذلك في حالات تلف البضائع أو تأخيرها أو مخالفتها للصنف أو النوع المتفق عليه مع المرسل ، ويكون هذا الامتناع من المرسل إليه خطوة يتخذها المرسل إليه تمهيدا لرفع دعوى المسؤولية على الناقل وقد نص قانون التجارة^(١) على الإجراءات التحفظية التي يتعين على الناقل

(١) المادة ٢٣٤ من قانون التجارة الحالي وقد جلت محل المادة ١٠٠ من قانون التجارة السابق التي كانت تتضمن الإجراءات التحفظية التي يتخذها الناقل في هذا الفرع .

اتخاذها للمحافظة على حقوقه في مواجهة المرسل إليه في هذه الحالة بقوله « إذا لم يحضر المرسل إليه لتسلم الشيء أو حضر ولم يتع عن تسليمه أو عن دفع أجره النقل والمصاريف المستحقة عليه وجب على الناقل أن يبادر إلى إخطار المرسل بذلك مع طلب تعليماته واستثناء من أحكام المادة ٢٣٢ من هذا القانون يلتزم الناقل بتنفيذ التعليمات التي تصله من المرسل ولو تعذر على المرسل تقديم نسخة وثيقة النقل التي تسلمها من الناقل » .

- وإذا لم تصل تعليمات المرسل خلال ميعاد مناسب جاز للناقل أن يطلب من القاضي المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة الشيء والإذن له في إيداعه عند أمين لحساب المرسل وعلى مسؤوليته أو يبيعه بالكيفية التي يراها إذا كان الشيء معرضا للهلاك أو اتلف أو هبط القيمة أو كانت صيانتها تتطلب مصاريف باهظة ، وإيداع الثمن خزنة المحكمة لحساب ذوي الشأن .

المطلب الثالث

حقوق المرسل إليه الناشئة عن عقد النقل

١٢١- يقعد بالمرسل إليه الشخص الذي يتعهد الناقل في وثيقة النقل وبناء على تعليمات المرسل بتسليمه البضائع في جية الوصول ، فإذا كانت وثيقة النقل اسمية تعين إجراء التسليم للشخص المذكور فيها ، أما إذا كانت وثيقة النقل للكرم للترزم الناقل بتسليم البضاعة لمن حررت الوثيقة لأمره ، أما إذا كانت لحامله وجب التسليم لحامل (١) للوثيقة .

وإذا كان الأصل أن المرسل إليه يكون معروفا للناقل منذ توقيع عقد النقل ، إلا أنه يمكن أن يتغير أثناء وجود البضائع في الطريق وقبل وصولها لجية الوصول وذلك إذا انتقل الحق في استلام البضائع إلى شخص آخر ، فمثلا إذا كانت وثيقة النقل اسمية يجوز انتقال الحق في استلام البضائع من المرسل إلى

المرسل إليه إشباع إسماعيل حوالة الحق المعروفة في القانون المدني أى قيام المرسل إليه بإعلان النقل بالمرسل إليه الجديد أو قبول حوالة الحق فى الاستلام إليه وهذا أمر نادر^(١) وعلى العكس من ذلك تغير شخص المرسل إليه أمر كثير الوقوع إذا كانت وثيقة النقل مجرره للأمر أو للحامل إذ يكون للمستفيد منها أن ينقل الحق فى استلام البضائع إلى شخص آخر بمجرد تظهير الوثيقة إليه أو بتسليمها له ، وعندئذ يتعين على الناقل تسليم المرسل إليه الجديد البضائع المذكورة فى وثيقة النقل عند تقديمها للناقل فى مطار الوصول .

١٢٢- والمرسل إليه حق شخصى فى مواجهة النقل موضوعه للمطالبة باستلام البضائع المحددة فى وثيقة النقل ، ومن حقه مقاضاة الناقل بصفته الشخصية عما يلحق هذه البضائع من هلاك أو تلف أو تأخير فى الوصول .

والمرسل إليه هذه الحقوق بصفة مباشرة ، فهو لا يستعمل دعوى دينية المرسل ، بل دعوى مقرره له شخصيا ، كما أنه إذا حدث وقطع المرسل قبل تسليم البضائع فإن هذا الإفلاس لا يحول دون تسليم البضائع للمرسل إليه ، ولا يحتج به عليه ، وذلك لأن حقه مستقل عن حق المرسل كما لا يجوز لتقل أن يحتج بأى دنع على المرسل إليه غير وارد فى وثيقة النقل .

١٢٣- وقد أكدت محكمة النقض هذا المعنى فى قضاء لها فى ظل القانون التجارى الملغى بصدد النقل البرى قالت فيه « لما كان التثبت نقياً وقضاء أن المرسل إليه وإن كان ليس طرفاً فى عقد النقل الذى تعقد بين المرسل والناقل إلا أنه يكسب حقوقاً ويتحمل بالتزامات من هذا العقد ومن تلك الحقوق الرجوع على الناقل بالتعويض فى أحوال الهلاك والتلف والتأخير (المواد من ٩٠ - ٩٤ تجارى ملغى) والمرسل إذ يرفع على الناقل دعوى المسؤولية فى هذه الأحوال هو يستعمل حقاً مباشراً وقد أقر له المشرع بهذا الحق فى المادة ٩٤ تجارى والمشرع قرر بهذا النص حق مالك البضاعة ولو كان هو المرسل إليه فى الرجوع على

(١) د. على جمال الدين عرض بند ١٩٥

أعين النقل مباشرة ، وفي هذا القرار من المشروع بأن المرسل إليه حقا مباشرا قبل النقل ، إنه لو كان المرسل إليه يرجع بدعوى المرسل لجاز للناتل أن يدفع هذه الدعوى بإقتفاء مصلحة المرسل في الرجوع عليه ما دام لا يتحمل مخاطر النقل ويتضمن وجوب المرسل إليه على الناتل على أساس دعوى المسؤولية العقدية^(١) .

الحق في توجيه البضائع أثناء الطريق :

١٢٤- ثبت هذا الحق للمرسل لأنه هو الذي أبرم عقد النقل ويظل هذا الحق ثابتا له مادام بحوز وثيقة النقل ، أما إذا خربت وثيقة النقل من حيثته وانتقلت إلى المرسل إليه انتقل بالتبعية حق توجيه البضائع لهذا الأخير إذ أن المرسل اتى بحوز وثيقة انتقل بحق له مطابقة الناتل بالبضاعة ويؤيد ذلك نص المادة ٢/١٦٠ من قانون التجارة بقوله يكون الدائن المرتين حائز للشيء المرهون إذا سلم مسكنا يمثل الشيء المرهون ويعطى جائزه دون غيره حق تسلمه وكذلك المادة ٢/١٦٢ تجارى وهي تنص على أن « يمثل الحق في إصدار التعليمات المتعلقة بقرشي محل النقل إلى المرسل إليه بمجرد تسليم وثيقة النقل » ويتبين من هذه المادة أيضا تقديم الوثيقة إلى الناتل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقعا عليها من المرسل إليه ولا جاز للناتل الاستماع عن تنفيذها .

(١) نفس ٢٩ بوجه ١٩٦٧ جملة الفصل ١٨ من ١٩٠٢

المبحث الثالث

مسئولية الناقل

المطلب الأول

طبيعة المسؤولية وحالاتها

أولا طبيعة المسؤولية :

١٢٥ - مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية (١) تخفى تنشأ عن عقد النقل وترتب على إخلال الناقل بتنفيذ أى من الالتزامات المتولدة عن هذا العقد ، وهذه الالتزامات تدور حول قيام الناقل بنقل البضائع وتسليمها سليمة فى جية الوصول فى الميعاد المتفق عليه ، فإذا حلت هذه البضائع هلاكا كلياً أو جزئياً أو أصابها تلف أثناء النقل أو وصلت سليمة ولكن فى ميعاد متأخر عن الميعاد المتفق عليه كان الناقل مسؤولاً فى مواجهة المرسل أو المرسل إليه عما لحقه من أضرار من جراء إخلاله بالتزلمه .

وقد وردت القواعد المنظمة لمسئولية الناقل للجوى للبضائع فى المواد ٢٤٠ إلى ٢٥٤ من قانون التجارة والمنظمة لنقل الأمتعة وذلك بالإضافة للنمواد ٢٨٨ ، ٢٨٩ ، ٢٩٠ ، ٢٩٢ الخاصة بالنقل للجوى وحى تؤكد الطبيعة العقدية لعقد النقل للجوى .

(١) وقد أكت محكمة النقض للمضمية الطبيعة العقدية لمسئولية الناقل بقولها « مسؤولية أمين النقل حى مسؤولية تعاقدية ، فإذا لم يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه كان مسؤولاً عن نتيجة إخلاله بالتزلمه ولا ينزأ عنه هذه المسؤولية إلا أن يثبت أن عدم تسليم البضاعة أو ضياعها يرجع لسبب قهرى لا بد له فيه .. » نقض مدنى فى ٣١ مايو سنة ١٩٥٦ . مجامع ٣٧ ص ١٧٨ ويؤيد هذا رأى أيضاً للمرحوم الدكتور فريد مشرقى ص ٥٠١ والدكتور على جمال الدين بند ٢٠٦ ، كما يسأل الناقل إذا عجز عن إثبات سبب الكارثة أو بقى السبب مجهولاً .

Cass. Rq . 8 mars 1928 . 5 . 1928 L - 224 . Paris 12 fév . 1969 Bull. Transp. 1969 - 90 .

١٢٦ حالات المسؤولية :

١- الهالك :

١٢٦- يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً أو

جزئياً وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه^(١).

ويقصد بالهلاك فناء البضاعة المنقولة أو تدميرها أو فقدانها وعدم العثور عليها ، والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً ، والهلاك الكلى هو الذى ينصب على البضاعة بأكملها . كما إذا احترقت أو فقدت ، أما الهالك الجزئى فهو الذى يتعلق ببعض البضائع دون البعض الآخر ، كما إذا وصلت البضاعة ولكن بها نقص عن الكمية المذكورة فى وثيقة النقل ، ولا يعد من قبيل الهلاك الجزئى ما جرى العرف على التسامح فيه وهو ما يطلق عليه عجز الطريق *le dechet de route* .

ويكون للشيء محل النقل فى حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل للمرسل إليه أو لم يخلطه بالحضور لتسلمه خلال ثلاثين يوماً من انقضاء الميعاد المعين للتسليم ، وفى حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الشيء يستغرقه النقل للجوى العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف^(٢) .

١٢٧- ولكن يسأل الناقل للجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة هلاك قبضات كليا أو جزئياً أو فى حالة تلفها يجب أن يقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوى ، ويشمل النقل الجوى فى هذا الصدد الفترة التى تكون فيها الأمتعة والبضائع فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو إنشاء للطيران أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تربط فيه الفترة اختياراً أو اضطراراً^(٣).

(١) المادة ١/٢٤٠ من قانون التجارة .

(٢) المادة ٢٨٩ من قانون التجارة .

(٣) المادة ٢/٢٨٨ من قانون التجارة .

رسمى العكس لا يشمل النقل الجوي القوي التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لمعد النقل الجوي^(١).

٢- التلف :

١٢٨- ويقصد به عدم صلاحية البضاعة المنقولة للغرض الذي أعدت له ولو كانت صالحة لأغراض أخرى ، ففي حالة التلف تصل البضاعة كاملة إلى جهة الوصول سواء من حيث وزنها أو عددها أو مقامها أو غيره ولكن بها عوار أو عيب أو تلف ، كوصول شحنة من اللحوم كاملة ولكن متعفنة بسبب عطل أجهزة التبريد ، أو وصول الأجهزة الكهربائية كاملة ولكن معطلة ففي هذه الترويض تكون بصدف تلف وإس هلاك ، ويسأل الناقل الجوي عن تلف البضائع إذا وقع أثناء النقل الجوي بالمفهوم السابق ذكره .

٣- للتأخير :

١٢٩- يقصد بالتأخير وصول البضائع في موعد لاحق للميعاد المتفق عليه في عقد النقل ، وإذا لم يوجد اتفاق على ميعاد الوصول فالعبرة بالعرف في تحديد الميعاد المعقول الذي يلزم عادة لوصول البضائع عند استخدام وسيلة نقل مماثلة ، ويسأل^(٢) الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول البضائع المشحونة ، فيجب إذا على المرسل إليه حتى يستحق التعويض إثبات الضرر الناشئ عن وصول البضائع المشحونة جوا ، فمثلاً لو كانت البضاعة المشحونة عبارة عن فستق زفاف وأثبت المرسل إليه وصول الفستق بعد ميعاد الزفاف فإنه يستحق حينئذ التعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء التأخير في الوصول .

(١) المادة ٣/٢٨٩ من قانون التجارة

(٢) المادة ١/٢٨٩ من قانون التجارة

المطلب الثاني

حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية

١٣٠- أثرننا فيما سبق إلى قيام مسؤولية الناقل عند هلاك البضائع المنقولة أو تلفها أو تأخير وصولها ، إلا أن هذه المسؤولية يمكن للتخلص منها إذا أثبت الناقل أن الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة وخطأ المرسل وعيب البضاعة ، وقد نصت على ذلك المادة ٢٩٠ من قانون التجارة بقولها « لا يجوز للناقل الجوى نفى مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه .. » .

أولاً : القوة القاهرة :

١٣١- ويقصد بها كل حادث لا يمكن توقعه ، لا يمكن دفعه ويتزنب على إثبات وجوده إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، ومن أمثلة القوة القاهرة الزلازل والبراكين والفيضانات والأحاصير والجروب وأولسر للسلطة العامة ، ولا يعتبر من القوة القاهرة (١) وفقاً للإحكام العامة في عقد النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسيير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل. ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر .

١٣٢- وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلى أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية .

ويستفاد من ذلك أن المشرع استبعد من القوة للقاهرة التي تعفى الناقل من المسؤولية أى حادث يرجع إلى انفجار الطائرة أو تصادمها أو وفاة قائدها وعلى ذلك فمثل هذه الجوانث لا تصلح سبباً لإعفاء الناقل الجوى من المسؤولية .

(١) المادة ٢١٤ من قانون التجارة .

تلقيا : خطأ المرسل :

١٣٣- قد تملك البضاعة أو تتلف دون خطأ من الناقل ، ولكن بخطأ المرسل وعندئذ يعفى الناقل من المسؤولية ، ومن أمثلة أخطاء المرسل عدم حزم البضاعة أو سوء تغليفها أو إيداعها في حاويات خاطئة من طبيعة البضاعة مما ترتب عليه عدم اتخاذ الناقل الاحتياطات اللازمة لنقلها مما أدى إلى تلفها ، ويقع على الناقل عبء إثبات خطأ (١) المرسل وهو إثبات صعب وخاصة إذا كان الناقل قد تسلم البضائع دون تحفظ (٢) .

ومن الجدير بالذكر أنه إذا ثبت أن هلاك البضائع أو تلفها لم يرجع إلى خطأ المرسل وحده وإنما خطأ الناقل قد ساهم بدوره في حدوث الكارثة أو تفاقمها فإن الناقل لا يعفى تماما من المسؤولية بل يتحمل جزءا من تعويض الضرر بحسب نسبة خطأه إلى خطأ الناقل (٣) .

العيب الذاتي للبضاعة : Le vice propre des marchandises

١٣٤- لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو تلف متعلقا بالعيب الخاص أو الذاتي للبضاعة ، ويتصد بالعيب الذاتي أو الخاص بالبضاعة الضرر الذي يرجع إلى طبيعة البضاعة الداخلية ، أو ينشأ عن حوادث عابئة على تسليمها للناقل ، ويؤدي دون خطأ (٤) منه إلى هلاك البضائع أو تلفها ، ومن أمثلة ذلك تآكل

(١) Com : 24 Janv. 1954, Gaz - Pal. 1954 - I - 423, Paris 29 Janv. 1962 .
Gaz Pal. 1962 - I - 306 .

(٢) وقد أكدت محكمة استئناف روان للفرنسية هذا المعنى في قضاء لها في ١٦ ديسمبر سنة ١٩٦٠ . قالت فيه بعدد النقل البحري أنه إذا ثبتت مصلحة السكك الحديدية البضاعة للشحونة شحنا خاطئا دون أن ترفض النقل أو غشى أى تحفظ فإنها تكون وحدها المسؤولة عن التلف ، ولا يحق لها في نفس الوقت أن ترفع على الداحن بما أصابها من أضرار وما دفعته من تعويضات من جراء هذا الشحن الخطأ .

V. Rev. Trim. de Droit. Com. 1961 - 2 - 432

(٣) د. مصطفى طه بند ٤٨٥ .

(٤) د. مصطفى طه بند ٤٨٥ .

السوائل أو تخمرها ونفوق الحيوانات المنقولة بسبب مرضها ، ويمكن اعتبار
التغليف السيئ^(١) من قبيل العيب الذاتي للبضاعة ، ويشترط لإعفاء الناقل من
المسئولية بسبب العيب الذاتي للبضاعة ألا يكون هناك خطأ أو إهمال من الناقل
أدى إلى زيادة حجم الهلاك أو التلف كما لو كان تلخز في عملية النقل مما عجل
بتلف البضائع تأمة النضج ، ويقع على الناقل عبء إثبات العيب الذاتي للبضائع .
ولا يقتصر الأمر على مجرد إثبات أن طبيعة البضاعة هو الذى أدى إلى التلف بل
يتعين عليه أن يثبت أن التلف أو الهلاك كان واقعاً لا محاله رغم بذله العناية
العادية فى المحافظة على البضائع وأنه قد بذل قصارى جهده لجعل الضرر فى
أضيق الحدود ، وعلى أى حال فالسبب الأجنبى لا يعفى الناقل من المسئولية إلا إذا
كان هو السبب المباشر والوحيد^(٢) لحصول الهلاك أو التلف أو التأخير ، أما إذا
اشترك خطأ الناقل مع السبب الأجنبى فى حصول الكارثة فلا يتخلص الناقل من
المسئولية إذا ثبت أن السبب الأجنبى ما كان ليحدث الضرر لولا خطأ الناقل ،
ويصال الناقل مسئولية جزئية إذا ساهم خطأه فى إحداث الضرر أو لئى إلى زيادته .

المطلب الثالث

تحديد المسئولية وشروط الإعفاء منها

١٣٥ - نظم المشرع التجارى التحديد للقانونى لمسئولية الناقل للجوى
البضائع فى المادة ٢/٢٩٢ وذلك بوضع حد أقصى لمسئولية الناقل فى حالة هلاك
البضائع أو تلفها وذلك بتحديد حد أقصى للتعويض، المستحق للمرسل أو المرسل
إليه وهو خمسين جنيهاً عن كل كيلو جرام ، ومع ذلك إذا أعلن المرسل عند
تسليمه البضائع للناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها فى مكان الوصول نظراً
لقيمها ودفع ما يطلبه الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك للتعويض ببدء
التعويض بمقدار القيمة التى أعلنها المرسل إلا إذا ثبت للناقل أنها تجاوز القيمة

Cass. Com. 10 avril 1962, J.C.P. 1963-2-12984, Paris 23 avril 1992 Bull. (١)
- Transp 1992 - 45

على البارودى بند ١٤٨ .

الحقيقية للشئ فلا يلتزم الناقل حينئذ إلا برفع تعريض يعادل القيمة الحقيقية فحسب .
١٣٦ - والتمسك بتحديد المسؤولية ليس مقصوداً على الناقل فحسب بل يجوز لأى من تابعيه أو وكلائه إذا ثبت أن الفعل الذى أحدث للضرر وقع منه أثناء تأدية وظيفته وجواز تمسك الناقل الجوى للبيضائع أو وكلائه أو تابعيه بالتحديد القانونى للمسئولية الوارد فى المادة ٢٩٢ من قانون التجارة مشروط بتوافر عدة شروط هي :

١- وجوب تضمين وثيقة النقل الجوى بيانا يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها فى المادة ٢٩٢ من قانون التجارة وإلا أمتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام .

٢- يشترط لتمسك تابعى أو وكلاء الناقل بالتحديد القانونى للمسئولية ألا يثبت أن الضرر الذى لحق البيضائع المنقولة قد نجم عن فعل أو إمتناع صدر عنهم أثناء تأدية وظيفتهم بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإفراط احتمال وقوع الضرر .

وتعتبر المبالغ الواردة فى المادة ٢٩٢ حد أقصى للتعويض الذى يمكن أن يحصل عليه المرسل أو المرسل إليه فى حالة خسارة البيضائع أو تلفها سواء كان التعويض المستحق قد حصل عليه طالب التعويض من الناقل أو تابعيه أو وكلائه فلا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه عن الحدود المنصوص عليها فى المادة ٢٩٢ من قانون التجارة (١) .

٣- يشترط لإعصال تحديد المسؤولية للسلبى التكرار ألا يكون للضرر الذى لحق البيضاعة قد نشأ عن غش أو خطأ جسيم من الناقل ، ففى هذه الحالة يكون من حق المضرور سواء كان المرسل أو المرسل إليه أن يحصل على التعويض كاملاً (٢) دون

(١) المادة ٢/٢٩٢ من قانون التجارة .

(٢) راجع المادة ٢١٧ من القانون المبنى وهو تنص فى هذا الصدد « وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء اللذين من أليه مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى ، إلا ما ينشأ عن غشه أو من خطئه الجسيم ومع ذلك يجوز للذين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من أشخاص يستخدمون فى تنفيذ التزامه » .

تطبيق لشرط تحديد المسؤولية لأن الغش يفسد كل شيء .

تجريم شروط الإعفاء من المسؤولية :

١٣٧ - كان في ظل قانون التجارة المني وفي ظل القانون المدني^(١) الحالي من الجائز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية وذلك بتضمين عقد النقل شرطا بمقتضاه لا يجوز مطالبة الناقل بأي تعويض رغم وقوع الضرر فلا ، ونظرا لخطورة الأثر المترتب على إعفاء الناقل من المسؤولية فقد حظر قانون التجارة الحالي إعفاء الناقل على وجه العموم^(٢) وناقيل الجوى على وجه الخصوص من المسؤولية إذ تنص المادة ٢٩٤ من قانون التجارة الحالي « بطلان كل شرط ينص بإعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو بتحديد ماقل من الحدود المنصه من عليها في المادة ٢٩٢ من هذا القانون .

ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل إليه بنفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل للجوى . وكل شرط ينزل بموجبه المسافر أو المرسل إليه عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل .»

ويخلص من هذه النصوص أن تقرير مسؤولية الناقل المنصوص عليه في المادة ٢٩٢ من قانون التجارة يتعلق بالنظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفته والاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية وتعويض طالب التعويض بمبالغ أقل مما هو محدد في نص المادة ٢٩٢ وإن كان يجوز أن يكون التعويض أكبر من ذلك كما هو الحال في حالة إعلان المرسل عن قيمة البضائع عند شحنها ودفع أجره نقل أكبر نظير ذلك .

(١) راجع المادة ٢١٧ من القانون المدني وهي تنص في هذا الصدد « وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية ترتب على عدم تنفيذ التزامه المندرج إلا ما ينشأ عن غشه أو من خطئه الحسيم ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمون في تنفيذ التزامه » .

(٢) تنص المادة ٢٩٤ من قانون التجارة على أنه « يقع بطلان كل شرط ينص بإعفاء الناقل من

كذلك لا يجوز تضمين عقد النقل أى شرط يقضى بتحصيل المرسل إليه كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوى أو شرط ينزل بمقتضاه المرسل إليه للناقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل ، فمثل هذه الشروط باطلة لأنها تتضمن إعفاءاً مستتراً للناقل من المسؤولية فى مواجهة المرسل إليه .

المبحث الرابع

دعوى المسؤولية على الناقل الجوى للبضائع

المطلب الأول

أطراف الدعوى

أولاً : أطراف الدعوى :

١٣٨ - أطراف دعوى المسؤولية هم للمرسل أو المرسل إليه والناقل ، فالدعوى ترفع من المرسل أو من ينوب عنه سواء كان وكيلًا عاميًا أو وكيلًا بالعمولة^(١) باعتباره طرفًا فى عقد النقل ، ويمكن أن ترفع الدعوى أيضًا من قبل المرسل إليه أو نائبه بما له من حق مباشر لدى الناقل يستمد من عقد النقل ويجوز له مطالبته هذا الأخير بالتعويض عما لحقه من ضرر من جراء إخلال الناقل بالتزاماته ، وسواء أقيمت دعوى المسؤولية من المرسل أو المرسل إليه فلن الناقل لا يلتزم بتعويض الضرر الذى أصاب أحدهما أو كليهما إلا مرة واحدة وفى حدود الضرر الذى وقع فحسب .

١٣٩ - والمدعى عليه فى دعوى النقل هو الناقل إذا كان المرسل قد تعاقد معه مباشرة أو عن طريق وكيل بالعمولة للنقل ، وقد يكون الوكيل بالعمولة للنقل

(١) وتنص على ذلك المادة ٢٨١ من قانون التجارة بقولها : لكل من التوكيل والناقل رجوع مباشر على الآخر بالحقائق الناشئة عن عقد النقل وكذلك لكل من الركب والمرسل إليه والناقل رجوع مباشر على الآخر للسلطات الناشئة عن العقد وفى جميع الأحوال يجب إشغال الوكيل بالعمولة للنقل فى الدعوى .

إذا كان هذا الأخير لم يقتصر دوره على إبرام عقد النقل مع المرسل وإنما قام بتنفيذه كله أو جزء منه بوسائله الخاصة، لأنه يعتبر في هذا القرض الأخير ناقلاً وتصرى عليه أحكام عقد النقل إعمالاً لنص المادة ٢٧٣/٢^(١) من قانون التجارة.

والناقل قد يكون شخصاً واحداً أو أكثر كما لو اشترك أكثر من ناقل في تنفيذ عقد النقل على التعاقب وفي هذه الحالة يسأل الناقلون المتعدون بالتضامن^(٢) في مواجهة المرسل إليه عما يلحق البضائع من أضرار.

١٤ - وقد يكون تعدد الناقلين مفقداً لاشتراك ناقل فعلي في تنفيذ النقل بدلاً من الناقل المتعاقد أو بالإضافة له كما لو نفذ جزء من النقل بدلاً من الناقل المتعاقد وبأمره كما لو شحن مرسل بضائع من الولايات المتحدة إلى القاهرة فتم نقلها من واشنطن إلى باريس بواسطة الناقل المتعاقد، ثم تم نقلها من باريس إلى القاهرة بواسطة ناقل آخر فعلي بأمر من الناقل المتعاقد، ففي هذا القرض يجوز للمرسل إليه إقامة الدعوى على الناقل المتعاقد وحده ويجوز إقامتها على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي^(٣) معاً، بشرط إثبات حصول الضرر في المرحلة التي قام

(١) تنص المادة ٢٧٣/٢ على أنه إذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة اقتصر ناقلاً وتصرى عليه أحكام عقد النقل.

(٢) تنص المادة ٢٥٢ على أنه إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك.

وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقبين التعويض أو طُلب به رسمياً كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل، وتوزع حصة المرسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها.

ويعتبر من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل.

(٣) تنص المادة ١٥٢ على أنه إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك.

بها الناقل الفعلى أى إنشاء نقل الرحلة من باريس إلى القاهرة .

المطلب الثانى

الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية

١٤١- رغبة من المشرع فى تخفيف عبء المسؤولية على الناقل من ناحية وحدا لطلب التعويض على سرعة اتخاذ إجراءات إثبات الضرر والمطالبة به حتى لا يرهق الناقل بمطالبات يطول أجلها من ناحية أخرى لمستلزم لقانون لنباتورة دعوى المسؤولية ضد الناقل مراعاة مددا قصيرة يترتب على تجاوزها عدم قبول الدعوى أو تقاميا .

وقد نظم المشرع الابع بعدم قبول الدعوى فى المادة ٢٩٥ من قانون التجارة والتي تنص على أن « تسلم الأمتعة أو البضائع دون تحفظ يسقط الحق فى الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئى أو التلف ما لم يثبت التمسك أو التمرسك إليه حالة الأمتعة أو البضائع ويقم الدعوى خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم . وتسمى فى هذا الشأن الأحكام المنصوص عليها فى الفقرتين الثانية والثالثة (١) من المادة ٢٩١ من هذا القانون .

ولذا فحق أحد الناقلين المتعاقبين التعويض أو طوالب به رسميا كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بصفة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل ، وتوزع حصة المصغر منهم على الآخرين بالتسوية بينهم .

ومضى من الاشتراك فى تحمل المسؤولية الناقل الذى يثبت أن الضرر لم يقع على الجزء المخصص به من النقل .

(١) تنص الفقرتان الثانية والثالثة من المادة ٢٥١ من قانون التجارة على ما يلى :-

٢- « لا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقا للفترة السابقة .

(أ) إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه .

(ب) إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تسبوا بهلكال الجزئى أو التلف .

٣- يكون إثبات حالة الشئ المشار إليه فى الفقرة الأولى من هذه المادة بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضى المختص بأسر على عريضة .

أولاً : نطاق ومسئولية الدفع :

١٤٢- يتضح من النص السابق أن الدفع بعدم قبول الدعوى لا محل له إلا في حالتين هما :

١- حالة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل عندما ينقل البضائع بوسائله الخاصة بسبب التلف الذي يلحق البضائع ، فلا ينطبق الدفع في حالة الهلاك الكلى^(١) للبضاعة وذلك لسهولة إثبات هذه الحالة ولانتفاء استلام البضاعة وهو شرط جوهري لتطبيق الدفع .

٢- حالة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل أو للوكيل بالعمولة للنقل بسبب الهلاك الجزئي للبضاعة ، وذلك لتعذر إثبات الهلاك الجزئي أو العجز بعد تسلّم البضاعة ومعرفة ما إذا كان ذلك من فعل المرسل إليه أو من فعل الناقل ، ولصعوبة التمييز بين الهلاك الجزئي والتلف في كثير من الأحيان . وعلى العكس من ذلك لا ينطبق الدفع بعدم القبول في حالة التأخير في وصول البضائع لأن إثبات الضرر غير مرتبط في هذا الفرض بحالة البضاعة ويمكن إثباته ولو تسلّم المرسل إليه البضاعة سليمة وذلك مشروطاً بالإشّاع عن التأخير تلف مادي للبضاعة إذ يسرى الدفع بعدم القبول في هذه الحالة^(٢) .

ثانياً : شروط تطبيق الدفع بعدم القبول :

١٤٣- يستفاد من نص المادة ٢٩٥^(٣) من قانون التجارة أنه يشترط توافر ثلاثة شروط حتى يتسبّب الناقل في مواجهة طالب التعويض سواء كان هو المرسل أو المرسل إليه بالدفع بعدم القبول وهذه الشروط هي :

أولاً- استلام البضاعة : فيجب لإعمال الدفع بعدم القبول من استلام المرسل إليه البضاعة استلاماً فعلياً يستطيع معه فحصها والتحقق من حالتها

(١) المادة ٢٩٥ من قانون التجارة .

(٢) لفتنات مختط ١٥ مايو سنة ١٩٣٥ لفتان ٤٧ - ٣١١ .

(٣) نص المادة ٢٩٠ فقرة ثمانية ٢٥١ من قانون النقل البري .

ومقدارها ، وما إذا كان بها من عيوب ظاهرة أو غير ظاهرة ، فلا يكفي مجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن التسليم ، أما إذا أمتنع المرسل إليه عن استلام البضائع فلا محل لإعمال النفع بعدم القبول ولا يسقط حقه في مواجهة الناقل إلا بالتقادم .

ثانياً : أن يكون الاستلام قد تم دون إيداء أى تحفظات من المستلم سواء كان المرسل أو المرسل إليه ، أما إذا أقرن الاستلام بتحفظات من المستلم كما لو أبدى ما فى البضائع من عجز جزئى أو تلف نفى هذه الحالة لا يؤثر هذا الاستلام على حق المستلم فى إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لأنه ينفى رضائه بما حدث للبضائع من أضرار وينم عن عدم تسليمه بها . أما إذا تم الاستلام دون إيداء أى تحفظات فهذا يعنى رضائه المستلم بحالة البضائع رغم ما بها من هلاك جزئى أو تلف الأمر الذى يجيز للناقل التمسك فى مواجهته بالنفع بعدم القبول .

١٤٤- ثالثاً : يجب أن لا يتم رفع دعوى المسؤولية خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم ، لا كيف يتمسك الناقل بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة من المرسل إليه عدم استلام البضائع أو استلامها دون تحفظات من المرسل إليه بل يجب أن يقرن ذلك أيضاً بعدم إقامة دعوى المسؤولية خلال تسعين يوماً من تاريخ الاستلام ، وقد استلزم القانون فى المادة (٢٥١/٢) إثبات حالة للبضائع المنقولة عند الاستلام أن يتم ذلك بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القضاء المختص بأمر على عريضة فلا يكفي تقرير الخيرة الودى فى هذا الصدد .

فإذا توافرت هذه الشروط الثلاثة يجوز للناقل التمسك بالنفع بعدم القبول يستوى فى ذلك أن يتم دفع أجره النقل أم لا فإداء أجره النقل لا يدل بعكس الحال فى ظل القانون الملغى (١) على قبول المرسل إليه بالبضائع بحالتها وتنازله عن رفع دعوى المسؤولية .

(١) المادة ٩٩ من قانون التجارة الملغى كانت تنص على أن « استلام الأشياء المنقولة وتوقيع أجره النقل مطلبان لكل دعوى على أمين النقل .. »

ومع ذلك يسقط حق الناقل في التمسك بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية في الحالتين الآتيتين :

١- إذا ثبت أن الهلاك الجزئي أو التلف قد نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه .

٢- إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه قد عمدوا إغفاء الهلاك الجزئي أو التلف .

المطلب الثالث

تقديم دعوى المسؤولية على النقل الجوي

١٤٥- وكما هو الحال بالنسبة للدفع بعدم سماع الدعوى حرص المشرع على التخفيف من مسؤولية الناقل عن طريق اخضاع دعوى المسؤولية لتقديم تفسير لا يتجاوز مدته سنة ، وقد نصت على هذا التقديم المادة ٢٩٦ من قانون التجارة وهي تنص في هذا الصدد على ما يلي « تتقدم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها » .

وتسرى هذه المدة في حالة اتيلاك الجزئي أو التلف من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل وفقاً للفقرة الأولى من المادة ٢٥٤ ، وفي حالة اتيلاك الكلي من تساريخ لتقضاء الميعاد المخصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ من هذا القانون .

وتنص الفقرة الثالثة من نفس المادة على أن تتقدم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوي . وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة ، وفي حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذي يستغرقه النقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف .

١٤٦- يخلص من هذا النص :

أن مدة تقديم دعوى المسؤولية على الناقل الجوي إما كان سببها عام واحد فقط تحت احتساب المدة بحسب سبب اقامة دعوى المسؤولية .
الاجو التالي :

١- فإذا كان سبب إقلمة الدعوى الهلاك الجزئي أو التلف فإن مدة التنازل تبدأ سريعتها من تاريخ تعلم المثل إلى المرميل إليه يستوى في ذلك أن يتم تسليم البضائع إلى المرميل إليه شخصيا أو إلى الجمرك أو لأمين يودعها لحسابه .

٢- إذا كان سبب إقلمة دعوى المسؤولية الهلاك الكلي فإن سريان مدة التنازل تبدأ من تاريخ نقضاء ثلاثين يوما من تاريخ نقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه دون قيام النقل بالتسليم أو إخطار المرميل إليه بالحضور لتسليمها . وإذا لم يتم تحديد ميعاد التسليم تسرى المدة من تاريخ نقضاء الميعاد الذي يستغرقه النقل الجوي العادي في النقل إذا وجد في نفس الظروف .

٣- لما بالنسبة للدعوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل الجوي فإن مدة السنة تبدأ في السريان من الميعاد المحدد لوصول الطائرة . وفي حالة عدم تعيين هذا الميعاد تبدأ سريان التنازل من الميعاد الذي يستغرقه نقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف .

ويخضع التنازل المستوي السابق للقواعد العامة في وقت التنازل وانقطاعه :

مستوى الحق في التمسك بالتنازل :

١٤٧- ولما كلفت المحكمة من تقرير التنازل للتصريح بحماية الناقل حسبين الحق الذي ينفذ التزامه بإخلاء الناقل من النية التي يصدر عنه شخص أو خطأ جسيم هو أو تابعه أو وكلائه يحرم من التمسك بهذا التنازل ، وقد نصت على تلك صراحة الفقرة الأخيرة من المادة ٢٩٦ بقولها « لا يجوز أن يتمسك بالتنازل المتصوص عليه في الفقرات الثلاث السابقة من عند المدة من صدر عنه أو من تابعه أو من وكلائه شخص أو خطأ جسيم ، ومن أمثلة ذلك لجوء الناقل إلى الوعود الكاذبة مع المرميل إليه حتى يفوت عليه ميعاد التنازل ، أو إذا تلف عسل الناقل عند أو تابعه البضائع المنقولة أو قلموا بمنزقيا .

الباب الثانى

النقل الجوى الدولى

١٤٨- تحدثنا فى الباب السابق عن النقل الجوى الداخلى أو الوطنى سواء كان نقلا للأشخاص أو نقلا للبضائع وأشرنا إلى أن هذا النقل بنوعيه يخضع للتشريعات الوطنية ويخضع فى مصر للقواعد المنظمة للنقل الجوى الداخلى والواردة فى الفصل السابع من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩. والمتعلقة بالنقل على وجه العموم أو بالنقل الجوى على وجه الخصوص وذلك^(١) فى الفرع الرابع من هذا الفصل (المواد من ٢٨٤ - ٢٩٩) وغيره من القواعد السابق الإشارة إليها. ولم يعد هذا النقل كما كان فى ظل قانون الطيران المبنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ ووفقا للمادة ١٢٣ منه خاضعا لاتفاقية فارسوفى فهذه العبادة قد ألغاهما قانون التجارة الجديد بالمادة ٢/٢٨٥^(٢) منه . وأصبحت اتفاقية أرسو تقتصر تطبيقيا على النقل الجوى الدولى سواء كان نقلا للأشخاص أو للبضائع ، وسوف نتناول النقل الجوى الدولى فى هذا الباب فى فصلين على الترتيب : الفصل الأول ونخصصه للنقل الجوى الدولى للأشخاص والفصل الثانى وندرس فيه النقل الجوى الدولى للبضائع مستهلين هذه الدراسة بفصل تمهيدى عن نطاق تطبيق اتفاقية أرسو أو فارسوفى.

(١) راجع بند ٣ : سابقا

(٢) تنص المادة ٢/٢٨٥ من قانون التجارة العالى على أن تسرى على النقل الجوى الداخلى أحكام هذا الفرع والأحكام الخاصة المنصوص عليها فى المواد التالية . مما يعنى إلغاء نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المبنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ .

فصل تمهيدي

نطاق تطبيق اتفاقية وارسو (فارسوفى)

تعريف النقل الجوى الدولى :

١٤٩- عرف المشرع المصرى النقل الجوى الدخلى فى المادة ٣/٢٨٥ من قانون التجارة ولم يعرف النقل الدولى تاركا ذلك لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر^(١) والتي تسرى على هذا النوع من النقل . ويقصد بالنقل الجوى الدولى ذلك النوع من النقل الذى تقوم به وسائل النقل الجوى^(٢) (الطائرات) بين إقليمى دولتين مختلفتين ، أو هو النقل الذى يتجاوز^(٣) تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة وليس كل نقل دولى يخضع لاتفاقية فارسوفى فلا بد من توافر شروط معينة فى النقل الجوى الدولى حتى يخضع للأحكام الموحدة الواردة فى اتفاقية وارسو النوقعة فى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ والتي دخلت حيز التنفيذ فى ١٣ فبراير سنة ١٩٣٣ .

شروط تطبيق اتفاقية وارسو :

١٥- وتتضمن الفقرة الأولى من اتفاقية وارسو على أن الاتفاقية تسرى « على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو للبضائع يتم على طائرة فى مقابل أجر » .

(١) المادة ١/٢٨٥ من قانون التجارة .

(٢) ينقل النقل الجوى الفرنسى المرتبة الخامسة فى العالم بعد النقل فى الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى واليابان وبريطانيا فهو يبلغ ٥١,٩ مليار مسافر حسب عدد الكيلو مترات عام ١٩٩٠ و ٦٠ مليار سنة ١٩٩٤ وقد زك النقل الدولى بنسبة ٧% بينما تخفض النقل الداخلى بنسبة ٢٠% وعدد المشروعات الجوية وصل سنة ١٩٩٢ إلى ٣٨٩ على المستوى الدولى وتحتل شركة أير فرانس الدرجة الثالثة عشر على مستوى العالم راجع : Bartholomy Mercadal no 598 Droit et transports Terrestres et aeriens Precis Dalloz 1991, ed. Delta 2000 .

(٣) د. فريد الميرنى نفس المؤلف بند ١٥ .

ويخلص من هذا النص أن اتفاقية وارسو أو فارسوفا لا تنطبق على كل حالات النقل الجوي الدولي وإنما على النقل الجوي الدولي الذي تتوفر فيه الشروط الآتية :

١- أن يكون النقل الجوي بمقابل .

٢- أن يكون النقل دولياً .

أولاً : أن يكون النقل الجوي بمقابل :

١٥١- يجب أن يكون النقل الجوي سواء كان للأشخاص أو للبضائع بمقابل حتى يخضع لاتفاقية وارسو . وإن كان الأصل أن يكون المقابل نقدياً إلا أن عموم اللفظ لا يمنع أن يكون المقابل عينياً أو في شكل خدمة يقدمها المسافر أو المرسل للناقل لقاء الحصول على خدمة النقل ، ويكون النقل بمقابل هو شرط عام بالنسبة لكل أنواع النقل سواء كان دولياً أو داخلياً وسواء كان نقلاً للأشخاص أو للبضائع أو الأمتعة وهذا ما نصت عليه المادة ٢٠٨ (١) من قانون التجارة الحالي وذلك لأن النقل بصفة عامة والنقل الجوي بصفة خاصة عمل تجارى وفقاً للمادة السادسة من قانون التجارة ، وهو تجارى دائماً بالنسبة للناقل الجوي لأنه يستهدف دائماً تحقيق الربح ، وعلى ذلك لا يكف في النقل الجوي حتى يكون دولياً أن يكون فقط بمقابل بل يجب أن يكون هذا المقابل يتناسب (٢) مع تكاليف النقل ، أما إذا كان المقابل رمزياً فإن هذا النقل يعتبر في حكم النقل المجاني الذي لا تنطبق عليه الاتفاقية .

١٥٢- وعلى ذلك يخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية النقل المجاني على سبيل المجاملة كما لو قام أحد ملاك الطائرات الخاصة بنقل أصدقائه أو بضائعهم

(١) تنص المادة ٢٠٨ من قانون التجارة الحالي على تعريف عقد النقل بقولها « عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل

أجرة »

(٢) أبو زيد رضوان سابق الذكر ص ٢٣٢ ..

على نقلته إلى دولة أخرى دون مقابل ، كذلك إذا كان الناقل الجوي غير إحدى الشركات أو المؤسسات التي لا تخترف النقل الجوي وقامت بنقل بعض الأشخاص مجاناً مثل شركات البترول ، أما إذا كان الناقل هو إحدى الشركات التي تخترف القيام بالنقل الجوي وقامت بنقل بعض الأشخاص على سبيل الدعاية أو الإعلان كنقل الشخصيات السياسية أو الفنية أو الرياضية بهدف تحقيق كسب أو ربح على المدى البعيد فإن عملها يعتبر تجارى ويخضع للإعاقبة باعتباره نقل بمقابل .

ثانياً : أن يكون النقل دولياً :

١٥٣ - وفقاً للفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية وارسو يكون النقل دولياً في حالتين هما :

الحالة الأولى وهي التي تكون فيها كل من نقطة الرحيل ونقطة الوصول في دولتين أطراف في المعاهدة : فيجب أن يتضمن عقد النقل للجوى سواء كان للأشخاص أو للبضائع الاتفاق على القيام برحلة بين دولتين أطراف في الاتفاقية ، ولو كان خط سير الرحلة يتضمن التوقف في إحدى الدول غير الأطراف في الاتفاقية ، أو حتى الموانئ تستطع الرحلة إنجاز رحلتها لمقابل مبالغى أو رسوم أو أموال للجويسة واضطرت للهبوط في نفس إقليم الدولة الذي بدأت منه رحلتها ، فضلاً عن أن رسوم النقل الشخص أو بضائع من القاهرة إلى جدة وكلا الدولتين أطراف في معاهدة وارسو فإن العقد يعتبر عقد نقل جوى دولى ولو أن الطائرة اضطرت إلى الهبوط فى أسوان بسبب عطل مفاجئ ، ففجأة ينفلق للطرفين على دولية العقد .

كذلك لو كان عقد النقل ينص على أن نقطة الرحيل فى القاهرة ونقطة الوصول فى الأقصر ولكن اضطرت الطائرة لسوء الأحوال الجوية أن تهبط فى جدة فإن النقل سواء للأشخاص أو للبضائع يكون نقلاً داخلياً يخضع لأحكام القانون الوطنى وليس نقلاً دولياً يخضع لاتفاقية وارسو .

١٥٤ - الحالة الثانية هي التي تكون فيها نقطتا الرحيل والوصول فى

إقليم إحدى الدول المتعاهدة مع توقع مرسى جوى أثناء الرحلة فى دولة أخرى سواء كانت متعاهدة أو غير متعاهدة .

وهذه الحالة تتوقع الفرض الذى تكون فيه رحلة المسافرين أو البضائع بين تقطعتين داخل إقليم دولة متعاقدة مترامية الأطراف بحيث يستلزم المسار الهبوط فى دولة أخرى سواء كانت متعاقدة أو غير متعاقدة كرحلة بين مصر وسوريا فى ظل وجود الجمهورية العربية المتحدة وقبل الانفصال سنة ١٩٦١ مع النص فى عقد النقل على وجود مرسى جوى فى لبنان أو الأردن فهذا العقد يعتبر عقد نقل جوى دولى ، بسبب وجود المرسى الجوى فى دولة مختلفة أما إذا لم يتوقع العقد هذا المرسى الجوى كان النقل وطنياً يخضع للقانون الوطنى وليس لاتفاقية وارسو . كذلك الرحلة من القاهرة إلى أسوان مع وجود محطة مبوط فى جدة متابقة على محطة الوصول فتعتبر نقل دولى وتكون العبارة فى إضفاء للصفة الدولية على العقد بما ورد فيه أو يعلمه الطرفان^(١) بصرف النظر عما حدث فى حقيقة الواقع ، فمثلا لو الطائرة فى الأمثلة السابقة لم تستطع الهبوط فى بيروت أو جدة واتجهت مباشرة إلى حلب أو أسوان فإن النقل يبقى دولياً طالما أن العقد كان يتوقع هبوط فى دولة أخرى ، كذلك يعتبر النقل دولى ولو لم يكن للمسافر حق النزول فى هذا المرسى الجوى^(٢) .

١٥٥ - ومتى توافرت الشروط السابقة فى النقل الجوى الدولى (أى سواء تم بين إقليمين دوليين متعاقدين أو بين أجزاء إقليم دولة واحدة متعاقدة مع توقع مرسى جوى فى إقليم دولة أخرى متعاقدة كانت أو غير متعاقدة) كان النقل دولياً خاضعاً لمعاهدة وارسو ، يستوى أن يحصل المسافر على تذكرة سفر واحدة للذهاب والعودة فى الفرض الذى يتم فيه النقل بين أجزاء إقليم دولة واحدة مع توقع وجود مرسى جوى فى دولة ثانية أم يحصل المسافرين على تذاكر منفصلتين أحدهما للذهاب والآخرى للعودة وذلك لتوافر نية النقل الجوى الدولى لدى الطرفين فى الحالتين فمثلا لو حصل شخص على تذكرة نقل جوى من القاهرة إلى جدة والعكس فهل يعتبر هذا النقل دولياً وفقاً لاتفاقية وارسو رغم أن نقطتي

(١) عند الفضيل محمد أحمد نفس المرجع بند ١٦٢ .

(٢) انظر ريد رضوان بند ٢١٤ ص ٢٢٩ .

والوصول في بلد واحد هو مصر مع وجود مرسى جوى في بلد آخر هو المملكة العربية السعودية ، يرى البعض أن هذا النقل يعتبر نقل جوى دولى على أساس توافر شروط المادة الأولى في فقرتها الثانية (١) وعلى عكس ذلك يرى البعض الآخر أنه يجب التفرقة بين صورتين الأولى إذا صدرت تنكزة واحدة تغطى رحلة الذهاب والعودة وهذا نكون بصدد نقل دولى تنطبق عليه الاتفاقية ، أما للصورة الثانية والتي تصدر فيها تنكزتان منفصلتان فإن الاتفاقية لا تنطبق على أساس أننا لا نكون بصدد رحلة واحدة وإنما بصدد رحلتين منفصلتين (٢) . ونحن من جهة نرى أن الاتفاقية تنطبق في الحالتين ولكن في حالة وجود تنكزتين مختلفتين تأسيساً على الحالة الأولى من حالات النقل الجوى الدولى وهى حصول النقل بين إقليمى دولتين متعاقدتين هما مصر والسعودية .

١٥٦ - الحالات التي لا تنطبق فيها اتفاقية وارسو (فارسوفى) :

نصت قواعد اتفاقية وارسو على عدم انطباقها على بعض حالات النقل الجوى الدولى التجارى أو بمقابل وهذه الحالات هى :

١ - نقل الرسائل والطرود البريدية :

نصت للفترة الثانية من المادة الثانية من اتفاقية وارسو على عدم تطبيقها على نقل الرسائل والطرود البريدية وذلك لتفادى حصول التنازع بين قواعد هذه الاتفاقية وبين الاتفاقيات الدولية الأخرى التى تحكم هذا النوع من النقل ومن هذه الاتفاقيات الاتفاقية الدولية للبريد التى أبرمت فى القاهرة فى ٢٠ مارس سنة

(١) لمؤامرات سابق الإشارة ص ٢٨٦ - وقد عرض الأمر على القضاء الإنجليز بشأن مسافر حصل على تنكزة ذهاب وعودة من لندن - بروكسل - لندن - حيث أن المسافر قتل أثناء إقامته فى بروكسل وقبل العودة - أعتبر القضاء أن الرحلة واحدة مع وجود محطة جوية فى دولة أجنبية - وطبق أحكام الاتفاقية - فنظر - ثروت الأسبولى - مسئولية الناقل الجوى ص ٢٩ هامش (٢) وأيضاً ثروتو الشايق الإشارة إليه ص ١١٩ د. د. محمود مختار ويرى ص ١٢٨ هامش .

(٢) د. أبو زيد رضوان سابق الفكر ص ٢٢٩ .

١٩٢٥^(١) والتواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد ، وقد أكد هذا المعنى نص المادة ٢٩ من تفهيم الطيران المدني المصري الذي ينص على عدم جواز نقل أى بريد أو طرود بريدية مرسلة عن طريق الجو إلا وفقا للإجراءات البريدية المقررة مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الجمهورية .

١٥٧-٢- النقل الجوي الدولي على سبيل التجربة : ويقصد بهذا النقل لمحاولات الأولى التى تقوم بها شركات أو مؤسسات الطيران بقصد فتح خطوط جوية جديدة غير معروفة من قبل ، أما إذا كان الخط الجوى موجود ولكن أهمل استعماله مدة من الزمن ثم أعادت إحدى الشركات استعماله فلا يعتبر خط جوى جديد ، كذلك إذا كان الخط الجوى معروف ولكن طائرات إحدى الشركات هى التى استعملته لأول مرة فهذا لا يعتبر نقل جوى على سبيل التجارب الأولى ، الحكمة من هذا الاستثناء هى أن افتتاح الخطوط الجوية الجديدة يصاحبه عادة مخاطر استثنائية تجاوز المخاطر العادية للملاحة الجوية الأمر الذى يقتضى^(٢) تحرير النقل الجوى من أحكام الاتفاقية وتعيينه بين إبرام ما يشاء من الاتفاقات التى تخفف مسؤوليته من المخاطر التى تصاحب هذا النوع من النقل وذلك بهدف تشجيع افتتاح خطوط جوية جديدة.

وعلى أية حال فهذا الاستثناء الذى نصت عليه المادة ٣٥ من اتفاقية وارمر يجب أن يفسر فى أضيق^(٣) الحدود وذلك لأنه استثناء فرضته اعتبارات تاريخية^(٤) صاحبت بدء ظهور النقل الجوى ولم يعد لها وجود الآن بعد أن امتدت الخطوط الجوية لجميع أنحاء المعمورة لذلك فقد اسقط بروتوكول لاهائ سنة ١٩٥٥^(٥) هذا الاستثناء ولم يعد له وجود الآن .

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ١٣٤ .

(٢) د. فريد العروى ص ٦٦ .

(٣) الأسبوطى سابق الإشارة ص ٢٠١ بند ١٨٥ .

(٤) الأسبوطى سابق الإشارة ص ٢٠١ بند ١٨٥ .

(٥) د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ١٣٥ .

٢- النقل الجوي الذي يتم في ظروف استثنائية :

١٥٨- وبما للمدة ٢/٣٤ من اتفاقية ولرسو لا تطبق المعاهدة على

عمليات النقل الجوي التي تتم في ظروف استثنائية غير عادية لا تدخل في نطاق
المألوف للاستغلال الجوي .

ويقصد بالنقل الجوي الذي يتم في ظروف استثنائية غير عادية ذلك النقل
الذي يتعلق بنقل السفن أو الطائرات أو الرحلات للأغراض العلمية في مناطق
جبلية وعرة أو نائية .

والهدف من هذا الاستثناء هو التخفيف (١) من مسئولية النقل الجوي الذي
يقوم ببعض عمليات النقل في ظروف استثنائية تخرج عن نطاق المألوف
للاستغلال الجوي واعطاه من أحكام اتفاقية ولرسو وتمكينه من إجراء اتفاقات
خاصة مع أصحاب الشأن بما يتفق وظروف العملية التي يقوم بها .

١٥٩- ومن الجدير بالذكر أن بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ قد قصر
هذا الاستثناء على بعض أحكام الاتفاقية فأعفى النقل من تحرير مسئولية النقل
والبوثائق المنصوص عليها في المواد من ٣ - ٩ من الاتفاقية . أي أن النقل الجوي
الذي يتم في ظروف استثنائية أصبح في ظل بروتوكول لاهاي يخضع لاتفاقية
ولرسو متى كان تجاريا ودوليا وكل ما هنالك أن بروتوكول لاهاي أعفى النقل من
الأحكام المنصوص عليها في المواد من ٣ - ٩ من اتفاقية ولرسو المتعلقة بوثائق
النقل بحيث لم يعد النقل ملزما بتحريرها أو قبولها أو احترام أحكامها (٢) .

(١) مختار بريري ص ١٢٠ .

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ١٣٦ .

الفصل الأول

عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

تمهيد وتقسيم :

١٦٠ - دراسة عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص تنقسم إلى ثلاثة مباحث على النحو التالي : المبحث الأول : نتناول فيه تكوين عقد النقل وخصائصه وإثباته أما المبحث الثاني فنخصصه لأثار عقد النقل وأخيراً في المبحث الثالث نتناول مسئولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص .

المبحث الأول

تكوين عقد النقل الجوي الدولي

للأشخاص وخصائصه وإثباته

تعريف عقد النقل الجوي الدولي :

١٦١ - يقصد بعقد النقل الجوي الدولي ذلك الاتفاق الذي يتم بين الناقل الجوي الدولي (١) الخاضع لاتفاقية وارسو وشخص آخر هو الراكب أو الشاحن أو من يمثلنا قانوناً ، ويلتزم بمقتضاه الناقل بنقل الطرف الآخر أو بضائعه أو أمتعته من مكان لآخر وفقاً لأحكام الاتفاقية وذلك لقاء التزام الطرف الآخر بدفع الأجر المتفق عليه .

خصائص عقد النقل الجوي الدولي :

١٦٢ - وعقد النقل الجوي الدولي يتفق مع عقد النقل الجوي للوطنى متى حيث كونه عقداً رضائياً (٢) ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه على

(١) راجع للمادة الأولى من اتفاقية جوتا لآخار .

(٢) راجع بند ٥٧ سابقاً .

محل العقد ويتفق أيضا مع عقد النقل على وجه العموم من حيث خصائصه. فهو عقد مملوكة (١) وعقد تجارى دائما بالنسبة للنقل (٢) سواء كان مقترفا للنقل أم لا وقد يكون تجاريا أو مدنيا بالنسبة للشاحن أو المبلر فلذلك فى الأصل يعتبر مدنيا بالنسبة له ما لم يكن المسافر أو الناقل تاجرا ، والنقل قد تم لخدمة تجارته لا يعتبر النقل حينئذ تجاريا بالنسبة له تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية (٣). كذلك عقد النقل الجوى الدولى كعقد النقل على وجه العموم غالبا ما يكون عقد إذعان يفرض فيه أحد الطرفين وهو الناقل على الآخر وهو الراكب أو الشاحن شروطه وهى تتعلق بالأجرة وخط السير ومواعيد النقل ولا يسمح الطرف الآخر وهو المسافر أو الشاحن إلا أن يقبلها برمتها أو يرفضها جميعا ، والنقل الجوى قد يكون لدى الشركات أو المؤسسات العامة أو الخاصة وقد يكون نقلا متعاقدا أو ناقلا فعليا فى نفس الوقت وهو من يقوم بإيزام العقد وتنفيذه وقد يكون نقلا فعليا فقط ، والناقل الفعلى هو كل شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بتنفيذ نصيبه من الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل كليا أو جزء منها دون أن يكون تليها له ، وكلا من الناقل للمتعاقد والنقل الفعلى يخضعان لإشائية ورسوم.

١٦٣ - على العكس من ذلك لا يعتبر نقلا جويا الوكالات السياحية التى يقتصر دورها على مجرد تسليم تذكر السفر للراكب ، فهى مجرد وسيط أو وكيل عن الناقل الجوى للمتعاقد أو المسافر أو المرسل ، أما إذا أبرمت الوكالات السياحية عقود النقل مع المسافرين أو ملاك البضائع واستلجرت طاقرة (٤) وقامت فعلا بالنقل فإنها تعتبر نقلا جويا تخضع لإشائية ورسوم يستوى فى ذلك أن يقتصر دورها على إبرام عقود النقل دون أن تقوم بتنفيذها أو تقوم بتنفيذها دون أن تبرم للعقود ، فهى فى الحالتين نقلا جويا سواء كانت نقلا متعاقدا أو نقلا فعليا .

(١) راجع بـ ٥٨ سابقا .

(٢) وذلك اعمالا لنص للمادة السادسة من قانون التجارة الحالى والتى تعض على تجارية كل من النقل البحرى والنقل الجوى ولو لم يتم على وجه الاحتراف .

(٣) المادة الثامنة من قانون التجارة الحالى .

(٤) د. عبد المصطفى محمد أحمد ص ١٤١ .

كذلك لا يعتبر ناقلا جويا الوكيل بالعمولة للنقل الذي يبصر عقود النقل باسمه ولحساب المسافرين أو المرسل فهو يعتبر مجرد وسيط لا أكثر ، أما إذا قام الوكيل بتنفيذ النقل كله أو جزء منه بوسائله الخاصة ففي هذه الحالة يعتبر ناقلا يخضع لاتفاقية وارسو^(١) .

إثبات عقد النقل الجوي :

١٦٤ - أشرنا من قبل إلى أن عقد النقل الجوي عقد رضائي يتم بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات خاصة أن هذا العقد تجاري دائما بالنسبة للناقل فيجوز إثباته في مواجهته بكافة طرق الإثبات . أعمالا لنبدأ حرية الإثبات في القانون التجاري ، أما في مواجهة المسافرين أو المرسل فالأمر يتوقف على طبيعة العقد بالنسبة له فإذا كان العقد مدنيا فيجب إثباته في مواجهته بطرق الإثبات المدنية فيجب الإثبات بالتأنيب إذا جاوزت أجرة النقل خمسمائة جنيه مصرى أما إذا كان تجاريا بالتبعية كما لو كان المسافرين يسافرون لأغراض تجارته فإنه يجوز إثبات العقد في مواجهته بكافة طرق الإثبات .

١٦٥ - وقد جرى العمل على قيام الناقل بإصدار تذكرة سفر للمسافر تتضمن شروط عقد النقل والتحديد القانوني لمسئولية الناقل ولا يمكن ركوب الطائرة بدونها ويتم دفع ثمن التذكرة مقدما عند إصدارها بل تصدر شركة الطيران كارت للمسافر لصعود الطائرة مما يؤكد الصفة الشخصية للعقد ، إذ لا يمكن التنازل عن التذكرة لشخص آخر ، ويذكر في كل من تذكرة السفر وكارت صعود الطائرة اسم المسافر وجبة القيام وجبة الوصول ورقم الرحلة ومواعيد الإقلاع ومواعيد الوصول ، وعلى ذلك يتم إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص بتذكرة السفر أو كارت صعود الطائرة . كما يتم إثبات الأمتعة المسجلة بإيصال استلام الأمتعة الذي يصدره الناقل للمسافر ، كذلك يتم إثبات عقد نقل البضائع بخطاب النقل أو إيصال الاستلام .

(١) راجع المادة ٢/٢٧٣ من قانون التجارة .

١٦٦- وقد نظمت اتفاقية وارسو هذه الوثائق في المواد من ٢ إلى ١١ منها ويجب أن تتضمن تذكرة السفر فضلا عن البيانات السابقة ببيان يخضع العقد لاتفاقية وارسو وتعديلاته المختلفة من عدمه ، وخضوع الناقل للمسئولية المحددة الواردة في هذه الاتفاقية .

كما تتضمن تذكرة السفر للشروط العامة للكيانات بشرط ألا تتعارض مع اتفاقية وارسو أو القوانين الوطنية للدولة التي أصدرت تذكرة السفر .

وفيما يتعلق بإيصال أمتعة المسافرين فقد ألزمت المادة ٢/٤ من اتفاقية وارسو الناقل بتحريره للمضائق بخصوص الأمتعة المعجلة التي يحملها المسافر للناقل عند السفر ، أما الأمتعة التي يحملها الراكب أثناء سفره فلا يصدر عنها إيصال ، ويشمل إيصال الأمتعة نفس البيانات السابقة الذكر الواردة في تذكرة السفر والتي تتعلق باسم الناقل والراكب وجيه القيام وجهة الوصول ورقم الرحلة وتاريخ الرحيل وتاريخ الوصول .

المبحث الثاني

أثر عقد النقل الجوي

١٦٧- يترتب على إبرام عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص عدة التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه. وهنا للمسافر والناقل ، وسوف نوضح هذه الإلتزامات بالتفصيل مع تحديد المراد بكل من المسافرين والناقل .

أولاً : المسافرين :

١٦٨- يعتبر المسافرين الطرف الأول والأساسي في عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص ، فبدونه لا يتم إبرام هذا العقد أو إنجاز عملية النقل وتحديد شخص المسافرين لا يؤثر أية صعوبة سواء كان وطنياً أو أجنبياً لأن جنسية المسافرين ليس لها أية أثر ، وعادة يتم تحديد المسافرين بدقة باللغة وذلك بذكر اسمه بوضوح في تذكرة السفر والتحقق من ذلك عند صعود الطائرة والتأكد من مطابقة الاسم

الوارد في التذكرة على الاسم الوارد في جواز السفر أو البطاقة الشخصية ، وذلك بسبب ما يتخذ من إجراءات أمنية مشددة عند ركوب الطائرات وذلك على أثر انتشار الأعمال الإرهابية ضد الطائرات في السنوات الأخيرة .

ثانيا : التزامات المسافرين :

١٦٩- في الواقع لم تنظم اتفاقية وارسو حقوق والتزامات المسافرين ولكن هذه الالتزامات نظمها الشروط العامة للآيات وهي لا تختلف في عقد النقل الجوي الداخلي عن عقد النقل الجوي الدولي ، وتتصل هذه الالتزامات في الالتزام بدفع أجره النقل لقاء الحصول على تذكرة السفر ويتم تحديد أجره السفر في النقل الدولي عن طريق الاتحاد الدولي للنقل الجوي المخروف باسم الآياتنا « I. A. T. A » وتختلف أجره النقل بحسب مسافة النقل والدرجة المراكب السفر فيها ، ولا يجوز تناقل أن يحصل من المسافرين على مبالغ إضافية إذا طالت مدة النقل أو مسافته بقوة قاهرة ، ويحق للمسافر اصطحاب أمتعة في حدود وزن معين يختلف بحسب درجة (١) السفر دون مقابل ، أما إذا جاوز المسافر هذا الوزن فيلتزم للمسافر بدفع أجر إضافي مما يحملة من أمتعة تجاوز الوزن المحدد في تذكرة السفر .

الالتزام بتنفيذ تعليمات الناقل :

١٧٠- ويلتزم المسافر فضلا عن دفعه أجره النقل بتنفيذ تعليمات الناقل ابتداء من عدم صعود الطائرة دون إجراء حجز مسابق ومؤكد والحضور في المطار في المواعيد المحددة قبل اقلاع الطائرة ، كذلك للجلوس في المكان المحدد في الدرجة المتعاقد عليها ، الصعود والنزول من الطائرة في المكان والميعاد المبني يحدده الناقل ، عدم التحرك في الطائرة أثناء الاقلاع أو الهبوط وعدم استخدام للهواتف الجواله أثناء الطيران ، الاحتفاظ بتذكرة النقل وتبقيها لتأبى الناقل عند طلبها ويجب فضلا عن ذلك حضور المسافر في الميعاد المحدد للرحلة فالناقل لا

(١) يحق للمسافر اصطحاب عشرون كيلو جرام من الأمتعة المسجلة في الدرجة السياحية (درجة الضيافة) وثلاثون كيلو جرام في الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال هذا بالإضافة إلى حق المسافر في اصطحاب حقيبة يد صغيرة تحدد لوائح الطيران حجمها وذلك كأمثلة شخصية .

يلتزم بانتظار المسافرين المتأخر عن ميعاد الإقلاع: أيًا كانت ظروفه فالمصلحة العامة والحرص على الوقت الذي يهدف النقل الجوي لتوفيره يقتضي التصحية بمصلحة المسافرين المتأخر في سبيل المصلحة العامة لبقية الركاب ، كذلك يجب على المسافرين مراعاة ما يضعه الناقل من تعليمات من أجل المحافظة على الأمن والنظام في الطائرة ومن أجل راحة المسافرين وسلامتهم ، فلا يجوز له للتخمين في الطائرة عندما يكون ذلك محظورا كما يجب عليه ألا يصطحب أشخاصا تلحق ضررا بالطائرة أو للمسافرين فيها وإلا كن لقائد الطائرة أن يقرر إخراجه (١) منها أو إخراجه مباحضه من أشياء يترتب على وجودها خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها .

المادة ١٧١ : النقل

١٧١ - وهو للطرف الثاني في عقد النقل الجوي ، وقد يكون إحدى الشركات الوطنية أو الدولية ، فالنقل الدولي بعكس النقل الوطني ليس حكرا على الشركات الوطنية فيمكن أن تقوم به الشركات الأجنبية مثل Air France أو شركة T. W. A. والناقل الجوي الدولي قد يكون ناقلا متعاقدا وناقلا فعليا في نفس الوقت إذا كان هو الذي أبرم عقد النقل مع المسافرين وهو الذي قام بتنفيذه ، وقد يكون الناقل الدولي ناقلا متعاقدا فحسب وذلك في القرض الذي يستعين فيه بناقل آخر فعليا يقوم بتنفيذ النقل كله أو في جزء منه . ويحدث ذلك إذا تعطلت الطائرة أداة النقل أو في فترات النواصم التي يزيد فيها طلبات السفر على الناقل المتعاقد كما هو الحال في موسم الحج أو في فترات الأجازات والأعياد والذي لا يتر فيها الناقل المتعاقد على نقل كل المسافرين المتعاقد معهم بطريقته فيضطر إلى الاستعانة بناقلين آخرين يطلق عليهم الناقلين الفعليين لتنفيذ عقود النقل التي أبرمها الناقل المتعاقد .

وقد تناولت المادة الأولى من اتفاقية جوتا لاجار (٢) الناقل الفعلي وقضت بخضوعه مع الناقل المتعاقد للاتفاقية بالرغم من أن الناقل الفعلي ليس طرفا في

(١) المادة ٢٩٩ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٢) راجع اتفاقية جوتا لاجار الموقعة في المكسيك في ١٨ سبتمبر سنة ١٩٦١ وفي مكدنة

عقد النقل مع مراعاة أنه في حالة قيام الناقل الفعلي بتنفيذ جزء من النقل يقتصر تطبيق الاتفاقية على الناقل الفعلي بخصوص الجزء الذي تسولى تنفيذه ، وذلك بعكس الناقل المتعاقد الذى يخضع للاتفاقية بالنسبة للرحلة برمتها فيكون مسئولاً قبل المسافرين أو المرسل حتى بالنسبة للجزء الذى تسولى الناقل الفعلي تنفيذه (١) .

رابعاً : التزامات الناقل :

١٧٢ - يرتب عقد النقل الجوى الدولى للأشخاص عدة التزامات على عاتق الناقل بعضها رئيسى وبعضها ثانوى وقد اهتمت اتفاقية وارسو بتنظيم الالتزامات الرئيسية للناقل دون الالتزامات الثانوية التى تركت المعاهدة تنظيمها للقوانين الوطنية . والالتزامات الرئيسية التى نظمها معاهدة وارسو هى الالتزام بنقل المسافرين وتوصيله سليماً إلى جهة الوصول فى الميعاد المتفق عليه ، كذلك الالتزام بنقل أمتعة المسافرين .

الالتزامات الرئيسية للناقل :

١ - الالتزام بنقل المسافرين من ميناء القيام إلى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه :

١٧٣ - يعتبر التزام الناقل بنقل المسافرين جواً من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أهم التزامات الناقل ولا يكف نقل المسافرين وتوصيله سليماً إلى جهة الوصول بل يجب أن يتم ذلك فى الميعاد المتفق عليه والمحدد فى تذكرة السفر ، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام كما لم يحنى حجز المسافرين أو الغنى الرحلة فإنه يكون مسئولاً فى مواجهته عما يلحقه من ضرر من جراء ذلك ، ويسأل الناقل عن تعويض المسافرين إذا قام بنقله إلى جهة الوصول ولكن فى وقت متأخر عن الوقت المتفق عليه وذلك لأن مراعاة الوقت أمر هام فى النقل الجوى بالذات لأن المسافرين يدفع مبلغاً كبيراً فى النقل بالجو رغبة فى توفير الوقت والوصول إلى جهة

(١) المادة الثالثة من اتفاقية جوادا لاجار المنعقدة فى المكسيك فى ١٨ سبتمبر سنة ١٩٦١ .
راجع بمسود الاتفاقية فى السجل الفرنسى للقانون الجوى سنة ١٩٦١ ص ٣٥٢ .

الوصول في أسرع وقت ممكن فإذا لم يراع الناقل ذلك فإنه يضيع على المسافر
أهم ميزة من النقل الجوي وهي السرعة في الوصول .

٢- الالتزام بضمان سلامة المسافر :

١٧٤- يلتزم الناقل الجوي الدولي بمقتضى عقد النقل بضمان وصول
المسافر سليماً في بئنه إلى جهة الوصول (١) ، وسوف نتناول هذا الالتزام بالتفصيل
عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي .

٣- الالتزام بنقل أمتعة المسافر :

١٧٥- يلتزم الناقل الجوي فضلاً عن نقله شخص المسافر بالطعام بنقل
أمتعته التي يحملها معه أثناء السفر ، وهذه الأمتعة نوعين هما : للنوع الأول أمتعة
صغيرة وأشياء شخصية تكون عادة بصحبة الراكب أو في حراسته أثناء السفر
وأخرى مسجلة كالحقائب الكبيرة والطرود وتسلم للناقل عند السفر لقاء يحصل
بسلامة النقل للمسافر لاستلامها بمقتضاء عند الوصول (٢) .

الالتزامات الثانوية للناقل :

١٧٦- وهذه الالتزامات لم تنظمها اتفاقية وارسو تركة تنظيمها للقوانين
الوطنية وقواعد العرف والعدالة (٣) .

وتتمثل هذه الالتزامات في الالتزام براحة المسافر أثناء السفر وتأمين
الطعام والشرب له طوال الرحلة ، يهتم على الناقل الجوي بتوفير هذا الالتزام أن
يقدم للمسافر بالجو الوجبات الغذائية والمشروبات اللازمة أثناء السفر ، كذلك توفير
وسائل الترفيه والراحة التي تتفق مع طول الرحلة ، كما يهتم على الناقل أن يقدم
للمسافر الخدمات الطبية الضرورية التي يحتاجها المسافر ، كما يجب تجهيز
المسافر عن فرق معمر للسفر إذا لم يتمكن الناقل من سفره في الدرجة المتعاقبة

(١) راجع تفاصيل هذا الالتزام بصدد النقل الجوي الوطني بند ٧٢ .

(٢) راجع تفاصيل هذا الالتزام بصدد النقل الجوي الوطني بند ٧٣ .

(٣) د. فريد المريعي ص ٧٣ .

عليها وإذا كانت الرحد الجوية الدولية تقتضى تغيير أداة النقل فى ميناء متوسط كالرحلات من القاهرة إلى كندا أو الولايات المتحدة الأمريكية والتي تستلزم أحياناً تغيير الطائرة فى لندن أو باريس تعين على الناقل أن يوفر للمسافر الأداة اللازمة لمواصلة الرحلة فى محطة الاتصال فى الميعاد المتفق عليه حتى يستطيع انجاز سفره فى الوقت المحدد دون إرهاب أو تعطيل .

١٧٧- كذلك إذا تأخر قلاع الطائرة لأسباب فنية أو بسبب سوء الأحوال الجوية تحين على الناقل حرصاً على راحة المسافرين تمييز وسيلة نقل بديلة لتوصيل المسافرين إلى جهة الوصول فى الميعاد المحدد ، أو على الأقل تقديم للوجبات والمشروبات اللازمة لهم أثناء الانتظار حتى قيام الرحلة ، وإذا طال الانتظار وأفضى الأمر للمبيت يجب تسيير إقامة (١) للمسافرين فى أحد الفنادق القريبة من المطار على حسب الناقل حتى يتم إغداد الطائرة للسفر ، وإذا لم يقم الناقل بذلك يعتبر مخالفاً بالتزامه براحة المسافرين ويكون مسؤولاً عما يلحقهم من أضرار من جراء ذلك .

المبحث الثالث

مسئولية النقل الجوى الدولى

١٧٨- الحديث عن مسؤولية الناقل الجوى الدولى يقتضى التعرض لعدة موضوعات سوف نتناولها على الترتيب فى المطالب الآتية : المطالب الأول حالات مسؤولية الناقل الجوى وأساسها القانونى ، المطالب الثانى أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوى الدولى ، المطالب الثالث التحديد القانونى لمسئولية الناقل ، المطالب الرابع دعوى للمسئولية .

المطلب الأول

حالات مسؤولية الناقل الجوى وشروطها وأساسها القانونى

أولاً : حالات مسؤولية الناقل الجوى وشروطها :

١٧٩- يسأل الناقل الجوى وفقاً لاتفاقية وارسو فى حالات ثلاث هى :

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد من ١٥١ .

- ١- عند إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الراكب
 - ٢- عند إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الأمتعة المسجلة .
 - ٣- عند إخلاله بالتزامه بتوصيل الراكب فى الموعد المتفق عليه .
- وقد نظمت هذه الالتزامات الثلاث للمواد ١٧ ، ١٨ ، ١٩ من الاتفاقية وذلك على النحو التالى :

- ١- حالة الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب وشروط انعقاد مسؤولية الناقل :
١٨٠- تنص المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو على أن يسأل الناقل عن الضرر الحاصل فى حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأذى بدنى آخر متى وقع الحادث الذى نجم عنه للضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الراكب ونزولهم .
وعلى ذلك يسأل الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو عما يصيب للراكب من وفاة أو إضرار بدنية أخرى مثل الجروح أو الكسور بشرط أن تكون الوفاة أو الإضرار وقعت أثناء عملية النقل أو بسببها ، فإذا كانت وفاة الراكب طبيعية أو لأسباب لا ترجع إلى عملية النقل وإنما إلى فعل الغير كاستثناء أحد الراكب عليه فلا محل لمسئولية الناقل ، ومن حالات الوفاة الناشئة عن عملية النقل القيود المفاجئ للطائرة الذى يتسبب فى موت أحد الراكب أو الإصابات التى تلحقهم بسبب المطبات الهوائية وما يصاحبها من ارتطام الراكب بأجهزة حمل الأطعمة أو المشروبات ، ويلحق بالإصابات البدنية للصدمات النفسية التى تصيب الراكب والناجمة عن المطبات الهوائية (١) المفاجئة أثناء النقل .
- ١٨١- يشترط لمسئولية (٢) الناقل عند إخلاله بالتزامه بسلامة الراكب توافر ثلاثة شروط هى :

(١) د. سميرة القايروى ، نفس المرجع ص ١٠٤ .

(٢) راجع المادة ١٧ من اتفاقية وارسو .

ولاً : أن يكون هناك حادث . ثانياً : أن يكون هذا الحادث قد وقع خلال الفترة التي يوجد فيها المسافرين في حراسة الناقل سواء داخل الطائرة أو داخل المطار . ثالثاً : أن يكون هذا الحادث قد نجم عنه ضرر للمسافر .

١٨٢ - يجب أن يكون هناك حادث : ولم تعرف الاتفاقية الحادث ، والرجح فقها هو أن الحادث يمتد به كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة^(١) من حيث أصلها باستغلال الطائرة ، وعلى ذلك لا يسأل الناقل الجوي تطبيقاً لاتفاقية وارسو عما يلحق أحد الركاب من أضرار نجمت عن اعتداء عليه من راكب آخر لأن عملية الاعتداء وإن كانت وقعت أثناء عملية النقل إلا أنها غير مرتبطة بها .

وإذا كان هذا المعنى يتمشى ومبادئ المسؤولية الشخصية التي أرسيتها اتفاقية وارسو والبروتوكول المعدل لها والموقع في مدينة لاهاي^(٢) فإنه لا يتفق ومبادئ المسؤولية الموضوعية التي قررها اتفاق مونتريال^(٣) وبروتوكول جوتا^(٤) الذي يتوسع في مفهوم الحادث ويشمل فيه وفقاً لهما كل الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت هذه الأسباب ناجمة عن عملية النقل أم غير ناجمة عنها ، ومواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة^(٥) به .

(١) غروت فليس الأسبوتى سابق الذكر ، ص ٢٥١ .

(٢) بروتوكول لاهاي بتاريخ ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٥٥ .

(٣) اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ .

(٤) البروتوكول الموقع في جوتايل لاى ٨ مارس سنة ١٩٧١ .

(٥) راجع د. فريد الميرنى ص ٩٨ ، وبناء على هذا المفهوم للحادث قررت المحكمة العليا لولاية نيويورك في حكمها الصادر في قضية مريان هيرمان ضد شركة الخطوط الجوية العالمية اعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي لحقت بالمدعية وفقاً لأحكام اتفاق مونتريال من جراء قيام أحد اللداتين الفلسطينيين في السادس من سبتمبر عام ١٩٧٠ بإجبار قائد الطائرة التابعة للأسطول الجوي لشركة المدعى عليها على تغيير مسارها والهبوط بها في صحراء الأردن بدلاً من النزول في ميناء الوصول المتخذ لها مسافاً وهو مطار تلد - الإسرائيلي . وكان الحكم سوف يتغير حتماً لو أن المحكمة أفضت دعوى مسؤولية -

ويتجه القضاء الفرنسي إلى التوسع في مفهوم الحادث فلم يقصره على الواقعة العادية الفجائية بالمعنى الفني أو الميكانيكي والتي تطرأ على الطائرة أثناء الرحلة وإنما بسط هذا اللفظ ليشمل كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب أغيار سوى فنية الفية كما هو الحال بالنسبة لعملية تحويل إجرامى لمسار الطائرة من جانب القراصنة (١)، وتتفق الأحكام الفرنسية في هذا الصدد مع القضاء الأمريكى (٢).

٢- أن يكون الحادث قد وقع أثناء الفترة التي يوجد فيها الركاب في حراسة الناقل سواء في الطائرة أو داخل المطار :

١٨٢ مكرر - تنص اتفاقية وارسو على مسئولية الناقل عن الأضرار التي تلحق المسافرين على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب أو نزولهم . وقد أثار هذا التحديد الضيق لمسئولية الناقل تساؤل للجنة عن تحديد المدى لزمضى لمسئولية الناقل الجوى عن سلامة تراكيب حل يقصر فقط على الفترة التي تحلق فيها الطائرة في الجو بالإضافة إلى شمولها فترة صعود الركاب إلى الطائرة والنزول منها ، أم تتسع لتشمل فترات أكثر من ذلك يمكن أن يتعرض فيها للمسافر لمخاطر الطيران بسبب تواجده في المطار وهو مكان أهل بحركة الطيران أضف إلى ذلك إذا تعمد الناقل الجوى ينقل الركاب بسياراته من مركزه في وسط المدينة إلى المطار أو العكس وتعرض أحدهم لحادث أثناء عمليات النقل ليرى هل يسأل الناقل الجوى عن هذه الأضرار أم لا ؟ وهل إذا مثل يسأل وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو أم وفقاً لأحكام اللاتون لتوطني الذي يحكم نقل ليرى .

١٨٣ - الرأي مستقر (٣) على مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التي

- لأحكام اتفاقية وارسو لأن الواقعة المسببة للضرر لم تكن ناشئة عن عملية النقل ولم تكن - بحسب أصلها بالإستقلال - إجري (راجع : فريد العربي نفس المرجع) .

Cass. 16 Fév. 1982, R.F.D.A. 1982, 342.

(١)

(٢) د. رفعت لغري بند ٥٤ ص ١٢٨

(٣) - فريد العربي ص ١٠٠ د د مختار ص ١٠٠ د د المختار محمد لغمت

د. ١٩٧٠ د. أبو زيد رمضان بند ٩

تلتحق المسافرين عن المخاطر الخاصة بالطيران ولتلى تبدأ منذ خضوع المسافرين فى المطار لتوجيهات تسمى النقل وذلك ابتداء من اصطحابه عند سماعه الأداء على قيام الرحلة من صالة تجمع الركاب ونقله من هذه الصالة تحت إشراف تسمى النقل وعلى سيارته حتى صعوده على الطائرة ويستمر خضوعه لتوجيهات عمال النقل أثناء تولده بالطائرة حتى وصولها ميناء الوصول ثم نزوله من الطائرة تحت إشراف عمال النقل وتوصيله إلى مبنى المطار ، وتنتهى مسئولية النقل فى اللحظات التى يتحرر فيها المسافر من رقابة تسمى النقل أى أثناء وجوده فى صالة استلام الأمتعة أو صالة الجمارك وأثناء تنقله بحرية فى رحلات المطار كالمرور الحرة أو عند قيامه بتغيير العملة فى أحد البنوك أى عند ثلاثى تعرضه لمخاطر الطيران (١) ، فى هذه الفترة إذا أصاب المسافرين أية أضرار من جراء أى حادث لا يمت بصله لمخاطر الطيران كحدوث إنبهار أرضى فى المطار أو سقوط حقائب أحد المسافرين عليه فى حالة استلام الأمتعة بسبب التزاحم الشديد بين المسافرين على استلام أمتعتهم لا يسأل عنها النقل الجوى ، أما إذا أصيب المسافر أثناء ركوبه أحد سيارات النقل التى تنقله من المطار إلى وسط المدينة أو العكس فإن النقل يسأل عن هذا الحادث باعتباره ناقلاً برياً وليس جويّاً وفقاً لأحكام القانون التجارى (٢) الوطنى وليس وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية .

٣- أن يكون الحادث قد نجم عنه ضرر للراكب :

١٨٤- ولا يخفى لايتقار مسئولية النقل الجوى وقوع حادث للمسافر أثناء صعوده الطائرة أو هبوطه منها أو أثناء تولده فى حراسة النقل فى الفترة السابقة على ركوب الطائرة أو نزوله منها بل يجب أن يترتب على ذلك الحادث ضرر

(١) راجع فى هذا المعنى :

(R. Saint-Alary) " progress aeronautique, protection de la victime et respons abilité du transporteur aerien" V.Melange, J. Mary, Toulouse 1960 T.II p. 539 et 550.

ود. أبو زيد رضوان بند ٣٠٩ .

(٢) راجع للنصوص المنظمة للنقل البرى فى القانون التجارى المادة ٢٠٨ وما بعدها .

بالمسافر ، والواقع أن اتفاقية وارسو لم تحدد المعنى " صيود بالضرر كما أنها لم تبين نوع الضرر الواجب أخذه في الاعتبار عند تقرير مسؤولية الناقل والرأى مستقر على وجوب الرجوع إلى القوانين الوطنية^(١) لتحديد مفهوم الضرر الواجب التعويض عنه .

١٨٥- ولما كانت مسؤولية الناقل الجوى وفقاً للقانون المصرى مسؤولية عقبيه الخطأ فيها مفترض فيكفى إثبات وقوع الضرر لإنشغال مسؤولية الناقل الجوى دون حاجة لقيام المضرور بإثبات خطأ الناقل أو تابعيه ، وإنما يتعين على الناقل كما سنرى إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يثبت انتفاء الخطأ أو رجوعه إلى سبب أجنبى لا يذ له فيه ، والتعويض فى القانون المصرى لا يستحق إلا عن الأضرار المتوقعة اللهم إلا إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم ، وفى هذه الحالة يلتزم الناقل بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقعة كانت أو غير متوقعة^(٢) ، كما يلتزم الناقل أيضاً فى القانون المصرى بتعويض جميع الأضرار بنسبة كانت أم نفسية .

(٢) حالة الإخلال بالالتزام بالمحافظة على الأمتعة المسجلة :

١٨٦- لما كان الناقل الجوى لا يلتزم بنقل المسافرين فحسب وإنما يلتزم بنقله هو وأمتعته وعلى ذلك يلتزم الناقل بالمحافظة على أمتعة الراكب التي يسلمها للناقل عند بدء السفر مقابل إيصال يحصل عليه من الناقل لإستلامها بموجبه فى جية الوصول ، ويطلق على هذه الأمتعة بالأمتعة المسجلة وهى تختلف عن الأشياء الصغيرة والشخصية التى يصطحبها للمسافر عند سفره والتي تكون فى عهده وتسمى بالأمتعة الشخصية ولا يسأل عنها الناقل وفقاً للاتفاقية وإنما يسأل عنها وفقاً لأحكام القانون الوطنى إذا ثبت صدور خطأ من الناقل أدى إلى فقدها أو تلفها ، وقد نصت المادة الثامنة عشر من اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة وهى الأمتعة التى يقوم الراكب بتسليمها للناقل ويصدر عنها الناقل

(١) د. مختار بربرى بند ١٤٣ ، د. عبد الفضول محمد أحمد ص ٢٠٨ .

(٢) د. فريد العربى ص ١٠١ .

إيصالا يعلمة للراكب (١) .

ويشترط لإعتقاد مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة أن يثبت الراكب الضرر الذى لحق هذه الأمتعة كفقدها أو تلفها أثناء النقل ، ويجب أن يثبت الضرر أثناء وجود الأمتعة فى حراسة الناقل سواء فى ميناء التقيام أو فى الطائرة أو فى ميناء الوصول أو فى أى مكان آخر تهبط فيه الطائرة حتى لو كان خارجا عن المطار (٢) .

(٣) حكمة اخلال النقل بتزويجه بتوصيل المستوفى الميعاد المتفق عليه :

١٨٧ - تنص المادة التاسعة عشر من اتفاقية وارسو على أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة .

ونظراً لتضرر الناقلين الجويين من المسؤولية عن التأخير فكثيراً ما يدرجون بنوداً فى تذكر السفر تؤكد حقهم فى عدم المسؤولية عن التأخير وأن المواعيد للولرد ذكرها فى تذكرة السفر هى مواعيد تقريبية وليست نهائية والأمر خاضع فى النهاية لطروف النقل ، كذلك للشروط العامة للآيات تذهب بشأن نقل المسافرين والبضائع إلى عدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل وأن مواعيد الوصول والتقيام المحددة من قبل الناقل للجوى فى العقد أو فى جداول مواعيده أو أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل للجوى (٤) .

(١) وقد نص تعينل لأحاي على البيانات الخاصة بإيصال الأمتعة المسجلة قاصراً إياها على ثلاثة جى كما يلي :

١- بيان مكان الإقلاع والوصول .

٢- بيان مكان اليبوط فى دولة أجنبية إذا كانت نقطتا التقيام والوصول فى دولة واحدة .

٣- بيان يقيد خضوع النقل لاتفاقية وارسو (انظر المادة الرابعة من تعينل قانون لأحاي) .

(٢) المادة ٢/١٨ .

(٣) مادة ١/١٠ من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم ، م ٣/١ من شروط نقل البضائع وتأكيدها

لذلك نجد المادة التاسعة من شروط عقد النقل الدولي لشركة الطيران السعودية تنص على ما

يلي « تعهد السعودية » بنقل جديدا فى نقل الراكب وأمتعته بالسرعة المعقولة الممكنة ولكن

ليس هناك أى تحديد زمنى لبدء النقل وإتمامه وبقاء على ذلك يحق للسعودية تغيير الطائرة =

١٨٨- والواقع أن شروط الأيلاء إذا كانت تعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير تعد متعارضة^(١) مع نص المادة ٢٣ من اتفاقية ولرسو والذي يقضى بأن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى عن الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولكن لم يكن وهو نص أمر لا يجوز مخالفته.

وقد استقر القضاء^(٢) مع ذلك على التسامح مع الناقل في التأخير المعقول أو التأخير الخارج عن إرادته^(٣) أما للتأخير غير العادي فلا شك في مسؤولية الناقل عنه بشرط أن يلحق للمسافر ضرر من جراء هذا التأخير، كذلك يعفى الناقل من المسؤولية إذا ثبت عدم صدور خطأ منه وإنما كان سبب التأخير هو خطأ^(٤) المسافرين نفسه.

١٨٩- والسؤال ما هو المقصود بالتأخير في توصيل المسافرين أو أمتعته. يقصد بالتأخير هو توصيل المسافرين أو أمتعته في موعد يجاوز الميعاد المحدد والمتفق عليه أو توصيله في موعد يجاوز الميعاد المعقول في حالة عدم الاتفاق على موعد محدد للوصول على أن تكون للمجازرة غير عادية.

- لو تبنى أركان التوقف المبينة على هذه الفقرة من الضرورة دون إشعار، الأوقلت المبينة في جداول ترميز الرحلات أو في غيرها تقريبية وأبقت محسومة ولا تشكل جزءاً من هذا المقدر - الجداول خاضعة للتغيير دون إشعار - المحروجة لا تحصل مسؤولية للحاق برحلات متتابعة.

(١) د. فريد العربي ص ١١٢.

(٢) د. فريد العربي ص ١١٢.

(٣) فقد قضت المحكمة الابتدائية بمرسلياً بعدم مسؤولية الناقل عن التأخير الناشئ عن عدم قلاع الطائرة في ميادها إذا كان هذا التأخير راجع إلى عيب فني طارئ لا يدخل لإرادته فيه لدى

إلى عدم قلاعها في الميعاد. راجع :

T.G.I. Marseille 3 fev. 1981 - R.F.D. Aérien 1981, p. 239.

(٤) كتأخير المسافرين عن الحضور في الميعاد المحدد لقلاع الطائرة أو لعدم إعادة تأكيد حجزه.

وللتأكد من الميعاد الجديد للطائرة يست تعديله.

V. Cour d'appel de Paris 9 mars 2001, Rev. française de droit aérien et spatial 2001, p. 358.

ولا يقتصر مفهوم التأخير على مجرى التأخير في عملية النقل بمطامها الضيق التي تبدأ منذ جوعاد إقلاع الطائرة وتنتهي بميعاد هبوطها بحيث لا يشمل التأخير إدارة الطائرة أو اللاحقة لعملية النقل وإنما يشمل مفهوم التأخير ذلك التأخير الذي يحدث أثناء عملية النقل وبمناسبتها ، فالناقل يكون مسؤولاً عن التأخير في وصول المسافرين منذ وجوده تحت رعايته وإشراف تابعيه في ميناء القوام حتى وصوله ميناء الوصول .

فمثلاً لو أن المسافر كان يسافر من القاهرة إلى باريس وتأخرت الرحلة بعد إنتهاء كافة إجراءات السفر لوجود عطل مفاجئ أو بسبب سوء الأحوال الجوية عشر ساعات واقلعت الطائرة بعد ذلك ووصلت إلى باريس في الميعاد المحدد لإنهاء الرحلة بالنسبة لغيرها من الطائرات التي تقلع في نفس الوقت فلن الناقل يكون مع ذلك مسئول عن التأخير السابق على قيام الرحلة .

١٩٠- ولا يمكن لاتعقاد مسئولية الناقل إثبات التأخير عن الميعاد المتفق عليه بل يجب أن يكون هناك ضرر لحق المسافرين من جراء هذا التأخير كما لو ترتب على التأخير في الوصول وفاة مريض كان مسافر لإجراء عملية عاجلة ، أو تفويت إبرام صفقة هامة أو عدم حضور للمسافر جلسة قضية أو مؤتمر مهم فالأخير الذي لا يترتب عليه ضرر لا يترتب مسئولية الناقل ، فيجب على المسافرين أن يثبت أولاً أن هناك تأخير في الوصول عن الميعاد المتفق عليه في العقد أو للميعاد المعقول لوصول الطائرة ، ويثبت للضرر الذي أصابه من جراء هذا التأخير والإثبات هنا جائز بكافة الطرق لأن عند النقل تجارى بالنسبة للناقل .

ثانياً : الأساس القانوني لمسئولية النقل للجوى الدولي :

١٩١- لقد مر أساس مسئولية الناقل الجوى الدولي بعدة مراحل ابتداء من اتفاقية باريس سنة ١٩٢٩ وانتهاء ببروتوكول مونتريال الموقع سنة ١٩٧٥ .

١- طبيعة مسئولية الناقل الجوى في اتفاقية باريس سنة ١٩٢٩ وأساسها القانوني :
فيما يتعلق بطبيعة مسئولية الناقل الجوى في اتفاقية باريس سنة ١٩٢٩ اعتبر
الاتفاقية التزام الناقل التزام ببذل عناية وليس للزام بتحقيق نتيجة كما هو الحال في

للتشريع المصري ، ولكن تحقيقاً للتوازن بين مصلحة الناقل والركاب فقد أعفت للمعاهدة المقرر من عبء إثبات خطأ الناقل أو تقصيره وإنما أقامت مسؤوليته على أساس الخطأ المفترض^(١) الذي يتحقق بمجرد وقوع الضرر للمسافر أو البضاعة^(٢) بحيث ينتقل عبء الإثبات إلى الناقل إذا أراد أن يستخلص من هذه المسؤولية المفترضة ، فيجب عليه أن يثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتفادي الضرر التي تفرضها العناية العادية المعقولة أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها (م ٢٠) أو أن الضرر قد تسبب أو مناهم بخطئه في إحداث الضرر (م ٢١) ، وتخفيفاً من حدة قرينة الخطأ رعاية لمصالح الناقلين حددت الاتفاقية التعويضات التي يلتزم بها الناقل في مواجهة كل راكب سواء عن الأضرار التي تصيبه^(٣) في بدنه أو تلحق بالبضائع^(٤) والأمتعة المسجلة .

أساس المسؤولية في ضوء بروتوكول لاهاي في ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٥٥ :

١٩٢ - لم يعدل هذا البروتوكول لاسم مسؤولية الناقل الجوي فبقيت كما هي قائمة على أساس الخطأ المفترض . ولم يقدم هذا البروتوكول أية ميزة للمسافرين أو الشاحنين سوى رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الركاب^(٥) .

أساس مسؤولية النقل الجوي وفقاً لاتفاق مونتريال سنة ١٩٦٤ :

١٩٣ - نص هذا الاتفاق^(٦) على أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية

(١) للمواد ١٧ ، ١٨ ، ١٩ من اتفاقية وارسو .

(٢) قضت محكمة Tribunal de Grande instance de Privas a 26 Septembre 2002 .

بأن الناقل مسئول وفقاً لاتفاقية وارسو بقوة القانون في مواجهة المسافر زائع :

Rev. F. D. A et Spatial 2002 P. 105 .

(٣) ١٢٥ ألف فرنك بولندي .

(٤) ٢٥٠ ألف فرنك بولندي عن كل كيلو جرام من البضائع أو الأمتعة المسجلة .

(٥) أصبح التعويض ٢٥٠ ألف فرنك بولندي - ربع د. أبو زيد رضوان بند ٢٨٩ .

(٦) تنص المادة الثانية من اتفاق مونتريال على أنه « لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته

بأية وسيلة تفرها المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو .

موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل النتيجة بمعنى أن الناقل يسأل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور ، وقد تضمن هذا الاتفاق حد أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب يقدر بـ ٧٥ ألف دولار أمريكي ، ولما كان المقصود من هذا الاتفاق إرضاء الولايات المتحدة الأمريكية فقد اشترط لتطبيقه أن يكون النقل دولياً بالمعنى الذي حددته المادة الأولى من اتفاقية وارسو وأن تكون أحد نقاط القياس أو الوصول أو الهبوط الجوي داخل أراضي الولايات المتحدة الأمريكية .

١٩٤ - ويترتب على هذا الاتفاق نتائج غريبة هي أنه يمكن أن تختلف (١) طبيعة مسؤولية الناقل باختلاف نقطة رحيل ووصول المسافرين في رحلة واحدة من رحلات نفس الطائرة ، فالمسؤولية تكون موضوعية إذا وقع نقطة القياس أو الوصول أو الهبوط في مطار أمريكي ، وعقديه تقوم على الخطأ المفترض في غير هذه الحالات ، فلو قامت طائرة من القاهرة إلى نيويورك عبر باريس فلن للمسافرين الذين تنتهي رحلتهم في باريس تكون المسؤولية بالتعبد لهم عقدياً أساساً الخطأ المفترض في حيث أن المسافرين الذين تنتهي رحلتهم في نيويورك تكون مسؤولية الناقل قبلهم مسؤولية موضوعية (٢) أساساً فكرة المخاطر وتحمل النتيجة .

١٩٥ - أساس المسؤولية في ظل بروتوكول جواتيمالا سيتي (٣) سنة

١٩٧١ :

وعلى أثر النتائج الغريبة الناشئة عن اتفاق مونتريال تم توقيع بروتوكول جواتيمالا سيتي في ٨ مارس سنة ١٩٧١ والذي لم يدخل حيز التنفيذ حتى الآن ويعد هذا البروتوكول بمثابة تعديل جزئي لأحكام المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ١٩٦ .

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ١٩٦ .

(٣) Le Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 Portant modifications de la Convention d Varsovie par Dr Rene H. MANKIE WICZ . Revue Francaise de Droit Aerien 1972 P. 15 et s.

وبروتوكول لأعلى المعدل لها وقد فرق البروتوكول من حيث أساس المسؤولية بين الفروض الثلاثة^(١) الآتية :

الفرض الأول : وهو يتعلق بحالة وفاة الراكب أو إصابته بجرح أو أى أذى يبنى وفيه يكون الناقل مسئولاً عن تعويض هذه الأضرار مسؤولية موضوعية حتى ولو لم يقع أى خطأ من جانبه ولا يستطيع أن يتحمل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه فى إحداث الضرر (كما هو الحال فى سوء الحالة الصحية للمسافر) (١/٤م) أو الطبيعة الذاتية أو العيب الذاتى للممتعة .

الفرض الثانى : وفيه تكون مسؤولية الناقل عقابية فى حالة الأضرار الناشئة عن التأخير فى نقل الركاب وللحقائب ولا يستطيع الناقل التخلص منها إلا بإقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الإجراءات الضرورية لتفادى الضرر أو كان من الممكن تجنبه .

الفرض الثالث : ويتعلق بهلاك البضائع وتلفها وتأخير وصولها وفيه يسأل الناقل عن هذه الأضرار مسؤولية موضوعية إلا إذا قام الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتفادى الضرر لو كان من الممكن تجنبه .

أساس المسؤولية فى ظل بروتوكول مونتريال الرابع الموقع سنة ١٩٧٥ :

١٩٦ - الإضافة التى جاء بها هذا البروتوكول تتعلق بمسؤولية الناقل المتعلقة بنقل البضائع ، بينما أرست تعديلات اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الموضوعية عن نقل المسافرين فإن بروتوكول مونتريال الموقع فى ٢٥ سبتمبر لسنة ١٩٧٥ أرسى مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل بصدد نقل البضائع .

فقد نصت المادة الرابعة من هذا البروتوكول على مسؤولية الناقل عن الأضرار التى تصيب البضاعة نتيجة خلائها أو تلفها أو ضياعها طالما أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة^(٢) النقل الجوى ، ولا يستطيع الناقل التخلص من

(١) V. Dr René H. MANKIE WICZ Revue op.cit P. 15 et s. (١)

(٢) د. أبو زيد رضوان نفس المرجع بند ٢٩٢ مكرر من ٣٠٧ . (٢)

هذه المسؤولية إلا إذا قُام الدليل على أن الضرر يرجع إلى أحد السباب الآتية : طبيعية البضاعة أو عيبها الذاتي ، سوء تغليف البضاعة للراجع إلى شخصي آخر غير الناقل أو أحد تابعيه ، أعمال الحرب أو النزاع المسلح ، عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطر أو أثناء فترة عبورها به .

١٩٧- وهكذا أصبحت مسؤولية النقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو بعد تعديلاتها المتعاقبة مسؤولية موضوعية تقوم على أساس تحمل المخاطر وترجمت للمسئولية العقوبة على أساس الخطأ المفترض ولم يعد لها وجود إلا في حالة واحدة هي المسؤولية في نقل للركاب والحقائب والبضائع ، ولكن ذلك لا يعطى توحيد أحكام مسؤولية النقل الجوي لأن ذلك يتوقف على انضمام الدول المتنازعة إلى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وحدها أو إليها بعد تعديل لاهاي سنة ١٩٥٥ أو إلى الانضمام إليها بتعديلاتها المتعاقبة بما فيها بروتوكول جواتيمالا سبتي سنة ١٩٧١ ، فلا بد لتوحيد الأحكام المطبقة على طرفي النزاع أن يكونا منضمين معا إلى نفس المعاهدة والتعديلات السابقة أما إذا انضم أحدهما إلى الاتفاقية وحدها والآخر إلى تعديل معين دون الاتفاقية مثلاً فلا محل لتطبيق الاتفاقية أو التعديل لعدم وجود قاسم مشترك بين المتنازعين وحينئذ يخضع للنزاع القانون الذي تحددته قواعد الإسناد في القانون الدولي الخاص . أما إذا كان كلاهما منضم إلى اتفاقية وارسو وتعديلاتها في لاهاي فإن المسؤولية تكون عقوبة قائمة على الخطأ القابل لإثبات العكس ، أما إذا كان الطرفين المتنازعين قد انضما (١) إلى اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦ فإن المسؤولية تكون موضوعية في كل حالات الضرر متى كانت نقطة القبول أو الوصول أو وجود مرسى جوى في أرض لاسوتجة .

(١) د. عبد القحيل محمد أحمد ص ١٩٨ .

المطلب الثاني

أسباب دفع مسؤولية النقل الجوي الدولي

١٩٨- أشرنا من قبل إلى أن مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية فارسوفي (وارسو) مسؤولية عقدية تقوم على الخطأ المفترض ويتعين على الناقل حتى يدفع هذه المسؤولية أن يثبت انتفاء الخطأ ، ولما كان التزام الناقل الجوي التزام بوسيلة أى ببذل عناية تعين على الناقل لينفي الخطأ المفترض أن يقيم الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(١) ، أو إثبات أن حدوث الضرر كان بسبب قوة قاهرة أو بسبب خطأ الشخص المضرور وسوف نبين الأسباب الثلاثة لإعفاء الناقل الجوي الدولي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو وهي كما يلي :

أولاً : نفي الخطأ :

١٩٩- يتعين على الناقل إثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا الاحتياطات الضرورية لتفادي وقوع الضرر ، أى قيام الناقل بنفي وجود الخطأ والذي أفترضت الاتفاقية وجوده بمجرد وقوع الضرر .

ولكن ثار خلاف في التفة حول لتقصود بالتدابير الضرورية وقد انقسم الفقه في هذا الصدد إلى اتجاهين :

الاتجاه الأول : وهو الاتجاه المتشدد^(٢) :

ويرى أنه يجب تفسير التدابير الضرورية في ضوء معرفة السبب الذي

(١) للقرة الأولى من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو .

b) VAN Houtte - la responsabilité civile dans les transports aériens (٢) intérieurs et internationaux no 46 .

مشار له في مؤلف ليتنين .

ولحكام القضاء المؤيدة لهذا الاتجاه استئناف باريس ١٢ ديسمبر سنة ١٩٦١ للمجلة الفرنسية للتانون الجوى سنة ١٩٦٢ ص ٩٣ - حيث أدلت المحكمة للناقل رغم إثباته لصلاحية لطائرة وتصياعه للوائح المنظمة للملاحة الجوية وتولت لجازات للطايم واستندت لمحكمة في قضائها إلى أن الناقل لم يتخذ كل التدابير ذات العلاقة المباشرة والفورية بالحادثة المسبب للضرر ، أيضا محكمة السين المدنية في ٩ يوليو سنة ١٩٦٠ الأسبوع القانوني ١٩٦٠ - ٣ - رقم ١١٨٣ .

إلى الضرر فإذا ثبت أن الناقل في حالة معرفة سبب وقوع الضرر وظروفه قد قام هو وتابعوه بكتابة الإجراءات الضرورية والمعتدلة لتفادي وقوع الضرر وبذلوا العناية المعتدلة في هذا الصدد فإن الناقل لا يسأل عن نتائج الضرر .

ولكن يجب هذا الرأي أن الناقل يتحمل تبعه السبب غير المعروف إذ تستمر قرينة الخطأ قائمة ولا يستطيع الناقل هدمها لعدم علمه بسبب الضرر وبالتالي بالتأخير للضرورية التي كان يمكنه إثبات تخلفها لنفي الخطأ من جانبه .

الاتجاه المعتدل أو الموضوعي :

٢٠٠ - ويرى أنه في حالة عدم معرفة سبب وقوع الضرر وظروفه يكون من الظلم إلقاء المسؤولية على الناقل لأن ذلك يتعارض مع قصد الاتفاقية ومى تحقيق التوازن بين الطرفين وليس تغليب مصلحة أحدهما على الآخر وإنما يجب البحث عن معيار موضوعي هو إلزام الناقل ببذل العناية الواجبة والمعتدلة (١) لتفادي الأضرار المتوقعة بالنقل الجوي فإذا أثبت الناقل الجوى مقارنة بالناقل الحريص أنه بذل هو وتابعوه العناية الواجبة لتجنب مخاطر النقل انتفتت مسؤوليته في هذه الحالة ، وتكفي العناية الواجبة أمر متروك لتقدير القاضي لموضوع في ضوء ظروف كل حالة على حدة .

فلذلك مثلاً إذا ثبت أن طائرة شركة الضنح وتخضع للفحوص الدورية من الجهات المختصة وحاصلة على شهادات الصلاحية اللازمة وبضارية للحصول فضلاً عن الطاقم الذي يعمل عليها تتوافر فيه شروط الصلاحية المطلوبة ، كما أن الطائرة تلت في ظروف جوية ملائمة بعد الحصول على المعلومات اللازمة عند الإقلاع أو أثناء الطيران أو عند الهبوط (٢) . ثم وقع حادث بعد ذلك فإن هذا الناقل

(١) د. حسن كير - مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فاروسيا وبروتوكول لأماني المعدل لها ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ص ١٤٥٨ ، ١٤٥٩ بند ١٠ ص ٣٣ .

(٢) بورسيليه سابق الإشارة ص ٥١ أيضاً في نفس الاتجاه ليمسوان - أيضاً ، Ripon (G) ، l'unification de droit arien للمجلة العامة لقانون ١٩٥٣ ص ٣٦٤ مذكر لهم في مؤلف د. مختار بيزري ص ١٥٧ .

لا يمكن مساءلته لقيامه باتخاذ التدابير الضرورية .

٢٠١- وبناء على ما سبق لا يسأل الناقل عن السبب المجهول للضرر طالما أثبت أنه اتخذ التدابير الضرورية المتعلقة بحالة الطائرة وللإقليم وظروف قيام الرحلة أما عند فشله في هذا الإثبات فله يكون مسئولاً^(١) ، أما العيب الخفى في الطائرة فنرى على خلاف البعض^(٢) الذى يرى عدم مسئولية الناقل عنه إذا اتخذ التدابير المعقولة وأثبت خفاء العيب على نحو لا يتسنى اكتشافه مسئولية الناقل عنه لأن صناعة الطائرات صناعة معقدة وتحتاج إلى تنبيه عالية لا يتغنى أن يتحمل المسافر أو الشاحن نتائج عيوبها الخفية وإنما يجب أن يتحمل الناقل نتائجها لأن بوسعهم أن يرجع عند اكتشافه العيب بالتعويض فيما بعد على صانع الطائرة الأمر الذى لا يكون متيسراً بالنسبة للركاب أو الشاحنين .

ثانياً : القوة القاهرة :

٢٠٢- تنص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو على أن الناقل لا يكون مسئولاً إذا ثبت أنه وتبعوه قد اتخذوا كل الإجراءات الضرورية لتجنب الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم تفاديه .

- يخلص من هذا تنص أن : لإثباته لم شكر صراحة لفظ القوة القاهرة كسبب لدفع مسئولية الناقل ولكن التقى^(٣) استخلص هذا المعنى من عبارة "استحالة اتخاذ التدابير الضرورية من قبل الناقل أو تلاجه ، فالناقل لا يكون مسئولاً إذا ثبت أنه كان يستحيل عليه . وتبعوه اتخذ التدابير الضرورية لتوقى الضرر وهذا يتحقق عند وجود القوة القاهرة ، ويحد من قبيل القوة القاهرة العواصف الشديدة

(١) د. مختار بدي من ١٥٧ .

(٢) رودير ومركادال من ٤٣٢ .

Droit des Transports Terrestres et aeriens, 5e ed Par Rene Rodere et Barthelamy Mercadal, Dalloz Cin quieme ed. 1996 .

(٣) د. أبو زيد رضوان من ٣٣٦ . أيضاً

La Combe : la responsabilite du Transporteur aerien pour dommages Causes aux pass agers et marchandises, these de doctorat paris 1940 .

غير المتوقعة التي تخرج عن مخاطر الطيران العادية والتي تؤدي إلى سقوط الطائرة ، ولكن لا يعد من قبيل القوة القاهرة مخاطر الطيران العادية مثل الضباب والرياح الشديدة إلا إذا كانت غير متوقعة ولا يمكن تلفيها ، كذلك لا يعد من قبيل القوة القاهرة إضراب عمال المراقبة الجوية في مطار الهيوط إلا إذا كان غير متوقعا ولا يمكن دفعه .

٢٠٣- وعلى العكس يعتبر من قبيل القوة القاهرة التغيرات الجوية غير العادية وأعمال السلطة العامة أو قيام حالة حرب حالت بين الطائرة والنزول في مطارات دولة معينة وقطعها طريق أطول مما أدى إلى تفاد البوقود وإحراق الطائرة .

ومن الجدير بالذكر أن المشرع التجاري (١) المصري تشدد في تحديد مفهوم القوة القاهرة التي تلغى النقل من المسؤولية إذ لم يعتبر من قبيل القوة القاهرة انفجار وسائل النقل أو إضرابها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأوبك أو الآلات التي يستعملها النقل في اتخاذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيلة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر ، كذلك لم يعتبر المشرع المصري من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تلغى النقل فجأة أو إصابتهم بضعف بنى أو على أثناء العمل ولو ثبت أن النقل اتخذ الحيلة لضمان ليقتهم البدنية والعقلية ؟

ولا شك أن المشرع المصري في ذلك توسع في حماية المسافرين والشاحن فلم يعد النقل من المسؤولية في القروض السابقة ربما لأنه يرجح الاتجاه الحديث في تأسيس مسؤولية النقل على المسؤولية الموضوعية أو تحمل المخاطر وهو في ذلك يختلف عن بعض الفقهاء (٢) الذين يرون أنه يصند بقوة القاهرة وجب النظر إلى الحادث الذي أفضى إلى الضرر هل كان متوقعا وممكن دفعه أم لا فمثلا إذا تعلق الأمر بانفجار محرك الطائرة أو تلف إبطاتها أو أجهزتها فإن الله بمسألة

(١) المادة ٢١٤ من الأحكام العامة بعد النقل في قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٢) د. محمود جمال الدين زكي - مصلحت الالتزام جزء (١) ص ٣٥٩ هامش (١) .

الناقل بصفة مطلقة ليس صحيحا فينبغى النظر فيما إذا كان الانفجار أو التلف راجعا إلى تقصير الناقل أو أنه كان نتيجة حادث غير متوقع أو لا يمكن دفعه إما إذا كان الانفجار مثلا نتيجة عيب في التصنيع فإنه يدخل في مفهوم القوة القاهرة والقضاء بصفة عامة يتشدد في تفسير القوة للقاهرة بهدف تعويض الضحايا الذين في الغالب يكون غير مؤمن عنهم في مواجهة ناقل محترف^(١) .

٢٠٤ - ويدخل في مفهوم القوة القاهرة فعل الخير وهو كل فعل غير متوقع ولا يمكن دفعه يصدر عن غير الناقل ووكلائه وتاييده ، أو بحجارة أخرى كل فعل يصدر من أشخاص لا يسأل الناقل عن أفعالهم^(٢) كقيام بعض الأرهباين بختطف الطائرة وتفجيرها ، أو قيام شاحن بشحن بضائع تالفة تسببت في تلف غيرها من البضائع . ولا يعتبر من الخير كل من يرتبط بالناقل بمقود وكالته أو عمل مثل وكلاء الناقل في المطارات أو رجال النطاقم وعمال الشحن والتفريغ ، وعلى العكس يعتبر من الخير العاملين في أبراج المراقبة^(٣) الأرضية وموظفي الجنارك ومن في حكمهم في مطارات الإقلاع والهبوط ، ويشترط القضاء لإعفاء الناقل من المسؤولية إثبات سبب الضرر وإن هذا السبب يعد أجنبيا عن الناقل .

ثالثا : خطأ المضرور :

٢٠٥ - تنص المادة ٢١ من معاهدة وارسو على أنه « إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور تسبب عنه إضرار أو أسيء في إحداثة فاللحكمة طبقا لنصوص قانونيا ، أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها .

يعتبر خطأ المضرور سببا هاما من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي ، وواضح من نص الاتفاقية أنها لم تضع قاعدة موضوعية لتحديد المراد بخطأ

(١) رودير وميركلال السابق بـ ٣٧٠ ٤٢١ .

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد من ٢٠٤ .

(٣) Civ. 16 fév. 1982, R.F.D.A., 1982 - 342, B. Tr. 1982 - 255 Confirmant Paris 19 Juin 1979, RFDA, 1979 - 327 , détournement d'avion Trib grand - inst Paris 15 mai 1982, 1982 - 355 .

المضرور وأثره وإنما أُلحلت إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع لتوضح مدى أثر الخطأ الذي صدر عن المضرور على مسؤولية الناقل ، ولعل سبب ذلك هو عجز الاتفاقية عن التوفيق بين مفاهيم القوانين المختلفة لأثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل .

٢٠٦ - وبالنسبة للقانون (١) المصري إذا كانت المحكمة المصرية هي المختصة بدعوى المسؤولية يجب على الناقل إثبات (٢) خطأ المضرور لإعفائه من المسؤولية ، ويجب أن يتوافر في هذا الخطأ شروط القوة القاهرة من حيث عدم التوقع وعدم إمكانية الدفيع سواء من الناقل أو تابعيه ، أما إذا كان هناك خطأ من الناقل أو تابعيه بجانب خطأ المضرور فلا يمكن إعفاء الناقل تماماً من المسؤولية فللقاضي إذا أن يُحمل الناقل جزء من التعويض (٣) بقدر ما صدر منه هو أو تابعيه من خطأ ، وفي حالة تساوى الأخطاء أو صعوبة تحديد نسبة كل منيا فيجب توزيع التعويض بالتساوى بين الأخطاء ، ومن أمثلة خطأ المضرور قفز الراكب من الطائرة عند فتح بابها بمجرد وصولها ودون انتظار وضع منظم النزول مما أدى إلى كسر سائتيه ، أو عدم جلوس للمسافر في مقعده وربط حزام الأمان أثناء الإقلاع أو للهبوط مما تسبب في وقوعه من مقعده وأصابته ببعض الكسور ، أو

(١) نص قانون التجارة الحالي على خطأ المضرور (الراكب أو المرسل أو المرسل إليه) كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية في المادة ٢٩٠ من قانون التجارة الحالي كذلك نص على خطأ المضرور كالتقنين المدني المصري في المادة ١٦٥ منه .

(٢) روديير وميركادال السابق بند ٣٢٠ .

(٣) تنص المادة ٢١٦ من التقنين المدني المصري على أنه يجوز للقاضي أن ينقص مثلاً التعويض أو لا يحكم بتعويض ما إذا كان الناقل بغطته لا اشترك في أحدث الضرر أو زاد فيه راجع تطبيقات للتضام الفرنسي في هذا الصدد - محكمة باريس الابتدائية ٢٧ يونيو ١٩٦٩ .

Rcv. Française de Droit Aérien 1969 P. 325 .

حيث لقي الراكب بنفسه من باب الطائرة بت إقلاعها ورفضت المحكمة تحميل الناقل المسؤولية لإثباته إكمام إغلاق الباب أثناء الطيران - أيضاً استئناف رن ١٥ أكتوبر سنة ١٩٧١ المجلة الفرنسية للقانون الجوي سنة ١٩٧٢ ص ٦٠ .

عدم إبلاغ الشاحن الناقل عن طبيعة البضائع الهشة مما أدى إلى تحطيمها أثناء النقل أو سوء تغليف البضائع مما أدى إلى تآثرها وضياعها أثناء النقل .

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالالتزام بسلامة الراكب أصبحت مسؤولية مادية أى قوامها الخطر وتحمل التبعة في كل من اتفاق مونتريال وبروتوكول جواتيمالا سيقى فإن خطأ الشخص المضروب أصبح سببا رئيسيا^(١) من أسباب دفع مسؤولية الناقل .

أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال سنة ١٩٦٦ .

٢٠٧- على أثر عدم رضاء الولايات المتحدة الأمريكية على اتفاقية وارسو بسبب إعطائها الناقل الحق في التخلص من المسؤولية وتقريرها بمبالغ محدودة للتعويض وتهديدها بالانسحاب منها فقد عدلت هذه الاتفاقية تعديلا جوهريا لإرضائها واستمرار عضويتها في اتفاقية وارسو .

هذا التعديل لم يتم بين الدول وإنما عقدته شركات الملاحة للجوية الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي I.A.T.A في مدينة مونتريال عام ١٩٦٦ . وتعطل هذا التعديل أساسا في جعل مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية^(٢) أو مادية تقوم على فكرة للخطر وتحمل التبعة بدلا من فكرة الخطأ المفترض ، وترتب على هذا التعديل أنه لا يجوز للناقل الجوي بصدد النقل الذي يتخلل^(٣) للولايات المتحدة الأمريكية سواء صعودا منها أو مرور بها أو هبوط فيها أن يستند إلى نص الفقرة الأولى من الماد ٢٠ سابقة الذكر للإفلات من المسؤولية ، ذلك لأن مجال أهمل هذا النص قاصر على المسؤولية العينية على فكرة الخطأ دون الخطر ، ولا يبقى أمام الناقل من وسيلة للتخلص من المسؤولية سوى إقامة الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضروب (خطأ المصاب) .

(١) د. فريد الميرفى ص ١٣١ .

(٢) د. فريد الميرفى ص ١٢٦ .

(٣) د. مختار بريدي ص ١٦٣ .

٢٠٨ - ومن المعلوم بالذكر أن هذا التعديل يقتصر على نقل الركاب وما يلحقهم من أضرار كالوفاة أو الجروح أو الكسور كما المسؤولية عن التأخير فتقتل محكمة باتفاقية وارسو ، كذلك المسؤولية عن نقل البضائع لم يصحبها أى تعديل فتقتل قائمة على أساس الخطأ ويمكن دفعها بإثبات اتخاذ التدابير المعقولة أو القوة القاهرة .

أسباب دفع مسؤولية النقل الجوى وفقا لاتفاقية جواتيمالا سيبنى فى الثامن من مارس سنة ١٩٧١ .

٢٠٩ - وهذا البروتوكول يتميز عن اتفاق مونتريال بأنه وقع لتوحيد القواعد القانونية بين الدول وليس بين شركات الطيران ، وهو على أى حال لم يدخل حيز التنفيذ ، يتفق هذا البروتوكول مع اتفاق مونتريال فى تأسيسه مسؤولية الناتج الجوى على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة وليس على فكرة الخطأ المفترض ، فالناقل مسئول عن وقوع الضرر الذى يلحق المpassenger سواء كان فى شكل الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى ، ولا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا بإثبات أحد الأمور الآتية :

١ - الحالة الصحية للركب (م١/٤) كان يكون مريض مرضاً شديداً أو به جروح خطيرة أو طاعن (١) فى السن وتكون هذه الحالة الحية هى السبب الوحيد فى وقوع الضرر .

٢ - خطأ المصاحب (م٦) ويعفى الناقل من المسؤولية كلية إذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد لوقوع الضرر ويكون هذا الإغناء جزئياً إذا كان الخطأ مشتركاً بينه وبين المصاحب .

٢١٠ - ويسأل الناقل أيضاً مسؤولية مادية عن فقدان وصول الأمتعة المسجلة فلا يمكنه التخلص من المسؤولية إلا بإثبات خطأ ضرر أى مالك الأمتعة لو يكون تلف الأمتعة إرجعاً إلى طبيعتها أو عيباً ذاتياً فيها (١) ، ولا

(١) د. أبو زيد رضوان بند ٢٩١ .

(٢) المادة ٢/٤ من البروتوكول .

تطبق اتفاقية جواتيمالا سبتي على مسؤولية الناقل عن التأخير^(١) في نقل الركاب أو مسؤوليته عن نقل البضائع فهاتين المسؤوليتين يمكن دفعهما وفقاً للمادة ٢٠ من اتفاقية وارسو سابقة الذكر .

المطلب الثالث

التحديد القانوني لمسئولية الناقل الجوي الدولي

٢١١ - تحقيقاً للتوازن بين لمصالح المتعارضة للناقل الجوي وما يتعرض له من مسؤولية جسيمة تقوم على الخطأ المفترض من ناحية ، ومصالح الركاب والشاحنين وما يتعرضون له من اضرار من جراء استخدام النقل الجوي من ناحية أخرى ، قررت اتفاقية وارسو مبدأ تحديد مسؤولية الناقل بحد أقصى لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه . وقد استندت الاتفاقية من هذا التحديد فصلاً عن تحقيق هذا التوازن تشجيع الاستثمار في مجال النقل الجوي لما ليد المرفق من أهمية بالغة في الحياة العصرية ، وحتى لا يفر المستثمرون من الاستثمار في هذا المرفق العام خوفاً مما قد يتكبذونه من خسائر كبيرة تنجم عن فقد الطائرات أو دفع التعويضات أو زيادة التكاليف بسبب ارتفاع أقساط التأمين على مخاطر هذا الاستغلال .

٢١٢ - وهذا للتحديد لمسئولية الناقل يتزايد بتعديل اتفاقيات وارسو وذلك حتى يتماشى مع التضخم وانخفاض قيمة النقد من ناحية وحتى يكون أكثر عدالة لكل من الناقل والركب أو الشاحن من ناحية أخرى ، فنجد أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ قد حددت التعويض بمبلغ ١٢٥,٠٠٠ (١) فرنك فرنسي لكل راكب عما يلحقه من وفاة أو إصابة ، ومبلغ ٢٥٠ فرنك (٢) عن فقد أو اهلاك كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة كما حددت التعويض في حالة هلاك الأمتعة الشخصية التي

(١) د. مختار بربري ص ١١٥ ، د. فريد الميرني ص ١٢٦ .

(٢) المادة الثامنة والعشرون من الاتفاقية لفقرة أولى .

(٣) المادة الثانية والعشرون من الاتفاقية لفقرة ثانية .

يحتفظ بها الركاب في خيارته مثل حقائب اليد بمبلغ ٥٠٠٠ (١) فرنك لكل راكب .
وقد جدد بروتوكول لآهاي مبلغ التعويض المستحق للراكب في حالة
الرفاء أو الإصابة إلى الضعف فجعله ٢٥٠,٠٠٠ (٢) فرنك فرنسي ولكن لم يعدل
الحد الأقصى في مجال نقل البضائع والأمتعة .
الحدود القصوى للتعويض وفقا لاتفاق مونتريال عام ١٩٦٦ :

٢١٣ - هذا الاتفاق تم بين شركات الطيران إرضاءاً للولايات المتحدة
الأمريكية كما أشرنا من قبل ، وقد رفع الحد الأقصى للتعويض في حالة الوفاة أو
الإصابة إلى ٧٥,٠٠٠ دولار أمريكي ولكن هذا الاتفاق لم يتناول بالتعديل الحدود
القصوى للتعويض التي قررتنا من قبل اتفاقية وارسو .
حدود التعويض وفقا لبروتوكول جواتيمالا سيتي الموقّع عام ١٩٦١ :

٢١٤ - فيما يتعلق بالحدود القصوى للتعويض فقد حددنا بروتوكول
جواتيمالا سيتي على النحو التالي :

١- فيما يتعلق بالحوادث التي تصيب الركاب جعل الحد الأقصى
للتعويض مليون وخمسمائة ألف فرنك (٣) .

وفيما يختص بضرر التأخير في مجال نقل الركاب أصبح الحد الأقصى
للتعويض ٦٢,٥٠٠ فرنك لكل راكب .

وفي مجال نقل الحقائب حدد البروتوكول الحد الأقصى - بويص
الهلاك والتلف (٤) والصياح والتأخير بمبلغ خمسة عشر ألف فرنك .

(١) المادة ٣/٢٢ من اتفاقية وارسو .

(٢) المادة ١١ من تعديل لآهاي .

(٣) يتخذ بالنونك في هذا المقام الفرنك الذهب : وقد نصت على «الفترة الرابعة من المادة
٢٢ بقولها « المبالغ المبينة بالنونكات في هذه المادة تعتبر مقرر بواقع رخصة نقدية مكونة من
خمس وستين مليجراما ونصف من الذهب » يار تسعمائة من الألف شهرا خالصا - وتكون هذه
المبالغ قابلة للتحويل إلى كل عمل وطني في أرزاق صحيحة .

(٤) انظر د. فريد العربي ص ١٣٩ .

وبالنسبة لنقل البضائع حدد التعويض بمبلغ مائتين وخمسين فرنك عن كل

كيلو جرام.

٢١٥ - ومن الثابت أن الحدود السابقة لمسئولية الناقل الجوي ليست من قبيل التعويض الجزائي الذي يستحق دائماً للمسافر أو للشاحن بصرف النظر عن الضرر الحقيقي الذي يتكبده وإنما هو حد أقصى^(١) لما ينبغي أن يدفعه الناقل الجوي من تعويض لا أكثر ، فالمضروور لا يستحق سوى التعويض الحقيقي الذي يتفق مع ما لحقه من ضرر فعلي ، وإنك فيمكن أن يكون التعويض أقل من هذه الحدود القصوى السابق ذكرها إذا كان الضرر للفعلي أقل من الحدود القصوى لمسئولية الناقل في الاتفاقية أما إذا كان الضرر كبيراً وتجاوز الحدود القصوى للتعويض فلا يلتزم الناقل إلا بالحدود القصوى التي حددتها الاتفاقية والهدف من ذلك كما أشرنا تحجيم مسئولية الناقل للجوى حتى لا يفر من الاستغلال في هذا المرفق الهام .

٢١٦ - ومن الجدير بالذكر أن المشرع الدولي قد استبدل بمقتضى البروتوكولات الموقعة بمدينة مونتريال عام ١٩٧٥ ، حقوق السحب^(٢) الخاصة *Droit de Tirage speciaux* بالفرنكات الذهبية التي اتخذتها الاتفاقية والبروتوكولات، المخلة لها كأساس لحساب قيمة التعويض .
والمبالغ^(٣) للمبينة في هذه البروتوكولات تشير إلى حقوق السحب الخاصة

V. Tribunal de Grande instance de Privas le 26 septembre 2002 P. 105. (١)

وقد قضت المحكمة بأن الناقل والمؤمن مسئولان وفقاً لاتفاقية وارسو في مواجهة المسافر عن التعويض في حدود الحد الأقصى الذي قرره الاتفاقية وعن كل الضرر المتكبد .

(٢) د. فريد العرفي نفس المرجع ص ١٢٩ .

(٣) وعلى ذلك يكون الحد الأقصى للتعويض عند تطبيق أحكام اتفاقية وارسو بالنسبة لنقل الركاب والأمتعة والبضاعة والمقائب غير المسجلة على النحو الآتي : ٨٢.٠٠ ، ١٧ ، ٢٢٢ وحدة حقوق سحب خاصة (المادة ٢ من بروتوكول مونتريال الإضافي الأول) .

أما إذا تعلق الأمر بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو بتعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي ، فالحال الأقصى للتعويض يكون على النحو التالي : ١٦٦.٠٠ ، ١٧ ، ٢٢٢ وحدة حقوق سحب خاصة (بمادة ٢ من بروتوكول مونتريال الإضافي الثاني) .

بالمعنى الذى يقصده صندوق النقد الدولى *fonds monetaire international* وينبغى أن تتخذ هذه الوحدة الجديدة كأساس لحساب التعويض لا يكون إلا بالنسبة للدول الأعضاء فى الصندوق . أما فيما يتعلق بالدول غير الأعضاء فيستم حساب التعويض على أساس الوحدة التى نصت عليها الاتفاقية قبل تعديلها بهذه البروتوكولات الإضافية ، وهى للوحدة المكونة من خمسة وستين مليجراما ونصف من الذهب عيار تسعته من الألف ذهباً خالصاً .

حالات عدم تطبيق التحديد التقنى للمسئولية :

٢١٧- إذا كان الأصل ذو تطبيق لتحديد التقنى للمسئولية للنقل فإن هناك حالات لا ينطبق فيها هذا التحديد وهى :

١- حالة عدم تسليم تذكرة سفر للركاب :

٢١٨- أُنزمت اتفاقية وارسو للنقل حتى يستفيد من مبدأ تحديد المسئولية الواردة فى الاتفاقية أن يسلم المسافر تذكرة سفر أو مستند نقل يتضمن الإشارة إلى مبدأ تحديد المسئولية الذى يخضع له النقل فى النقل الجوى الدولى للأشخاص أو البضائع والأمتعة ، والبيانات المتعلقة بهذا التحديد ، وذلك لتمكينهم من إبراز التأمين اللازم فى حالة عدم لتتاعيم بكفلية المبالغ المقررة وفقاً لهذا التحديد ، وحتى تجبر الاتفاقية النقل على الوفاء بهذا الالتزام قررت حرمان الناقل من التحديد التقنى للمسئولية فى حالة نقله أحد الركاب دون تزويده^(١) بتذكرة سفر أو

= وإن كانت الأحكام المطبقة حتى تلك التى نصت عليها اتفاقية وارسو بتعديلها ببروتوكول جوتايلامى سبتي ، فيكون الحد الأقصى للتعويض كالاتى : ١٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة بقتصة للحوادث التى تصيب الركاب ، ١٥٠ بالنسبة للمسئولية عن الأضرار الناشئة عن التأخير فى نقل الركاب ، ١٠٠ إذا ما تعلق الأمر بالمسئولية عن تلف الحوائط أو متاعها أو حلكها أو تأخيرها ، ١٧ فى حالة نقل البضائع : (مادة ٢ من بروتوكول مونتريال الإضافى الثالث) راجع د. فريد العريى السابق ص ١٤٠ .

(١) المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو .

مستند النقل دون أن يتضمن بياناً من بياناته الإلزامية^(١) - ويعد في حكم عدم مستند النقل تسليم هذه المستندات في وقت غير مناسب^(٢) ، كما لو سلم الناقل المسافر تذكرة النقل بعد صعوده على متن الطائرة الأمر الذي لا يمكنه من دراسة شروط تحديد المسؤولية وإجراء عقد تأمين إضافي .

٢- نشوء الضرر عن غش الناقل أو تابعيه أو عن خطأ معادل للغش :

٢١٩- يشترط لتمتع الناقل بنظام المسؤولية المحدودة الذي قررته اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها أن يكون الناقل حسن النية ، فإذا ثبت سوء نيته حرمت الاتفاقية من هذا التحديد ، وهذا ما أكدته نص المادة ٢٥ من الاتفاقية بقولها « ليس للناقل أن يتمتع بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش ، كذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته .

٢٢٠- ونظراً لاختلاف التشريعات وأحكام القضاء الوطني حول المقصود بالخطأ المعادل للغش مما أدى إلى اختلاف الحلول باختلاف الدول فإن بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ عدل في مادته ١٣^(٣) نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ بحيث أصبح كما يلي « لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٢ متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو إمتناع من جانب الناقل أو تابعيه أما يقصد لأحداث الضرر ، وأما برعونة مقرونة بإبراك احتمال حدوث ضرر نتيجة لذلك .

٢٢١- ويستفاد من ذلك أن بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ بتعديله السابق قد قرب بين فكرة الغش المسألة في القوانين اللاتينية وفكرة الخطأ الإرادي المعروفة في القوانين الأنجلوسكسونية.

(١) المادة ٣ ، ٤ ، ٩ من اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ .

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد بند ٩٥ .

(٣) د. فريد العريضي ص ١٥٠ .

ووفقاً لهذا التحول أصبح لا بد من النقل الإضافية من الترخيص الذي أُنشئ للمسئولية إذا كان الضرر الذي وقع مشاةً ضرر ذو أثر امتدح من جهة الناقل أو تابعه بقصد إحداث الضرر ، أو إذا أضرار هذا الفعل أو امتدح سائر أضرار اتصال وقوع الضرر^(١) .

وقد تبني المشرع التجاري المضرى هذا المفهوم لحرمان الناقل من التمسك بالتقادم ، وبهذا التعديل زال الاختلاف في تفسير الغش والخطأ الذي كان مثار شكوى من قبل القوانين والمحاكم الوطنية .

المطلب الرابع

دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

٢٢٢- نظمت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المسائل الجوهرية في دعوى المسؤولية كبيان المراد بالمدعى والمدعى عليه ، وحالات عدم قبول الدعوى وتقادم الدعوى أما غير ذلك من المسائل فتركته الاتفاقية إلى قانون المحكمة المختصة بالنزاع وسوف نتناول هذه المسائل بالترتيب :

أولاً أطراف دعوى المسؤولية :

٢٢٣- أطراف دعوى المسؤولية هما المدعى والمدعى عليه :

١- المدعى :

ويقصد بالمدعى في نقل الأشخاص المسافرين وذلك إذا كان سبب الدعوى هو إصابة المسافرين نفسه أو ضياع أمتعة سواء كانت أمتعة مسجلة أو شخصية ، كذلك يكون المسافرين نفسه هو المدعى إذا كان سبب الدعوى هو ما لحقه من ضرر من جراء التأخير في الوصول .

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ٢٢٧ .

ولكن تنور الصعوبة في الفرض الخاص بوفاة المسافر من يكون له الحق في رفع الدعوى خاصة وأن الاتفاقية لم تعالج هذه المسألة وتبين من لهم^(١) حق رفع الدعوى من ورثة المتوفى تاركة هذه المسألة إلى قانون المحكمة المختصة بالنزاع ، ووفقا للقانون المصري يعتبر ورثة الراكب من الغير ولهم في حالة وفاته دعويان^(٢) دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته ، ودعوى عن الضرر للشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة عائلهم وعزيز لديهم (الراكب في هذه الحالة) وهي دعوى تقصيرية .

٢- المدعى عليه :

٢٢٤- المدعى عليه هو الناقل^(٣) الجوي للأشخاص سواء كانت للشركة الأم أو أحد فروعها التي تعقد معها المسافر .
ولكن تنور صعوبة بخصوص تعدد الناقلين كما لو وجد نقل متعاقدا وناقل فعلي أو في حالة النقل للمتتابع^(٤) .

في حالة وجود ناقل متعقد ونقل فعلي يجب رفع الدعوى على الناقل المتعقد إلا إذا ثبت وقوع الضرر في مرحلة النقل التي قلم بها النقل الفعلي فيجوز رفع الدعوى على الناقلين المتعقد والفعلي معا ، الناقل المتعقد باعتباره المسئول الأول عن كل للرحلة في مواجهة المضرور ، والناقل الفعلي لمسئوليته عن

(١) يرى البعض أن الأشخاص الذين يمكنهم تحريك دعوى المسؤولية عند وفاة المسافر ويسئل بتحديد قانون الأحوال الشخصية لهذا المسافر ، وليس القانون الوطني للمحكمة المعروض عليها النزاع إلا إذا تصابف وكانت هي محكمة قانون دولة المسافر المتوفى (د. أبو زيد رضوان المرجع السابق طبعة ١٩٧٢ بند ٣٥٠ ص ٢٧٤) .

(٢) د. فريد العريضي ص ١٦٠ بند ٥٨ .

(٣) تنص المادة ٢٧ على أن دعوى المسؤولية ترفع في حالة وفاة الناقل على خلفه في الحدود المتكورة في الاتفاقية وهذا الفرض ليس له وجود في الوقت الحالي لأن الناقل غالبا شركة ولكن يمكن افتراض النقضاء للشركة بالاندماج في رفع الدعوى على الشركة للاندماج .

(٤) وهو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ودرجة من ... في صارتهم السبع

الضرر الواقع أثناء مرحلة النقل متى أنه يجرى

وفى حالة النقل المتتابع يكون من حق المسافر وفقا لاتفاقية وارسو مقاضاة الناقل فى حالة وقوع الضرر فى الرحلة متى دام بتنفيذها ، كما يكون من حقه مقاضاة الناقل ، لأول عن كل ما يقع خلال الرحلة بأكملها وذلك فى الحالة التى يتضمن فيها العقد شرطا صريحا بمسئولية هذا الناقل عن عملية النقل بأكملها (١) .

ثانياً : المحكمة المختصة بنظر الدعوى :

٢٢٥- حددت المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو المحكمة المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوى الدولى مقرررة الاختيار للمدعى فى رفع دعواه أمام إحدى المحاكم الآتية :

١- محكمة موطن الناقل نفسه .

٢- المحكمة التى يوجد فيها المركز الرئيسى لمؤسسة الناقل .

٣- المحكمة التى يقع فى دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة إذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذا الفرع .

فمثلا لو اقام المدعى دعواه على الناقل الفرنسى فترفع أمام محكمة موطن الناقل فى فرنسا مثلا أو محكمة المركز الرئيسى لشركته الذى يوجد فى فرنسا أو المحكمة التى يوجد بها فرع الشركة الذى أبرم العقد مع المسافر كمصدر مثلا .

٤- محكمة جية الوصول التى وصلت إليها الطائرة فعلا أو التى كان محددًا وصولها إليها .

٢٢٦- والهدف من تقرير هذا الاختيار للمدعى هو التيسير عليه فى رفع دعواه أمام أى من المحاكم السابقة حسب ما يتفق وظروفه هذا من ناحية ، ومن

(١) قد نصت على ذلك المادة ٢/٣٠ من اتفاقية وارسو بقولها « لا يجوز للراكب أو لمن يخلقه الرجوع إلا على الناقل الذى يكون قد قام بمرحلة النقل التى وقع فيها الحادث أو التأخير ، ما لم يكن الناقل الأول متاء على منارطة صريحة قد أمن على المسئولية بشأن الرحلة كلها » .

ناحية أخرى تمكنه من اختيار القانون المتعلق بالإجراءات لأن قانون المحكمة المختصة هو الذى ينظم إجراءات^(١) الدعوى كما يحدد أيضاً أثر خطأ المضرور على مسئولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف^(٢) ، كما يحدد قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى .

وقد اضاف بروتوكول جواتيمالا سبتي فقرة جديدة للمادة ٢٨ مألقة الذكر مقتضاها تقرير الاختصاص فضلا عن الخيارات المناقبة للمحكمة التى يقع فى دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو مقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التى تقع عليها المنشأة ، وهذا الاختيار الجديد قلص على دعوى المسافر دون دعوى الشاحن^(٣) .

٢٢٧ - ومن الجدير بالذكر أن المادة ٢٨ مألقة الذكر لا تحكم سوى الدعاوى المتعلقة بمسئولية الناقل الجوى عن حوادث الركاب وتلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير فى تنفيذ النقل ، فلا تصرى على دعوى الناقل نفسه على المرسل أو المرسل إليه أو الركاب عن الضرر الذى لحقه مثلا بسبب بيانات خاطئة أملاها المرسل فى خطاب نقل البضاعة ، فمثل هذه الدعوى تخرج^(٤) عن نطاق هذه المادة .

كما أن قواعد الاختصاص مألقة الذكر تتعلق بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها ، وعلى ذلك يبطل الاتفاق على نصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم التى عينتها هذه المادة^(٥) .

ثالثا : سقوط دعوى المسئولية :

٢٢٨ - تنص المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو على أن « تقام دعوى المسئولية فى بحر مستين اعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جبة الوصول أو من

(١) المادة ٢/٢٨ من الاتفاقية .

(٢) المادة ٢١ من الاتفاقية .

(٣) المادة ٢/٢٩ من الاتفاقية .

(٤) د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ٢٤١ .

(٥) المادة ٣٣ من اتفاقية وارسو .

اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة أو من تاريخ وقف النقل والا سقط الحق فسي
رفع الدعوى ، ويحدد قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها .
وقد اختلف الفقه حول الطبيعة القانونية لهذه المدة هل هي مدة تقادم نسرى
عليها أحكام انقطاع التقادم ووقته لم مدة سقوط لا يرد عليها الوقف أو الانقطاع ،
هناك من يرى أن هذه المدة مدة تقادم^(١) لأن القاعدة العامة في دعاوى النقل البرى
والبحرى أنها تتقادم ولا تسقط ؛ هذا فضلا عن إحالة النص على قانون المحكمة
التي ترفع أمامها الدعوى لتعيين طريقة احتساب^(٢) المدة وهو ما لا يتصور إلا
حيث يمكن أن يرد وقف أو انقطاع ، وعلى العكس ذهب الرأى الثانى ونحن نميل
إلى تأييده إلى أن هذه المدة هي مدة سقوط وليس مدة تقادم وذلك لأن النص
استخدم لفظ السقوط Decineance وأمام صراحة النص لا محل لاجتهاد فضلا
عن أن اعتبار المدة مدة تقادم يناقض غرض^(٣) الاتفاقية من التوحيد حيث تختلف
القوانين الوطنية فى شروط وقف التقادم وانقطاعه وقواعد احتسابه بينما أعتبرها
مدة سقوط بتفادى مثل هذا الاختلاف .

(١) شوفو ص ١٩٧ . ١٩٧ . P. 197 « Droit AERIEN no 376 Paris 1951. Chauveau Paul .

وبند ٣٧٦ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد ص ٢٤٩ .

(٢) Lemoine (M) Traite Droit aerien no 839 .

(٣) د. أبو زيد رضوان المرجع السابق بند ٣٩٧ : ص ٤٠١ ، د. محمود سفتار بيريى بند ١٦٨

ص ١٦٩ ، د. فريد المربى ص ١٦٩ .

الفصل الثاني

عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

تمهيد وتقسيم :

٢٢٩- دراسة عقد النقل الجوي الدولي للبضائع تنقسم إلى ثلاثة مباحث هي كما يلي : المبحث الأول يتناول انعقاد عقد النقل وخصائصه وإثباته ، أما المبحث الثاني فندرس فيه آثار عقد النقل وأخيراً في المبحث الثالث ندرس مسؤولية الناقل .

المبحث الأول

انعقاد العقد وخصائصه وإثباته

٢٣٠- نشرنا في البنود السابقة بصدد الحديث عن عقد النقل في القانون المصري إلى أن عقد النقل سواء كان محله الأشخاص أو البضائع هو عقد رضائي ينعقد بمجرد تطبيق الإيجاب والقبول ومن ثم لا تلزم الكتابة لانعقاده ولا يلزم كذلك تسليم تذكرة السفر أو البضاعة لهذا الانعقاد ، فالعقد ليس شكلياً يتطلب الكتابة وليس عينياً ينعقد بتسليم البضاعة للناقل ، فتسليم البضاعة أثر من آثار العقد وليس شرطاً لانعقاده . وخطاب النقل الجوي بصدد نقل البضائع ليس إلا وسيلة لإثبات العقد . وقد أكدت هذا المعنى اتفاقية وارسو عند قولها « أن عدم وجود خطاب النقل أو عدم صحته أو ضياعه لا يؤثر على قيام العقد أو على صحته (١) » .

٢٣١- ولا يؤثر إبرام عقد النقل مشكلة بصدد إبرامه إلا بخصوص التزام

الناقل بقبول النقل ويجب أن تميز في هذا الصدد بين فرضين هما :

الفرض الأول : وهو الذي يعمل فيه الناقل على خطوط جوية منتظمة أي مفتوحة للجمهور دون تمييز وبمواعيد معلنة ومعروفة بصفة دائمة وهو حينئذ

(١) المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو .

يعتبر في حالة إيجاب دائم وعام ولا يحق له أن يرفض إبرام عقد نقل مع مسافر أو صاحب بضاعة كمبدأ عام - واستثناء من ذلك يجوز للنقل رفض التعاقد مع صاحب بضاعة معينة بسبب خطورتها على الطائرة أو على بقية البضائع أو سوء تغليفها أو عدم استيفائها الشروط القانونية لدولة الإقلاع أو دولة الوصول .

الفرض الثاني : وهو الذي لا يعمل فيه الناقل على خطوط منتظمة أي النقل تحت الطلب ، وهذا الأخير من حقه وفقاً لمبدأ سلطان الإرادة أن يرفض إبرام عقد النقل^(١) مع مسافر ، معين أو أحد شاحني البضائع خاصة إذا كانت هذه البضائع تمثل خطورة^(٢) على الطائرة أو تحتاج لعناية خاصة لا تتوافر لدى الناقل كنقل الحيوانات الحية ، لأن هذا الترخيص لا يخل بسير مرفق النقل الجوي فالمرق لا يوجد بالمعنى الدقيق إلا بضد خطوط النقل الجوية المنتظمة^(٣) ، وقد اشرنا من قبل إلى خصائص عقد النقل وأنه عقد إنعقاد يقتصر فيه الشاحن أو المرسل على قبول شروط النقل بمرمتها أو رفضها جميعاً دون مناقشة وغالباً ما لا يعلم بهذه الشروط في مرحلة التعاقد وبدأ علمه بها أثناء تنفيذ عقد النقل وخاصة في النقل على خطوط منتظمة^(٤) .

إثبات عقد النقل الجوي الدولي للبضائع :

٢٣٢ - اشرنا من قبل إلى تجارية عقد النقل الجوي سواء للأشخاص أو للبضائع وأنه يجوز إثباته في مواجهة النقل بكافة طرق الإثبات المعروفة في القانون التجاري ، وبالنسبة للشاحن فهو في الأصل مدني يخضع لقواعد الإثبات المدنية إلا إذا كان انعقاده من عاجز لسد حاجات التجارة أو بمتاميتها فيتم إثباته بكافة طرق الإثبات المقبولة في القانون التجاري ، ولكن جرى العمل على إثبات عقد نقل البضائع بوثيقة النقل في القانون الوطني وخطاب النقل في النقل الجوي .

(١) المادة ٢٢ من الاتفاقية .

(٢) فطر المادة ٤/د من شروط الأليات حيث تنص على حق الناقل في رفض البضائع التي يشكل نقلها خطر بالنسبة للطائرة أو الركاب .

(٣) د. عبد الفضيل محمد أحمد من ١٤٢ .

(٤) المادة ٢/٣ من الشروط العامة للأليات الخاصة بنقل المسافرين .

بيانات خطاب نقل البضاعة :

٢٢٣- نظمت اتفاقية وارسو خطاب نقل البضاعة والبيانات الواجب ذكرها^(١) فيه ، فنصت على أن حق الناقل في مطالبه المرسل^(٢) بتحرير خطاب النقل للجوى وتقديمه له ، ويعين على الناقل حينئذ قبوله عندما يقبل القيام بعملية النقل ، ويحرر خطاب النقل من ثلاث نسخ أصلية ، وتتضمن النسخة الأولى ذكر عبارة للناقل ويوقع عليها المرسل ، وتتضمن الثانية ذكر عبارة للمرسل إليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق هذه النسخة بالبضاعة . ولما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل الجوى ويسلمها إلى المرسل عند قبول النقل وتسلم البضاعة ، وعلى الناقل أن يوقع بإمضائه قبل أن يبدأ في نقل البضاعة^(٣) .

٢٢٤- ويجب أن يتضمن خطاب النقل فضلا عن البيانات المتعلقة بنوع البضاعة وكميتها وعندها ثلاثة بيانات أساسية وفقا لتعديل لأهائ لعام ١٩٥٥ وهي : مكان الإقلاع ومكان الوصول ، بيان مكان خيوط الطائرة في دولة أجنبية إذا كانت نقطة القيام والوصول تقعان في دولة واحدة ، بيان فيدي إمكانية خضوع عقد النقل لاتفاقية وارسو وأحكامها الخاصة بتحديد مسئولية الناقل^(٤) .

ولا يجب تحرير خطاب النقل من قبل المرسل بل يجب أن يرفقه المرسل بتقديم المعلومات والمستندات اللازمة لإنهاء الإجراءات الجمركية^(٥) ، كما يكون المرسل مسؤولا عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل الجوى^(٦) .

(١) المادة ١/٥ من اتفاقية وارسو .

(٢) يمكن تحرير خطاب النقل من قبل الناقل الجوى بناء على طلب المرسل وذلك وفقا للمادة

٥/١ من اتفاقية وارسو .

(٣) المادة ٣/٢ من الاتفاقية .

(٤) المادة الثامنة من اتفاقية وارسو معمله بيروت كحل لأهائ عام ١٩٥٥ .

(٥) المادة ١/١٦ من اتفاقية وارسو .

(٦) المادة ١/١٠ من اتفاقية وارسو .

دور خطاب النقل في الإثبات :

٢٣٥- لخطاب النقل دور هام في إثبات عقد نقل البضاعة وشروطه وتسليم البضاعة إلى الناقل الجوي ، ورتبت اتفاقية وارسو أثرا دائما على عدم تحرير خطاب النقل ونقل البضاعة بثونه هو حرمان الناقل الجوي من الخصوص لقواعد تحديد (١) المسؤولية الواردة في الاتفاقية.

وقد نصت المادة ١١ من اتفاقية وارسو على القیعة القانونية لخطاب النقل بقولها يعتبر خطاب النقل الجوي دليلا على أن العقد قد أبرم وعلى أن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يقر النليل على عكس ذلك .

ويستفاد من هذا النص أن خطاب النقل يعتبر حجة على إبرام عقد النقل وشروطه ، ودليلا على استلام البضائع وفقا للبيانات الواردة فيه بشأنها من حيث نوعها ووزنها وتغليفها وعددها ما لم يقر الدليل على عكس ذلك .

أما البيانات المتعلقة بحالة البضائع فلا تكون حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحتها بنفسه ويتم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي ، وما لم يتعلق الأمر ببيان له صلة بالحالة الظاهرة للبضاعة (٢) .

حق التصرف في البضاعة المنقولة جوا :

٢٣٦- الأصل أن حق التصرف في البضاعة المنقولة جوا يثبت للمرسل لأنه هو الذي أبرم عقد النقل وظل هذا الحق ثابتا له مادام يكون حائرا لسند النقل وهذا ما أكتته المادة الثانية عشر من اتفاقية وارسو بقولها « مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الإلتزامات المترتبة على عقد النقل ، للمرسل حق التصرف في البضاعة إما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول ، ولما يوقفها في أثناء الطريق عند أى ميوط للطائرة ، ولما يطلب تسليمها في مكان الوصول أو في أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي ، ولما يطلب إعادة

(١) المادة التاسعة من اتفاقية وارسو .

(٢) المادة ٢/١١ من الاتفاقية ، د. عبد الفضيل السابق ص ١٥٠ .

إلى مطار القيام ، طالما أن استعماله لهذا الحق لا يترتب عليه ضرر للنقل أو للمرسلين الآخرين وذلك كله مع مراعاة التزامه بنفع المصاريف المترتبة على ذلك .

٢٣٧- وقد جرى العمل في مجال النقل الجوي على الاعتراف بهذه الحقوق للمرسل ، وعلى الناقل تنفيذها متى أمكنه ذلك دون أن يلحقه ضرر ، ولكن يتعين على الناقل إتباع تعليمات المرسل أن يطالبه بإيراز^(١) صورة من خطاب النقل المصلمه إليه وإلا سئل عن اعماله في ذلك وإن كان يحق له الرجوع على المرسل بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالحائز للشرع لخطاب النقل الجوي .

ولكن هل ينتقل الحق في توجيه البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى شخص آخر ومتى ينتقل هذا الحق ؟

ينتقل الحق في توجيه البضاعة إلى المرسل إليه وفقا لإثباتية وارسو^(٢) من وقت وصولها إلى ميناء الوصول ولخطره بذلك ، فإن رفض المرسل إليه إستلام خطاب النقل أو البضاعة أو إذا تحذر الأمتاء إليه ، أسترد المرسل حقه في التصرف^(٣) في البضاعة .

٢٣٨- هل يجوز التصرف في البضاعة أثناء الطريق ؟

الأصل أنه يجوز التصرف في البضاعة أثناء الطريق بالبيع أو الرهن ولكن ذلك بشروط أما بحواله خطاب النقل إذا كان أسميا أو تظهيره أو تسليمه للمتصرف إليه إذا كان للأمر أو للحامل ، ولكن نظرا لقصر مدة نقل البضائع المنقولة جوا بعكس الحال في البضائع المنقولة بحرا فيندر عملا^(٤) حصول هذا

(١) د. فريد الميرني ص ٧٩ .

(٢) المادة ٢/١٢ من اتفاقية وارسو .

(٣) المادة ٤/١٢ من اتفاقية وارسو .

المرسل يرى البعض أن الحق الذي جرى عليه القضاء هو أن ينتقل الحق في توجيه البضاعة من المرسل إلى المرسل إليه بانتقال حيازة خطاب النقل إلى هذا الأخير . د. فريد الميرني بند ٢٩ ص ٧٩ .

(٤) - عبد الفضيل نفس المرجع بند ٢٠٥ .

التصرف وإن كانت اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول لاهى سنة ١٩٥٥ تجيز أن يكون خطاب النقل ممثلاً للبضاعة وقابلاً للتداول^(١).

المبحث الثالث

آثار عقد النقل

٢٣٩- يترتب عقد النقل الدولى للبضائع التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه المرسل والناقل ، فيلتزم المرسل بتسليم البضائع للناقل ودفع أجره النقل ، ويلتزم الناقل باستلام البضائع من المرسل ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول ، وسوف نخصص لالتزامات كل من الطرفين مطلباً مستقلاً ثم نعرض فى مطلب ثالث لحقوق المرسل إليه الناشئة عن عقد النقل وأساسها القانونى وبيان من يملك حق توجيه البضاعة فى الطريق .

المطلب الأول

الالتزامات المرسل

أولاً : الالتزام بتسليم البضاعة للنقل :

٢٤٠- يلتزم المرسل بتسليم البضاعة للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما ويجب أن تكون البضاعة جيدة التغليف ومحكمة الربط حسب طبيعتها كما يجب على المرسل عند تصدير هذه البضائع أن يلتزم بالتقوانين واللوائح سواء فى مطار القيام أو مطار الوصول سواء فيما يتعلق بالإجراءات الإدارية أو الجمركية أو الصحية ، كما يجب على المرسل قبل تسليمه البضائع أن يقوم بتحرير خطاب

(١) راجع الفقرة الثالثة من المادة ١٥ من اتفاقية وارسو وبمقتضاها يجوز تحرير خطاب النقل الجوى بصورة قابلة للتداول ، على عكس ذلك المادة ١/٨ من شروط (الأياتا) والتي تستلزم أن يتم تسليم البضاعة للمرسل إليه لمحد فى خطاب النقل الجوى لا تسمح بإصدار خطاب النقل قابلاً للتداول فلاب طبقاً لهذه الشروط من صوره أسما راجع د. مختار بربرى

النقل الجوي متضمناً البيانات التي نصت عليها اتفاقية وارسو ، يحيط الناقل علماً بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة ، هذا فضلاً عن إرفاقه خطاب النقل بكافة المستندات اللازمة لاستيفاء إجراءات الجمارك والبوليس . ويسأل المرسل عما يلحق الناقل من اضطراب في حالة عدم كفاية البيانات أو المستندات اللازمة أو عدم صحتها أو عدم كفايتها ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل أو من جانب تابعيه (١) ، ولا يلتزم الناقل بفحص هذه البيانات والمستندات للتأكد من صحتها وكفايتها (٢) . وقد أشرنا إلى هذا الالتزام بالتفصيل من قبل بصدد عقد النقل الجوي الوطني للبضائع ونكتفى بذكر ما هو خاص بالنقل الدولي مع الإحالة إلى ما سبق ذكره في هذا الخصوص (٣) .

ثانياً : الالتزام بدفع الأجرة :

٢٤١ - الوفاء بأجرة النقل يعتبر أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه مقابل قيام الناقل بنقل البضاعة جواً من مكان إلى آخر ، ولا يلتزم المرسل بدفع أجرة للنقل فحسب وإنما بأداء غيرها من المصروفات المستحقة للناقل مثل مصروفات شحن البضائع وتأمينها وإعادة تغليفها وتخزينها والتأمين عليها وغيرها من المصروفات التي يتحملها الناقل أو تابعوه أو كسائره وتكون لازمة لإتمام النقل ، والوفاء بأجرة النقل يكون غالباً في محطة القيام ولكن يمكن أن يتفق على أن يتم الوفاء بالأجرة وملحقاتها في محطة الوصول من المرسل إليه عند استلامه للبضاعة ، وفي هذا الفرض الأخير يكون من حق الناقل في حالة عدم سداد الأجرة أن يحبس (٤) البضائع ويمتنع عن تسليمها للمرسل إليه حتى يقوم بسداد الأجرة أو يسلمها للمرسل إليه ويرجع على المرسل بالأجرة أو

(١) المادة ١/١٦ من الاتفاقية .

(٢) المادة ٢/١٦ من الاتفاقية .

(٣) راجع التزامات المرسل في عقد النقل الجوي الوطني للبضائع بند ١٠٤ وما بعده .

(٤) تنص المادة ١/٢٣٩ من قانون التجارة على أن للناقل حبس الشيء محل النقل لاستيفاء أجرة

النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل .

الملحقات التي لم يتم سدادها أو يطعها للمرسل إليه بعد تقديم هذا الأخير كفالة (١) بمقتضى شرط في العقد .

٢٤٢ - وقد أقر المشرع التجارى المصرى فى فى قانون التجارة الحالى اسمه بالقانون الفرنسى ، خلافاً من قانون التجارة للملفى بحق امتياز للنقل لاستيفاء مستحقاته المتعلقة بأجرة النقل وملحقاتها وذلك فى المادة ٢/٢٣٩ والتي تنص على أن « للنقل امتياز (٢) على الثمن الناتج من التنفيذ على الشئ محل النقل لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له » ونكتفى بهذا القدر ونحيل إلى هذا الالتزام بالتفصيل إلى ما سبق ذكره يصدر عقد النقل الجوى (٣) للوطنى للبضائع .

المطلب الثانى

الالتزامات الناقل

٢٤٣ - يلتزم الناقل الجوى بعدة إلتزامات حتى إستلام البضائع من المرسل وشحنها وتسليمها فى الطائرة ثم نقلها والمحافظة عليها وتوصيلها فى الميعاد المحدد فى العقد ، وأخيراً تفريغ البضائع فى جهة الوصول وتسليمها للمرسل إليه وسوف نعرض هذه الإلتزامات بالتفصيل .

أولاً : الإلتزام بإستلام البضائع :

٢٤٤ - يلتزم الناقل بإستلام البضاعة التى تعهد بنقلها من المرسل بشرط أن تكون مطابقة لشروط عقد النقل ، ويتم الإستلام أما فى مطار الرحيل أو فى مكتب الناقل أو مخازنه ، ويمكن أن يتم فى محل المرسل نفسه إذا كان النقل من الباب للباب .

(١) المادة ٧/٤ من الشروط العامة للأياتا .

(٢) وقد نصت أيضاً على هذا الإلتزام المادة ٧/٤ من شروط الأياتا .

(٣) راجع سابقاً بند ١٠٧ وما بعده .

ثانياً : الالتزام بشحن البضائع وتثبيتها :

٢٤٥ - يلتزم الناقل فضلاً عن استلام البضائع بشحنها في الطائرة أي وضعها داخل الطائرة ، ثم يقوم بتثبيتها أو رصها داخل الطائرة وإذا كان الشحن عملية مادية بحتة فإن التثبيت عملية فنية يقصد بها رص البضائع داخل الطائرة في الأماكن المعدة لها بطريقة تقي البضائع خطر التلف أو الهلاك وتحفظ للطائرة توازنها وسلامتها ، والرص يكون تجارياً إذا كان يستهدف سلامة البضاعة ويكون ملاحياً إذا كان يستهدف سلامة^(١) الطائرة ويقع التثبيت بنوعيه على عاتق الناقل الجوي^(٢) .

ثالثاً : الالتزام بالنقل :

٢٤٦ - النقل هو الالتزام الرئيسي للناقل ويقصد به التغيير المكاني للبضائع بنقلها من ميناء القياس وتثبيتها إلى جهة الوصول ، ويراعى الناقل في تنفيذ هذا الالتزام المواثيق المتفق عليها سواء لئلا ينقل أو وصول البضاعة ، كذلك يجب على الناقل التزام خط السير المحدد في العقد وإلا كان الناقل مسؤولاً عن تغيير خط السير بغير مبرر مقبول .

رابعاً : الالتزام بالنقل بالمحافظة^(٣) على البضاعة :

٢٤٧ - يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع المنقولة أثناء النقل ، والالتزام الناقل في هذا الصدد التزام ببذل عناية ، فيتعين عليه دو وتابعيه بذل العناية الكافية لمحافظة على البضائع أثناء النقل والشحن والتفريغ حتى تصل سليمة إلى جهة

(١) وتضمن المادة ٨٩ من قانون الطيران المدني المصري على أن المستقل الجوي عليه إلا يسمح بتحميل الطائرة إلا تحت إشراف شخص مخرب قائد المستقل بقرائه بمعلومات وتعليمات كتابية كافية مفصولة توزيع الحمولة وتثبيتها على الوجه الذي يكفل تمام نقل الحمولة بأمان طرحة وتنفيذ الأنظمة والتعليمات الصادرة في هذا الشأن بما في ذلك أية شروط يكون مفصلاً عليها في شهادة صلاحية الطائرة ولليل الطيران .

(٢) - عبد الفضيل بند ٢١١ ص ١٥٨ .

(٣) راجع سابقاً بند ١١٤ و ١١٥ .

الوصول ، وإلا كان الناقل مسئولاً عما يلحق البضائع عن ماله أو تلف أو ضياع أثناء عملية النقل ، فالناقل بضمن سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل وسوف نتناول ذلك بالتفصيل عند الحديث عن مسئولية الناقل .

خامساً : الالتزام بتفريغ^(١) البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه :

أ- تفريغ البضائع :

٢٤٨ - يلتزم الناقل بتفريغ البضائع في ميناء الوصول ، ويقصد بالتفريغ إخراج البضائع من الطائرة ووضعها على الأرض تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليه ، وعملية التفريغ في مطار الوصول هي عملية مادية تقابل عملية الشحن في مطار القيام وتعتبر من العمليات المكملة للنقل ، والأصل أن يلتزم الناقل بتفريغ الشيء محل النقل عند وصوله ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك .

ب- تسليم البضائع :

٢٤٩ - إذا كانت عملية تفريغ البضائع تعتبر عملاً مادياً فإن تسليمها في ميناء الوصول يعتبر عملاً قانونياً يترتب عليه انقضاء التزام الناقل بتوصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول وانتهاء عقد النقل ، ويقصد بالتسليم وضع البضائع المنقولة تحت تصرف المرسل إليه المعين في عقد النقل في المكان المحدد في العقد ، ويتضمن الالتزام بالتسليم قيام الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة حتى يتسنى له الاستعداد والذهاب لاستلامها^(٢) ، والتسليم المعتبر والذي ينتهي به عقد النقل هو الذي ينصب على البضاعة المنقولة كاملة وسليمة ، كما يجب أن يكون التسليم إلى المرسل إليه أو نائبه ، أما تسليم البضائع إلى السلطات الجمركية لا يبرئ نمة الناقل قبل المرسل إليه إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبه^(٣) عن المرسل إليه في استلام البضاعة .

(١) راجع سابقاً بند ١١٦ ، ١١٧ .

(٢) المادة ٢/١٣ من اتفاقية وارسو .

(٣) نقض جلسة ١٩٧٦/١/٢١ طعن رقم ٦٤٤ لسنة ٤٢ ق المجموعة السنة ٢٧ ص ١٣٨٤ .

٢٥٠- ويتم تسليم البضائع إلى الحامل الشرعى لخطاب النقل وهو المرسل أو المرسل إليه أو من انتقل إليه الخطاب بموجب قواعد الجلالة المدنية إذا كان الخطاب أسما أو من آل إليه الخطاب بالتظهير إذا كان السمر أو إلى من يحوز الخطاب إذا كان للحامل :

ويتعين على الناقل أو تابعيه التحقق من وجود خطاب النقل بيند الحامل الشرعى له وهو صاحب الحق فى استلام البضائع وإلا كان الناقل مسئولا عن التسليم الخاطى (١) .

التزام الحامل على استلام البضاعة :

٢٥١- قد يتراحم أكثر من شخص على استلام البضاعة من الناقل ، إما التزاخم قد ينشأ عن حيازة أكثر من شخص لنسخ من خطاب النقل أمما عن طريق السرقة أو الخطأ (٢) وأما لأن المرسل تصرف بسوء نية فى البضائع لأكثر من شخص وسلم نسخة من خطاب النقل إلى كل مشتري وخينذ يثور نزاع حول تحديد المالك الشرعى للبضائع وصاحب الحق فى استلامها على فرض أن خطاب النقل قابل للتداول ، ولحسم هذا النزاع يجرى بنا أن الفرق بين فرضين قياسا على التزام حملة سندات الشحن فى قانون التجارة نظرية .

الفرض الأول : انذى يحدث فيه التزام بين حملة نسخ خطاب النقل قبل تسليم البضاعة .. وفى هذا الفرض تسلم البضائع لحامل سند النقل الأقدم فى التطوير باعتبار أن هذا الحامل يعتبر المالك الشرعى للبضاعة إذ بالتطوير الأقدم انتقلت إليه ملكيتها ولا يجوز التصرف فى البضائع بعد ذلك لأن التصرف الثانى يعتبر غير صحيح وذلك لأن المتصرف يتصرف فيما لا يملك . وقد نصت على هذا الحل بصدد التزام بين سندات الشحن المادة ٢٢٥ من قانون التجارة البحرية بقولها « إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب

(١) المادة ١/٨ من الشروط العامة للأبنا الخاصة بنقل البضائع .

(٢) د. عبد الفضيل ص ١٦٠ .

تسلم إلى سائح وجب اتصال حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقا إلى
تظهيرات النسخ الأخرى.

٢٥٢ - أنه من الثاني إذا حصل نزاع بين حملة نسخ خطاب النقل
القابل للتداول بعد استلام البضائع وفي هذه الحالة إذا كان المستلم هو صاحب
النسخة الأقدم في التظهير فلا تنور مشكلة لأنه هو المالك الشرعي للبضاعة.

أما إذا كان من استلم البضائع ليس هو الأقدم في التظهير ولكنه حامل
حسن النية لأحدى نسخ خطاب النقل فتكون له الأفضلية على حاملي النسخ الأخرى
ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخا. وقد نصت على هذا الحل المادة ٢/٢٥ من
قانون التجارة البحرية بقولها « وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لأحدى النسخ
كانت له الأفضلية على حاملي النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخا.
ويستند هذا الحل إلى تفضيل الحائز الفعلي للبضائع بحسن نية على الحائز الرمزي
لها بحيازة الصك الذي يمثلها وهو خطاب النقل^(١).

ولا يكفي أن يتم تسليم البضاعة للمرسل إليه في ميناء الوصول وإنما يجب
أن يتم التسليم في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول في حالة عدم الاتفاق على
ميعاد محدد ، ولا يقدم في ذلك ما تنص عليه شروط الأياتا من عدم اعتبار جداول
المواعيد جزءا من العقد^(٢) لأن هذه الشروط تتعارض مع اتفاقية وارسو فلا ينبغي
احترامها لما تلحقه من أضرار بالمرسل إليه ، حقا أنه يمكن إعفاء الناقل من
التأخير المعقول في وصول البضائع بسبب الظروف التي يتم فيها النقل الجوي
ولكن التأخير غير المألوف والمبالغ فيه لا يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية عنه
والأمر في النهاية مزك لتقدير قاضي^(٣) الموضوع الذي يقرره في ضوء
ظروف كل حالة على حدة.

(١) راجع المادة ١٥٤ مع الفئتين المنى .

(٢) م ٢/٦ من شروط الأياتا .

(٣) د. مختار بريوي ص ١٨٣ .

الحالات التي يجوز فيها النقل الامتناع عن تسليم البضاعة للمرسل إليه:

٢٥٣- اشترنا إلى هذه الحالات (١) من قبل بصدد عقد النقل الجوي الوطني وسنكتفى بالإشارة إليها بليجاز وإضافة ما يتطلبه النقل الجوي الدولي وهذه الحالات هي :

١- إذا كانت لجرة النقل مستحقة الدفع في جهة الوصول وامتنع المرسل إليه عن الوفاء بها جاز للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة وحبسها لحين وفاء الأجرة.

٢- إذا كان ثمن البضاعة مستحقاً عند التسليم فيجوز للناقل حينئذ بصفته وكيلًا عن المرسل في قبض ثمن البضاعة أن يمتنع عن تسليم البضاعة للمرسل إليه إذا لم يدفع ثمنها .

٣- إذا وقع حجز تحت يد الناقل في أثناء وجودها في حراسته من أحد دائني المرسل أو المرسل إليه ، وحينئذ يمتنع على الناقل من باب الحيطة تسليم البضائع للمرسل إليه ويجب إيداعها لدى أمين حتى يفصل في الحجز وهذا الحجز عموماً نادر الوقوع خاصة في حالة النقل الجوي وما يقتسم به من سرعة .

٤- حالة عدم حضور المرسل إليه أو امتناعه عن استلام البضاعة .

وفي هذه الحالة لا يحضر المرسل إليه لاستلام البضائع أو يمتنع عن استلامها وحينئذ لا يتم التسليم ، ويحدث ذلك في حالات تلف البضائع أو تأخيرها أو مخالفتها للصنف أو النوع المتفق عليه مع المرسل .

٢٥٤- ويكون هذا الامتناع من المرسل إليه خطوة يتخذها تمهيداً لرفع دعوى للمسئولية على الناقل ، ويحصل الامتناع عن التسليم أيضاً إذ لم يتمكن الناقل من الوصول إلى عنوان المرسل إليه عندما يكون النقل من الباب للباب وفي هذه الحالة يتولى قانون دولة التسليم تحديد حقوق والتزامات الناقل الجوي ، فلذا

كأن القانون المصمم هو قانون دولة التسليم فقد نص قانون التجارة^(١) الحالي على الإجراءات التحفظية التي يتعين على الناقل اتخاذها للمحافظة على حقوقه في مواجهة المرسل إليه في هذه الحالة وهي ما يلي :

١ - إخطار الناقل المرسل بامتداع المرسل إليه عن استلام البضائع مع طلب تعليماته ، ويلتزم الناقل امتثاء من أحكام المادة ٢٣٢^(٢) من القانون بتنفيذ التعليمات التي تصله من المرسل ولو تعذر على المرسل تقديم نسخة وثيقة النقل التي تسلمها من الناقل .

٢ - وإذا لم تصل تعليمات المرسل خلال ميعاد مناسب جاز للناقل أن يطلب من القاضي المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة البضائع المنقولة والآن له في إيداعها عند أمين لحساب المرسل وعلى مسؤوليته أو بيعه بالكيفية التي يعينها إذا كان الشيء معرضاً للهلاك أو تلف أو هبوط القيمة أو كانت صيانتها تتطلب مصاريف باهظة وإيداع الثمن خزانة المحكمة لحساب نوى الشان .

المبحث الرابع

مسئولية النقل الجوي الدولي للبضائع

٢٥٥ - دراسة مسؤولية الناقل الجوي للبضائع تقتضي التعرض لعدة موضوعات سوف نتناولها على الترتيب في المطالب الآتية : - المطالب الأول حالات مسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع ، - المطالب الثاني أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي ، - المطالب الثالث التحديد القانوني لمسئولية الناقل الجوي ، - المطالب الرابع دعوى المسؤولية .

(١) المادة ٢٣٤ من قانون التجارة الحالي وقد حلت محل المادة ٢٣٤ من قانون التجارة الملغى التي كانت تتضمن الإجراءات التحفظية التي يتخذها الناقل في هذا القرض .

(٢) تنص المادة ٢٣٢/٢ من قانون التجارة على أنه « لا يجوز إصدار تعليمات جديدة تتعلق بالشيء محل النقل بعد وصوله وطلب المرسل إليه تسلمه أو إبطاءه والتسليم له » .

المطلب الأول

حالات مسؤولية الناقل الجوي

٢٥٦- يسأل الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو فى حالة إخلاله بالالتزامه بضمان المحافظة على البضاعة وفى حالة إخلاله بالتزامه بنقل البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو بعبارة أخرى عن التأخير فى وصول البضائع المنقولـه وسوف نتناول هذين الأتزامين بشئ من التفصيل .

أولاً : إخلال النقل بالتزامه بالمحافظة على البضائع .

٢٥٧- يسأل الناقل إذا أخل بالتزامه بالمحافظة على البضائع ، ويتحقق هذا الإخلال إذا هلكت البضائع أو تلفت ، ويقصد بالهلاك فناء البضائع المنقولة أى زوال مادتها أو تدميرها أو فقدانها وعند العثور عليها ، والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً . والهلاك الكلى هو الذى ينصب على البضاعة بأكملها كما إذا احترقت أو فقت أو سرقت ، أما الهلاك الجزئى فهو الذى يتعلق بجزء من البضائع دون الباقي كما إذا وصلت البضاعة ولكن بيا نقص عن الكمية المذكورة فى خطاب النقل ، ولا يد من قبيل الهلاك الجزئى ما جرى العرف على التسامح فيه وهو ما يطلق عليه عجز الطريق (١) .

ويكون الشئ محل النقل فى حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل للمرسل إليه أو لم يطرده بالحضور لتسلمه .

طبيعة التزام الناقل بضمان سلامة البضائع :

٢٥٨- التزام الناقل، بضمان سلامة البضائع يعتبر التزام ببذل العناية ، فإذا أخل به الناقل أفترض وقوع الخطأ من جانبه وانشطت مسؤوليته ، إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتفادى حصول الضرر ، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها ، أو أثبت أن الضرر الذى لحق البضائع يرجع إلى عيبها الذاتى أو إلى خطأ المرسل إليه .

٢٥٩- ولكي يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي لحق البضاعة المستخدمة يجب أن يكون الضرر ناجما عن واقعة وإن تكون هذه الواقعة قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي ، وقد نصت على ذلك المادة الثامنة عشر من اتفاقية وارسو بقولها « يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المصحبة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل الجوي » ويتخذ بالواقعة المولدة للضرر وفقا للأرجح (١) مقبلا وقضاء كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها ، فيكتفى مثلا لاعتقاد مسئولية الناقل أن تضييع البضاعة بسببه سرقتها في معنى مظالم القيام أو الوصول .

ووجب فضلا عن ذلك أن يكون الضرر الذي لحق البضائع قد وقع في الفترة التي تكون للبضائع أثناءها في حراسة (٢) الناقل سواء في المطار أو في داخل الطائرة أو في مكان ما في حالة التباطؤ الاضطرابي خارج المطار .

٢٦٠- وعلى ذلك يسأل الناقل عندما تكون البضائع في حراسته ، وتكون البضائع في حراسة الناقل في الفترة التي تبدأ منذ استلام الناقل للبضاعة في ميناء الترحيل وحتى يتم تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول ، فإذا وقع الضرر خلال هذه الفترة كان الناقل مسؤولا وفقا للاتفاقية لإخلاله بالتزامه بالمحافظة على البضاعة ، وبسأل الناقل فضلا عن ذلك عن الأضرار التي تلحق للبضائع في حالات التباطؤ الاضطرابي خارج المطار ، مادام الضرر نشأ عن حادث وقع أثناء أو بعد هذا التباطؤ الاضطرابي ولكن قبل إعادة نقل البضاعة أو الأمتعة مرة أخرى بطريق آخر بريا كان أو نهريا أو بحريا . وهذا ما أكدته الفقرة الثالثة (٣) من المادة ١٨ من الاتفاقية .

(١) فريد الحريتي نفس المؤلف من ١٠٤ .

(٢) المادة ٢/١٨ من اتفاقية وارسو .

(٣) تدعى الفقرة الثالثة من المادة ١٨ من اتفاقية وارسو على « أنه لا يدخل ضمن فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري للبضاعة يقع خارج المطار . ومع ذلك إذا تم مثل هذا النقل بصدد تنفيذ عقد النقل الجوي إما بقصد شحن البضاعة على الطائرة أو بقصد ترقيتها ميناء وتسلمها أو بقصد نقلها من ميناء إلى طائرة أخرى أفترض أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد وقع عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي ما لم يتم التليل على عكس ذلك .

والملاحظ أن المراد بفترة النقل الجوي بخصوص مسؤولية الناقل المتمثلة بالبضائع والأمتعة لها مدلول واسع (١) عن مثيلتها بالنسبة للركاب ، فيعتبر الضرر واقعاً للبضائع والأمتعة في خلال فترة النقل الجوي ولو كان ناشئاً عن حدث وقع في أبنية المطار وقبل الدخول في مساحة الطيران مادامت هذه البضائع والأمتعة كانت في حراسة الناقل أو تابعه .

٢٦١- وعلى ذلك يخرج عن نطاق تطبيق اتفاقية وارسو لخروجه عن نطاق النقل الجوي الأضرار التي تصيب البضائع أو الأمتعة ويكون سببها حدث وقع قبل دخول البضاعة مطار للقيام أو بعد خروجها من مطار الوصول أو بعد إعادة نقلها بغير الطريق الجوي في أحوال تبيح الإضطراري خارج أحد المطارات .

ونظراً لصعوبة تثبيت حصول الضرر في فترة النقل الجوي أقامت الاتفاقية قرينة قانونية مقتضاه افتراض أن كل ضرر يلحق بالبضائع أثناء وجودها في حراسة الناقل أنه نشأ عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي (٢) ، إلا أن هذه القرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات وإقامة الدليل على حصول الضرر في غير فترة النقل الجوي وهدم هذه القرينة يكون لمن له مصلحة في ذلك سواء كان الناقل أو المرسل أو المرسى إليه .

الفصل الثاني : إعمال النقل بالترامه بتوصيل البضائع في الميعاد المتفق عليه :

٢٦٢- يعد الناقل مخلاً بالتزامه بتوصيل البضائع في الميعاد المتفق (٣) عليه إذا وصلت البضائع في وقت يجاوز الميعاد المحدد في العقد أو في ميعاد يجاوز الميعاد المعقول للذي يجب أن تصل فيه البضائع عندما لا يتضمن العقد ميعاداً محدداً لوصول البضائع ، ويجب لإنعقاد مسؤولية الناقل أن يكون هناك تجاوز كبير في ميعاد وصول البضائع ، لما إذا كان التأخير أو التجاوز معقول أو يمكن التسامح فيه فلا يكون النقل مخلاً بالتزامه بتوصيل البضائع في الميعاد المتفق

(١) د. فريد المري من ١٠٦ .

(٢) فريد المري من ١٠٨ .

(٣) راجع المادة ١٩ من اتفاقية وارسو .

عليه ، ولا يكفى مجرد التجاوز غير المعقول فى ميعاد وصول البضائع وإنما يجب أن يلقى المرسل أو المرسل إليه ضرر من جراء هذا التأخير غير المعقول ، فمجرد التأخير الذى لم يترتب عليه ضرر بالمرسل أو المرسل إليه لا يكفى لاعتقاد مسؤولية الناقل ، ومن أمثلة التأخير الذى يترتب عليه ضرر بالمرسل إليه ، وصول البضائع المنقولة بعد انتهاء الموسم المحدد لبيعها الأمر الذى تترتب عليه ضرر بالمرسل إليه بسبب عدم إمكانية بيعها أو بيعها بسعر بخس ، أو التأخير الذى تترتب عليه فساد البضاعة تامة النضج أو التأخير الذى تترتب عليه تفويت فرصة عرض البضائع للمرسل فى أحد المعارض الدولية.

ويتعين على المضرور إقامة الدليل على الضرر الذى أصابه مبنى جراء الوصول المتأخر (١) للبضائع :

المطلب الثانى

أسباب دفع مسؤولية النقل الجوى الدولى للبضائع

٢٦٣ - أشرنا من قبل بصدد تحديد طبيعة مسؤولية الناقل ناچوى الدولى فى اتفاقية وارسو إلى أن هذه المسؤولية عقدية تقوم على افتراض الخطأ من قبل الناقل سواء كان ناقلاً للأشخاص أو للبضائع ، وعلى ذلك لا يلتزم المرسل أو

(١) راجع للمادة ١٩ من اتفاقية وارسو .

ومن الجدير بالذكر أن الشروط الواردة فى عقود النقل والتى تترجىها الشركات الأعضاء فى الأيكا (الاتحاد الدولى للنقل الجوى) والتى تنص على أنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل فى مدة محددة وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة فى جداول عواید الناقلين الجويين أوفى أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل ولا تعدو أن تكون سوى مؤشر تزيينى لمتوسط الوقت الذى تستغرقه عملية النقل « مثل هذه الشروط باطله بطريقتها مع نص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو التى توهم بالبطال كل شرط يخفف إلى الحد من مسؤولية الناقل الجوى إما إعفاءً أو تخفيفاً ، ولما كان شرط عدم التزام الناقل بميعاد النقل يمتنع عن قبيل الشروط المخففة للمسؤولية فإنه يعتبر باطلاً ولا يعفى الناقل من التأخير الناجم عن عدم إتمامه فى ميعاد نقل البضائع . راجع د. فريد السرينى ص ٩١٢ .

المرسل إليه بإثبات خطأ الناقل وإنما يتعين عليه إثبات الضرر ، وعلى الناقل إذا أراد أن يتخلص من المسؤولية أن يثبت أنه هو وتابعه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه الاحتياطات بسبب وجود القوة القاهرة أو بسبب رجوع الضرر إلى خطأ المضرور (المرسل) ، أو رجوعه إلى العيب الذاتي للبضاعة المنقولة ، كذلك أشارت المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو لسبب آخر لدفع مسؤولية الناقل الجوى على قرار دفع مسؤولية الناقل البشري وذلك إذا كان للضرر منشأ خطأ ملاحى في قيادة الطائرة أو ارشادها أى خطأ يتعلق بالملاحة الجوية على وجه العموم .

٢٦٤ - وعلى ذلك فأسباب دفع مسؤولية الناقل الجوى للبضائع هي كما يلي:

١- خطأ المضرور (١) :

ويقصد به المسافرين في نقل الأشخاص والمرسل في نقل البضائع ، وحتى يعتبر خطأ المرسل سبباً لدفع مسؤولية الناقل يجب أن تتوافر فيه شروط القوة القاهرة من حيث عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية النفع سواء من قبل الناقل أو تابعيه ، أما إذا كان يمكن توقع الخطأ أو يمكن تفاديه فتتجدد مسؤولية الناقل ، ومن أمثلة ذلك قيام الشاحن بشحن بضائع مينة التخفيف مما ينم عن إمكانية تعرضها للتلف أو الهالك ولم يجه الناقل الشاحن لإعادة تغليفها ففي هذا القرض يسأل الناقل عن تلف البضائع ، أما إذا كشفت البضائع عبارة عن طرود مغلقة ولا يعرف الناقل ما تحويه من بضائع وتبين بعد ذلك أنها تحوى بضائع خطيرة أو سريعة التلف فإن الناقل لا يسأل في هذا القرض الأخير ويتحمل المرسل مسؤولية هالكها أو تلفها ، فنحن في هذا القرض بصدد خطأ من جانب المرسل لا يمكن توقعه ولا يمكن تفاديه (٢) .

(١) تنص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو على خطأ المضرور باعتباره وسيلة لنفخ مسؤولية الناقل الجوى بقولها « إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذى تسبب هذه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها أن تسبب مسؤولية الناقل أو تخفف منها » .

(٢) د. مختار برورى ص ١٩٠ .

٢- العيب الذاتي للبضائع

٢٦٥- ويقصد به أية تضرر للبضائع وقضى إلى مسؤولية مالكها أو تلفها

كسرعة تبخر السوائل، أو الاحتراق الذاتي للكتان، أو التضرر الشديد للفاكهة والذي يؤدي لسرعة تلفها وتخمير بعض السوائل، فمثل هذه العيوب تعتبر من قبيل القوة القاهرة التي لا يمكن توقعها ولا يمكن دفعها ببذل العناية المعتادة من الناقل وتابعيه. ولذلك فهي تكون سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية إذا أدت إلى هلاك البضائع أو تلفها.

والبعض يلحق بالعيب الذاتي (١) للبضائع العيب الذاتي للطائرة والذي

يجمله الناقل كإفجار محرك الطائرة أو تلف إطاراتها.

ونحن لا نتفق مع هذا الرأي ونرى أن الناقل يسأل عن العيوب الخفية للطائرة وفي وسعه أن يرجع بالتعويض على صانع الطائرة. أما العيوب المتصودة هنا هي العيوب الذاتية في البضائع المنقولة والتي يجهلها الناقل وتابعيه ولا يمكن توقعها أو إمكانية دفعها.

فعل الخير:

٢٦٦- ويؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إذا توافرت فيه شروط القوة القاهرة، ومن أمثلة ذلك شحن الخير بضائع ذات رائحة نفاذة دون علم الناقل مما أثر على غيرها بالتلف، أو تأخير السلطات الصحية أو الجمركية تفريغ الطائرة مما أدى إلى تلف بعض البضائع. ويقصد بالخير هنا كل شخص لا يكون الناقل مسئولا عن أفعاله (٢). مثل موظفي الجمارك والفحص الصحي في مطار الوصول.

(١) من الجدير بالذكر أن تعديل لأحكام لاتفاقية وارسو عام ١٩٥٥ أجاز الناقل أن يعفى نفسه من المسؤولية عن ذلك البضائع أو تلفها بسبب عيوبها الذاتية (راجع المادة ٢/٢٣ مضافة بتعديل لأحكام سنة ١٩٥٥).

(٢) د. عبد الفتاح ص: ٢٠٠.

الخطأ الملاحي :

٢٦٧- كانت اتفاقية وارسو قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ تنص في الفقرة الثانية من المادة العشرين على الخطأ الملاحي كسبب لإعفاء ناقل البضائع من المسؤولية وتنص في هذا الصدد على أن « لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة وأنه قد اتخذ هو وتابعيه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر » .

٢٦٨- وهذا النص كما أشرنا من قبل مستمد من اتفاقية بروكسل للنقل البحري بسندلات الشحن والهدف منه إيجاد وسيلة لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أسوة بالناقل البحري إذا كان الضرر الذي أصاب البضائع منشأ أخطاء صدرت من هيئة الطاقم الجوي تتعلق بالتسيير الفني للطائرة دون الأخطاء التجارية ، ونظراً لما أثاره هذا النص من اعتراضات من الشاحنين بسبب محاباته للتائيل على حسابهم من ناحية وتمييزه بين ناقل الركاب وناقل البضائع من ناحية أخرى ، فقد ألغى بروتوكول لاهاي في مادته العاشرة هذا النص مستبعداً هذه الوسيلة لإعفاء ناقل البضائع من المسؤولية ومسوياً بذلك في وسائل دفع (١) المسؤولية بين الناقل للجوي للبضائع وللأشخاص .

المطلب الثالث

التحديد القانوني لمسئولية الناقل الجوي

٢٦٩- رغبة في تشجيع الاستثمار في مجال النقل الجوي من ناحية ، وفي حماية الشاحنين بطريق الجو من ناحية أخرى وضعت اتفاقية وارسو حدوداً قصوى لمسئولية الناقل الجوي في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو هلاك الأمتعة المسجلة ، وقد نصت على هذا التحديد الفقرة الثانية من المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو (فارسوفي) وهذا التحديد يتمثل في الزام الناقل بدفع مبلغ مائتين وخمسين

فترك عن كل كيلو جرام من البضائع أو الأمتعة المسجلة ، وهذا المبلغ يشكل حد أقصى لما يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المرسل أو المرسل إليه في حالة هلاك البضائع أو تلفها ، بمعنى أنه إذا قل الضرر عن التحديد المذكور للترم الناقل يدفع تعويض يعادل الضرر لا أكثر ، فالتعويض يجب أن يماوى قيمة الضرر حتى لا يثرى طالب التعويض على حساب الناقل بدون وجه حق ، ولا يجوز في كل الأحوال أن يجاوز التعويض الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية .

٢٧٠ - وظل التحديد الوارد في اتفاقية وارسو رغم تعديلها ببروتوكول لاهاي قائما فيما عدا كيفية حساب التعويض في حالة الضرر الجزئى بالبضائع المنقولة جوا . فقد قرر البروتوكول اعتبار الوزن الكلى للطرد أو الطرود التى لحقها الضرر هو الأساس في احتساب الحد الأقصى للتعويض دون غيرها من الطرود الأخرى التى يخصها نفس حكمه النقل الجوى أو استلوة الأمتعة بشرط ألا يكون من شأن هذا الضرر الجزئى الانتفاص من قيمة هذه الطرود الأخيرة ، فحينئذ يتم حساب التعويض على أساس الوزن الكلى لجميع هذه الطرود سواء ما لحق منها للضرر مباشرة أو نا نتيجة (١) فيه بالنتيجة .

وقد ظل الحد الأقصى للتعويض عن هلاك البضائع والأمتعة المسجلة ملويا دون تعديل في ظل اتفاق مونتريال الموقع سنة ١٩٦٦ ولم يتغير هذا التحديد أيضا في بروتوكول جوتنبالامبى لعام ١٩٧١ .

٢٧١ - وكما هو الحال في التعويضات الخاصة بالمسافرين استبدل المشرع الدولى بخصوص التعويضات المستحقة لملاك البضائع حقوق السحب الخاصة بالفرنكات الذهبية كأساس لحساب التعويض ، وقد تم ذلك بموجب البروتوكولات للموقعة في مونتريال سنة ١٩٧٥ .

فقد أصبح مبلغ التعويض المستحق عن كل كيلو جرام بضائع هو ١٧ وحدة سحب خاصة (المادة ٢ من بروتوكول مونتريال الإضافى الثانى) .

٢٧٢- وتطبيق الحدود السابقة للتعويض مشروط بحسن نية الناقل فإذا ما أنتفى عنه حسن النية وثبت سوء نيته أو صدور غش من جانبه فإنه لا يستفيد من التجديد القانوني للتعويض أو الإعفاء من المسؤولية ، وأعتبرت اتفاقية وارسو الناقل الدولي سبب النية ويحرم من الاستفادة من التجديد القانوني للمسؤولية في حالتين هما :

١- حالة موافقته على نقل البضائع دون إصدار خطاب نقل لها أو إصدار خطاب نقل دون تضمينه بعض البيانات اللازمة مثل مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل ، نقطتا القيام والوصول ، محطات توقف الطائرة ، اسم وعنوان المرسل اسم وعنوان الناقل ، اسم وعنوان المرسل إليه إن وجد ، طبيعة البضاعة عند الطرود وطريقة تغليفها والعلامات الخاصة بها وأرقامها ، وزن البضاعة وكميتها أو حجمها ومقاييسها ، بيان أن النقل يخضع لنظام المسؤولية الذي حددته الاتفاقية (٩م)

٢٧٣- وعلى أثر الاختلاف بين الدول في تحديد المقصود بفش الناقل أو الخطأ للمعادل للغش جاء بروتوكول لاهاي مستهدفاً وضع حد لهذا الاختلاف عن طريق تعديل نص المادة ٢٥ اتفاقية وارسو مقررًا تعريفاً للخطأ يؤدي إلى عدم إفادة الناقل من نظام المسؤولية المحدودة إذ نص في المادة الثالثة عشرة بأنه « لا تسرى حدود المسؤولية المقررة في المادة ٢٢ متى قام الدليل على » أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وقع إما بقصد أحدثت ضرر ، إما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك . فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم إنما تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم (١) » .

(١) من الجدير بالذكر أن بروتوكول جوتايمالا لعام ١٩٧١ في مادته العاشرة أبقى على نص المادة ٢٥ من الاتفاقية بمنع تعديله ببروتوكول لاهاي دون تعديل ولكنه أصر نطاق تطبيقها على نقل البضائع دون نقل الركاب والأمتعة . ولم يتم استبعاد تطبيق هذه المادة في مجال نقل البضاعة إلا بمقتضى بروتوكول مونتريال الرابع الموقع عام ١٩٧٥ (٩م)

جواز الاتفاق على تعويض يجاوز الحدود الواردة في الاتفاقية :

٢٧٤- من الجدير بالذكر أن حدود التعويض الواردة في الاتفاقية تتعلق بالنظام العام لا يجوز الاتفاق على تخفيضها ولكن يجوز حماية للشاحنين الاتفاق على زيادة مبالغ التعويض بين الناقل والمرسل ، والاتفاقية صريحة في جواز رفع الحد الأقصى للتعويض بخصوص البضائع والأمتعة المسجلة وتنص على ذلك المادة ٢/٢٢ من الاتفاقية على أنه في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتي وخمسين فرنكا عن كل كيلو جرام ما لم يذكر الترميل بصفة خاصة عند تسليمه الطرد إلى الناقل بمصاحته في تسلمه وما لم يدفع رسماً إضافياً إن وجب ذلك . وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بالتعويض في حدود المبلغ المعلن ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم .

٢٧٥- ويلتزم الناقل بتعويض يجاوز الحدود الواردة في الاتفاقية عند توافر ثلاثة شروط هي :

١- أن يتم هذا الإعلان عند قيام المرسل بتسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة إلى الناقل .

٢- يجب أن يكون هذا الإعلان يقابل دفع رسم إضافي فوق أجره النقل إلى الناقل .

٣- أن يدون هذا الإعلان في خطاب نقل البضاعة أو استمارة نقل الأمتعة .

ومتى توافرت هذه الشروط الثلاثة كان من حق المرسل الحصول على القيمة المعلنة للبضائع كتعويض بدلاً عن المبالغ المحددة في الاتفاقية وذلك مشروط ألا تجاوز هذه المبالغ حجم الضرر الذي تكبده المرسل فإذا كان الضرر المتكبد أقل من المبالغ المعلنة استحق مطالب التعويض ما يعادل فقط قيمة الضرر تأسيساً على أن التعويض لا يجوز أن يتجاوز الضرر الفعلي المتكبد حتى لا يكون مصدر لإثراء المرسل على حساب الناقل ، ويقع على الناقل إثبات حجم الضرر الحقيقي المتكبد وإنه أقل من القيمة المعلنة حتى لا يدفع للمرسل القيمة المعلنة .

بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية :

٢٧٦ - وفي النهاية يجدر بنا أن نشير إلى أن اتفاقية وارسو حظرت الاتفاقات التي تستهدف إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها وقررت بطلان مثل هذه الاتفاقات وذلك تحقيقاً للعمالة الواجبة لكل من المسافر والشاحن وتحقيقاً للتوازن بين أصحاب الشأن في عملية الاستغلال الجوي وقد نصت على ذلك المادة ٢٣ (١) من الاتفاقية .

المطلب الرابع

دعوى المسؤولية

٢٧٧ - نظمت اتفاقية وارسو المسائل الأساسية لدعوى المسؤولية على الناقل الجوي وهي أطراف الدعوى ، والمحكمة المختصة بها ، للدفع بعدم قبول الدعوى ، وتقدم الدعوى أو منقوطة الحق فيها ومستأنول دراسة هذه الموضوعات في البنود التالية :

أولاً : طرفا الدعوى :

٢٧٨ - طرفا دعوى المسؤولية على الناقل الجوي هما المدعى والمدعى عليه : والمدعى في نقل البضائع هو من ذكر اسمه في خطاب النقل الجوي سواء كان المرسل أو المرسل إليه فكلاهما أو من ينوب عنهما له الحق في رفع الدعوى على الناقل ، ودعوى المرسل على المرسل إليه دعوى عقدية مصدرها عقد النقل . وإذا كان يجوز لكل من المرسل أو المرسل إليه رفع الدعوى على الناقل

(١) تنص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو على أن « كل شرط ينفخ إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكل من لم يكن ، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية ، وقد استثنى بروتوكول لأمای الشروط المنطقة بالبضائع أو الضرر الذي ينتج عن طبيعة البضاعة أو من يجب ذاتي فيها (المادة ١٢ من البروتوكول المطبوع للمادة ٢١ من الاتفاقية » .

فإنه على العكس لا يجوز رفع الدعوى من مشتري البضائع الذى لم يرد ذكره فى خطاب النقل إلا إذا انتقل إليه الخطاب بالحوالة المدنية أو التظهير .

٢٧٩- وتؤسس اتفاقية وأرسو حق المرسل فى رفع دعوى المسؤولية على الناقل ليس على أساس عقد النقل فحسب وإنما على أساس سيطرته على البضائع ، وهذه السيطرة لا تنتهى إلا باستلام المرسل إليه للبضاعة أو خطاب النقل أو مؤشراً عليه بإعتراف الناقل بفقدان البضائع أو بمرور سبعة (١) أيام على اليوم الذى كان يجب أن تصل فيه (٢) .

وإذا رفعت دعوى المسؤولية من المرسل أو المرسل إليه على الناقل فلا يلتزم هذا الأخير سوى بتعويض الضرر الذى أصاب البضائع سوى مرة واحدة حسب القيمة الفعلية للبضائع ، فلا يجوز دفع التعويض مرتين .

وكما يجوز المرسل أو المرسل إليه رفع دعوى التعويض يجوز هذا الحق للمؤمن على البضائع والذى دفع التعويض لأى منهما تأسيساً على أن التامين على البضائع تأمين تعويضى ، ولا يجوز للمؤمن له أن يعوض عن البضائع أكثر من مرة ، فقد حصل على حقه فى التعويض كان من حق المؤمن أن يحل محل المؤمن له سواء كان المرسل أو المرسل إليه فى حقه قبل النقل فى الحصول على التعويض ، وهو حق يستقر عليه لفقهاء (٣) وللقضاء (٤) وفتناته التشريعات الوطنية (٥) .

(١) وقد تم زيادة هذه المدة إلى ٢١ يوم بموجب المادة ١٥ من بروتوكول لاهى .

(٢) المادة ٤/١٢ والمادة ١٣ من الاتفاقية .

(٣) راجع رسالتنا بصدد التعويض فى التامين البحرى على البضائع جامعة ليون سنة ١٩٨٠ .

(٤) د. محمود مختار بربرى بند ٢٣٠ ص ١٦٨ د. عبد الفضيل ص ٢٣٠ . وتم إقراره من قبل

بصدد النقل البحرى راجع مؤلفنا الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية الجزأين الثانى والثالث بند ٥٩٤ طبعة ٢٠٠٥ الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

(٥) والمادة رقم ٢٧١ من قانون التجارة البحرية وتنص على أن يحل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضرار التى يشعلها التامين فى حدود التعويض الذى دفعه ، كذلك المادة ٧٧١ من القانون المدنى للمصرى بصدد التامين من الحريق .

المدعى عليه :

٢٨٠ - المدعى عليه فى دعوى النقل الجوى الدولى هو الناقل وعادة يكون شركة دولية أو مؤسسة وطنية . وتثور صعوبة فى تحديد الناقل للمدعى عليه فى حالة تعدد الناقلين الجويين سواء كان ذلك بصدد النقل المتتابع (١) أو فى حالة تدخل أكثر من شخص فى تنفيذ عقد النقل بسبب وجود نقل متعاقب ونقل فعلى .

وقد عالجت الفقرة الثالثة من المادة الثلاثين من اتفاقية وارسو حالة نقل الامتعة المسجلة والبضائع وأجازت فيها للمرسل « أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول ومن حق المرسل إليه الذى يتسلم البضاعة أن يرفع دعواه على الناقل الأخير هذا فضلاً عن حق كل من المرسل والمرسل إليه فى رفع الدعوى على الناقل الذى تولى مرحلة النقل التى وقع خلالها الحادث أو التأخير الذى سبب الضرر وعندئذ يكون هؤلاء الناقلون مسؤولون على وجه التضامن أمام المرسل والمرسل إليه (٢) . » وخذ الأحكام لم تتغير سواء بتعديل لأماني سنة ١٩٤٥ أو جواتيمالا هيتى سنة ١٩٧١ .

كذلك فى حالة النقل الذى يكون مسبب تعدد الناقلين وجود ناقل فعلى وناقل متعاقب فإن المرسل أو المرسل إليه يستطيع أن يقاضى الناقل المتعاقب عما حدث أثناء مرحلة النقل التى قام بتنفيذها ، كما يستطيع أن يقاضى الناقل المتعاقب عما وقع من أضرار أثناء الرحلة كئيباً ، أن حتى عن الأضرار التى وقعت فى مرحلة النقل التى قام بها الناقل للفعلى (٣) (م ٧ من اتفاقية جواتيمالا لاجار) .

ثانياً : المحكمة المختصة بالمدعى :

٢٨١ - لقد حددت اتفاقية وارسو المحكمة المختصة بدعوى المسؤولية

(١) وهو النقل الذى يتم خلال خطوط جوية مختلفة وبتولاه عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع (راجع د. فريد العربي ص ١٦٢) .

(٢) المادة ٣/٣٠ من الاتفاقية .

(٣) - عند التفسير سمحت أمثت ص ٢٣٩ .

على الناقل الجوى الدولى وذلك فى الفقر الأول من المادة الثامنة والعشرين ،
والمحاكم التى يجوز رفع دعوى المسؤولية أمامها هى إحدى المحاكم الآتية حسب
اختيار المدعى :

- ١- محكمة موطن الناقل نفسه .
- ٢- المحكمة التى يوجد فيها المركز الرئيسى لمؤسسة الناقل .
- ٣- المحكمة التى يقع فى دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة إذا كان العقد قد
أبرم بواسطة هذا الفرع .
- ٤- محكمة جهة الوصول التى وصلت إليها الطائرة فعلاً أو التى كان محدد
وصولها (١) إليها .

ثانياً : الدفع بعدم قبول الدعوى :

٢٨٢- نظمت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ الدفع بعدم قبول الدعوى فى
الفقرة الثانية من المادة السادسة والعشرين وهى تنص على أنه « فى حالة تلف
البضاعة ، ينبغى على المرسل إليه أن يسارع بالإحتجاج لدى الناقل بسجده اكتشافه
للتلف ، على أن يكون ذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر من تاريخ استلام الأمتعة
وسبعة أيام فى البضائع . وفى حالة التأخير خلال أربعة عشر يوماً على الأكثر من
التاريخ الذى كان ينبغى فيه وضع الأمتعة أو البضائع تحت تصرفه .

وقد عدل بروتوكول لاهى هذه المواعيد فجعلها سبعة وأربعة عشر
ولحدى وعشرين يوماً (١) .

وبمقارنة هذا النص بنص المادة ٢١٥ تجارى المنظمة للدفع بعدم القبول
نجد أن نطاق تطبيق هذا الدفع هو حالة تلف البضائع وهلاكها هلاكاً جزئياً وهى

(١) راجع تحديد المحكمة المختصة بالتقاضي بصدد دعوى مسؤولية الراكب ضد الناقل الجوى بند
٢٢٥ سابقاً .

(٢) المادة ٢/١٥ من اتفاقية لاهى .

الحالات التي تستلزم استلام البضائع ومعاينتها والتحقق مما أصابها من هلاك أو تلف أما في غير هذه الحالات كحالة الهلاك الكلى فلا محل لانطباق الدفع بعدم القبول^(١).

٢٨٣- شروط انطباق الدفع بعدم القبول :

١- أن يتم استلام البضاعة من المرسل إليه استلاماً قطياً :

أي يتم استلام البضائع من المرسل إليه بحيث يستطيع هذا الأخير فحص البضائع ومعاينتها والتحقق من حالتها ومقدارها وما إذا كان بها عيوب ظاهرة أو غير ظاهرة ، فلا يكفي مجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو مجرد التوقيع على إذن التسليم ، كذلك إذا أمتنع المرسل إليه عن استلام البضائع فلا محل لإعمال الدفع بعدم القبول ولا يسقط حقه في مواجهة الناقل إلا بالتقدم .

٢- أن يكون الاستلام قد تم دون ابداء أي احتجاج من المستلم ، أما إذا قام المرسل إليه بعمل الاحتجاج المطلوب بمجرد اكتشافه للتلف فلا يكون من حق الناقل التمسك بالدفع بعدم القبول وقد حددت الاتفاقية مواعيد لعمل الاحتجاج وهي ثلاثة أيام على الأكثر من تاريخ استلام الأمتعة وسبعة أيام في البضائع وفي حالة التأخير خلال أربعة عشر يوماً على الأكثر من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعة أو البضائع تحت تصرفه .

٢٨٤- ومن الجدير بالذكر أن الاتفاقية أجازت التمسك بالدفع بعدم القبول في حالة التأخير في تسليم الأمتعة والبضائع الأمر الذي لم يقرره قانون التجارة المصري في هذه الحالة ، وقد عدل بروتوكول لأحادي هذه المواعيد فجعلها سبعة أيام أو أربعة عشر أو واحد وعشرين يوماً حسب سبب الاحتجاج .

كما أوجبت الاتفاقية إثبات هذا الاحتجاج في شكل تحفظ في سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة للاحتجاج^(٢).

(١) انظر سابقاً الدفع بعدم قبول دعوى تمسكوية سند : وما بعده .

(٢) المادة ٢٦٦ من الاتفاقية .

أما إذا لم يتم المرسل إليه بعمل الاحتجاج أو قام بعمله ولكن ليس بانكيفية وفي المواعيد التي حددتها الاتفاقية كان لناقل أن يتمسك في مواجهته بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية .

وعلى العكس لا يستفيد الناقل من هذا الدفع إذا ثبت أن تخلف الاحتجاج من جانب المرسل إليه راجع إلى غش الناقل (م ٢٦/٤) .

٢٨٥ - ويرى البعض (١) أن الدفع بعدم قبول الدعوى إنما هو جزاء يقتصر تطبيقه على حالة عدم عمل الاحتجاج عندما يكون الاحتجاج واجباً في مدة معينة بعد التسليم ، أما عندما يكون الاحتجاج واجب فور التسليم كما هو في حالة التلف الظاهر فجزاء عدم إيدائه حينئذ ينحصر في قيام قرينة قانونية على أن البضائع والأمتعة قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل حتى يقوم الدليل على العكس (م ٢٦/٢) أى على سبق وقوع الضرر على التسليم وهو إثبات صعب على المرسل إليه . ونحن لا نؤيد هذا الرأي ونرى أن الدفع بعدم قبول الدعوى ينطبق سواء كان الاحتجاج واجب عمله فور تسليم البضائع في حالة التلف الظاهر أم خلال مدة معينة لأن الهدف من الدفع التقليل من المطالبات التي تتم في مواجهة الناقل وحث المدعى على إيداء تحفظاته فور استلام البضائع حرصاً على حقوقه من ناحية ورغبة في تقليل المنازعات الناشئة عن عقد النقل من ناحية أخرى .

رابعاً : سقوط دعوى المسؤولية على الناقل الجوي :

٢٨٦ - نظمت المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو سقوط دعوى المسؤولية على الناقل الجوي للبضائع بعد مرور سنتين سواء كانت الدعوى مقامة من الراكب على الناقل أو من الشاحن على الناقل ، وتبدأ هذه المدة من تاريخ وصول الطائرة جبهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين فيه وصول الطائرة إلى جهة الوصول ، أو من تاريخ وقف النقل كما لو تعطلت الطائرة وتعذر استبدالها بغيرها وتوقف النقل فتبدأ مدة التقادم من تاريخ هذا التوقف .

(١) د. فريد المزيني ص ١٦٧ .

٢٨٧- وقد اختلف الفقه^(١) كما أشرنا بصدد الطبيعة القانونية لهذه المدة بصدد النقل الجوي للأشخاص هل هي مدة تقادم تخضع لانقطاع التقادم ووقفه أم هي مدة سقوط لا يرد عليها الوقف أو الانقطاع فالبعض رأى أنها مدة تقادم تسرى عليها أحكام الوقف والانقطاع وحجتهم في ذلك أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة وهذه الفترة تعتبر دائماً فترة تقادم فلماذا يشذ النقل الجوي عن هذه القاعدة ولا سيما أنه لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا من ناحية وسيلة تنفيذه .

ولكن الرأي الراجح فقها وقضاءً والذي نؤيده هو اعتبار المدة المذكورة مدة سقوط لا مدة تقادم فلا يرد عليها إذا الوقف أو الانقطاع والدليل على ذلك أن الاتفاقية استعملت اصطلاح السقوط Decheance ولم تستعمل اصطلاح التقادم Prescription، ولو كانت تبنى اعتباراً مدة تقادم ما كان يجوزها استخدام اللفظ الأخير ، ولأن المشرع الدولي وهو بصدد النقل الجوي وما يتسم به من سرعة لا دلالة تقسم مدة رفع دعوى المسؤولية ليس بقصر المدة فقط بل بسرعة انقضاءها عن طريق عدم إخضاعها للوقف أو الانقطاع كما يحدث بالنسبة لمدة التقادم للمتبعة في أنواع النقل البري أو البحري .

« تم بحمد الله »

كتب وأبحاث المؤلف

مؤلفات باللغة الفرنسية :

- 1- L'indemnité en matière d'assurance maritime sur facultés dans les droits anglais, égyptien et français (avaries particulières et avaries communes) thèse pour le doctorat d'Etat en droit 2 tomes, Université Jean Moulin (Lyon III) Lyon 1980.
- 2- Le caractère indemnitaire de l'assurance maritime le Caire 2001 - 2002 .

مؤلفات باللغة العربية :

- ٣- القانون البحري الطبعة الأولى سنة ١٩٨٤ الناشر مكتبة النهضة الشرق بجامعة القاهرة.
- ٤- شركات المساهمة (الأحكام الجديدة وفقا للقانون رقم ١٤٩ لسنة ١٩٨١ وقوانين الاستثمار) دراسة مقارنة مع بعض القوانين العربية والأجنبية . الطبعة الأولى سنة ١٩٨٥ - الناشر مكتبة النهضة الشرق - جامعة القاهرة.
- ٥- مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في التاريخ والعصر الحديث . الناشر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض (المملكة العربية السعودية) سنة ١٤٠٦هـ - ١٩٨٦م .
- الندوة العلمية الخامسة عشرة - وموضوعها القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية .
- ٦- الحجز التحفظي على السفن (دراسة مقارنة) ١٤٠٨هـ - ١٩٨٨م الناشر مركز البحوث - كلية العلوم الإدارية جامعة الملك سعود بالرياض .
- ٧- حصص العمل في الشركة . دراسة مقارنة - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة عام ١٩٨٩م .
- ٨- شركة الشخص الواحد محدود المسؤولية (دراسة مقارنة) - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة سنة ١٩٩٠م .

- ٩- حصة العمل في الشركات الإسلامية بحث حاتم على جائزة مؤسسة دلة لأفضل البحوث في العلوم الإدارية لعام ١٤٠٩هـ - ١٤١٩م . للطبعة الأولى سنة ١٩٩٢ الطبعة الثانية - سنة ١٩٩٥ - الناشر دار للنهضة العربية بالقاهرة .
- ١٠- القانون التجارى (نظرية الأعمال التجارية - التاجر - المتجر - الشركات التجارية) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٠ - ١٩٩١ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١١- الخطأ فى التصادم البحرى طبعة سنة ١٩٩٢ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١٢- القانون التجارى (الشركات التجارية) طبعة ١٩٩٢ و ١٩٩٣ و ١٩٩٤ . الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١٣- حالات الترك فى التأمين البحرى على البضائع طبعة سنة ١٩٩٣ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١٤- حول نظام جنيد لإدارة شركة المساهمة طبعة سنة ١٩٩٣ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١٥- العقود التجارية (البيع التجارى - الرضى التجارى - الوكالة والسفيرة - النقل) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٥ والطبعة الثانية ١٩٩٥ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١٦- العقود البحرية (إيجار السفينة - النقل البحرى - النيوغ البحرية - التأمين البحرى) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٦ - دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١٧- عمليات البنوك (الودائع المصرفية - الائتمان المصرفى - الحساب الجارى - الخدمات المصرفية) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٧ - الطبعة الثانية سنة ١٩٩٨م الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ١٨- الشركات التجارية (شركات الأشخاص - الشركة ذات المسئولية المحدودة - شركة التوصية بالأسهم وشركة المساهمة) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٧ - الناشر - دار النهضة العربية .

- ١٩- الشركات التجارية (شركات الأشخاص) - الشركة ذات المسؤولية المحدودة - شركة المساهمة) الطبعة الثانية مخصصه لطلبة كلية التجارة سنة ١٩٩٩ الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ٢٠- الإفلاس وللصلح الواقع منه الطبعة الأولى - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة سنة ١٩٩٩ م .
- ٢١- عمليات البنوك والإفلاس وفقا لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الطبعة الثانية سنة ٢٠٠٠ - للناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ٢٢- إقامة المشروعات الاستثمارية وفقا لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (نظام الـ B.O.T) أو البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية نظام (B.O.O.T) الناشر دار النهضة العربية ٢٠٠٠ - ٢٠٠١ م .
- ٢٣- القانون للتجارى نظرية الأعمال التجارية - التاجر - المتجر - حقوق الملكية التجارية والصناعية وفقا لقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ - الطبعة الأولى عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ٢٤- الأوراق التجارية الإلكترونية - الطبعة الأولى عام ٢٠٠١ م الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ٢٥- الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية - الجزء الأول (السفينة - أشخاص املاحة البحرية الأشخاص البريون) الطبعة الأولى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٤ م الناشر دار النهضة العربية ، الطبعة الثانية ٢٠٠٥-٢٠٠٦ م .
- ٢٦- الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية الجزآن الثانى والثالث الجزء الثانى فى استغلال السفينة (إيجار السفينة - النقل البحرى بسندات الشحن - النقل البحرى للأشخاص - عقود القطر والإرشاد البحرى - البيوع البحرية) والجزء الثالث فى (الحولث البحرية والتأمين البحرى) الطبعة الأولى عام ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .
- ٢٧- الموجز فى القانون الجوى « النقل الجوى الوطنى والدولى » الطبعة الأولى ٢٠٠٥-٢٠٠٦ م - الناشر دار النهضة العربية - القاهرة .

٢٨- ~~الطبعة~~ : الأوراق التجارية الطبعة الأولى الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

- الأوراق التجارية وعمليات البنوك الطبعة الأولى

سنة ٢٠٠٧ : الناشر دار النهضة العربية

- عقود التجارة الدولية الطبعة الأولى سنة ٢٠٠٧ والطبعة الثانية سنة ٢٠٠٨

الناشر دار النهضة العربية - القاهرة

- القانون التجارى الجزء الأول (نظرية الاعمال التجارية - التاجر - المحل التجارى)

حقوق الملكية التجارية والصناعية وفقا للقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ رقم ٨٢

لسنة ٢٠٠٢ الطبعة الثانية عام ٢٠٠٧ الناشر جامعة القاهرة للتعليم المفتوح

- العقود التجارية فى قانون التجارة المصرى رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الطبعة الثانية عام ٢٠٠٨

الناشر دار النهضة العربية .

- الموجز فى القانون البحرى (ماهية السفينة وتسجيلها - إيجار السفينة - النقل البحرى للبضائع

لعند الشحن - النقل البحرى للأشخاص - الملاحة البحرية المساعدة - البيوع البحرية)

الطبعة الثالثة ٢٠٠٩ - ٢٠١٠ - الناشر دار النهضة العربية

- الموجز فى القانون التجارى (نظرية الأعمال التجارية - التاجر - عملية البئول - الأوراق

التجارية - الشركات التجارية) الطبعة الرابعة ٢٠١١

- الموجز فى القانون البحرى (ماهية السفينة وذاتيتها وتسجيلها - إيجار السفينة -

النقل البحرى للبضائع بسند الشحن - وفقا لإتفاقيات بروكسل

وهامبورج وروتterdam - النقل البحرى للأشخاص - الملاحة البحرية المساعدة -

البيوع البحرية) الطبعة الرابعة ٢٠١١ - ٢٠١٢ بدون ناشر

- عقود التجارة الدولية (مفهومها - أنواعها - المبادئ الموحدة التى تنظمها)

الطبعة الثالثة عام ٢٠١١ - ٢٠١٢

142

بيان المحتويات

رقم الصفحة	رقم الفقرة	الموضوع
٢	١	تمهيد وتقسيم
٣	٢	خطة الدراسة
٤	٣	فصل تهيئتي : في ماهية القانون الجوي
٤	٣	تعريف القانون الخاص الجوي
٥	٤	خصائص القانون الخاص الجوي
٥	٥	أولاً : القانون الجوي قانون سيوف للشاة
٦	٦	ثانياً : الصفة التنظيمية أو الطابع الأمر التصوري للقانون الجوي
٧	٧	ثالثاً : الطابع الدولي للقانون الجوي
٨	٩	مصادر القانون الجوي
٨	١٠	أولاً - المصادر الرسمية
٨	١٠	أ- المعاهدات الدولية
٩	١٦	أولاً : المعاهدات التي تتناول موضوعات تتصل بالقانون العام الجوي
١٦	٢٣	ثانياً : المعاهدات التي تتعلق بموضوعات تتصل بقانون خاص لجوي
١٦	٢٣	١- اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩
١٧	٢٤	محاولات انعقاد اتفاقية وارسو
١٨	٢٦	مضمون اتفاقية وارسو (فارسي)
١٨	٢٧	التبديلات التي خضعت لها الاتفاقية
١٩	٢٩	نفاذ اتفاقية وارسو
١٩	٣٠	موقف مصر من اتفاقية وارسو وتبديلاتها للمتعاقبة

رقم الصفحة	رقم الفقرة	الموضوع
		٢- اتفاقية روما عام ١٩٣٣ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات
٢٠	٣١	٣- اتفاقية روما في ٧ أكتوبر عام ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالخير على سطح الأرض
٢١	٣٤	٤- اتفاقية جنيف في ١٩ يونيو
٢٢	٣٦	ب- التشريعات الوطنية
٢٣	٣٩	ثانياً : المصادر الاتفاقية والتفسيرية للقانون الجوي
٢٦	٤٤	أولاً : المصادر الاتفاقية للقانون الجوي
٢٦	٤٤	ثانياً : المصادر التفسيرية للقانون الجوي
٢٨	٤٨	٥- خطة الدراسة
٢٩	٥١	
		الباب الأول
		النقل الجوي الوطني والتجاري
٣١	٥٢	تمهيد وتقسيم
٣٢	٥٢	الفصل الأول : عقد النقل الجوي الداخلي أو الوطني للأشخاص
٣٢	٥٢	تمهيد وتقسيم
١ ٣٢	٥٤	المبحث الأول : تكوين عقد النقل وخصائصه وإثباته
٣٢	٥٤	تمهيد وتعريف
٣٤	٥٧	أولاً : تكوين عقد النقل وخصائصه
٣٤	٥٧	١- عقد النقل الجوي عند وطني
٣٥	٥٨	٢- عقد للنقل الجوي للأشخاص عند معارضة
٣٦	٥٩	٣- عقد النقل الجوي عند تجاري
٣٧	٦٠	ثانياً : إثبات عقد النقل الجوي

الموضوع	الصفحة	الرقم	الرقم
المبحث الثاني : آثار عقد النقل	٢٨	٦١	
أولاً : المسافرين	٢٨	٦٢	
ثانياً : التزامات المسافرين	٢٨	٦٣	
ثالثاً : الناقل	٢٩	٦٥	
رابعاً : التزامات الناقل	٤٢	٦٨	
١- الالتزام بنقل المسافرين وتوصيله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد	٤٢	٦٩	
٢- الالتزام بتوفير رحلة المسافرين	٤٢	٧٠	
٣- الالتزام بسلامة المسافرين	٤٢	٧٢	
٤- الالتزام بنقل أمتعة المسافرين	٤٤	٧٣	
المبحث الثالث : مسؤولية الناقل الجوي	٤٥	٧٤	
المطلب الأول : حالات مسؤولية الناقل وشروطها	٤٥	٧٥	
أولاً : حالة إخلال الناقل بالتزامه بسلامة للركب	٤٦	٧٦	
ثانياً : حالة إخلال الناقل بالتزامه بالمحافظة على الأمتعة المسجلة والأمتعة الشخصية	٤٨	٨٠	
ثالثاً : حالة إخلال الناقل الجوي بالتزامه بتوصيل المسافرين في الميعاد المتفق عليه	٥٠	٨٢	
المطلب الثاني : أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية	٥٠	٨٤	
أولاً : الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية	٥٠	٨٤	
ثانياً : الشروط الاتفاقية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية	٥٢	٨٦	

رقم الصفحة	رقم الفقرة	الموضوع
٥٣	٨٧	المطلب الثالث : التحديد القانوني لمسئولية الناقل الجوى
٥٥	٩٢	المطلب الرابع : دعوى المسؤولية على الناقل الجوى للأشخاص .
٥٥	٩٢	أولاً : أطراف الدعوى
٥٦	٩٤	ثانياً : تقدم دعوى المسؤولية على الناقل الجوى للأشخاص .
٥٨	٩٧	الفصل الخامس : عقد نقل الجوى الوطنى للبضائع
٥٨	٩٨	المبحث الأول : انعقاد العقد وخصائصه وإثباته
٥٨	٩٩	أولاً : البيانات الواجب توافرها فى وثيقة النقل
٥٩	١٠٠	ثانياً : شكل وثيقة النقل
٥٩	١٠١	ثالثاً : وظيفة وثيقة النقل
٦١	١٠٣	المبحث الثانى : آثار عقد النقل
٦١	١٠٤	المطلب الأول : التزامات المرسل
٦١	١٠٤	أولاً : الالتزام بتسليم البضاعة للناقل
٦٣	١٠٧	ثانياً : الالتزام بدفع الأجرة
٦٦	١١٢	المطلب الثانى : التزامات الناقل
٦٧	١١٣	أولاً : الالتزام باستلام البضائع وشحنها
٦٨	١١٤	ثانياً : الالتزام بنقل البضائع والحفاظة عليها
٦٩	١١٦	ثالثاً : الالتزام بتفريغ البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه ...
٧١	١١٩	- الحالات التى يجوز فيها للناقل الامتناع عن تسليم البضائع المرسل إليه
٧٣	١٢١	المطلب الثالث : حقوق المرسل إليه الناشئة عن عقد النقل

رقم الصفحة	رقم الفقرة	الموضوع
٧٦	١٢٥	المبحث الثالث : مسئولية الناقل
٧٦	١٢٥	المطلب الأول : طبيعة المسئولية وحالاتها
٧٦	١٢٥	أولاً : طبيعة المسئولية
٧٧	١٢٦	ثانياً : حالات المسئولية
٧٧	١٢٦	١- الهالك
٧٨	١٢٨	٢- التلف
٧٨	١٢٩	٣- التأخير
٧٩	١٣٠	المطلب الثاني : حالات الإعفاء القانوني من المسئولية
٧٩	١٣١	أولاً : القوة القاهرة
٨٠	١٣٢	ثانياً : خطأ المرسل
٨٠	١٣٤	ثالثاً : العيب الذاتي للبضاعة
٨١	١٣٥	المطلب الثالث : تحديد المسئولية وشروط الإعفاء منها
٨٢	١٣٧	تحريم شروط الإعفاء من المسئولية
٨٤	١٣٨	المبحث الرابع : دعوى المسئولية على الناقل الجوي للبضائع .
٨٤	١٣٨	المطلب الأول : أطراف الدعوى
٨٦	١٤١	المطلب الثاني : للدفع بعدم قبول دعوى المسئولية
٨٧	١٤٢	أولاً : نطاق تطبيق الدفع
٨٧	١٤٣	ثانياً : شروط تطبيق الدفع بعدم القبول
٨٩	١٤٥	المطلب الثالث : تقادم دعوى المسئولية على الناقل الجوي

رقم الصفحة	رقم الفقرة	الموضوع
		الباب الثاني
		النقل الجوي الدولي
٩١	١٤٨	تمديد وتقسيم
٩١	١٤٨	فصل تمهيدي : نطاق تطبيق اتفاقية وارمو
٩٢	١٤٩	تعريف النقل الجوي الدولي
٩٢	١٤٩	شروط تطبيق اتفاقية وارمو
٩٢	١٥٠	١- أن يكون النقل الجوي بمقابل
٩٣	١٥١	٢- أن يكون النقل دوليا
٩٤	١٥٣	الحالات التي لا تطبق فيها اتفاقية وارمو (فارسوني)
٩٦	١٥٦	١- نقل الرمايل والطرود البريدية
٩٦	١٥٦	٢- النقل الجوي الدولي على سبيل تجريبية
٩٧	١٥٧	٣- النقل الجوي الذي يتم في ظروف استثنائية
٩٨	١٥٨	الفصل الأول : عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
٩٩	١٦٠	المبحث الأول : تكوين عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
		خصائصه وإثباته
٩٩	١٦١	تعريف عقد النقل الجوي الدولي
٩٩	١٦١	خصائص عقد النقل الجوي الدولي
٩٩	١٦٢	إثبات عقد النقل الجوي
١٠١	١٦٤	المبحث الثاني : آثار عقد النقل الجوي
١٠٢	١٦٧	١- للمسافر
١٠٢	١٦٨	٢- للمرافق

رقم الفترة	رقم الصفحة	الموضوع
١٦٦	١٠٣	ثانياً : التزامات المسافرين
١٧١	١٠٤	ثالثاً : الناقل
١٧٢	١٠٥	رابعاً : التزامات الناقل
١٧٣	١٠٥	أ- الالتزامات الرئيسية للناقل
١٧٦	١٠٦	ب- الالتزامات الثانوية للناقل
١٧٨	١٠٧	المبحث الثالث : مسؤولية الناقل الجوى لدولى
١٧٩	١٠٧	المطلب الأول : حالات مسؤولية الناقل للجوى وشروطها وأساسها القانونى
١٧٩	١٠٧	أولاً : حالات مسؤولية الناقل للجوى وشروطها
١٨٠	١٠٨	١- حالة الإخلال بالالتزام بضمان سلامة التركب وشروط انقضاء مسؤولية الناقل
١٨٦	١١٢	٢- حالة الإخلال بالالتزام بالمحافظة على الأمتعة للمسجلة ..
١٨٧	١١٣	٣- حالة إخلال الناقل بالتزلم بتوصيل للمسافر فى التمتع المتفق عليه
١٩١	١١٥	ثانياً : الأساس القانونى لمسؤولية الناقل للجوى لدولى
١٩٨	١٢٠	المطلب الثانى : أسباب دفع مسؤولية الناقل للجوى لدولى ...
١٩٩	١٢٠	- وسائل دفع مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو
٢٠٢	١٢٢	أولاً : نفي للخطأ
٢٠٥	١٢٤	ثانياً : القوة القاهرة
٢٠٥	١٢٤	ثالثاً : خطأ المضرور
٢٠٧	١٢٦	- أسباب دفع مسؤولية الناقل للجوى وفقاً لاتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٦

رقم الصفحة	رقم الفقرة	الموضوع
		- وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية جواتيمالا سيتي في الثامن من مارس سنة ١٩٧١
١٢٧	٢٠٩	المطلب الثالث : التحديد القانوني لمسئولية الناقل الجوي الدولي .
١٢٨	٢١١	حالات عدم تطبيق التحديد القانوني للمسئولية
١٣١	٢١٧	١- حالة عدم تسليم تذكرة سفر للراكب
١٣١	٢١٨	٢- نشوء الضرر عن غش الناقل أو تابعيه أو عن خطأ معادل للغش
١٣٢	٢١٩	المطلب الرابع : دعوى المسؤولية على الناقل الجوي
١٣٣	٢٢٢	أولاً : أطراف دعوى المسؤولية
١٣٣	٢٢٣	ثانياً : المحكمة المختصة بنظر الدعوى
١٣٥	٢٢٥	ثالثاً : سقوط دعوى المسؤولية
١٣٦	٢٢٨	الفصل الثاني : عقد النقل الجوي الدولي للبضائع
١٣٨	٢٢٩	تمهيد وتقسيم
١٣٨	٢٢٩	المبحث الأول : انعقاد العقد وخصائصه وإثباته
١٣٩	٢٣٠	اتبات عقد النقل الجوي الدولي للبضائع
١٣٩	٢٣٢	المبحث الثاني : آثار عقد النقل
١٤٣	٢٣٩	المطلب الأول : التزامات المرسل
١٤٣	٢٤٠	المطلب الثاني : التزامات الناقل
١٤٥	٢٤٣	- التزام المرسل على استلام البضائع
١٤٨	٢٥١	- الحالات التي يجوز فيها للنقل الامتناع عن تسليم البضاعة للمرسل إليه
١٥٠	٢٥٣	المبحث الثالث : مسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع
١٥١	٢٥٥	المطلب الأول : حالات مسؤولية الناقل الجوي
١٥٢	٢٥٦	

رقم الصفحة	الفرق الرقم	الموضوع
١٥٢	٢٥١	أولاً : إخلال الناقل بالتزامه بالمحافظة على البضائع
١٥٤	٢١٢	ثانياً : إخلال الناقل بالتزامه بتوصيل البضائع في الميعاد المتفق عليه
١٥٥	٢٦٣	المطلب الثاني : أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي للدولة للبضائع.
١٥٦	٢٦٤	١- خطأ المضرور
١٥٧	٢٦٥	٢- العيب الذاتي للبضائع
١٥٧	٢٦٦	٣- فعل الغير
١٥٨	٢٦٧	٤- الخطأ الملاحي
١٥٨	٢٦٩	المطلب الثالث : التحديد القانوني لمسئولية الناقل الجوي
١٦١	٢٧٤	جواز الاتفاق على تعويض يتجاوز الحدود الواردة في الاتفاقية .
١٦٢	٢٧٩	بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية
١٦٣	٢٧٧	المطلب الرابع : دعوى المسؤولية
١٦٣	٢٧٨	أولاً : طرفا دعوى المسؤولية
١٦٤	٢٨١	ثانياً : المحكمة المختصة بالدعوى
١٦٥	٢٨٢	ثالثاً : الدفع بعدم قبول الدعوى
١٦٦	٢٨٣	شروط انطباق الدفع بعدم القبول
١٦٧	٢٨٦	رابعاً : سقوط دعوى المسؤولية على الناقل الجوي
١٦٩		- كتب وأبحاث للمؤلف