



المسؤولية المدنية للناقل الجوي (دراسة تحليلية في إطار التشريع الاردني والاتفاقيات الدولية)

عماد محمد العمارين

كلية القانون، استاذ مساعد في القانون التجاري، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن

البريد الالكتروني: e.alamaren@ju.edu.jo

أحمد ابراهيم الشرع

كلية القانون، استاذ مساعد في القانون التجاري، جامعة اربد الاهلية، اربد، الأردن

البريد الالكتروني: a.alsharu@inu.edu.jo

صامد علي درواشة

كلية القانون، استاذ مشارك في القانون المدني، جامعة اربد الأهلية، اربد، الأردن

البريد الالكتروني : samed@inu.edu.jo

الملخص

هدفت الدراسة إلى تبين الأهمية التي تنطوي على عقد النقل الجوي في العصر الحديث، بحيث أصبح من أهم الوسائل المستخدمة في النقل على خلاف الوسائل الأخرى، فانه لا بد من تحديد مفهوم عقد النقل الجوي وماهيته، بحيث سعت الدول الى وضع الجهود القانونية اللازمة لتنظيم موضوع النقل الجوي، وتمثلت هذه الجهود بالاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية. الا ان اختلاف وتباين التشريعات الداخلية لكل دولة عن غيرها، ادى الى نشوء فكرة توحيد القوانين أو توحيد القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي بحيث يطبق قانون واحد ما أمكن في جميع الأحوال، وذلك للتخلص من فكرة تعدد القوانين واختلاف احكامها، بالتالي يتم تجنب تضارب المصالح وتعارضها، وتجنب زيادة المشكلة وتفاقم النزاع بين أطراف بين أطراف عملية النقل الجوي. اشكالية البحث تدور حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الجسدية للركاب الناجمة عن حوادث الطائرات، وكما هو معروف ان معظم الحوادث التي تحدث جوا هي حوادث مجهولة المصدر وبالتالي يصعب على المتضرر اثبات مسؤولية الناقل. كما تقتضي الالتزام بضمان سلامة الراكب، إذ ما يصيب الراكب بأي ضرر أثناء نقله جراء خطأ الناقل الجوي فإنه يعد إخلالاً بالتزام ناشئ عن عقد النقل الجوي.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية، الناقل الجوي، التشريع الاردني، الاتفاقيات الدولية.



The Civil Liability of the Air Carrier (An Analytical Study in The Framework of the Jordanian Legislation and International Conventions)

Emad Mohammed Al-Amaren

College of Law, Assistant Professor in Commercial Law, Jordanian University, Amman, Jordan

Email: e.alamaren@ju.edu.jo

Ahmad Ibrahim Al-Sharu

College of Law, Assistant Professor in Commercial Law, Irbid National University, Irbid, Jordan

Email: a.alsharu@inu.edu.jo

Samed Ali Darawsheh

College of Law, Associate Professor in Civil Law, Irbid National University, Irbid, Jordan

Email: samed@inu.edu.jo

ABSTRACT

The study aimed to show the importance of the air transport contract in the modern era, so that it became one of the most important means used in transport unlike other means, it is necessary to define the concept of the air transport contract and its nature, so that countries sought to put in place the necessary legal efforts to regulate the subject of transport air, and these efforts were represented by international agreements and domestic legislation. However, the difference and variation in the internal legislation of each country from others led to the emergence of the idea of unifying laws or unifying the legal rules regulating international air transport so that one law is applied as much as possible in all cases, in order to get rid of the idea of multiple laws and different provisions thereof, thus avoiding conflicts of interests and conflicts. , and to avoid increasing the problem and exacerbating the conflict between parties between the parties to the air transport process. The research problem revolves around the extent of the air carrier's responsibility for the physical damage to passengers resulting from aircraft accidents, and as it is known that most of the accidents that occur in the air are accidents of unknown origin, and therefore it is difficult for the injured party to prove the responsibility of the carrier. It also requires the obligation to ensure the safety of the passenger, as any damage that befalls the passenger during his transportation due to the error of the air carrier is a breach of an obligation arising from the air transport contract.

Keywords: Civil liability, air carrier, Jordanian legislation, international conventions.



المقدمة

يعتبر النقل الجوي بشكل عام من أهم وسائل النقل التي يتم بها نقل البضائع والأشخاص، حيث ان تطوّر النقل الجوي وتهيئته لسبل الراحة والرفاهية للأشخاص عبر المسافات الطويلة، إضافة لتمتعهم بالأمان والسرعة في الوصول للوجهة المراد الذهاب إليها مؤشراً هاماً للحضارة والتقدم التكنولوجي. وبالرغم من تواجد أنواع أخرى للنقل الا ان النقل الجوي يعتبر الأهم والأفضل ويعود ذلك لأسباب كثيرة ومتعددة إذ يعتبر النقل الجوي هو وسيلة نقل سريعة، ويتم نقل الأشخاص ويوفر لهم عناية خاصة تليق بقيمة الانسان وهذا ينعكس بدوره على نظم المسؤولية والضمان أو التأمين بين حالة وأخرى وبالتالي يقل احتمال حدوث ضرر أو سرقة، وعلى الرغم من الإيجابيات الكثيرة له إلا أنه لديه سلبيات ومنها ارتفاع تكلفته بسبب الوقود المستخدم. أما عقد النقل الجوي فيعرف على انه " اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر إما الراكب أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو بنقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد". (2)

ويسعى الأشخاص الى اشباع حاجاتهم في الانتقال والتنقل من خلال النقل الجوي، فالنقل من جهة هو عصب حركة تداول الثروات، كما ان الأشخاص يكونوا بحاجة الى الانتقال من مكان الى اخر في إطار مزاوله نشاطهم اليومي، ومع نمو حركة تدويل الاقتصاد تزيد حاجتهم الى الانتقال من دولة الى أخرى مما يتطلب استعمال وسيلة نقل مناسبة تحقق عنصر تغيير مكانهم في ظروف امنية، فالنقل الجوي يؤدي هذه الوظيفة بشكل كامل. (3)

وتمثلت اولى الجهود الدولية في تنظيم احكام وقواعد النقل الجوي في معاهدة باريس لسنة 1919، فقد كانت اول معاهدة تنظم الاحكام المتعلقة بالنقل الجوي، الا انها لم تكن كافية وشاملة، لذلك اتجهت الدول الى عقد اتفاقيات اخرى، بالنتيجة تعددت الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن. فسعت الدول الى توحيد الاحكام النازمة للنقل الجوي وذلك من خلال ابرام اتفاقية وارسو لعام 1929 والتي نظمت عقد النقل الجوي للأشخاص، حيث نصت المادة (1\1) منها على انه "تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بأجر كما تسري على النقل المجاني التي تقوم به طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة نقل جوي دولية" (2)، وجاءت هذه الاتفاقية ليتم تطبيقها على كل انواع النقل الجوي وأشكاله، الا انها لم تنظم كافة المسائل المتعلقة بالنقل الجوي، وبالأخص مسؤولية الناقل الجوي، فهي بالرغم من تحديدها لمسؤولية الناقل الجوي وتقديرها للتعويض للركاب عن خطأ الناقل الا انها لم تشمل كافة الجوانب المتعلقة بمسؤولية الناقل، وتعتبر هذه من أهم الاشكاليات التي تواجهنا عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي.

وبالرغم من المحاولات الجاهدة التي سعوا لها واضعي اتفاقية وارسو من اجل توحيد الاختلافات ووجهات النظر الذي تنازعت عليه الدول في شأن مسؤولية الناقل، ادى ذلك الى وضع اتفاقيات جديدة معدلة لها. وفي عام 1999 تم ابرام اتفاقية مونتريال والتي تعتبر ثمرة الجهود الدولية في تنظيم احكام النقل الجوي، حيث وضعت احكام جديدة وعدلت في بعض احكام اتفاقية وارسو ووحدت بعض الاحكام المتعلقة بالنقل الجوي، فجاءت هذه الاتفاقية بمثابة اتفاقية جديدة ومستقلة وليس مجرد تعديل لاتفاقية وارسو، ويتبين من هذه الاتفاقية الجديدة انها اكدت على الحاجة لتحديث وتوحيد الاتفاقية والوثائق المتصلة بها وعن اهمية عدم تضرر الأشخاص في النقل الجوي والحاجة الى الحصول على التعويض على اساس مبدأ التعويض العادل عن الضرر ورفض كل انواع التعويض رغبة بالعقاب. (1)

وبما ان النقل الجوي من الوسائل المهمة التي تتسم بالسلامة الجوية والأمان وعلى درجة من السرعة في النقل، مما يجذب الآخرين لإجراء عمليات النقل الجوي، و ذلك من خلال إبرام عقود نقل تتم بين الناقل و المرسل على أن يقوم هذا الناقل بإجراء عملية النقل دون أي تقصير أو تأخير عن الموعد المحدد أو المعقول، و في حال تأخر الناقل في عملية النقل يتعرض للمسؤولية، ولأجل ذلك اتجهت معظم دول العالم إلى توحيد القواعد القانونية التي

(2) خالد، عدلي (1996)، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، ص15.

(3) دويدار، هاني، مرجع سابق، ص9.

(2) الرحي، بدر (2016)، النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون العماني، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، مسقط، عمان.

(1) محمد، ذكري عبد الرزاق (2015)، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، الطبعة الاولى، شركة ناس للطباعة، القاهرة، مصر، ص16.



تحكم عملية النقل الجوي، و ذلك من خلال اتفاقيات دولية متعددة، و لعل ذلك يعود للأهمية القصوى للنقل الجوي، ولقد كان اساس مسؤولية الناقل الجوي يختلف من دولة لأخرى إلى أن تم توحيد أساسها. (2)

مشكلة الدراسة

ان اشكالية البحث تدور حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الجسدية للركاب الناجمة عن حوادث الطائرات، وكما هو معروف ان معظم الحوادث التي تحدث جوا هي حوادث مجهولة المصدر وبالتالي يصعب على المتضرر اثبات مسؤولية الناقل. كما تقتضي الالتزام بضمان سلامة الراكب، إذ ما يصيب الراكب بأي ضرر أثناء نقله جراء خطأ الناقل الجوي فإنه يعد إخلالاً بالتزام ناشئ عن عقد النقل الجوي.

اسئلة او فرضيات البحث

- 1- هل يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الجسدية التي تصيب الراكب؟
- 2- ما هو مفهوم الضرر الجسدي الذي يسأل عنه الناقل؟
- 3- هل الخطر الجوي هو ضرر نفسي؟
- 4- ما مدى امكانية التعويض عن الاضرار النفسية للراكب؟
- 5- ما هي مسؤولية الناقل الجوي بتعويض الركاب عن الأضرار الناجمة عن النقل الجوي؟

أهمية البحث

يكتسب هذا البحث أهمية من انه يعد من الدراسات القانونية الحديثة الذي يتعلق بنوع النقل ويتصف بتطور مستمر وسريع، وتختصر هذه الدراسة في نطاق محدود منه يتعلق بالوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب، وان صعوبة اثبات الخطأ وما ينتج عنه من صعوبة الحصول على التعويض، ومع ظهور عقد النقل الجوي وتطوره وازدياد الحوادث التي يتعرض لها الراكب كان من الأهمية البحث عن التزام ألقى على عاتق الناقل الجوي لضمان سلامة الراكب اي إذا حدثت إصابة على رصيف الركوب او رصيف المغادرة، ويشترط لوقوع الحادث ان يكون خلال فترة النقل أي تلك الفترة التي يكون فيها الراكب تحت رعاية الناقل وإشرافه وأعطت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها الى تبني فكرة الخطأ المفترض، اما بروتوكول جواتيمالا - مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد أعطى لحماية الراكب أهمية كبيرة، فاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اتجهت الى فكرة المخاطر وتحمل التبعة لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب.

منهج الدراسة

سوف يعتمد البحث على المناهج العلمية المناسبة وخاصة المنهج التحليلي للإجابة على التساؤلات المطروحة سابقا، والمنهج الوصفي والمقارن. وعليه سيتم تقسيم هذا البحث الى مبحثين كالتالي:

المبحث الاول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وحالات الاعفاء منها

المبحث الاول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

ان دراسة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص تقتضي تحديد الاساس القانوني لهذه المسؤولية فانه لا يكون الناقل مسؤول إذا لم يكن هناك نص قانوني يوجب مسؤوليته، سواء كان هذا النص في اتفاقية دولية ام في تشريع داخلي، وايضا يجب تحديد طبيعة هذه المسؤولية من حيث اعتبارها مسؤولية عقدية وذلك استنادا الى عقد النقل الجوي للأشخاص ام مسؤولية تقصيرية قائمة على الفعل الضار، ومن ثم تحديد الالتزامات المترتبة على الناقل الجوي للأشخاص بموجب عقد النقل.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

ان التطور الذي شهده العالم منذ بداية القرن العشرين في مختلف المجالات كان نتيجة حتمية للثورة التكنولوجية الهائلة، والتي كان لها الاثر البالغ في تطور قطاع النقل الجوي المدني، ونظرا لانتشار النقل الجوي وزيادة أهميته بخاصة في ميدان التجارة الدولية، فقد وجد العالم نفسه أمام حاجة ماسة لتنظيم ما يتصل به بصورة تضمن

(2) بني عبد الرحمن، كارولينا باسل(2006). مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك.



استقراره ونموه، ومن هنا عمدت دول العالم للاهتمام بوضع الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم موضوعات النقل الجوي المدني، فكانت البداية في وضع اتفاقية وارسو عام 1929، ونظرا لسرعة انتشار النقل الجوي، وزيادة أهميته، فقد وجدت الدول نفسها أمام ضرورة العناية أكثر بإيجاد تنظيم قانوني دولي متطور بشأن تنظيم موضوعات هذا القطاع، فتولت التعديلات الخاصة باتفاقية وارسو، والمتتبع للتطور التاريخي المتعلق بالتنظيم القانوني الدولي للمسؤولية المدنية للناقل الجوي.

وفي هذا المطلب سوف نتعرض بالدراسة والتحليل للطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية وارسو لسنة 1929 باعتبارها أول اتفاقية دولية وضعت بشأن توحيد القواعد القانونية الخاصة بالنقل الجوي، ومن ثم سأتناول بالحديث أيضا عن الطبيعة القانونية وفقا لاتفاقية مونتريال عام 1999.

بتاريخ 1925، تم الاتفاق على أول جهد دولي مشترك لتوحيد القواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للنقل الجوي، ففي هذا التاريخ انعقد المؤتمر الدولي الأول للقانون الخاص الجوي في باريس في فرنسا لمناقشة وضع قواعد قانونية دولية تنظم قطاع الطيران المدني، وقد تمخض عن هذا المؤتمر تشكيل لجنة فنية من الخبراء القانونيين الجويين الذين قدموا عام 1929 تقريرا يتضمن مشروع اتفاقية بشأن توحيد بعض القواعد القانونية الناطمة للنقل الجوي الدولي، وقد انعقد المؤتمر الدولي الثاني للقانون الخاص الجوي بحضور مندوبين عن 43 دولة في مدينة وارسو في بولندا عام 1929 لمناقشة هذا التقرير، وقد أسفرت مناقشات الدول المجتمعية إلى وضع نصوص اتفاقية وارسو، والتي دخلت حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ 13\2\1930 (1).

الا ان تعدد الاتجاهات التشريعية بشأن تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي أدى إلى إثارة الجدل بين الدول المجتمعة في المؤتمر الدولي الثاني للقانون الخاص الجوي، وقد أدت المناقشات الدائرة إلى التوصل لصيغة اتفاقية تتبنى اتجاها قانونيا معيناً في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، فالمتتبع لنصوص الاتفاقية يلمس بوضوح أنها تضمنت في الباب الثالث منها وضع نظام قانوني فريد حددت بموجبه الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي.

بالرجوع إلى نصوص اتفاقية وارسو نجد ان المادة (16) من اتفاقية وارسو نصت على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة، أو جرح الراكب، أو أي إصابة بدنية أخرى تلحق به إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة، أو أثناء أي من عمليات الصعود، أو نزول الركاب"، والمادة (17\1) نصت على أنه " (1) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة دمار، أو ضياع، أو تلف أمتعة مسجلة إذا كانت الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي"، والمادة (18) نصت على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب، أو الأمتعة، أو البضائع بطريق الجو". (1)

وبناء على هذه النصوص يتضح بأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية وارسو هي مسؤولية مدنية عقدية، ويعتبر فيها عنصر الخطأ مفترضا بحق الناقل، ولا يتطلب من المتضرر إقامة الدليل على إقرار الناقل لأي نوع من أنواع الخطأ. (2)

وعليه، فإن اتفاقية وارسو لم تتبنى حلاً وسطاً بين الاتجاهات القانونية التي كانت سائدة بشأن تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، وإنما نجد أن ما ورد في الاتفاقية ينم عن أنها تبنت الاتجاه القانوني الذي كان سائداً في الدول التي تتبنى النظام اللاتيني.

والتساؤل الذي يثور هنا هو ما هي الفترة الزمنية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية وارسو؟ أي متى تبدأ المسؤولية المدنية للناقل الجوي ومتى تنتهي؟

وللإجابة على هذا التساؤل، فإننا نتفق مع الرأي القاضى بأن المادة السابعة عشرة من اتفاقية وارسو لم توضح الحدود الزمنية لمسؤولية الناقل الجوي إلا ان المفترض ان مسؤولية الناقل الجوي تبدأ منذ ان يضع الراكب نفسه أو أمتعته في تصرف الناقل الجوي، وتنتهي عند الدخول إلى مكان الوصول. (3)

(1) أحمد، عبد الفضل محمد (1999)، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، القاهرة، مصر، ص 10.

(2) اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، 1999.

(3) المطيري، وضحة فلاح (2011)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، عمان، الاردن: جامعة الشرق الأوسط، ص 41.



وبالرغم من ان المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر بموجب اتفاقية وارسو مسؤولية عقدية، وان عنصر الخطأ يعتبر فيها مفترضا، الا ان الاتفاقية تضمنت مراعاة مصلحة الناقل الجوي الامر الذي يمكن إظهاره في أكثر من جانب. حيث ان الاتفاقية أجازت للناقل الجوي أن يتحمل من المسؤولية المدنية ضمن حالات معينة وهي:

أ. إذا أثبت أن دمار، أو ضياع قد نتج فقط عن واحد (1)
ب. إذا أثبت ان الناقل الجوي أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليه، أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير (2) إذا أثبت الناقل بأن الشخص المضرور هو الذي تسبب في وقوع الضرر، أو شارك بإهماله في إحداث الضرر جاز للمحكمة وفقا لأحكام قانونها الخاص أن تعفي الناقل كليا، أو جزئيا من مسؤوليته المدنية (3)

بالإضافة الى ذلك، ان الاتفاقية تضمنت في نسختها الأولى، وتحديدًا قبل تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي سنة 1955 النص في المادة (21) منها على مقدار التعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه المتضرر (4) وذلك كما يلي:
أ. في حالة نقل الركاب تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مئة وخمسين ألف فرنك، وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز ان يكون التعويض في صورة دفعات دورية، فلا يجوز ان تزيد القيمة الرأسمالية المكافئة للدفعات المذكورة عن هذا الحد، ومع ذلك يجوز بموجب عقد خاص أن يتفق الناقل والراكب على حد أعلى للتعويض.

ب. في حالة نقل الأمتعة المسجلة تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مئة وخمسين فرنك عن كل كيلوغرام.
ج. فيما يتعلق بالأمتعة غير المسجلة تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ خمسة الآلاف فرنك لكل راكب.
وتتبعي الإشارة الى انه وفقا لنص المادة (22) من الاتفاقية، إذا تضمن عقد النقل الجوي شرطا من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية المدنية، أو الحد منها، فإن هذا الشرط يعتبر باطلا مع عدم بطلان العقد، فيعتبر عقد النقل الجوي عقدا صحيحا بكافة شروطه باستثناء الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية المدنية، أو الحد منها (5)
أما بخصوص الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب اتفاقية مونتريال للعام 1999، نظرا لتعاظم الرغبة الدولية لتوحيد الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وتوحيد الأساس القانوني لهذه المسؤولية، فقد تم وضع اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 2003/9/4 (1)

وبالرجوع الى نص المادة (55) من اتفاقية مونتريال، فقد تم رسم حدود العلاقة القانونية بين اتفاقية مونتريال واتفاقية وارسو، فجاء النص فيها على ترجيح تطبيق اتفاقية مونتريال على أي قواعد تطبق على النقل الجوي (2) وبذلك، فإن اتفاقية مونتريال لم تلغ اتفاقية وارسو انما جاءت كمعدل ومكمل لها لما ورد فيها، فاتفاقية وارسو لا تزال حيز التنفيذ لغاية الآن.

ومن خلال استقراء نصوص اتفاقية مونتريال لسنة 1999، فإنه يمكن القول بأنه تم بموجبها تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي وفقا لنوعية الضرر الذي لحق بالمتضرر الأمر الذي يمكن إبرازه كما يلي:

أولا: الأضرار التي تلحق بالأشخاص:

بالرجوع الى نصوص المواد (17\1) و (20) و (21) من اتفاقية مونتريال، فإنه يظهر بأنه بموجب اتفاقية مونتريال تم وضع نظامين قانونيين للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي عن الأضرار المتمثلة بالوفاة، أو الجرح، أو الكسر، وذلك بناء على مقدار التعويض المستحق للمتضرر، فإذا كانت قيمة التعويض لا تتجاوز

(3) المستريحي، علاء وصفي (2019)، الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي: دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، جامعة الملك سعود، السعودية، ص23.

(1) انظر نص المادة (17) من اتفاقية وارسو.

(2) انظر نص المادة (19) من اتفاقية وارسو.

(3) انظر نص المادة (20) من اتفاقية وارسو.

(4) انظر نص المادة (21) من اتفاقية وارسو.

(5) انظر نص المادة (22) من اتفاقية وارسو.

(1) المومني، علاء الدين قاسم (2005)، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي، رسالة ماجستير، المفرق، الأردن، جامعة آل البيت.

(2) انظر نص المادة (55)، من اتفاقية مونتريال.



100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للوفاة أو الكسر أو الجرح، فإن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية مدنية موضوعية تقوم على فكرة الخطر، ولا يجوز دفعها، أو التخلص منها إلا إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال، أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه وبالتالي، فإنه إذا قام الناقل الجوي باتخاذ كافة التدابير اللازمة ولم يصدر عنه أي إهمال، أو خطأ، أو امتناع من جانب المتضرر، فإن الناقل الجوي يبقى مسؤولاً مدنياً أمام المتضرر ولا يمكن له التخلص من هذه المسؤولية.

أما إذا كانت قيمة التعويض تتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للوفاة أو الكسر أو الجرح، فإن مسؤولية الناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية عقدية تقوم على أساس فكرة الخطأ المفترض ويمكن للناقل الجوي التخلص منها (1).

ثانياً: الأضرار التي تلحق بالأمثلة:

بالرجوع إلى نص المادة (2\17) من اتفاقية مونتريال فإنه يتضح بأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأمثلة تقوم على أساس نوعية الأمثلة التي لحق بها الضرر، وذلك كما يلي:

1. إذا كانت الأمثلة التي لحق بها الضرر أمثلة مسجلة، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز أن يتم دفعها، إلا إذا كان الضرر الناجم بسبب خلل كامن في الأمثلة أو عن نوعيتها، أو عن عيب ذاتي فيها وبالتالي، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الأمثلة المسجلة حتى ولو أثبت بأن الضرر لم يكن ناتجاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو وكلائه طالما أن الضرر لم يكن نتيجة خلل كامن في الأمثلة، أو عن نوعيتها، أو عن عيب ذاتي فيها.

2. إذا كانت الأمثلة التي لحق بها الضرر أمثلة شخصية (غير مسجلة)، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض ويجوز للناقل الجوي أن يدفعها عنه إذا أثبت بأن الضرر لم يكن ناجماً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو وكلائه.

وبناءً على هذا التمييز بشأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأمثلة، فإننا نجد أن اعتبار الناقل الجوي مسؤولاً مسؤولية مدنية موضوعية اتجاه المتضرر إذا كانت الأمثلة التي لحق بها الضرر أمثلة مسجلة هو تمييز فيه تشدد بحق الناقل، فمن المتصور أن يكون الناقل الجوي قد أخذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على الأمثلة والبضائع المنقولة، إلا أنه لسبب خارج عن إرادته لحق الضرر بها كان يتعلق الأمر بإجراءات التفريش الموجودة في المطارات لذا؛ فإننا نجد أنه كان من الأنسب أن يتم اعتبار المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأمثلة هي مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض وذلك بصرف النظر عن نوعية هذه الأمثلة سواء كانت مسجلة، أم غير مسجلة.

ثالثاً: الأضرار الناجمة عن التأخر في النقل:

نجد أن نص المادة (19) من اتفاقية مونتريال يلمس بوضوح أن الاتفاقية اعتبرت المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخر في وصول الأشخاص والأمثلة والبضائع هي مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل أن يدفعها عنه إذا أثبت بأنه وتابعه ووكلائه اتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل اتخاذها (1).

وبعد الحديث عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص بموجب الاتفاقيات الدولية، لا بد من أن نبين طبيعة هذه المسؤولية بموجب التشريع الداخلي وما هو موقف المشرع الأردني منها وفقاً لقانون الطيران المدني الأردني.

ونظراً لأهمية قطاع النقل الجوي، فقد بادرت المملكة الأردنية الهاشمية لإصدار أول قانون لتنظيم هذا القطاع في عام 1953، ونظراً لسرعة تطور هذا القطاع، وما شهدته اتفاقية وارسو من تعديلات متكررة، فقد تم إلغاء هذا القانون وإصدار قانون آخر لتنظيم قطاع الطيران المدني، وهو قانون الطيران المدني رقم 50 لسنة 1986، والذي بقي العمل فيه لغاية عام 2007، ليتم في هذا العام إصدار قانون طيران مدني جديد، وهو قانون الطيران المدني رقم (41) لسنة 2007.

(1) المسترشي، علاء وصفي، مرجع سابق، ص 28.

(1) انظر نص المادة (19) من اتفاقية مونتريال.



مجلة الفنون والآداب وعلوم الإنسانيا والاجتماع

Journal of Arts, Literature, Humanities and Social Sciences

www.jalhss.com

Volume (101) March 2024

العدد (101) مارس 2024



ان ما ورد النص عليه في قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 يلمس بوضوح ان المشرع الأردني كان حريصا على الالتزام في تنظيمه لأحكام مسؤولية الناقل الجوي مع ما جاء في اتفاقية مونتريال لسنة 1999، حيث نص في المادة (41أب) على أنه " (أ) تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري. (ب) تسري أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الداخلي التجاري الا إذا ورد نص يخالف ذلك في هذا القانون. (2)

وعليه، فإنه يتضح بأن المشرع الأردني أحال في تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بصورة كلية لما ورد في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 وبالتالي، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب قانون الطيران المدني الأردني هي ذاتها الواردة في اتفاقية مونتريال، وعليه تكون المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي عن الأضرار المتمثلة بالوفاة، أو الجرح، أو الكسر بناء على مقدار التعويض المستحق للمتضرر، فإذا كانت قيمة التعويض لا تتجاوز ما يساوي بالدينار الأردني 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، فإن مسؤولية الناقل الجوي تكون مسؤولية مدنية موضوعية تقوم على فكرة الخطر، ولا يجوز دفعها، أو التخلص منها، الا اذا أثبت الناقل بأن الضرر نجم عن، أو أسهم في حدوثه إهمال، أو خطأ، أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.

لكن إذا كانت قيمة التعويض تتجاوز ما يساوي بالدينار الأردني 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، فإن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية مدنية عقدية تقوم على أساس فكرة الخطأ المفترض، ويمكن للناقل الجوي التخلص منها.

اما بخصوص المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الأمتعة المسجلة، فإنها تكون مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز ان يتم دفعها الا إذا كان الضرر الناجم بسبب خلل كامن في الأمتعة، أو بسبب نوعيتها، أو بسبب عيب ذاتي فيها، أما إذا كانت الأمتعة غير مسجلة، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل الجوي ان يدفعها عنه.

وأخيرا، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخر في وصول الأشخاص، فإنها مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل ان يدفعها عنه إذا أثبت بأنه وتابعوه ووكلائه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو انه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير.

وبالرغم من قيام المشرع الأردني بالإحالة في تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي لما ورد في اتفاقية مونتريال، فإننا نجد انه نص على حالات استثنائية يعتبر الناقل فيها غير مسؤولا مدنيا اتجاه المتضرر منها بشأن الضرر الناتج عن إنزال الراكب من الطائرة، فهذه الحالة لم يرد النص عليها في اتفاقية مونتريال، حيث جاء في الفقرة (د) من المادة (41) في قانون الطيران المدني النص على أنه " (د) لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن إنزال أي راكب من الطائرة يخل بالنظام فيها، أو يمكن أن يشكل خطرا على سلامة الطائرة، أو ركبها.

ومن خلال هذا النص، نجد انه تضمن استثناء، وقد ورد على سبيل الحصر، وضمن نوعية ضرر ناتج عن أفعال معينة، ويتمثل هذا الاستثناء بأنه يمكن للناقل الجوي التخلص من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر ان تمثل الضرر بعدم إيصال المسافرين الى وجهته النهائية، وعلى الناقل الجوي ان يثبت بأنه أنزل المسافرين نظرا لإخلاله بالنظام، أو أنه يشكل خطرا على سلامة الطائرة أو المسافرين.

فإن الناقل يعتبر مسؤولا مسؤولية مدنية عقدية عن عدم وصول المسافرين الذي تم انزاله من الطائرة، ويمكن له ان يتحلل من مسؤوليته ان أثبت ان بأنه أنزل المسافرين نظرا لإخلاله بالنظام، أو أنه يشكل خطرا على سلامة المسافرين. الا ان التساؤل الذي يثور في هذا الصدد لي طرح نفسه، إلى أي مدى من شأن هذا الاستثناء أن يغير من الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي الخاصة بنقل الأشخاص الوارد النص عليها في اتفاقية مونتريال؟ (1)

وللإجابة على هذا، نجد ان موقف المشرع الأردني بشأن اعتبار المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن عدم إيصال الراكب الى وجهته لأنه يهدد السلامة العامة مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض ويمكن له ان يتحلل منها، فإنه لا يغير من الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في اتفاقية مونتريال نظرا لان الأخيرة لم تعالج المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في حالة عدم إيصال الراكب الى وجهته لذا؛ فإننا نجد

(2) قانون الطيران المدني، رقم (41)، 2007.

(1) المسترجعي، علاء وصفي، مرجع سابق، ص 31.



ان المسؤولية المدنية للناقل الجوي في هذه الحالة هي مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض من شأنها شأن المسؤولية المدنية عن التأخر في إيصال الركاب التي ورد النص عليها في المادة (19) من اتفاقية مونتريال . اما عند النظر الى موقف المشرع الأردني من الاستثناء المنصوص عليه في المادة (41) من قانون الطيران المدني، فإننا نرى من جانبنا بأن هذا الموقف هو موقف إيجابي نظرا لان من خلاله يمكن تحقيق مصلحة عامة تتجسد بالمحافظة على سلامة الطائرة والركاب، كما ان فيه حماية لمصلحة الناقل الجوي بما يدفعه للمحافظة على المصلحة العامة، وحذا لو ان هذا الاستثناء ورد النص عليه في اتفاقية مونتريال. (1)

و تجدر الإشارة إلى ان المشرع الاردني لم ينص في قانون الطيران المدني على بطلان أي شرط من شأنه ان يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر، وذلك على خلاف ما ورد النص عليه في المادة (26) من اتفاقية مونتريال ، ومن جانبنا، فإننا نرى في حال وجود شرط يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر، فإنه يعتبر باطلا نظرا لان المشرع الأردني نص في المادة (41) على أن احكام اتفاقية مونتريال تطبق على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري، وبالتالي، فإنه ونظرا لعدم تنظيم مثل هذا الشرط في القانون الاردني فإن تنظيمه يكون بناء على ما ورد النص عليه في المادة (26) من اتفاقية مونتريال، وحذا لو ان المشرع الأردني نص صراحة على بطلان أي شرط من شأنه أن يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية، بخاصة أنه نص في المادة (156) على بطلان أي اتفاق يعفي مشغل الطائرة ووكلائه وموظفيه وتابعيه من المسؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار التي تكون بسبب تشغيل الطائرة.

وبناء على كل ما تقدم، نجد ان الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص اختلفت فيما بين الاتفاقيات الدولية، حيث ان الطبيعة القانونية بموجب اتفاقية ورسوا تعتبر مسؤولية عقدية، اما بموجب اتفاقية مونتريال حددت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقا لنوع الضرر الذي لحق بالمتضرر وكذلك أيضا نهج المشرع الأردني في تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، وبعد ما تم تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، فإنه لا بد من بيان الأساس القانوني لهذه المسؤولية وذلك بالمطلب التالي.

المطلب الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص من أهم موضوعات النقل الجوي، وذلك نظرا لما لها من أهمية بالغة في العمل ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء، وان المسؤولية تقوم على الناقل الجوي للأشخاص نتيجة اخلاله بالتزامه، سواء عقديا كان أم غير عقدي، ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، إذ يجب ان يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضررا للغير. (1)

اختلف أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص من دولة إلى أخرى ولم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي، فكانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي القواعد العامة في القانون وبموجبها يتم تعويض الشخص عن الأضرار التي تصيبه من جراء خطأ الناقل وفي حالة وفاة الشخص ينتقل حق المطالبة بالتعويض الى ورثته. فنجد في بعض الدول مثل فرنسا لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي لذلك كان يطبق على قضايا المسؤولية القاعدة العامة في التقنين المدني والتجاري وبهذا تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض فعند إقامة الدليل على نشوء الالتزام تنعقد بموجبه مسؤولية الناقل باستثناء السبب الأجنبي والقوة القاهرة. وفي فرنسا صدر تشريع الملاحة الجوية الفرنسي في مايو 1924. (2)

الا انه في البلاد التي ينتمي نظامها القانوني الى العائلة الانجلوسكسونية، فلا يوجد تشريع منظم لمسؤولية الناقل الجوي الأمر الذي اضطرت المحاكم فيه الى تطبيق مبادئ الشريعة الاسلامية العامة the common law. ويتوقف أساس المسؤولية على صفة الناقل على صفة الناقل وعلى موضوع النقل، فإذا كان الناقل من طائفة ال common carrier وهو الشخص الذي يتعهد بالنقل لقاء مقابل تلبية جميع طلبات النقل التي تقدم لنقل البضاعة،

(1) المستريحي، علاء وصفي، مرجع سابق، ص31.

(2) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، مصر، ص372.

(2) موسى، طالب حسن(2002)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص135.



وقد عد الناقل في كل من القانونين الانجليزي والامريكي مؤمنا للبضاعة ولا يجوز له التخلص من المسؤولية الا في احوال معينة مذكورة على سبيل الحصر.(3)

لكن إذا كان الأمر متعلقاً بنقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال الذي يتعين على الراكب إقامة الدليل عليه، والعلة في اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص في كل من القانونين الإنجليزي والأمريكي من قبيل المسؤولية التقصيرية ترجع الى ان التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا تولد عن عقد النقل انما تنشأ عن القانون مباشرة. وبجانب هذه القوانين التي أسست مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ سواء أكان هذا الخطأ مفترضا أو واجب الاثبات، وجدت قوانين أخرى أقامت هذه المسؤولية على فكرة الخطر وجعلت بذلك الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالمعاملين معه حتى ولو لم يثبت أي خطأ في جانبه. الا ان الاختلاف لم يقتصر على أساس المسؤولية وطبيعتها، بل تعداها الى مداها. ففي القانون الانجليزي كان الناقل سواء انتسب الى طائفة ال common carrier أو طائفة private carrier يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد فكان له وفقا لهذا القانون الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ معين من النقود، بل وكذلك في اشتراط الإعفاء من المسؤولية إعفاء مطلقا.

أما القانون الأمريكي فقد حرم شروط الاعفاء من المسؤولية لمخالفتها للنظام العام ولكنه اباح تحديد التعويض بشرط ان يكون عادلا ومعقولا. وفي فرنسا أباح تشريع الملاحة الجوية الصادر في الحادي والثلاثين من مايو 1924 الشروط الخاصة بتحديد التعويض وبعض شروط الاعفاء من المسؤولية كشروط الاعفاء من المسؤولية بسبب المخاطر الجوية والأخطاء الملاحية، ولكنه أبطل شروط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الشخصية للناقل الجوي.(1)

وبناء على ذلك، نجد ان أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة لأخرى تبعا لاختلاف الأنظمة القانونية حيث لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ولهذا كانت المحاكم تطبق على النزاع المعروض عليها القواعد العامة في القوانين الداخلية، ويتعدد الأنظمة الداخلية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي فقد تنازعت وجهات النظر، إذ برزت وجهات النظر المختلفة التي تمثلت في الاتجاهات الثلاث التالية:

الاتجاه الاول: يرى أصحاب هذا الاتجاه، وهم دول القانون الانجلوسكسوني حيث تطبق محاكم هذه الدول مبادئ الشريعة العامة على الناقل الجوي وان أساس المسؤولية هنا يتوقف على صفة الناقل الجوي، فإذا كان من طائفة النقل الخاص "وهو من يتولى نقل الأشخاص والبضائع بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل فلا تقوم مسؤوليته الا اذا وقع إهمال منه وأثبت المتضرر ذلك"، أما إذا كان الناقل من طائفة النقل العام "وهو الشخص الذي يتعهد لقاء أجر بتلبيته جميع طلبات النقل الذي تقدم له دون تمييز بين بعضها بعضا، فهنا يجب التفرقة بين ما اذا كان الامر هو نقل الاشخاص الذي يعد مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية والتي تقوم على الإهمال وعلى المسافرين إقامة الدليل على إهمال الناقل الجوي والعلة في ذلك ان التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين تنشأ عن القانون مباشرة وليس عن عقد النقل وبين ما اذا كان محل العقد نقل البضاعة فهنا يعد الناقل مؤمنا للبضاعة (الالتزام بتحقيق نتيجة) ولا يجوز التخلص من المسؤولية الا في صور مذكورة على سبيل الحصر.(1)

الاتجاه الثاني: يرى أصحاب هذا الاتجاه، وهم سويسرا وبعض الدول التي تنهج نهجا ان بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وهو ما يعرف بالأساس الموضوعي، ومعناه ان يكون الناقل الجوي مسؤولا وبقوة القانون عن الضرر الذي يلحق بالمسافر أو المرسل ولكن يقع على عاتق المتضرر اثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين النشاط الناقل.(2)

الاتجاه الثالث: يمثل هذا الاتجاه بعض الدول اللاتينية التي انتهجت طريق تطبيق القواعد العامة في التقنين المدني والاحكام الخاصة بالنقل الجوي حيث تعد مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بسلامة المسافرين أو البضاعة وهو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ولا يستطيع

(3) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص373.

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص374.

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص375.

(2) المطيري، وضحة فلاح، مرجع سابق، ص39.



التخلص منها الا باثبات ان الضرر الذي اصاب المسافرين أو البضاعة يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه أو بفعل المسافرين أو راجعا بطبيعة البضاعة، وكل ما يجب على المسافرين أو المرسل عمله هو اثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل الجوي وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه.⁽³⁾

وعليه، دعت الحاجة الى إصدار تشريع يوحد تلك الاتجاهات المتعلقة بأحكام المسؤولية بين تلك الدول ولا جدال في ان السمة الغالبة لقواعد القانون الجوي هي السمة الدولية، فمشاكل هذا القانون وحلولها تتميز بالصيغة الدولية، كما هو الحال في القانون البحري. فالنقل الدولي يكون في الغالب دوليا، والطائرة معدة بطبيعتها لقطع المسافات الطويلة نظرا لسرعتها الهائلة التي تمكنها من عبور الحدود الجغرافية بين الدول في وقت قياسي بالنسبة لوسائل النقل الأخرى. وينظر على الطائرة على انها -بحق- أداة اتصال دولي وقاري، وهي أداة تخلق الروابط القانونية بين الدول والقارات، ولا غرابة في ذلك ان يكون التنظيم القانوني لشؤون الطيران على الساحة الدولية قد ظهر قبل التشريعات الداخلية في دول عديدة.⁽¹⁾

ادت وحدة المشاكل الناشئة عن استخدام الطائرة الى اتجاه المجتمع الدولي الى وضع معاهدات دولية تنظم حركتها ونشاطها وما يترتب عنها من وقائع او علاقات قانونية. واتجهت معظم الدول الى تبني أحكام هذه المعاهدات وادخالها كما هي في قوانينها الوضعية، ويؤدي هذا الاتجاه الى القضاء على ظاهرة ازدواج القاعدة القانونية الواجبة التطبيق، وقامت دول أخرى بسن قوانين تتفق والمبادئ التي تتضمنها المعاهدات الدولية. فان الاتجاه الأهم هو توحيد قواعد القانون الجوي على المستوى الدولي، وقد تم ذلك بصورة لم تصل اليها بقية فروع القانون، بل لقد أكد كثير من الفقهاء على ان يكون توحيد القانون الجوي مصحوبا بإنشاء هيئة قضائية دولية تتولى تفسير المعاهدات الدولية لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة. ولقد كانت من أولى المعاهدات الدولية اتفاقية وارسو عام 1929 التي تعد هي والاتفاقيات المعدلة لها والبروتوكولات الملحق بها التشريع الدولي فيما يخص النقل الجوي ثم توالى الاتفاقيات لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة باعتبار ان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، فتمت عبرت الطائرة حدود دولة الى دولة أخرى وجدت نفسها انها تخضع لنفس القوانين. ولقد تحقق ذلك بمقتضى اتفاقية وارسو الموقعة في 12 اكتوبر 1929 والتي اصبحت واجبة النفاذ في 13 فبراير 1933.⁽²⁾ وبعد هذه المقدمة سأتناول بيان أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للأشخاص كما يلي:

أولاً: أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقاً لاتفاقية وارسو عام 1929:

قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الانظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي.⁽³⁾ حيث وضعت هذه الاتفاقية نظاماً موحداً كانت الغاية منه اقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، ولمستعملي الطائرة من ناحية أخرى. ويرتكز هذا النظام على ثلاثة مبادئ هي:

تقوم مسؤولية ل ناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعنى ان المسافرين أو الشاحن لا يلزم بإقامة الدليل على وجود الخطأ من أي نوع كان من جانب الناقل. ولا يستطيع هذا الأخير التحلل من مسؤوليته الا إذا اثبت انه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، او ان المضرور كان قد تسبب أو أسهم بخطئه في احداث الضرر. وقد روعي في هذه القاعدة مصلحة الركاب والشاحنين (المواد 17، 18، 19، 20، 21) من الاتفاقية.⁽¹⁾

خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ 125 ألف فرنك بوانكاريه (ما يعادل 80 دينار أردني) وبمبلغ 250 فرنك بوانكاريه عن كل كيله جرام من البضائع والامتعة المسجلة (المادة 22 من الاتفاقية)، حيث كانت الغاية من ذلك مراعاة مصلحة الناقلين.

(3) ربيضي، عيسى غسان (2011)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الاشخاص وامتعهم-دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 80.

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 376.

(2) شفيق محسن: محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ص 57، لم ينشر.

(3) رضوان ابو زيد، مرجع سابق، ص 7.

(1) المطيري، وضحة فلاح، مرجع سابق، ص 42.



أبطلت الاتفاقية بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي الى وضع حدا للتعويض أقل من الحد الذي قرره (المادة 23) والسبب في ذلك حتى لا يتمكن الناقلين من التهرب من المسؤولية عن طريق الاعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه.

يرى الباحث، ان هذا النظام لا يستفيد منه الا الناقل حسن النية، لكن إذا تم اثبات سوء نية الناقل بالتالي يحرم من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية، ويحرم كذلك من التمسك بالإعفاء من المسؤولية عن طريق اقامة الدليل على انه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان عليهم من المستحيل اتخاذها.

وتعتبر اتفاقية وارسو ان الناقل سيء النية في حالتين، وهم:

1. إذا ثبت أن الضرر كان راجعا الى غشه أو إلى خطأ جسيم من جانبه يعد وفقا لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، مساويا للغش (المادة 25). (2)
2. إذا لم تحمل الطائرة وثائق السفر، أو إذا لم تشتمل في حالة وجودها على البيانات الالزامية التي حددتها الاتفاقية (المواد 3، 4، 9).

وقد انضمت المملكة الاردنية الهاشمية بموجب قانون الطيران المدني رقم 50 لسنة 1985 إلى معاهدة وارسو، وجاء ذلك في نص المادة (122) التي نصت على ما يلي:

1. " تطبق أحكام (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي) الموقعة في وارسو بتاريخ 12 تشرين الاول 1929 والاتفاقيات الاخرى المعدلة والمكملة لها والتي انضمت اليها المملكة والمنشورة ذيل هذا القانون وذلك فيما يتعلق بنقل الاشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو.

2. تطبق أحكام الفقرة (أ) فيما يتعلق بالنقل الداخلي الا إذا نص على خلاف ذلك".

وبالرغم من ذلك، فإن هذه الاتفاقية لم تسلم من الانتقادات، فقد عاب عليها بعضهم أنها لم تحدد المقصود بالضرر، وما إذا كان يشمل الضرر المباشر وغير المباشر والضرر المعنوي، الامر الذي أدى الى تفاوت كبير في التطبيق. فبينما تمتنع بعض المحاكم عن الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي باستثناء حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل أو تابعيه، فان المحاكم الاخرى لم تتردد عن الحكم بالتعويض حتى عن الضرر الناجم عن الصدمة العصبية التي تصيب الركاب من جراء عمليات القرصنة الجوية وحالة الرعب والقلق التي يعيشونها تحت وطأة الارهاب والتهديد خلال احتجازهم كرهائن في الطائرة المختطفة أو في مكان آخر على البقاء فيها. (1)

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

ثانيا: أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999:

ان اتفاقية مونتريال لعام 1966 قد جعلت من مسؤولية الناقل الجوي الدولي مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر الذي يلحق بالركاب أو امتعتهم متى كانت نقطة القيام أو الوصول أو وجود أي مرسي جوي في أرض أمريكية، وان بروتوكول غواتيمالا ستي لعام 1971 الذي لم يدخل حيز التنفيذ حتى تاريخه قد أقر مسؤولية الناقل الجوي على انها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الحظ وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار البدنية للركاب وامتعتهم ، وأيضا ان بروتوكول مونتريال لعام 1975 قد مد مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية وجعلها لا تشمل فقط الاضرار التي تلحق بأجساد الركاب وامتعتهم، بل كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة للشاحنين، الا انه وعلى الرغم من ذلك ، لا تستطيع القول بأن أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت ، ومن هنا جاءت المبادرة الى عقد مؤتمر دولي يهدف الى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، فكانت اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 377.

(1) شفيق محسن، مرجع سابق، ص 58.



وهذا بالنسبة للاتفاقيات الدولية أما على الصعيد الداخلي وبالرجوع الى قانون الطيران المدني الاردني نجد انه لم يتضمن نص يقضي بمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص الا ان نص المادة (41) جاء فيه " تطبق احكام اتفاقية مونتريال على الاشخاص والامتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري: أ. تسري احكام اتفاقية مونتريال على الاشخاص والامتعة والبضائع في النقل الجوي الداخلي التجاري، الا إذا ورد نص يخالف ذلك في هذا القانون. ب. لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن القاء البضائع المشحونة اثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة ان يكون الناقل الجوي وتابعه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر. ج. لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن إنزال اي راكب من الطائرة يخل بالنظام فيها او يمكن ان يشكل خطراً على سلامة الطائرة او ركبائها. د. على الناقل الجوي التحقق من استيفاء الركاب للمستندات اللازمة للدخول الى المملكة او الخروج منها الى المطار المقصود ويتحمل الناقل الجوي ما ينجم عن تقصيره ". وأيضاً نص المادة (56) الفقرة (ج) " تسري احكام اتفاقية مونتريال على الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في مجال النقل الجوي الداخلي التجاري ما لم تتعارض مع احكام هذا القانون ". وبناء على هذين النصين نجد ان اتفاقيات وارسو ومونتريال حددت بنصوص موادها أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، واعتبرته مسؤولاً عن أي اخلال او اهمال او خطأ يقوم به، وبالرجوع الى المشرع الأردني نجد انه لم يتطرق لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص انما تركها للاتفاقيات الدولية المتعلقة بمسؤولية لناقل للأشخاص، لكن لبيان مدى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص يجب علينا بيان الالتزامات المترتبة على الناقل الجوي للأشخاص بموجب عقد النقل الذي يبرمه وهذا ما سنبيّنه في المطلب التالي.

المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وحالات الاعفاء منها

ان دراسة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص تقتضي بيان اللحظة التي تقوم فيها المسؤولية على الناقل الجوي للأشخاص وذلك من خلال بيان شروط هذه المسؤولية وحالات قيام هذه المسؤولية، وايضا بيان الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية.

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي

تقوم المسؤولية بحق الناقل الجوي للأشخاص في حالات معينة، حيث انه طبقاً للأحكام الخاصة بمسؤوليته يكون مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الراكب، حيث أنه من اهم الالتزامات المترتبة على عاتق الناقل الجوي للأشخاص بموجب عقد النقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة الراكب.

وأيضاً يرتب عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي التزاماً باحترام مواعيد النقل، كما تتشغل ذمة الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق المسافرين نتيجة لعمليات القرصنة الجوية. وعلى هذا فان مسؤولية الناقل الجوي الدولي اتجاه الركاب تقوم في حالات ثلاث هي: مسؤوليته عن سلامة الركاب، ومسؤوليته عن التأخير، ومسؤوليته عن عمليات القرصنة الجوية.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المطلب الى ثلاثة فروع كما يلي:

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب

بالرجوع الى اتفاقية وارسو نجد ان نص المادة (17) من الاتفاقية جاء فيها " يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم. والمقصود هنا " بالالتزام بضمان السلامة" أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافرين الى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً معافى" (1). ومصدر الالتزام في القانون الأردني هو عقد النقل المتفق عليه. فالالتزام الناقل الجوي في القانون الأردني بضمان سلامة الركاب هو التزام عقدي بتحقيق غاية وإذا لم تتحقق النتيجة فتتشغل ذمة الناقل ودون ما حاجة الى إثبات وقوع الخطأ. ولا ترتفع هذه المسؤولية الا إذا أثبت الناقل ان الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو عن فعل الآخر.

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 187.



وحيث ان اتفاقية وارسو أخذت بأمر آخر مؤداه اعتبار هذا الالتزام التزاما ببذل عناية مع نقل عبء الاثبات الى الناقل الجوي فيفترض وقوع الخطأ في جانبه حتى يقوم الدليل على العكس ويكون ذلك بأن يثبت الناقل أنه اتخذ كافة الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر، وأيا كان الأمر فلقد أصبحت مسؤولية نقل الركاب بمقتضى بروتوكول جواتيمالا الموقع سنة 1971 مسؤولية مادية أساسها الخطر وليس الخطأ المفترض، وعليه سألنا شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو، حيث تنص المادتان (17،19) من اتفاقية وارسو عن مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الأشخاص، ولقد عدل بروتوكول جواتيمالا المادة (17) فنصت هذه الاتفاقية على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود ونزول الركاب، ويتضح من هذا النص ضرورة توافر شروط ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل الجوي:

1- أن يكون الإخلال بضمان السلامة نشأ عن حادث.

2- أن يقع الحادث في فترة زمنية معينة.

3- أن يترتب عليه ضرر أصاب الراكب.

الشرط الأول: أن يكون الإخلال بضمان السلامة تنشأ عن حادث:

لم تحدد اتفاقية وارسو المقصود بالحادث، ولكن الفقه عرف الحادث بأنه: كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة به حيث أن أصلها يعود الى استغلال الطائرة وعلى هذا فلا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن اعتداء راكب على آخر لأن واقعه الاعتداء لم تنجم عن عملية النقل وليست متصلة بعملية الاستغلال الجوي. (1)

إلا أن البروتوكول الموقع في مونتريال عام 1966 وبروتوكول جواتيمالا الموقع عام 1971 جعل الحادث كل الأسباب المؤدية للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النقل أم عن غيرها وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أو غير مرتبطة به، وعليه فيعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالراكب إذا قام أحد الركاب بتغيير مسار الطائرة والهبوط في غير محطة الوصول. (2)

الشرط الثاني: وقوع الحادث في فترة زمنية معينة:

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت بدء الناقل الجوي في تنفيذ الالتزامات الذي يرتبها عقد النقل في ذمته. ونصت الاتفاقية على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء الصعود أو نزول الركاب. فالفترة الزمنية تشمل المرحلة التي تلحق فيها الطائرة وتشمل عمليات الصعود والنزول. (1)

وعلى هذا فيسأل الناقل الجوي منذ اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو تابعه بالقاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه للطائرة المعدة لنقله، ويستمر هذا الالتزام طالما كان الراكب على متن الطائرة ولا تنتهي مساءلة الناقل الجوي الى لحظة تخلص الراكب من وصاية الناقل الجوي بدخوله مباني مطار الوصول، وعلى هذا فلا يسأل الناقل الجوي عما يصيب الراكب بسبب حادث حصل خارج نطاق هذه الفترة كما لو أن الحادث أثناء انتقال الراكب من مكاتب النقل الموجودة بوسط المدينة الى المطار بواسطة العربات التي يخصصها الناقل الجوي لهذا الغرض أو إذا أصيب أثناء تجوله في ردهات مطار القيام أو الوصول طالما لم يكن موجوداً تحت إمرة الناقل لأن هذه المباني ليست ملكاً لشركات النقل الجوي وللمسافرين مطلق الحرية أثناء وجودهم بها ولكن تنعقد مسؤوليته وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني والتجاري.

وبهذا قضت محكمة استئناف ليون الغرفة الأولى بقرارها الصادر في 10\2\1976 حيث تعرض الراكب الى أذى لتزحلقه بسبب وجود سداد قنينة شراب، مرمية على أرضية صالة مطار أورلي وقبل أن يدخل الراكب الى صالة المغادرين حيث يفترض بدء وصاية الناقل أو أحد تابعيه واستندت المحكمة في قرارها هذا لإبعاد المسؤولية عن الشركة بقولها ولو كان المدعي حاملاً بطاقة المغادرة، فإن شركة الطيران غير مسؤولة عن إدارة المطار ولا يدخل في التزاماتها تنظيف أرضيته وأبنيته وبذلك لا يعد هذا الحادث داخلاً في نطاق مسؤوليته شركة الطيران. (2)

(1) محمد بن، جلال وفاء (1992)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، ص 287.

(2) بريري، محمود مختار (1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية، ص 113.

(1) الشرفاوي، محمود سمير (1989)، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ص 91.

(2) مشار إليه في: المجلة الفرنسية للقانون الجوي (1976)، ص 265، مع تعليق الأستاذ E. Georgie.



الشرط الثالث: الضرر الذي يصيب الراكب:

لا تتعدد المسؤولية الا إذا لحق الضرر بالراكب. ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي في القانون الأردني هي مسؤولية عقدية ومن ثم فلا تعويض الا عن الأضرار المتوقعة الا إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقفة أو غير متوقفة، مادية أو أدبية.

ولم تشر المادة (17) من الاتفاقية إلى الضرر النفسي، أي الأذى النفسي والأذى المعنوي، مكتفية بالإشارة إلى الأضرار المتمثلة في وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني آخر دون أن يرد ذكر الضرر العصبي Lesion Mentale أو الضرر المعنوي.

وقد تطرق ممثل اليونان في اجتماع لاهاي إلى هذا الضرر عند إشارته إليه بقوله: " ان المادة (17) لم تنص على الضرر العصبي الذي يلحق بالراكب من جراء إثارة أعصابه بسبب ما يحصل له من مخاوف، ولو أنه لم يصب بأذى جسماني، فاقترح إضافة مثل هذا المعنى على المادة المذكورة، غير ان اقتراحه لم يلق قبولا. ومع ذلك يجب أن نفسر هذه المادة بحيث تشمل هذا الضرر أيضا، وان سبب عدم درج المقترح المذكور يمكن أن يفسر بأن الطائرات آنذاك لم تكن تتعرض لأعمال الاختطاف وحجز الركاب وتعرضهم للصدمات العصبية وما يلاقونه من آلام نفسية من جراء احتجازهم كرهائن. وأثيرت المسألة ثانية عند انعقاد مؤتمر لاهاي سنة 1955، أي فيما إذا ادخلت هذه الأضرار في مفهوم المادة (17) أم أنها تبقى خارجة عنها باعتبارها لا تنص عليها، والجدير ذكره في القانون الأردني حيث تنص المادة 1\267 من القانون المدني على: يتناول حق ضمان الضرر الأدبي كذلك، فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي، يجعل المعتدي مسؤولا عن الضمان". إضافة إلى وجود المادة (256) منه والتي تنص على: " كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر". (1)

يثار التساؤل هنا حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة الأزمات النفسية أو الصدمات العصبية التي تصيبه من جراء اختطاف الطائرة. فيطالب الراكب الناقل الجوي بالتعويض استنادا إلى نص المادة (17) من اتفاقية وارسو حيث جاء بعبارة أي أذى بدني آخر لأنها تتسع لاحتواء كافة صور الأذى التي تلحق الراكب جسدية كانت أو نفسية أو عصبية أو عقلية أم أنها قاصرة فقط على حالة الأذى الجسماني وحده. هناك اتجاه يرى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبية التي تلحق الراكب بصورة مستقلة عن الأضرار الجسدية بينما يرى الاتجاه الآخر عكس ذلك ويرفض مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار الجسدية فهناك تفسير موسع وآخر عكسه. (2)

أولا: التفسير الموسع للأضرار النفسية:

هذا التفسير يرى مسالة الناقل الجوي عن الألام النفسية والاضطرابات العصبية التي يتعرض لها الراكب ولو لم تقتزن أو تترتب على إصابات جسمانية، وهذا التفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" الوارد بنص المادة (17) من الاتفاقية يتمشى مع ما كشف عنه التقدم العلمي من وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان والجهاز العصبي والنفسى ومدى تأثر كل منهما بالآخر وتأثيره فيه على نحو يصعب معه الفصل بينهما. وذلك على أساس أنه ليس في عبارات المادة ذاتها أو الأعمال التحضيرية للاتفاقية مما يستبعد بعض حالات الضرر من المسؤولية. فعبارة الأذى البدني يمكن تفسيرها على أنها تشمل الأضرار النفسية، إذ ان دراسات علم وظائف الأعضاء قد كشفت عن ارتباط النفس بالبدن وتأثر كل منهما بالآخر. (1)

وعند تفسير عبارات المادة (17) نرى ان هذه الاتفاقية انما هي حصيلة عملية مواءمة وتوفيق بين النظم القانونية المختلفة على أسس معقولة ومقبولة بين الدول جميعا وذلك بقصد القضاء على التضارب والخلاف بين النظم القانونية الوطنية المختلفة. وعلى هذا فتفسير هذا النص يرجع فيه إلى عناصر الاتفاقية الذاتية وخاصة على ضوء موضوعها والغرض منها والظروف التي صاحبت وضعها والأعمال التحضيرية ومراحل إعدادها. وكذلك يتعين

(1) الأسيوطي، ثروت أنيس (1966)، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، ص363.

(2) انظر في هذه الاتجاهات: خالد، عدلي أمير، مرجع سابق، ص66.

(1) الأسيوطي، ثروت أنيس، مرجع سابق، ص365.



ونحن بصدد تفسير هذه المادة أن نطرح جانباً المعنى الحرفي أو المعتاد للألفاظ والعبارات المستخدمة، بل يتعين البحث عن المضمون القانوني الذي قصده واضعو الاتفاقية. (2)

وهذا التفسير الموسع هو الأكثر اتفاقاً مع الأسس التي تقوم عليها الاتفاقية وأغراضها، والقول بغير ذلك يؤدي إلى أن الناقل الجوي لن يكون مسؤولاً طبقاً لأحكام المسؤولية عن الأضرار النفسية وذلك مما يجعل للراكب مساءلة الناقل عن هذه الأضرار وفقاً للقانون الوطني، ويترتب على ذلك أن يكون الناقل مسؤولاً عن الأذى الجسماني في الحدود المقررة في الاتفاقية ثم يسأل عن الأذى البدني طبقاً للاتفاقية والآخر عن الأذى النفسي. إن الأخذ بالتفسير الواسع يحقق الانسجام والتوافق بين نصوص الاتفاقية المختلفة وهذا التفسير الواسع هو ما أكدته بروتوكول جواتيمالا ستي سنة 1971 وأخذت به الاتفاقيات الدولية الأخرى.

ثانياً: التفسير الضيق للأضرار النفسية:

يرى أصحاب هذا التفسير رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية على أساس أن نص الاتفاقية يتكلم عن الجرح أو أي أذى بدني آخر ولفظ بدني الوارد بالنص ينصرف إلى الأذى الجسماني وحده، وقد سارت الأحكام على أساس أن لغاية من تفسير الاتفاقية إنما يكمن في إعطاء الألفاظ التي اتفق عليها واضعوها المعنى الذي قصده في ضوء الظروف التي أبرمت في ظلها الاتفاقية، وإن إضافة لفظ بدني إلى كلمة أذى يستبعد الألام والاضطرابات متى اقترنت بأذى بدني ومتى كانت نتيجة مباشرة له، إذ تعد في هذه الحالة من قبيل الأضرار الحاصلة في حالة أي أذى بدني يلحق الراكب ويسأل عنه الناقل طبقاً للمادة (17) من الاتفاقية، وعلى العكس من ذلك إذا تترتبت الأضرار الجسمانية نتيجة الألام النفسية والاضطرابات العصبية فلا محل للتعويض عن الأضرار البدنية أو النفسية في هذه الحالة. (1)

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

من أهم العناصر في النقل الجوي "كسب الوقت" والذي تنفرد به الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بالنقل في الميعاد المحدد، وتقوم مسؤوليته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمشافر أو الشاحن. وهذا الالتزام وفقاً للقانون الأردني يعد التزاماً بتحقيق نتيجة، فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المشافر أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، تنعقد مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه. (2)

والالتزام بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفاً على تنفيذ النقل في ميعاد محدد، ولكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فيقلب الالتزام إلى التزام ببذل عناية أي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول. وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل.

هذا ونصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المترتبة على التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضاعة، ولقيام المسؤولية يشترط ثلاثة شروط هي:

1. التأخر عن الميعاد.
2. حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.
3. الضرر.

الشرط الأول: التأخر عن الميعاد:

التأخير يعني مجاوزة الميعاد إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل، ورغم وضوح هذا المبدأ إلا أنه أثار صعوبات ترجع إلى عاملين:

أولهما: أن الاتفاقية لم تضع معياراً يمكن على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي.

وثانيهما: أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية ويعرضها للخطر، إذ أن تلك الملاحة مرتبهة بظروف مختلفة

(2) أبادير، رفعت (1983)، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل الطائرات، ص17.

(1) أبادير، رفعت، مرجع سابق، ص18.

(2) زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، جامعة القاهرة، ص355.



ليس في إمكان الناقل الجوي السيطرة عليها كالظروف الخاصة بالجو، فقد تسمح بالطيران أو لا تسمح،
وكالظروف الخاصة بقدرة الطائرة على حمل البضائع. (1)

ولقد ظهر أثر هذه المعارضة في الشروط التي تدرجها شركات الطيران والتي تقضي بأنه ليس هناك اشتراط
على إتمام النقل في مدة محددة، وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين أو في أي
وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل فما هي إلا مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل.
وأدت هذه الصعوبات إلى أن صار مبدأ المسؤولية عن التأخير مركزاً للصراع بين المصالح المتبادعة لمستعملي
الطائرة والناقل الجوي، فمستهلكو الطائرة يرغبون في التعويض عن التأخير، بينما يرغب الناقل الجوي في دفع
أقل تعويض ممكن.

ولقد ظهرت محاولات لفرض التوفيق بين هذه المصالح المتعارضة فذهبت إلى صحة شروط عقد النقل التي
تقضي بعدم التزام الناقل الجوي بميعاد محدد للنقل، وأن المواعيد المحددة في جداول مواعيد الناقلين لا تعتبر
جزءاً من عقد النقل وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يستغرقه النقل، وإعفاء الناقل من المسؤولية
عن التأخير طالما أن المتضرر لم يقدم الدليل على أن التأخير يرجع إلى خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي.

الشرط الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة:

إذا حصل التأخير أثناء فترة النقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو وإن كان خارجها فيسأل طبقاً لقواعد الاسناد في
قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع. (2)

وهناك نظريتان لتحديد فترة النقل الجوي هما: 1. نظرية جوديس، 2. نظرية موريس ليموان.

أولاً: نظرية جوديس (1):

قصر جوديس فترة انقل الجوي على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تنهياً فيها الطائرة
للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بالهبوط على أرض مطار الوصول.

وهذه النظرية يكاد يجمع الفقه على استبعادها لأنها تجعل مبدأ المسؤولية عن التأخير من قبيل اللغو لأن قصر
فترة النقل الجوي على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو يجعل من العسير على مستعملي الطائرة إقامة
الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة. هذا فضلاً عن أن معظم حالات التأخير تتحقق قبل إقلاع الطائرة من
مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول.

ثانياً: نظرية موريس ليموان (2):

حددت فترة النقل الجوي التي يقع التأخير خلالها بأنها ذات الفترة الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو
ضياع البضاعة. وتقوم هذه النظرية على أساس أنه طالما يترتب على التأخير ضرر من نفس نوع الأضرار التي
تصيب البضاعة فإن المنطق يعطي لفترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي أعطي لفترة النقل
الخاصة بالمحافظة على البضاعة. وهذه النظرية وإن كانت تسائر المنطق بالنسبة للتأخير في نقل البضاعة، إلا
أنها لا تتفق في حالة التأخير بنقل الركاب.

ويسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع متى وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها
البضاعة في حراسة الناقل.

كما يسأل الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي
تمتد بين لحظة مغادرة الراكب تحت إمرة الناقل القاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة
المعدة لنقله وحتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي بدخول مباني مطار الوصول.

الشرط الثالث: الضرر الناشئ عن التأخير:

لكي يسأل الناقل عن التأخير لا بد وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب الراكب أو يلحق بالبضاعة، ولم توضح
الاتفاقية المقصود بالضرر أو نوعه، والرأي مستقر على الرجوع إلى القوانين الوطنية (1).

(1) خالد، عدلي أمير (2000)، أحكام مسؤولية الناقل الجوي دار منشأة المعارف للنشر، ص 66.

(2) دياب، محمد موسى (1986)، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، ص 122.

(1) أنظر بخصوص هذه النظرية: الكندري، مرجع سابق، ص 196-200.

(2) أنظر بخصوص هذه النظرية: الكندري، مرجع سابق، ص 201-203.

(1) سليمان، فرج السيد، لا توجد سنة نشر، قانون الطيران المدني، ص 215، دون دار نشر.



المطلب الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية

لقد نصت المادة (21) من اتفاقية وارسو على أنه: "إذا أثبت الناقل الجوي أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، فللمحكمة تطبيقاً لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخففها".

وصدر بروتوكول لاهاي وألغى المادة (21) من الاتفاقية سالف الذكر واستبدلها بنص المادة (7) من بروتوكول لاهاي والتي جرى نصها كالآتي: "تلغى المادة (21) من المعاهدة ويستبدل بها النص الآتي: إذا أثبت الناقل أن الشخص الذي يطالب بالتعويض هو الذي تسبب في إحداث الضرر أو شارك فيه بإهماله أو خطئه أو امتناعه، فيعفى الناقل من مسؤوليته قبل هذا الشخص كلياً أو جزئياً بنسبة ما سببه من هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع عن ضرر أو بمقدار ما يكون قد شارك فيه". (1)

ونجد في هذه الحالة أنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية، ولكن لا يجوز الاتفاق على الإعفاء، وقد قررت اتفاقية وارسو في المادة (23) منا بأن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو وضع حد أدنى من الحد المعين بالاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن.

فببطل الشرط ويبقى العقد صحيحاً، وقد استثنى بروتوكول لاهاي من حكم البطلان الشروط المتعلقة بالضياح أو الضرر الناتج عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.

اتفاقات المسؤولية هي "اتفاقات يقصد بها تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد، أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع، إما برفع المسؤولية عن المدين فيمتنع ترتب آثارها في ذمته، رغم توفر جميع عناصرها، ولا يلتزم من ثم هذا الأخير بدفع تعويض إلى الدائن؛ وإما بتخفيف المسؤولية مع بقاءها على عاتق المدين، فيتضاءل أثرها قبله ولا يلتزم بالتالي إلا بدفع تعويض جزئي؛ وإما بإنقاص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه". فاتفاقات المسؤولية على هذا النحو هي تلك التي يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون (2).

ولا يصح الخلط بين اتفاقات رفع المسؤولية وتلك التي تتعلق بتحديد مضمون العقد بحذف التزام ناشئ عنه أو تخفيفه عنه، بل يظل المدين رغم وجود اتفاق الإعفاء من المسؤولية مثقلاً بهذا الالتزام، ويجب عليه الوفاء به. وينحصر أثر الاتفاق في أن المدين إذا لم ينفذ التزامه لا يكون مسؤولاً قبل الدائن عن عدم تنفيذه، أو بعبارة أخرى لا يلتزم بتعويض هذا الأخير عن الضرر الذي لحقه من جراء عدم التنفيذ. أما في اتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام أو بتخفيفه، فإن العاقد لا يكون ملزماً على الإطلاق بهذا الالتزام المحذوف، أو فيما يجاوز حدود الالتزام المخفف، ولا يعلق أثر له في ذمته.

وإذا كان المبدأ في الاتفاقية هو بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، فلا يقتصر هذا البطلان على الشروط التي تهدف إلى ذلك بطريق مباشر، بل يمتد أيضاً ليطول كل شرط يهدف بطريق غير مباشر إلى مثل هذا الإعفاء أو التخفيف، وهو ما يتحقق بالانقاص من الحقوق التي تقررها الاتفاقية للمضرورة في سبيل تعويض ما يلحقه من ضرر. وعلى هذا النحو يجب أن تعتبر باطلة شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط أو تقادم الدعوى، وشروط نقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق الراكب أو المرسل بدلاً من الناقل، إذ يحمل ذلك معنى التحايل على ما تقرره الاتفاقية من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظراً لتعذر قيام الراكب أو المرسل بمثل هذا الإثبات.

ولكن يخرج عن نطاق البطلان المقرر في الاتفاقية الشروط التي تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود للتعويض أعلى من الحدود الواردة في المادة (22)، وذلك لأن مثل هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة (23) من الاتفاقية. ولكن تقدير صحة هذه الشروط يترك للقانون الوطني الواجب التطبيق.

كذلك يخرج عن نطاق هذا البطلان كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول عن الحد الأدنى المقرر في المادة، ويكون معقوداً بعد وقوع الضرر، ذلك لأن البطلان الذي قرره الاتفاقية لا ينصرف إلا إلى الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، ويستفاد ذلك من نص المادة الثانية والثلاثين منها التي تقضي بأن: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص".

(1) العربي، محمد فريد، مرجع سابق، ص 445.



كون عقد النقل من عقود الإذعان، على ما سلف بيانه وحماية للطرف الضعيف فيه، وهو الراكب أو الشاحن، يتدخل المشرع لرفع الشروط التعسفية التي لا يستطيع المستفيد من خدمة النقل رفضها وإلا حرم نفسه من التنقل. ولا يعتد بالصفة التعسفية لهذه الشروط إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر، لأن ذلك هو الوقت الذي يحتاج فيه المسافر أو الشاحن إلى خدمات النقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فلا شبهة في الأمر لكون المتعاقد مع الناقل في موقف يسمح له برفضها (1).

غير أن هذه الاتفاقيات المعقودة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقرير صحتها إلى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق.

وفي حالة مطالبة أي شخص آخر – بخلاف المسافر- بالتعويض المستحق لهذا المسافر بسبب وفاته أو إصابته، فيعفى الناقل أيضا من مسؤوليته كليا أو جزئيا إلى المدى الذي يستطيع فيه إثبات الضرر كان سببه خطأ أو إهمالا أو امتناع المسافر أو مشاركته فيه (2).

الخاتمة

تعد دراسة مسؤولية الناقل الجوي بتعويض الركاب عن الاضرار الناجمة عن النقل الجوي من اهم موضوعات القانون التجاري والقانون الدولي دقة وصعوبة على اعتبار ان عقد النقل الجوي الدولي هو عقد تجاري، وذلك نظرا لما يترتب على هذه المسؤولية من إشكاليات سواء متعلقة بطبيعة هذه المسؤولية أو أساسها القانوني وحالات قيامها وحالات الاعفاء منها.

وقد توصلت ومن خلال البحث الى عدد من النتائج والتوصيات كما يلي:

أولاً: النتائج

1. تعد معاهدة وارسو عام 1929 أول مظاهر الاهتمام الدولي بالمسؤولية للناقل الجوي وذلك بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والتي حظيت بإقبال دولي كبير.

ان أحكام مسؤولية الناقل الجوي عرفت الاستقرار بعد إبرام إتفاقية مونتريال لعام 1999. إن إتفاقية وارسو عام 1929 لم تعرف الناقل الجوي وسدا لهذا النقص جاءت إتفاقية جوادالاهارا المكملة لإتفاقية وارسو بتعريف الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

ان إتفاقية وارسو لعام 1999 لم تتبنى حلا وسطا بين الاتجاهات القانونية التي كانت سائدة بشأن تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، وإنما نجد أن ما ورد في الإتفاقية ينم عن انها تبنت الاتجاه القانوني الذي كان سائدا في الدول التي تتبنى النظام اللاتيني، بحيث اعتبرت ان مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص مسؤولية مدنية عقدية، ويعتبر فيها عنصر الخطأ مفترضا بحق الناقل، ولا يتطلب من المتضرر إقامة الدليل على اقرار الناقل لأي نوع من أنواع الخطأ.

ان أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة لأخرى تبعا لاختلاف الأنظمة القانونية حيث لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ولهذا كانت المحاكم تطبق على النزاع المعروض عليها القواعد العامة في القوانين الداخلية.

إن أساس مسؤولية الناقل في كل من إتفاقية وارسو وإتفاقية مونتريال هو الخطأ المفترض في الناقل الجوي ولكنه خطأ قابل لأثبات العكس، في حين أن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل الجوي في كافة أنواع المسؤولية وذلك بأن يثبت خطأ الراكب الجسيم أو غشه، وذلك باستثناء الأمتعة غير المسجلة بحيث يقع عبء الإثبات هنا على عاتق صاحب الأمتعة، وخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه لأن الأمتعة غير المسجلة لا تقوم على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل، وتبقى تحت حراسة المسافرين.

2. أبطلت إتفاقية وارسو بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي الى وضع حدا للتعويض أقل من الحد الذي قرره المادة 23 من الإتفاقية والسبب في ذلك حتى لا يتمكن الناقلين من التهرب من المسؤولية عن طريق الاعفاء منها أو تحديدها بمبلغ ناه.

3. أن المشرع الأردني أحال في تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بصورة كلية لما ورد في إتفاقية مونتريال لسنة 1999 وبالتالي، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب قانون الطيران المدني الأردني هي ذاتها الواردة في إتفاقية مونتريال، حيث ان المشرع اقر بسمو احكام إتفاقية مونتريال في النقل التجاري الدولي، وافر بنطاق تطبيقها في النقل التجاري الداخلي شريطة عدم وجود نص في قانون الطيران المدني يخالف ذلك.



4. ان عقد النقل الجوي كغيره من العقود يرتب التزامات وحقوق لكل من أطراف العقد، وبطبيعة الأمر يترتب على عقد النقل الجوي التزامات في جانب لكل من طرفيه سواء الناقل أو المسافر، وإذا ما تم الإخلال بهذه الالتزامات من قبل الناقل فإنها تقوم المسؤولية في هذه الحالة.

5. ايسأل الناقل الجوي عن التأخير إذا حدث خلال الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي واستقر القضاء على صحة الشروط التي تقضي بعدم التزام الناقل الجوي بميعاد محدد بشرط أن لايجاوز التأخير الميعاد المتفق عليه لتنفيذ عملية النقل او الميعاد المعقول الذي يفترض قيام تنفيذ عملية النقل خلاله. ومن جانب آخر لا يعفى من المسؤولية الناجمة عن التأخير غير العادي كون ذلك يعترض مع نص المادة 23 من اتفاقية وارسو والتي تبطل كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية أو إقرار حد أدنى من الحد المعين فيها.

ثانياً: التوصيات:

- 1- وصت الدراسة بضرورة توحيد جميع أحكام النقل الجوي عن طريق إصدار قانون ينظم كافة المسائل المتعلقة بالنقل الجوي بدلاً من توزيع هذه الأحكام في قانون الطيران المدني وقانون التجارة.
- 2- ونوصي ان تكون المسؤولية عقدية كونها مرتبطة بعقد النقل الناشئ بين المسافر والناقل الجوي، حيث اختلفت الآراء في تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي، فبعضهم يقوم المسؤولية على أساس تعاقدية، والبعض يقومها على أساس تقصيري واخرون يبنونها على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، نرى ضرورة توحيد أساس هذه المسؤولية في جميع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية.
- 3-أوصت الدراسة بمعالجة موضوع التأخير عن انطلاق الرحلة بموعدها كونه موضوعاً (مهما جداً) بالنسبة للمسافرين الذين اختاروا السفر بطريق الجو لإتمام مشاغلهم بأقصى سرعة ، لذا يجب وضع نص صريح من قبل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية على تحديد فترة التأخير التي تستوجب الناقل الجوي أو أتباعه أو وكلاءه مسؤوليته بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالمسافر جراء ذلك. 4

المصادر والمراجع

1. أبادير، رفعت(1983)، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل الطائرات.
2. أبو الوفاء، أحمد(1977)، نظرية الدفع في قانون المرافعات، ط5، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
3. أبو الوفاء، أحمد(1977)، نظرية الدفع في قانون المرافعات، ط5، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
4. أحمد، عبد الفضل محمد(1999)، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، القاهرة، مصر.
5. الأسيوطي، ثروت أنيس(1966)، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية.
6. بربري، محمود مختار(1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية.
7. الجبوري، ياسين محمد(2003)، الوجيز في شرح القانون المدني الأردني، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن.
8. مد الله، حمد الله محمد(2000)، النظام القانوني لإيجار الطائرة (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.
9. خالد، عدلي(1996)، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر.
10. خالد، عدلي أمير(2000)، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر، الاسكندرية، مصر.
11. دويدار، هاني(2008)، النقل البحري والجوي، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان.
12. دياب، محمد موسى(1986)، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.
13. رضوان ابو زيد(1974)، الوجيز في القانون الجوي(قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر.
14. زاهر، فاروق أحمد(1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، جامعة القاهرة.
15. السرحان، عدنان إبراهيم خاطر، نوري حمد(2002)، مصادر الحقوق الشخصية(الالتزامات)، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن.
16. السرحان، عدنان وخاط، نوري(2002)، مصادر الحقوق الشخصية، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن.
17. سلطان، أنور(2002)، أحكام الالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان.



مجلة الفنون والآداب وعلوم الإنسانياث والاجتماع

Journal of Arts, Literature, Humanities and Social Sciences

www.jalhss.com

Volume (101) March 2024

العدد (101) مارس 2024



18. سليمان، فرج السيد، لا توجد سنة نشر، قانون الطيران المدني، دون دار نشر.
19. السنهوري، عبد الرزاق أحمد (1998)، نظرية العقد، ط2، ج2، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، ص731.
20. سوار، محمد وحيد الدين (2001)، الاتجاهات العامة في القانون المدني (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي والمدونات المدنية العربية)، ط2، دار الثقافة، عمان، الأردن.
21. الشراقي، محمود سمير (1989)، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية.
22. شفيق، محسن: محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، لم ينشر.
23. عيابة، محمود محمد (2019)، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، الأردن.
24. عباس العبودي (2006)، شرح أحكام أصول المحاكمات المدنية، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
25. العبودي، عباس (2006)، شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن.
26. عثمان، عبد الحكيم (1983)، التزام السلامة في النقل الجوي، (دون سنة نشر).
27. عرفه، السيد عبد الوهاب، المسؤولية المدنية، المجلد الثاني، الإسكندرية: المكتب الفني للموسوعات القانونية.
28. العريني، محمد فريد، محمدين، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، مصر.
29. العمادي، محمد عبد الغفار (2012)، التعويض عن الاضرار الجسدية والاضرار المجاورة لها (دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون)، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن.
30. العوجي، مصطفى (2007)، القانون المدني (المسؤولية المدنية)، ط3، ج2، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان.
31. الفقه، عاطف (2008)، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر.
32. القضاة، مفلح عواد، (2004)، أصول المحاكمات المدنية والتنظيم القضائي، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن.
33. محمدين، جلال وفاء (1992)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية.
34. محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، ط1، دار المستشار، بيروت، لبنان.
35. موسى، طالب حسن (2002)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
36. الرسائل الجامعية:
37. أبو شاور، محمود محمد خليل (2013)، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن.
38. بني عبد الرحمن، كارولينا باسل (2006)، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك.
39. المستريحي، علاء وصفي (2019)، الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي: دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، جامعة الملك سعود، السعودية.
40. المطيري، وضحة فلاح (2011)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، عمان، الأردن: جامعة الشرق الأوسط.
41. المومني، علاء الدين قاسم (2005)، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي، رسالة ماجستير، المفرق، الأردن، جامعة آل البيت.
42. الأحمد، محمد سليمان (2017)، الخطر الجوي أساساً لمسؤولية ناقل الأشخاص جواً، مجلة المفكر، جامعة محمد خيضر بشكرة، كلية الحقوق، المجلد2، عدد15.
43. بن صغير مراد، الجوانب القانونية للتأمين عن أضرار الجرائم الإرهابية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 03، سبتمبر 2017، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر.
44. بن صغير، مراد (2017)، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 15، العدد1، الإمارات العربية المتحدة.
45. السباعي الفقي، انعكاس أحداث 11 سبتمبر على سوق التأمين وإعادة التأمين العربي والعالمي أثرها وكيفية مواجهتها، متوفر على الرابط الإلكتروني: www.2directcenter.alzanki.net.

**مجلة الفنون والآداب وعلوم الإنسانيا والاعتماع**

Journal of Arts, Literature, Humanities and Social Sciences

www.jalhss.com

Volume (101) March 2024

العدد (101) مارس 2024



46. عنزي عبد المجيد خلف منصور(2019)، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث منشور ضمن بحوث المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات.
47. كندري محمود أحمد(2010)، النظام القانوني للنقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999، الكويت، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت.
48. الكيومي، راشد(2000)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، بحث دبلوم مقدم لمعهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، قسم الدراسات القانونية.
49. المجلة الفرنسية للقانون الجوي (1976)، ص265، مع تعليق الأستاذ E. Georgie's.
50. محمد، ذكرى عبد الرازق(2015)، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، القاهرة، شركة ناس للطباعة، ط1.