

مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقًا للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني

(دراسة مقارنة)

ناصر بن خلف بن ناصر البحري

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات درجة الماجستير في الحقوق

تخصص: القانون التجاري

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة السلطان قابوس

سلطنة عُمان

مايو 2023 م

©

ملخص الرسالة

اسم الباحث	ناصر بن خلف بن ناصر البحري
المشرف الأكاديمي	د. معن محمد علي القسايمة
التخصص	القانون التجاري
عنوان الرسالة	مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني (دراسة مقارنة)

تتحدث هذه الدراسة عن موضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني (دراسة مقارنة)، ومدى انسجام القواعد القانونية الواردة في القانون العُماني مع الاتفاقيات الدولية، حيث تناولت الموضوع من خلال ثلاثة فصول، فقد تطرّق الفصل الأول للحديث عن مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص، وذلك من خلال التعريف بعقد النقل الجوي وتوضيح الخصائص التي تميّزه عن عقود النقل الأخرى، والالتزامات التي تقع على عاتق كلاً من طرفيه، بينما تناول الفصل الثاني الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وحالات قيام مسؤولية الناقل المتمثلة في سلامة المسافرين ومسؤوليته عن التأخير، ومقارنة أساس وطبيعة المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، وطرق دفعها، بينما تناول الفصل الثالث الآثار المترتبة على قيام المسؤولية القانونية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص، والذي بحث في الجزاءات المترتبة على الإخلال بمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص (التعويض المادي والمعنوي)، وتبيان دعوى المسؤولية من حيث أطرافها والدفع بعدم قبولها وسقوطها، وختمنا الموضوع بأبرز النتائج والتوصيات المستخلصة من الدراسة.

والله ولي التوفيق ،،،

Abstract

Researcher	Nasser bin Khalaf bin Nasser Al-Bahri
Academic Supervisor	Dr. Maan Muhammed Ali Al Qasma
Specialty	Commercial Law
Title	International Aviation Carrier's Responsibility in the Contract of Passengers' Transport According to International Conventions and Omani Laws (Comparative Study)

This study discusses the topic of the responsibility of the international aviation carrier in the contract of passengers' transport according to the international conventions and the Omani law (comparative study), and it also discovers the compatibility of the legal rules presented in the Omani laws and the international conventions. The study discussed the topic in three chapters. The first chapter has introduced the definition of the international aviation carrier of passengers' transport, its distinguished features, and the commitments of each one of the contractors. The second chapter focused on the legal framework of the international aviation carrier responsibility in the contract of passengers' transport and examples of its responsibilities related to passengers' safety and transport delay issues. This chapter also focused on comparing these responsibilities according to the international rules and the Omani laws. The third chapter; however, discovered the results of implementing the legal responsibility of the international aviation carrier in the contract of passengers' transport researching in the penalties for non-compliance with this responsibility (financial and moral compensation), clarifying the responsibility allegation, its parties, and its impacts. Finally, the study was concluded with the findings and some recommendations.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
ج	الآية القرآنية والحديث الشريف
د	من خطاب حضرة صاحب الجلالة السلطان هيثم بن طارق -حفظه الله-
هـ	الإهداء
و	الشكر والعرفان
ز	لجنة الإشراف على الرسالة
ح	لجنة مناقشة الرسالة
ط	ملخص الرسالة باللغة العربية
ي	ملخص الدراسة باللغة الإنجليزية
ك - ن	الفهرس
1	المقدمة
2 - 1	أهمية الدراسة
2	مشكلة الدراسة
3	أسئلة الدراسة
4 - 3	أهداف الدراسة

الصفحة	الموضوع
7 - 4	الدراسات السابقة
7	منهجية الدراسة
8	تقسيم الدراسة
40 - 9	الفصل الأول: مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
10	المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
15 - 10	المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
24 - 15	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
25	المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
34 - 25	المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي
40 - 35	المطلب الثاني: التزامات المسافر
68 - 41	الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
42	المبحث الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
48 - 42	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن سلامة المسافرين
53 - 49	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير

الصفحة	الموضوع
54	المبحث الثاني: الأساس والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
63 – 55	المطلب الأول: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني
68 – 63	المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني
93 – 69	الفصل الثالث: الآثار المترتبة على قيام المسؤولية القانونية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
70	المبحث الأول: الجزاءات المترتبة على الإخلال بالتزامات الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
78 – 71	المطلب الأول: التعويض عن الضرر المادي
82 – 78	المطلب الثاني: التعويض عن الضرر المعنوي (الأدبي)
83	المبحث الثاني: دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
90 – 84	المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية
93 – 90	المطلب الثاني: الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها
94	الخاتمة

الصفحة	الموضوع
96 – 94	النتائج
97 – 96	التوصيات
103 – 98	قائمة المراجع

المقدمة:

يُعتبر النقل الجوي من المواضيع الحديثة والمعاصرة مقارنة مع غيره من فروع القانون الخاص، وهو من أكثر أنواع النقل المعتمدة لنقل المسافرين إلى أماكن بعيدة في مختلف أرجاء العالم؛ وذلك لاتصاف الطائرات بميزة السرعة، كما تُعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي من الموضوعات المهمة في القانون الجوي وربما أكثرها إثارة للإشكاليات القانونية، لذلك يعتبر تحديد هذه المسؤولية حجر الزاوية فيها، ولأهمية هذا الموضوع لم تعالج الدول مسؤولية الناقل الجوي الدولي في قوانينها الداخلية فقط؛ بل فرضت هذه الأهمية على المجتمع الدولي اللجوء إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدها من خلال الاتفاقيات الدولية المختلفة.

وقد أثار موضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص جدل قانوني من حيث نطاق الأحكام القانونية لهذه المسؤولية، وقد جاءت هذه الدراسة لتعمق البحث عن كيفية تحقيق أكبر حماية ممكنة للأشخاص عن طريق الخوض في تفاصيل نصوص المواد القانونية الخاصة بالاتفاقيات الدولية، ومقارنتهم مع مواد قانون التجارة العُماني رقم 1990/55 وتعديلاته بالمرسوم السلطاني رقم 2019 /53، وكذلك قانون الطيران المدني العُماني رقم 2019/76.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة كونها تعد إحدى الدراسات القانونية الحديثة التي تتعلق بنوع حديث من النقل يتميز بالتطور المستمر والسريع، ألا وهو النقل الجوي، ومن أجل ذلك يتطلب أيضًا أن تتطور

القواعد والقوانين والاتفاقيات الدولية التي تحكمه بنفس سرعة التطور الحاصل فيه، وتتنحصر هذه الدراسة في نطاق محدود منه بما يتعلق بالوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص.

ومن خلال البحث المسبق تبين أن الدراسات المقدمة في هذا المجال ليست كافية؛ مما يعكس أهمية هذه الدراسة في تناول المفاهيم المتعلقة بالموضوع، حيث تثير مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي بعض الإشكاليات التي أدت بالدول إلى البحث المستمر لإيجاد الحلول الممكنة لها، وبما أن هذا النوع من النقل هو نقل دولي فإن الإشكاليات التي تثيره والحلول الموضوعية له تهم دول العالم أجمع.

مشكلة الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص بتعدد الآراء التي قيلت بشأن الأساس القانوني لهذه المسؤولية وطبيعتها، فبعضهم أقامها على أساس الخطأ المفترض، والبعض الآخر أقامها على أساس تحمّل التبعة.

كما تكمن المشكلة الأخرى في صعوبة إثبات مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الحاصل؛ لأن معظم أسباب حدوث كوارث عمليات النقل الجوي تكون مجهولة، وبالتالي يشكّل عبئاً ثقيلاً على راكب الطائرة المطالب بالتعويض في إثبات مسؤولية الناقل الجوي، وقد انعكس هذا الاختلاف في أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيات النقل الجوي أيضاً وهذا ما عقّد المشكلة أكثر.

أسئلة الدراسة:

تسعى هذه الدراسة للإجابة على العديد من التساؤلات من بينها:

- ما المقصود بمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني؟
- ما مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص؟ وما هي شروطها؟
- ما الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص؟
- ما أوجه الاتفاق والاختلاف بين الاتفاقيات الدولية والتشريع العُماني في مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص؟
- هل انضمت سلطنة عُمان إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي؟
- ما الآثار المترتبة على قيام المسؤولية القانونية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص؟

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الآتي:

- تسليط الضوء على ماهية عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني.
- بيان الطبيعة القانونية لهذا النوع من النقل لمعرفة الإشكاليات القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية ومقارنتهم مع قانون الطيران المدني

العماني رقم 2019/76 وقانون التجارة العماني رقم 1990 /55 وتعديلاته الصادرة بالمرسوم السلطاني رقم 2019 /53.

- توضيح حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وأساسها القانوني في الاتفاقيات الدولية والقانون العماني وحالات الإعفاء منها.
- بيان الآثار المترتبة على قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص.

الدراسات السابقة:

من أجل تكوين إطار مفاهيمي تستند إليه هذه الدراسة في توضيح وتبيان الجوانب الأساسية للموضوع، فقد تم البحث عن الدراسات السابقة حول موضوع الدراسة، وتم الاستفادة من بعض الدراسات التي تخص موضوع الدراسة الحالية بصفة مباشرة، ومن هذه الدراسات ما يلي:

1. المصالحة، تركي مصلح حمدان (2021م) بعنوان: المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العماني الجديد، كتاب صادر عن دار الكتاب الجامعي، دولة الإمارات العربية المتحدة.

بحثت هذه الدراسة في المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني العماني لعام 2019م، وقد قُسم الكتاب إلى أربعة أقسام يندرج تحتها أبواب وفصول ومباحث ومطالب، وتختلف هذه الدراسة عن الدراسة الحالية في أنها تناولت المسؤولية الخاصة بالأشخاص والبضائع، وركزت على مقارنة الاتفاقيات الدولية بقانون الطيران المدني العماني، في حين تناولت الدراسة

الحالية مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم فقط، ومقارنة الاتفاقيات الدولية بالقوانين العُمانية المختلفة المختصة بالموضوع.

2. السامرائي، نجم عبود مهدي (2021م) بعنوان: القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، كتاب صادر عن دار الكتاب الجامعي، دولة الإمارات العربية المتحدة.

تناولت هذه الدراسة القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، فقد بحث من خلاله الكاتب في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، وعقد النقل للأشخاص والبضائع، فقد تضمن الكتاب خمسة فصول، جاء الفصل الأول بعنوان النظرية العامة للقانون الجوي، وبحث الفصل الثاني في سيادة الدولة على إقليمها الجوي، بينما تناول الفصل الثالث أحكام الطائرة وطاقتها، أما الفصل الرابع فتناول عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، وأخيراً جاء الفصل الخامس بعنوان مسؤولية الناقل الجوي، وتختلف هذه الدراسة عن الدراسة الحالية في أن هذه الدراسة اقتصرت على عقد النقل الجوي الدولي الخاص بالأشخاص وأمتعتهم، في حين توسّعت دراسة السامرائي لتشمل عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، كما أن هذا الكتاب لم يتطرق إلى أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص، ولا إلى الجزاءات المتمثلة بالتعويض بنوعيه المادي والمعنوي.

3. الرحبي، بدر بن حمود، والبراشدي، صالح بن حمد بن محمد (2016م) بعنوان: النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، عُمان، مسقط.

هدفت هذه الدراسة إلى توضيح النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، فقد تم البحث في الدراسة من خلال أربعة فصول، حيث تناول في الفصل الأول المفهوم القانوني لعقد النقل الجوي، وتناول في الثاني كيفية إثبات عقد النقل الجوي، أما الفصل الثالث فقد تحدّث فيه عن الآثار المترتبة على عقد النقل الجوي، والالتزامات المترتبة على ذمة طرفيه، وأخيراً تناول في الرابع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، وعمد الباحث إلى استخدام المنهج الوصفي التحليلي الذي يقوم على دراسة وتحليل نصوص المواد القانونية للاتفاقيات الدولية والقوانين العُمانية المختصة بهذا المجال.

وتختلف هذه الدراسة عن الدراسة الحالية في أنها بحثت النظام القانوني لعقد النقل الجوي الداخلي والدولي الواقع عن ضرر الأشخاص والبضائع، أما هذه الدراسة فقد تركّزت على مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، كما أن هذه الدراسة تطرقت لموضوع التعويضات المادية والمعنوية ودعوى المسؤولية، وهذان الموضوعان لم تتطرق لهما هذه الدراسة.

4. المطيري، وضحة فلاح (2011م) بعنوان: مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان.

وهذه الدراسة كما يتضح من عنوانها قد تخصصت لدراسة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، وقد اعتمدت الباحثة على أسلوب البحث النوعي المقارن، وكذلك تحليل الأحكام القضائية وآراء الفقه القانوني المتعلقة بالموضوع. وتختلف هذه الدراسة عن الدراسة الحالية في أنها بحثت في القانونين الكويتي والأردني ومقارنتهم مع الاتفاقيات الدولية، أما هذه الدراسة فقد بحثت في القوانين العُمانية المتعلقة بالموضوع ومقارنتها مع الاتفاقيات الدولية.

منهجية الدراسة:

للإحاطة بكل جوانب موضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص والإجابة على إشكاليات البحث جميعها، لا يمكن الاعتماد على منهج واحد في الدراسة، بل سيتم اعتماد المنهج الوصفي الذي يعد أول خطوة يقوم بها الباحث عن طريق وصف وجمع المعلومات الدقيقة، كما سيتم اعتماد المنهج التحليلي الذي يهدف لرد محتوى الفكرة لعناصرها الأولية البسيطة، وأخيراً سيعتمد الباحث على المنهج المقارن - كلما أمكن ذلك - بين الاتفاقيات الدولية والقانون العُماني في مقارنة العديد من المواضيع المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص من الناحية القانونية.

تقسيم الدراسة:

سيعمد الباحث نحو تقسيم هذه الدراسة وفقاً للآتي:

- الفصل الأول: مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
- المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
- المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
- الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
- المبحث الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
- المبحث الثاني: الأساس والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
- الفصل الثالث: الآثار المترتبة على قيام المسؤولية القانونية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل

الأشخاص

- المبحث الأول: الجزاءات المترتبة على الإخلال بالتزامات الناقل الجوي الدولي في عقد نقل

الأشخاص

- المبحث الثاني: دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

- الخاتمة (النتائج والتوصيات)

- قائمة المراجع

الفصل الأول

مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

تمهيد وتقسيم:

يُعد النقل بشكلٍ عام قديم قدم الإنسان، فقد عرف الإنسان القديم النقل البري والبحري وتطوّرت وسائلهم مع تطور العلاقات بين مختلف الدول والشعوب، كما صدرت التشريعات المنظمة لهم، وفي الفترة الأخيرة ظهرت الطائرات كوسيلة نقل حديثة لنقل الأشخاص والبضائع؛ ولذا أُضيف نوع آخر من أنواع النقل ألا وهو "النقل الجوي".

لا يختلف عقد النقل الجوي الدولي عن عقود النقل الأخرى سوى من ناحية وسيلة تنفيذه (الطائرة)، ويتميّز عقد النقل الجوي بمجموعة من الخصائص التي ينفرد بها عن غيره من العقود الأخرى، كما أن له خصائص مشتركة يشترك بها مع باقي العقود، ويرتب عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص بمجرد انعقاده التزامات متبادلة على عاتق طرفيه وهما: الناقل الجوي من جهة والمسافر من جهة أخرى¹.

وسيتّم البحث في هذا الفصل عن مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص وخصائصه، وكذلك

بيان الالتزامات المترتبة على هذا العقد، لذلك سيُقسّم هذا الفصل إلى مبحثين، هما:

- المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
- المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

¹ المطيري، وضحة فلاح. (2011). مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة الشرق الأوسط، عمان، ص15.

المبحث الأول

ماهية عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

إن بيان ماهية عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص يتطلب توضيح تعريفه وخصائصه، ولذلك سيتم

تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين تبعاً، وهما:

- المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص
- المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

المطلب الأول

تعريف عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

قبل التطرق لتعريف عقد النقل الجوي الدولي في القانون، لابد من تعريف المصطلحات الآتية في

اللغة (العقد، والنقل، والجو)، ثم تعريفه قانوناً:

▪ الفرع الأول: التعريف اللغوي:

تعريف العقد لغةً:

معناه الربط أو الأحكام، والإبرام بين أطراف الشيء سواء كان ربطاً حسياً أو معنوياً من جانب واحد أو جانبين².

تعريف النقل لغةً:

النقل في اللغة مشتق من الفعل نقل، قال ابن منظور: "النقل: تحويل الشيء من موضع إلى موضع، نقله ينقله نقلاً فانقل، والتنتقل: التحول، ونقله تنقيلاً إذا أكثر نقله"³.

وكذلك يقال في النِّقَال: "النِّقَال: هو الذي ينقل الأشياء من موضع إلى موضع، والنَّقْلَة جمع الناقل"⁴.

وعليه يمكن تعريف النقل في اللغة بأنه: التحوّل والتنتقل من مكان إلى آخر.

تعريف الجو لغةً:

الجو لغةً: "الهواء، - وقيل أيضاً-: الجو ما بين السماء والأرض"⁵؛ لذا يمكن تعريف الجو بأنه: المنطقة التي تقع بين السماء والأرض.

² الزحيلي، وهبة، الفقه الإسلامي وأدلته، ج4، دار الفكر العربي، سوريا، 1997م، ص298.

³ البستاني، بطرس، قطر المحيط، باب النون، مادة: نقل، (227/2-2228).

⁴ ابن منظور، لسان العرب، باب اللام، فصل النون، مادة: نقل (11/174-675).

⁵ الفيروز بادي، مجد الدين، القاموس المحيط، الطبعة 8، مطبعة المرسال، 1426هـ، ص1271.

▪ الفرع الثاني: التعريف القانوني:

تعريف عقد النقل الجوي في القانون:

يُعرّف عقد النقل الجوي في القانون بعدة تعريفات، ويعود السبب في ذلك لزيادة بعض القيود أو إضافة بعض التفاصيل.

فقد أشارت الفقرة الثانية من المادة الأولى في اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال في 28 مايو 1999)⁶ لتعريف النقل الجوي الدولي بأنه: "لأغراض هذه الاتفاقية، تعنى عبارة "النقل الدولي" أي نقل تكون فيه نقطة المغادرة والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين أما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك القطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً، ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى"⁷.

وقد عرّف قانون التجارة العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 55 / 1990 وتعديلاته رقم 53 / 2019 عقد النقل بشكل عام في المادة (156) أنه: "عقد النقل اتفاق يلزم بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل

⁶ تعد اتفاقية مونتريال من أحدث الاتفاقيات الدولية في مجال النقل الجوي وقد جاءت بعد اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة.

⁷ اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال في 28 مايو 1999)، الفصل الأول، المادة: (1)، الفقرة (2).

شيء أو شخص من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل مقابل أجر. ويتم بمجرد الاتفاق، إلا إذا اتفق الطرفان صراحة أو ضمنا على تأخيره إلى وقت التسليم. ويجوز إثباته بجميع الطرق"⁸.

وعرّف القانون ذاته النقل الجوي في المادة (199) أنه: "يقصد بالنقل الجوي نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات في مقابل أجر. ويقصد بلفظ "الأمتعة" الأشياء التي يجوز للراكب حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء النقل، ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر". ويُلاحظ من نص هذه المادة أن المشرع العُماني عرّف النقل الجوي بشكلٍ عام ثمّ فصل المقصود بلفظ (الأمتعة)، وهذا ما سنتطرق له لاحقًا عند الحديث عن التزامات الناقل الجوي.

بينما أشار قانون الطيران المدني العُماني لعام 2019م لتعريف النقل الجوي التجاري في المادة (1) بأنه: "رحلات جوية تقوم بنقل ركاب وبضائع وبريد أو أي منهم، مقابل أجر"⁹.

وقد عرّف عقد النقل الجوي بشكلٍ عام بأنه: "قواعد قانونية تنظم الملاحة الجوية وسبل استخدام الطائرة في النشاط الخاص"¹⁰، ويُلاحظ أن التعريف آنف الذكر بيّن ماهية القواعد المنظمة للنقل الجوي بشكل عام، دون الغوص في تفاصيل تلك القواعد.

⁸ قانون التجارة العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 55 / 1990 وتعديلاته بالمرسوم السلطاني رقم 53 / 2019، الفصل الثاني، المادة: (156).

⁹ قانون الطيران المدني العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 76 / 2019، الفصل الأول، المادة: (1)، الفقرة (16).

¹⁰ الشنقيطي، إبراهيم محمد المصطفى عبد الرحمن، وابن عثمان، علي بن أحمد بن مرسى. (2016). حقوق والتزامات المسافر في عقد النقل الجوي حسب الأنظمة السعودية والمعاهدات الدولية: دراسة مقارنة (رسالة ماجستير غير منشورة). الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، المدينة المنورة، ص14.

كما عرّف جانب من الفقه عقد نقل الأشخاص بأنه: "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر، من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة وبمقابل أجر محدد"¹¹.

وعرّفه فقهاء آخرون بأنه: "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل شخصًا أو أكثر من مكان إلى آخر مقابل أجر وبواسطة وسيلة نقل آمنة ومناسبة مع اتخاذ الاحتياطات اللازمة لسلامة المسافر وأمتعته"¹².

كما عرّف بعض الفقهاء عقد النقل الجوي بأنه: "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة"¹³.

ومن خلال التعريفات السابقة لعقد النقل الجوي الدولي للأشخاص يلاحظ أنها متشابهة بشكلٍ عام، فهي تختلف في المبني وتتشابه في المعنى، ولعل التعريف الشامل لكل تلك التعريفات من وجهة نظر الباحث هو أنه: عقد بين طرفين، يسمى الطرف الأول (الناقل الجوي)، بينما يسمى الطرف الثاني (المستفيد أو المسافر)، ويلتزم الناقل بنقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع عبر وسيلة النقل (الطائرات)، في وقت محدد وبين نقاط محددة (نقطة المغادرة ونقطة الوصول)، ويلتزم المستفيد بدفع الأجر في الوقت المحدد مقابل للخدمة التي تلقاها من الناقل.

¹¹ العريني، محمد فريد، القانون الجوي (النقل الجوي - حوادث الطيران)، دون طبعة، منشورات دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص129.

¹² السامرائي، نجم عبود مهدي، القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2021م، ص106.

¹³ المصالحه، تركي مصلح حمدان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، الطبعة الثانية، منشورات دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2021م، ص142.

ولا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل الأخرى البرية والبحرية، وعلى ذلك يجب أن يتوافر في هذا العقد أركانه من رضا ومحل وسبب وإلا كان هذا العقد باطلاً، وفي ضوء هذا التعريف تبرز أهمية معرفة خصائص عقد النقل الجوي¹⁴.

المطلب الثاني

خصائص عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

يختص عقد النقل الجوي بجملة من الخصائص التي تميّزه عن غيره من العقود وتمنحه وجوده المستقل؛ فهو من العقود التجارية الحديثة القائمة على الاعتبار الشخصي المتمم بالرضائية الملزمة للجانبين وكذلك الإذعان، والمعاوضة، بالإضافة إلى الطبيعة الدولية للقانون الجوي، وهذا ما سيتم تفصيله من خلال هذا المطلب.

▪ الفرع الأول: عقد النقل الجوي حديث النشأة والأصالة:

يعتبر القانون الجوي حديث النشأة مقارنة مع غيره من عقود النقل الأخرى، ظهرت قواعده ببداية القرن العشرين مع تطوّر الطيران المرتبط بالتطور التقني والتكنولوجي والعلمي، حيث أصبح بالإمكان اختراع طائرات حديثة وضخمة لتتمكن من تسيير رحلات جوية بشكل أسرع ولمسافة أبعد وارتفاع أعلى¹⁵.

¹⁴ الطائي، عبد المجيد إبراهيم سلمان، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2017م، ص36.

¹⁵ اتم، زبيدة عبد الهادي، الوجيز في القانون السعودي وفق نظام الطيران المدني والمعاهدات الدولية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الكتاب الجامعي، الرياض، 2018م، ص11.

ورغم حداثة هذا العقد إلا أنه لا بد من تحديثه بشكلٍ دائم؛ ليطمأن وتنظيم ما وضع لأجله من مواضيع وظواهر تحتاج لقواعد قانونية جديدة، فمثلاً يزداد تطوّر الطيران بسرعة كبيرة، وبالتالي يحتاج القانون الجوي إلى مفاهيم قانونية جديدة تواكب هذا التطوّر، وإلى تحديث مستمر من أجل تنظيم الموضوعات الجديدة التي تطرأ عليه، الأمر الذي استلزم وضع الاتفاقيات وإبرام المعاهدات الدولية لتنظيمها.

▪ الفرع الثاني: عقد النقل الجوي عقد رضائي:

يمكن وصف عقد النقل الجوي بأنه من العقود الرضائية، ونقصد بذلك أنه ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين أي تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى إفراغه في شكلٍ معين، ويتحقق ذلك بتوافر الأركان اللازمة لانعقاد العقد وهي: الأهلية¹⁶، والرضا والمحل¹⁷، والسبب¹⁸ وفق القواعد العامة، وإلا كان العقد باطلاً¹⁹.

¹⁶ نصّت المادة (41) من قانون المعاملات المدنية العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 29/2013م على: "1- كل شخص يبلغ سن الرشد متمتعاً بقواه العقلية ولم يحجر عليه يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه المدنية. 2- سن الرشد إتمام الثامنة عشرة من العمر"، ونصّت المادة (91) من القانون ذاته على: "كل شخص أهل للتعاقد ما لم تسلب أهليته أو يحد منها بحكم القانون".

¹⁷ نصّت المادة (115) من قانون المعاملات المدنية العُماني على: "يجب أن يكون لكل عقد محل يضاف إليه"، ونصّت المادة (116) من القانون نفسه على: "يشترط أن يكون المحل قابلاً لثبوت حكم العقد فيه، ممكناً في ذاته، مقدوراً على تسليمه، وألا يكون التعامل فيه ممنوعاً شرعاً أو قانوناً، وإلا كان العقد باطلاً"، وأضافت المادة (117) من القانون ذاته: "1- يشترط في عقود المعاوضات المالية أن يكون المحل معيناً تعييناً نافياً للجهالة. 2- إذا كان المحل معلوماً للمتعاقدين فلا حاجة إلى وصفه وتعريفه بوجه آخر ما لم يتغير. 3- إذا لم يعين المحل على النحو المتقدم كان العقد باطلاً".

¹⁸ نصّت المادة (121) من قانون المعاملات المدنية العُماني على: "إذا لم يكن للعقد سبب، أو كان سببه مخالفاً للشريعة الإسلامية أو النظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً"، وأضافت المادة (122) من القانون ذاته: "لا يكون العقد

ولا يغيّر من ذلك قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة نقل للمستفيدين (تذكرة سفر)، فقد ينحصر دورها في كونها أداة لإثبات العقد ومضمونه - وهذا ما جرت عليه العادة - بدليل ما ورد في اتفاقية وارسو لعام 1929²⁰ من أن غياب أو ضياع وثيقة النقل لا تؤثر على وجود عقد النقل أو على صحته، وإنما يبقى هذا العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية أعلاه²¹.

ومما يجدر ذكره أنه أشارت مجموعة القواعد القانونية التي قررتها المحكمة التجارية بسلطنة عُمان في عامها القضائي الثالث عشر 1996 - 1997 إلى رضائية هذا العقد بقولها: "عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بتوافق الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى شكلية معينة..."²².

وعليه يمكن القول بأنه لا يوجد أي قيود شكلية في عقد النقل الجوي، فهو ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول على أن تتوفر في الإرادتين أركان العقد وفقاً للقواعد العامة.

صحيحاً إذا لم ينطو على منفعة مشروعة للمتعاقدين، ويفترض في العقود وجود هذه المنفعة المشروعة ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك".

¹⁹ الرحبي، بدر بن حمود بن سالم، والبراشدي، صالح بن حمد بن محمد. (2016). النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة السلطان قابوس، مسقط، ص18.

²⁰ اتفاقية وارسو: هي اتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي عن طريق الجو، وهي اتفاقية دولية تنظم المسؤولية عن النقل الدولي للأشخاص والأمتعة والبضائع عن طريق الطائرات، وقّعت في وارسو عام 1929م ومن هنا جاء الاسم.

²¹ الطائي، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية، مرجع سابق، ص36-37.

²² المحكمة التجارية (1996-1997م)، عقد النقل الجوي. طبيعته. إثباته. مركز المرسل إليه. مجموعة القواعد القانونية التي قررتها المحكمة في عامها القضائي الثالث عشر، (د.ع): ص593.

▪ الفرع الثالث: عقد النقل الجوي عقد إذعان:

تُسمى عقود الإذعان في القانون الإنجليزي بـ "العقود النمطية، Standard form contracts" وهي عقود حديثة²³، ويُعد عقد النقل الجوي من عقود الإذعان، حيث تنفرد شركات النقل الجوي بوضع شروط مطبوعة لا تقبل المناقشة فيها، فإما أن تُقبل جملة أو تُترك جملة، ومن المعروف أن شركات النقل الجوي تضع شروطاً لمواعيد السفر، والأوزان المسموحة، وغيرها من الشروط؛ مما يؤدي إلى استسلام المستفيد (مستعمل الطائرة) لتلك الشروط وعدم المناقشة فيها²⁴، وهذا ما أكّدت عليه المادة (83) من قانون المعاملات المدنية العُماني بقولها: "القبول في عقود الإذعان يقتصر على مجرد التسليم بشروط موحدة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها".

وقد تتضارب خاصية الإذعان مع الطبيعة الرضائية لعقد النقل الجوي؛ لأن الرضا بالعقد المبرم بين الطرفين -الناقل الجوي والمسافر- يعني مناقشة الشروط الموضوعية، أما الإذعان فيعني الرضوخ والاستسلام لشروط العقد المحددة مسبقاً، ولكن في حقيقة الأمر إذا أفصح الطرف المذعن عن إرادته بقبول العقد فإنه يُعد مرغماً على ذلك الإذعان، ولذا يمكن القول أن خاصية الإذعان لعقد النقل الجوي الدولي لا تجرّده من الخاصية الرضائية، فالإذعان لا يفسد الرضا.

ويعتبر هذا النوع من العقود حكراً على عدد قليل من الشركات الحكومية في سلطنة عُمان، والتي تسيطر على قطاع عقد النقل الجوي مما يجعلها تنفرد بالشروط والقيود على المستفيدين، ولذا من الأفضل

²³ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 146.

²⁴ الشنقيطي، وابن عثمان، حقوق والتزامات المسافر في عقد النقل الجوي حسب الأنظمة السعودية والمعاهدات الدولية: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 20.

السماح لعدد كبير من الشركات للقيام بممارسة هذا النوع من العقود؛ لخلق بيئة تنافسية لما يشكّله عقد النقل الجوي الدولي من أهمية بالغة في وقتنا المعاصر خاصة.

▪ الفرع الرابع: الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي:

يُعد النقل الجوي للأشخاص من العقود ذات الاعتبار الشخصي، فتذكرة السفر شخصية ولا يجوز لغير من ذكر اسمه بها أن يستعملها، ولا يجوز للمسافر أن يتنازل عنها للغير وإلا عدّ هذا الأخير في حكم "المسافر خلسة" ولا يلتزم الناقل أمامه بأي التزام²⁵، وقد أكّدت على الصفة الشخصية لعقد النقل الجوي المادة الثالثة، الفقرة الثانية، من الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي والمعروفة باسم "إياتا"²⁶، التي جعلت تذكرة السفر بمثابة السند الاسمي الذي يذكر فيه اسم المسافر، وإذا أراد المسافر أن يتنازل عنها فيجب عليه أخذ موافقة الناقل الجوي.

ويعود سبب النظرة الشخصية لتذكرة السفر إلى متطلبات الأمن ومقتضيات مصلحة جوازات السفر التي تستوجب إعداد قوائم بأسماء المسافرين متضمنة البيانات الخاصة بهم وتسليمها²⁷.

²⁵ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص150.

²⁶ يقصد بالأياتا: الاتحاد الدولي للنقل الجوي (International Air Transport Association) ويرمز له بـ (IATA)، تأسس في العام 1919 في لاهاي، وكان معظم أعضائها من شركات الطيران الأوروبية، ثم أعادوا تشكيل هذا الاتحاد في عام 1945م بالتسمية نفسها، وضم 44 شركة ومؤسسة طيران كأعضاء أصليون، وثلاثة عشر شركة كأعضاء منتسبون، واختيرت مدينة مونتريال مقرًا له، للمزيد راجع: د. نجم عبود مهدي السامرائي، القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سبق ذكره، ص30.

²⁷ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص150.

كما أنّ عقد النقل الجوي يقوم على الاعتبار الشخصي للناقل الجوي أيضًا²⁸، فالمسافر له حق اختيار شركة الطيران، لذا يستلزم على الناقل التعهد بإنجاز عملية النقل بنفسه وأن يقوم بالوفاء بهذا التعهد ولا يجوز له أن يحوّل هذه المهمة إلى ناقل جوي آخر، وما تقوم به شركات الطيران بتحويل المسافرين إلى شركات طيران أخرى تقوم بتنفيذ العقد المبرم بين الناقل والمسافر، لا ينتهي معه الاعتبار الشخصي، وإنما يترتب على ذلك نقل المسؤولية لهذه الأخيرة²⁹.

▪ الفرع الخامس: الصفة التجارية في عقد النقل الجوي:

يُعتبر النقل الجوي من الأعمال التجارية، فهو لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه المتمثلة بالطائرة، ويعتبر النقل تجاريًا دائمًا بالنسبة للناقل متى مارسه على سبيل المقاول³⁰، فمسؤولية الناقل تتمثل في القيام بخدمة، كما أن عملية النقل تنحصر في تغيير مكان شخص أو بضاعته

²⁸ الجدير بالذكر أنّ هناك ما يمكن أن نسميه استثناءً عليه، وهو ما نصّت عليه المواد (39، 40) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م من إمكانية إبرام العقد بواسطة الناقل المتعاقد، وتنفيذه بواسطة ناقل آخر يطلق عليه اسم الناقل الفعلي، وسنتحدث عنهما لاحقًا، إلّا أننا نشير هنا إلى أن القصد من أن عقد النقل الجوي يعتبر شخصيًا بالنسبة للناقل الجوي هو عدم تجرّد الناقل المتعاقد من مسؤوليته عن الأضرار التي قد تصيب المسافر حتى وإن أوكل تنفيذ عملية النقل لناقل آخر (الناقل الفعلي).

²⁹ الجميلي، أحمد حميد (2018). مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين (دراسة مقارنة)، كلية القانون، جامعة الفلوجة، ص 21.

³⁰ ويرى الباحث أن استخدام لفظ المقاول في غير محله، ولا يمكن وصف عقد النقل الجوي بالمقاول، فهناك اختلاف بين العقدين، وقد ورد تعريف المقاول في المادة (626) من قانون المعاملات المدنية العُماني بقولها: "المقاول عقد يلتزم بمقتضاه المقاول بصنع شيء أو أداء عمل لقاء أجر".

والتي تهدف إلى تحقيق الربح، وبالتالي فإن هذا العمل هو عمل اقتصادي خاص بالخدمات المحققة للأرباح³¹.

وقد أشارت المادة (9) من قانون التجارة العُماني إلى أنه يعد النقل الجوي من الأعمال التجارية بقولها في الفقرة (16): "النقل برًا وبحرًا وجوًا"، وأكدت المادة (10) من القانون ذاته على أنه: "يعد عملاً تجاريًا جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية والملاحة الجوية، وبوجه خاص: 1- إنشاء السفن أو الطائرات وبيعها وشراؤها وإيجارها واستئجارها وإصلاحها. 2- العقود المتعلقة بأجور ورواتب ربان السفينة وملاحيها وملاحي الطائرات وسائر العاملين عليها. 3- الإقراض والاستقراض. 4- النقلات البحرية والجوية وكل عملية تتعلق بها كإجراء أو بيع لوازمها من مهمات وأدوات وذخائر ووقود وحبال وأشرطة ومؤن ومواد تموين الطائرات".

كما أشار قانون الطيران المدني العُماني في المادة الأولى، الفقرة (16) لمفهوم النقل الجوي التجاري بقوله: "رحلات جوية تقوم بنقل ركاب وبضائع وبريد أو أي منهم، مقابل أجر".

وبالنسبة لاتفاقية مونتريال لعام 1999م، اشترطت أن يكون النقل الجوي الدولي تجاريًا (بمقابل) من خلال نص المادة (1)، الفقرة الأولى منها "تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل...".

وذكرت مجموعة القواعد القانونية التي قررتها المحكمة التجارية بسلطنة عُمان في عامها القضائي الثالث عشر 1996 - 1997 إلى: "... وهو من العقود التجارية فيجوز للمسافر أو للشاحن أن يثبتها في

³¹ الطائي، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية، مرجع سابق، ص42.

مواجهة الناقل بكافة طرق الإثبات بما فيها البيئة والقرائن، كما أنه يمكن لهما والمرسل إليه أيضًا أن يثبتوا عكس ما جاء بوثائق النقل الجوي، بحسبان أن المرسل إليه وإن لم يكن طرفًا في عقد النقل المبرم بين المرسل أو الشاحن وبين الناقل، إلا أنه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط العقد، بل إنها تسري عليه سريانها على المرسل، فتكسبه الحقوق وتحمله الالتزامات المتولدة عنها"³².

وعليه يمكن القول أنّ النقل الجوي يكتسب خاصية الطابع التجاري متى ما قام الناقل بمزاويلته على سبيل الاحتراف، أما بالنسبة للمسافر فلا يكون العمل تجاريًا إلا إذا كان القصد من السفر هو التجارة أو كان تاجرًا.

▪ الفرع السادس: الطبيعة التنظيمية الأمرة لأحكام عقد القانون الجوي:

لكثرة المخاطر التي تحيط باستعمال الطائرة فقد تم وضع قواعد القانون الجوي سواء كان على المستوى الداخلي أو الدولي بحيث تكون قواعد قانونية أمرة في الغالب، ولم يترك المشرع الداخلي الحرية الكاملة في سن التشريعات بل تدخلت المعاهدات والاتفاقيات الدولية لوضع قواعد وقوانين أمرة تكفل تأمين الطائرات والمتعاملين معها؛ وذلك لأن الأخطاء التي يمكن أن تقع في استعمال الطائرات في الجو من الصعب أن يتم تلافيتها دون خسائر كبيرة في الأموال والأرواح، وكذلك من أجل تحقيق أعلى درجة أمن وسلامة للأموال والأشخاص³³.

³² المحكمة التجارية، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها المحكمة في عامها القضائي الثالث عشر، مرجع سابق، ص593.

³³ مدني، حذيفة عثمان عمر. (2018). أحكام عقد النقل الجوي للأشخاص على ضوء الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية، (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة إفريقيا العالمية، الخرطوم، ص11.

وقد تصل التعليمات التنظيمية إلى تذاكر السفر وما يجب أن تتضمنه من بيانات ليطلع عليها المسافرين، ونشير هنا إلى أنه يجب على كل دولة أن تتسق قواعد قانونها الجوي الداخلي بما لا يتعارض مع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

▪ الفرع السابع: عقد النقل الجوي عقد ملزم للجانبين:

يُعد عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود الملزمة للجانبين، حيث يرتب التزامات على كل طرف فيه (الناقل الجوي والمسافر)، فبمقابل تعهد الناقل بنقل المسافر من مكان إلى آخر بطائرته وتوصيله إلى المكان المحدد سليماً معافى، يلتزم المسافر بدفع الأجرة المتفق عليها للناقل في الوقت المتفق عليه³⁴، وسيتم تبيان التزامات الناقل الجوي والمسافر في موضوع آثار عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص.

ولكون هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين التي تفرض حقوق والتزامات على كلا الطرفين، فإن من الأهمية بمكان أن يكون لكلا الطرفين إرادتين في صياغة الشروط والقيود.

▪ الفرع الثامن: الطبيعة الدولية لعقد القانون الجوي:

تميّزت قواعد القانون الجوي الدولي بطبيعتها الدولية، وذلك لأن حركة الطائرات واستعمالاتها تتجاوز حدود الدولة الواحدة وتكون في أغلب الأحيان عبر القارات، ولذلك ينظر إلى الطائرات على أنها أداة اتصال دولي وقاري، وقد حققت قواعد القانون الجوي مرحلة متقدمة من التوحيد الدولي لم تصل إليها قواعد

³⁴ عباينة، محمود محمد، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2019م، ص290.

أي قانون آخر في ظل الاتفاقيات الجوية الدولية³⁵، ودفع الطابع الدولي للقانون الجوي الكثير من فقهاء القانون إلى المطالبة بإنشاء هيئة قضائية دولية يوكل إليها مهمة رفع التفسيرات المتباينة التي تعطيها المحاكم الدولية المختلفة لنصوص معاهدات القانون الجوي، والمساهمة في إيجاد التفسير المناسب الذي يكفل بقاء التوحيد الشكلي والموضوعي للقواعد القانونية التي احتوتها النصوص³⁶.

▪ الفرع التاسع: عقد النقل الجوي عقد معاوضة:

يُعد عقد النقل الجوي من عقود المعاوضة، والأصل في المعاوضة هو دفع الأجرة، حيث أن كلاً من الناقل الجوي والمسافر يحصلون على عوض عمّا يقوموا به، فيلتزم الناقل الجوي بنقل المسافر من مكان إلى آخر مقابل أجر، ويحصل المسافر على خدمة السفر مقابل الأجر الذي يقوم بدفعه للناقل³⁷.

ولقد أكدّ المشرع العُماني على ضرورة وجود الأجرة من خلال قانون الطيران المدني في المادة (1)، وبالتحديد عند تعريف المقصود بالنقل الجوي التجاري في الفقرة (16)، وأيضًا في قانون التجارة العُماني في المواد (156، 199) عند تعريف عقد النقل والنقل الجوي، وهذا ما أشرنا له سابقًا عند الحديث عن تعريف عقد النقل الجوي الدولي، كما أن معظم الاتفاقيات أكدت على أن يكون النقل مقابل أجر بما في ذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999م، وهذا دليل واضح على أن عقد النقل الجوي يعتبر من عقود المعاوضة.

³⁵ ياملكي، أكرم، القانون الجوي (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997م، ص8.

³⁶ السامرائي، القانون الجوي وفقًا لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص22.

³⁷ الرحبي، والبراشدي، النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقًا للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، مرجع سابق، ص16.

المبحث الثاني

آثار عقد النقل الجوي للأشخاص

يُعتبر عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص من العقود الملزمة للجانبين كما ذكرنا سابقاً، ولذا يولد بمجرد إبرامه التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه، وهما: الناقل من جهة، والمسافر أو الراكب من جهة أخرى، وعلى ذلك سوف نتعرض للالتزامات الناشئة من خلال المطلبين التاليين:

- المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي
- المطلب الثاني: التزامات المسافر

المطلب الأول

التزامات الناقل الجوي

بما أنّ الناقل الجوي هو أحد أطراف عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص، فإنه من المهم، قبل الحديث عن التزاماته، أن يتم توضيح من هو الناقل الجوي، فقد عرّفت اتفاقية شيكاغو لعام 1944م³⁸ في

³⁸ معاهدة شيكاغو: معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م، بما فيها ملاحظتها وتعديلاتها، المصادق عليها من السلطنة. راجع: قانون الطيران المدني العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 76/2019، الفصل الأول، المادة: (1)، الفقرة (20).

المادة (1)، الفقرة (22) الناقل الجوي أنه: (كل شخص طبيعي أو اعتباري يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع)³⁹.

بينما عرّف قانون الطيران المدني العُماني لعام 2019م المشغل الجوي أنه: " كل منشأة تتولى تشغيل عمليات داخلية أو دولية للنقل الجوي التجاري سواء بشكل مباشر، أو غير مباشر"⁴⁰.

هذا ويقع في ذمة الناقل الجوي التزام أساسي هو إتمام حالة النقل الجوي من خلال وسيلة النقل (الطائرة) ومن مكان إلى مكان آخر، ومن هذا الالتزام تتفرع التزامات أخرى متمثلة فيما يلي:

▪ الفرع الأول: التزام الناقل الجوي بتوفير طائرة صالحة للملاحة الجوية:

يقع على عاتق الناقل الجوي إعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية أثناء تنفيذ عملية النقل الجوي، ولقد أكدت التشريعات الدولية على هذا الالتزام من خلال اتفاقية شيكاغو لعام 1944 التي تعتبر دستور نظام النقل الجوي في المادة (31)، حيث نصّت على ما يلي: "يجب على كل طائرة تتخرط بالملاحة الدولية أن تحصل على شهادة بصلاحية الطيران الجوي (Certificate of Air worthiness) وأن تكون معتمدة من الدول المسجلة بها الطائرة"⁴¹.

³⁹ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 223.

⁴⁰ قانون الطيران المدني العُماني، الفصل الأول، المادة: (1)، الفقرة (17).

⁴¹ عبابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، ط 2، مرجع سابق، ص 302-303.

والجدير بالذكر أن الالتزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد استمرار صلاحيتها لعمليات النقل الجوي، وهذا ما أشارت إليه المادة (21) من قانون الطيران المدني العُماني بقولها: "يكون تشغيل وصيانة الطائرات المسجلة في السلطنة، على النحو الذي تحدده اللائحة والنظم".

ويمكن القول بأن التزام الناقل الجوي بتوفير طائرة صالحة للملاحة الجوية لا بد أن يكون من الناحيتين المادية والفنية، فمن الناحية المادية يجب توافر الخدمات المختلفة للمسافرين والمتفق عليها مسبقاً، أما من الناحية الفنية فيجب توافر وسائل الأمان جميعها دون استثناء بما يضمن المحافظة على سلامة المسافرين وأمتعتهم.

▪ الفرع الثاني: التزام الناقل الجوي بمجرد إبرام العقد بتسليم المسافر تذكرة سفر مشتملة على البيانات الإلزامية:

يلتزم الناقل الجوي بتسليم المسافر تذكرة سفر تحتوي على البيانات الأساسية، وبخط واضح، ويكون تسليمها قبل موعد الرحيل بوقت كافٍ حتى يسمح للمسافر معرفة شروط النقل التي يتعين عليه القيام بها، واتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه إن تطلب الأمر ذلك⁴².

وقد نصّت المادة (3) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على ذلك بقولها: "1- في حالة نقل الركاب، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي: أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي. ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم

⁴² العريني، محمد فريد، القانون الجوي (النقل الجوي الدولي والداخلي)، دون طبعة، منشورات دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2021م، ص171.

دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.

2- يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (1) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة، وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بيانًا كتابيًا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة".

وبالنسبة للاتفاقية آنفة الذكر فقد جاءت في عصر أصبح الاعتماد فيه كبيرًا على وسائل التقنية الحديثة المختلفة، ولذا فقد وضعت التطور التكنولوجي نصب أعينها حتى تكون صالحة للمتغيرات التقنية التي يشهدها العالم أجمع، فقد عززت الجهود للتقليل من استخدام تذاكر السفر الورقية واستبدالها بأية وسيلة أخرى كما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة (3) التي سبق ذكرها، على أن تحتوي الوسيلة الجديدة على المعلومات ذاتها المذكورة في الفقرة الأولى.

وتؤكد الفقرة الخامسة من المادة (3) من الاتفاقية على: " أن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعًا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية"، وهذا يفيد بأن الناقل الجوي لا يحرم من الحماية القانونية إذا لم يلتزم بتسليم المسافر تذكرة السفر الورقية وفي ذلك تشجيع واضح لإحلال التذاكر الإلكترونية بدلًا من التذاكر الورقية.

ولم يذكر المشرع العماني مسألة التذاكر الإلكترونية في التشريعات الخاصة بالنقل الجوي، ويرى الباحث أنه من الضرورة إدراج ذلك صراحة في نصوص المواد القانونية؛ كون التذاكر الإلكترونية

أصبحت واقع عملي تستخدمه أغلب شركات النقل الجوي، ومن أجل مواكبة التطور التقني الملحوظ الذي يشهده العالم أجمع.

▪ الفرع الثالث: التزام الناقل بإنجاز النقل:

إنّ الالتزام الرئيس الذي يقع في ذمة الناقل الجوي هو نقل المسافر من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية، فإن تقاعس وامتنع عن تنفيذ هذا الالتزام بأن منع المسافر من السفر إما بإلغاء المقعد المحجوز له على متن الطائرة، وإما بإلغاء الرحلة كلياً⁴³، ترتّب عليه التعويض⁴⁴، الذي سيتم الحديث عنه لاحقاً.

وقد أشار كلاً من قانون التجارة العُماني وقانون الطيران المدني واتفاقية مونتريال لعام 1999م إلى هذا الالتزام من خلال التعريف بعقد النقل أو النقل الجوي والذي تم التطرّق له سابقاً.

▪ الفرع الرابع: الالتزام بتنفيذ عميلة النقل الجوي دون تأخير:

يلتزم الناقل الجوي بزمان الرحلة المحدد مسبقاً، ويُسأل عن التأخير غير الطبيعي لموعد وصول الطائرة إلى الوجهة التي يقصدها المسافر، وحتى تتم مساءلة الناقل عن التأخير لا بد أن يثبت المسافر وقوع الضرر وفوات المنفعة، ومن الأمثلة على ذلك فوات موعد للمقابلة الوظيفية، أو فوات فرصة

⁴³ يعرف إلغاء المقعد للمسافر باللغة الإنجليزية بـ over – booking، أما إلغاء الرحلة الجوية فيعرف بـ Cancellation، راجع: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دون طبعة، منشورات دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002م، ص163.

⁴⁴ العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، مرجع سابق، ص163.

للحصول على صفقة تجارية⁴⁵، أو حرمان المسافرين من المشاركة في محفل علمي لتقديم خبراته وإنجازاته، أو التأخير في وصول المسافر المريض من أجل إجراء عملية جراحية عاجلة، أو عدم تمكّن المسافر من حضور شعائر الدفن أو حفل الزواج لقريب له وغيرها من الأضرار.

وأشار قانون التجارة العُماني إلى هذا الالتزام من خلال نص المادة (183) بقولها: "يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها إلى جهة الوصول، في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف".

وقد حوّلت المادة (34) من قانون الطيران المدني العُماني السلطة المختصة بتنظيم القواعد الاقتصادية وحماية حقوق المسافرين المتعلقة بالقانون الجوي التجاري والطيران العام، حيث أصدرت هيئة الطيران المدني تلك القواعد في ديسمبر لعام 2015 تحت مسمى "قواعد التنظيم الاقتصادي للترخيص وحماية المستهلك في الطيران المدني"، وأشارت المادة (6) إلى مساعدة الركاب الذين تأخرت أو ألغيت رحلاتهم أو تم منعهم من الصعود للطائرة بقولها: "1- إذا كانت شركة النقل الجوي تتوقع بشكل معقول تأخر الرحلة المغادرة لمدة ساعتين أو أكثر، فيجب على الناقل الجوي أن يعرض على المسافرين -دون أي مقابل- المساعدة التالية: أ- وجبات طعام و/ أو مرطبات بما يتناسب بشكل معقول مع وقت الانتظار. ب/ إقامة فندقية في الحالات التالية: - إذا كان هناك ضرورة للبقاء ليلة واحدة أو أكثر. - إذا كان هناك ضرورة للبقاء لفترة إضافية أطول مما كان مقرراً من قبل المسافر. - النقل بين المطار ومكان الإقامة (فندق أو غيره). 2- علاوة على ما سبق، يجب أن يُتاح للمسافر -بدون أي مقابل- إجراء

⁴⁵ الرحبي، والبراشدي، النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، مرجع سابق، ص 80-

اتصالين هاتفيين أو إرسال رسالتين عبر الفاكس أو التلكس، أو البريد الإلكتروني. ويجب على شركة النقل الجوي إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة ومرافقيهم، إلى جانب احتياجات الأطفال الذين بدون مرافقين. 3- في حال تأخر أو إلغاء الرحلة نتيجة ظروف استثنائية، فيمكن لشركة النقل الجوي تقييد الحق بالحصول على الإقامة الفندقية المشار إليه في المادة 6 (1) (ب) بثلاث ليالٍ كحد أقصى⁴⁶.

ويرى الباحث أن هذه القواعد رغم أنها صادرة من السلطة المختصة إلا أنها لم تستوف الإجراءات القانونية اللازمة، حيث لم تنشر في الجريدة الرسمية، مما سيؤدي إلى عدم إمكانية الاعتداد بها أمام القضاء العُماني، وعليه يستوجب على الهيئة القيام بالإجراءات القانونية اللازمة لحماية حقوق المسافرين.

▪ الفرع الخامس: الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته:

يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر وأمتعته وذلك بإيصاله سليماً معافى إلى مطار الوصول، ويعتبر التزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر التزاماً بتحقيق غاية، وليس ببذل عناية⁴⁷.

مما يجدر ذكره أنه يتوجب على الناقل الجوي المحافظة على أمتعة المسافرين وبخاصة المسجلة منها والتي تبقى في حراسته، وإلا كان مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحق بها.

⁴⁶ الهيئة العامة للطيران المدني، قواعد التنظيم الاقتصادي للترخيص وحماية المستهلك في الطيران المدني، ديسمبر 2015م، ص14، للمزيد يرجى الاطلاع على الموقع الإلكتروني، تاريخ الزيارة (31 / 12 / 2022م): <https://www.caa.gov.om/ar>

⁴⁷ جاسم، فاروق إبراهيم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2017م، ص212.

وقد قسّمت اتفاقية وارسو الأمتعة إلى نوعين: النوع الأول: الأمتعة الشخصية غير المسجلة وهي تلك الأشياء الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافر وحوزته في أثناء السفر بعد أن يقبلها الناقل كالحقيبة اليدوية الصغيرة وما شابه ذلك. النوع الثاني: الأشياء التي يسلمها المسافر إلى شركة النقل الجوي مقابل تذكرة أو بطاقة أمتعة وتكون مسجلة⁴⁸.

ونصّت اتفاقية مونتريال لعام 1999م في المادة (3)، الفقرة (3) على أن: "على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة"، ويقصد هنا بالأمتعة المسجلة تلك التي يتم تسليمها للناقل الجوي.

كما نجد أن قانون التجارة العُماني أشار في المادة (187) إلى: "لا يكون الناقل مسؤولاً عن ضياع الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أو عن تلفها، إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه. ويخضع نقل الأمتعة المسجلة للأحكام الخاصة بنقل الأشياء"، والقصد من الأمتعة في بداية هذه المادة هي تلك الأمتعة الشخصية والخفيفة غير المسجلة والتي تبقى في حيازة المسافر نفسه.

وتطرقت المادة (188) من القانون ذاته للتصرف الذي يقوم به الناقل الجوي إزاء أمتعة المسافر في حالة الوفاة بقولها: "إذا توفي الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، التزم الناقل بأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته إلى أن تسلّم إلى ذوي الشأن، وإذا وجد في محل الوفاة أحد ذوي الشأن، جاز له أن يتدخل لمراقبة هذه التدابير وأن يطلب من الناقل تسليمه إقراراً بأن أمتعة المتوفى في حيازته".

⁴⁸ موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2013م، ص134.

▪ الفرع السادس: الالتزام بتقديم الخدمات للمسافرين:

يقع في ذمة الناقل الجوي تقديم الخدمات أثناء الرحلة، وتبدأ هذه الخدمة من توفير المقعد في الطائرة لكل مسافر إضافة إلى تقديم الطعام والشراب، كذلك قد يلتزم الناقل بتقديم خدمات ترفيهية كعرض فلم سينمائي أو سماع الموسيقى كما جرى في عُرف شركات الطيران عن طريق توفير شاشات خاصة لكل مقعد أو شاشات جماعية معلقة لأكثر من مقعد، ومقابل كل هذه الخدمات هو تحقيق الربح المتمثل بالأجرة، كما أن الخدمات التي يقدمها الناقل الجوي لا تقتصر على متن الطائرة، فمثلاً إذا تعطلت الطائرة واقتضت الظروف البقاء مدة من الزمن في المطار كان الناقل الجوي ملزماً بتقديم الشراب والطعام بل وإن استدعى الأمر نقلهم إلى الفنادق على نفقته الخاصة⁴⁹.

وأكدت المحكمة العليا بسلطنة عُمان في الطعن رقم 58 / 2008م تجاري عليا، على التزام الناقل الجوي بتوصيل المسافرين إلى محطة الوصول مع توفير الخدمات التي يستوجبها ذلك، وتتلخص الوقائع في امتناع الناقل الجوي عن تزويد المسافر بكرسي متحرك ورافعة رغم اشتراطه قبل السفر لمساعدته خلال الرحلة صعوداً ونزولاً من الطائرة باعتباره من ذوي الاحتياجات الخاصة؛ مما أدى إلى انتكاس حالته الصحية، وقضت المحكمة بالزام الناقل التعويض عن الضرر الجسيم الذي أصاب المسافر وجبره بمبلغ

⁴⁹ الطائي، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية، مرجع سابق، ص110.

مقداره خمسة آلاف ريال عُمانى وتحمل مصاريف الدعوى عن درجتي التقاضي ومصاريف هذا الطعن ورد الكفالة إلى الطاعن⁵⁰.

وذكرت هيئة الطيران المدني العُمانى⁵¹ في موقعها الإلكتروني الرسمي بعضًا من التزامات الناقل الجوي تجاه المسافر، وهي⁵²:

1. توفير المعلومات المطلوبة للمسافر بشكل دقيق وسريع.

2. تقديم الخدمة بأسلوب راق واحترافي عبر جميع مقدمي الخدمات.

3. أن يضع آلية واضحة ومعلنة لمعالجة تظلمات المسافرين.

ويوضح الجدول أدناه شكاوى المسافرين الواردة للهيئة خلال الفترة من 1/ يناير/ 2022م إلى 1/

م	نوع الشكوى	عدد الشكاوي
١	إلغاء رحلة	٨٦
٢	تذاكر السفر	٨٨
٣	حرمان من مقعد مؤكد	٦٣
٤	تأخر/فقدان/تلف أمتعة	٤٨
٥	أخرى	٦٠
٦	تأخر رحلة	٤٩
٧	تغيير مسار الرحلة	١
	المجموع	٤٢٧

نوفمبر/ 2022م⁵³:

⁵⁰ المحكمة العليا (2007-2008)، عقد نقل "المسؤولية فيه". مجموعة الأحكام الصادرة عن الدوائر المدنية بالمحكمة العليا والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من 1/ 10/ 2007م وحتى 30/ 6/ 2008م، السنة القضائية (8)، ص 652-661.

⁵¹ هيئة الطيران المدني: هي الهيئة المسؤولة عن مختلف الجوانب الرقابية والتشريعية لشؤون الطيران المدني في سلطنة عُمان، وتعمل على تقديم خدمات الملاحة الجوية والخدمات الوطنية للأرصاد الجوية. للمزيد يرجى الاطلاع على الموقع الإلكتروني للهيئة، تاريخ الزيارة (28/ 11/ 2022م): <https://www.caa.gov.om/ar>

⁵² موقع هيئة الطيران المدني العُمانى، تاريخ الزيارة (24/ 11/ 2022م): <https://www.caa.gov.om/ar>

⁵³ زيارة ميدانية لهيئة الطيران المدني بتاريخ: 22/ 12/ 2022م، إحصائية غير منشورة.

المطلب الثاني

التزامات المسافرين

يُعد المسافر طرفاً رئيسياً في عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص، ولذا لا بد من تعريفه قبل الحديث عن التزاماته، فقد عرّفت منظمة الإيكاو⁵⁴ المسافر بأنه: أي شخص يتم نقله في مقابل تذكرة، فيما عدا أطقم الطائرة، ويعود اختيار كلمة (تذكرة) بدلاً من (أجر) إلى أن جميع شركات الطيران تصرف لموظفيها أو لمن يؤدون الخدمات موضع الاعتبار لدى الشركة تذاكر مجانية⁵⁵.

ويلاحظ أن المشرع العُماني لم يذكر تعريفاً للمسافر، ولذا يُمكن تعريفه بأنه: الشخص الذي يبرم عقداً بينه وبين الناقل الجوي والذي بمقتضاه يحصل على تذكرة سفر وتتم عملية نقله من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة في زمن متفق عليه.

هذا ويقابل الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، التزامات يجب على المسافر الوفاء بها، وهي:

⁵⁴ منظمة الإيكاو: هي المنظمة التي أنشأتها اتفاقية شيكاغو عام 1944م ودخلت حيّز التنفيذ عام 1947م لكي تكون الهيئة الأساسية في مجال النقل الجوي الدولي، والهدف منها هو تطوير مبادئ وفن الملاحة الجوية وتنمية النقل الجوي الدولي، وتتكون من ثلاثة أجهزة هي: المجلس والجمعية والأمانة العامة. راجع: الطائي، عبد المجيد إبراهيم، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية، مرجع سابق، ص 20.

⁵⁵ القطرى، محمد نصر محمد، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009م، ص 24.

▪ الفرع الأول: الوفاء بأجرة النقل:

يُعتبر التزام المسافر بدفع الأجرة للناقل الجوي هو الالتزام الأساسي الذي يقع في ذمته، وأشارت اتفاقية وارسو ومونتريال إلى سريان أحكامهما على عمليات النقل بمقابل كقاعدة عامة، ولأن عقد النقل هو من عقود الإذعان لذا يتولى الناقل تحديد مقدار الأجرة بتعريفه محددة غير قابلة للتفاوض، وهناك مجموعة من الاعتبارات التي يأخذ بها الناقل الجوي عند تحديده الأجرة، ومنها تكلفة الاستغلال الجوي، ومسافة السفر، وطبيعة وعدد الأشخاص المستخدمين لخطوط الطيران وظروف المنافسة، وبشكل عام تلتزم شركات النقل بسقف الأجر التي يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا)، وعلى المسافر الالتزام بدفع الأجرة مقدماً، وقد أشارت الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا) في المادة (3)، فقرة (1) إلى عدم جواز إصدار تذكرة سفر للراكب إلا بعد دفع قيمتها بالكامل⁵⁶.

وكذلك أشار قانون التجارة العماني لهذا الالتزام بموجب المادة (189) منه بقولها: "يلتزم الراكب بأداء أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف. وهو ملزم بالأجرة كاملة ولو عدل عن السفر، أما إذا استحال السفر بسبب وفاة الراكب أو مرضه أو غير ذلك من الموانع القهرية، فإن عقد النقل يفسخ ولا تجب الأجرة. على أنه في حالات النقل على وسائل تعمل على خطوط وفي مواعيد منتظمة لا يلتزم الراكب بسداد الأجرة إذا أخطر الناقل بعدوله قبل اليوم المحدد لتنفيذ النقل"، وفي ذلك دلالة واضحة على التزام المسافر بدفع الأجرة في الحالات الطبيعية، أما إذا صادف موعد الرحلة الجوية ظروف قهرية يُعفى من دفع الأجرة، كما أنه يُعفى من الأجرة في حال إبلاغ الناقل الجوي بتغيير رأيه عن السفر قبل اليوم المحدد للرحلة وكانت الخطوط الجوية تتفقد في مواعيد منتظمة.

⁵⁶ جاسم، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 213.

ونشير إلى أحد الأحكام التي أصدرتها المحكمة العليا بسلطنة عُمان في الطعن رقم 424 / 2007 مدنية ثانية عليا، وتتخلص الوقائع في الفقرة الأولى في عدول المسافر عن السفر بسبب وفاة جدة أبنائه، حيث قضت المحكمة بالزام الراكب بالأجرة حتى ولو قرر ترك السفر للسبب المذكور، بقولها أن وفاة أحد الأقارب ليس مانعاً قهرياً، وأن المادة (189) من قانون التجارة العُماني أجازت للراكب في حالة وفاته أو مرضه أو حدث مانع قهري أن يفسخ العقد ولا تجب عليه أجرة النقل، والمانع القهري الذي يقره القانون هو ذلك الأمر الإلهي الذي يحدث ولا يستطيع أحد أن يمنعه كالهزات الأرضية والزلازل والصواعق وما شابه ذلك، وليس أمراً قهرياً تأخر الراكب عن السفر لوجود سبب اجتماعي حال دون سفره في ذلك اليوم، كما أضاف الطعن ذاته في الفقرة الثانية أن مبالغ الإعاشة والسكن المدفوعة مع قيمة التذاكر هي وحدة واحدة لا يمكن أن تتجزأ، وأن الحكم بعدم استرداد قيمة التذاكر يشمل عدم استرداد المبالغ الأخرى⁵⁷.

ويمكن القول بأن الهدف من تعجيل دفع الأجرة للنقل الجوي هو ضمان جدية المسافر للسفر، وحتى تتم مراعاة العدد المطلوب للطائرة، فبمجرد دفع المسافر للأجرة يتم حجز مقعد له على متن الطائرة، كما يمكن الإشارة أيضاً إلى أن المسافر ملزم بدفع أجر الوزن الزائد من الأمتعة في حال وجوده، أما إذا كان وزنها في حدود المسموح به وهو (20 كغ) كما حددته شروط "الإياتا"⁵⁸ فلا يجوز للنقل الجوي أن يتقاضى أجراً إضافياً خاصاً مقابل القيام بنقلها.

⁵⁷ المحكمة العليا (2007-2008)، (1) أجرة، (2) تذاكر. مجموعة الأحكام الصادرة عن الدوائر المدنية بالمحكمة العليا والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من 1/ 10 / 2007م وحتى 30 / 6 / 2008م، مرجع سابق، ص 373-378.

⁵⁸ تحدد الشروط العامة لـ (الإياتا) الحد الأقصى الذي يجوز لكل مسافر حمله معه من أمتعة بعشرين كيلو غراماً فقط، ولكنه في الواقع العملي نجد أن بعض شركات الطيران قد ترفع مقدار السقف المسموح به من وزن الأمتعة إلى 30 كيلو غراماً أو أكثر، وأحياناً أخرى قد تخفض ذلك.

▪ الفرع الثاني: التزام المسافر بتعليمات الناقل الجوي:

يلتزم المسافر باحترام التعليمات التي يصدرها الناقل الجوي مسبقاً، والتي تفرض على المسافر التواجد في مطار المغادرة قبل الوقت الذي تحدده جداول مواعيد السفر، وبشكلٍ عام على المسافر الحضور مبكراً قبل الرحلة حتى يتمكن من إتمام الإجراءات الإدارية أو الجمركية وإجراءات المغادرة⁵⁹، ويحق للناقل الجوي إلغاء حجز المسافر عند وصول هذا الأخير بعد الموعد المتفق عليه، ويمكن للطائرة الإقلاع دون انتظاره، ولا يسأل الناقل عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافر من جرّاء عدم السفر⁶⁰.

كما يجب على المسافر احترام النظام القائم على متن الطائرة، فيجب عليه مثلاً احترام تعليمات قائد الطائرة أو طاقم الطائرة الآخرين عند إقلاع الطائرة أو هبوطها وربط حزام الأمان، والامتناع عن التدخين، ويحق لقائد الطائرة إخراج أي مسافر يرى في وجوده خطراً على سلامة الطائرة⁶¹، وهذا ما أكّدت عليه المادة (23) من قانون الطيران المدني العُماني، حيث نصّت على أن: "يكون لقائد الطائرة اتخاذ أي إجراءات أو تدابير لازمة لتأمين سلامة الطائرة، وما تحمله من أشخاص أو ممتلكات وحفظ النظام وإقرار الانضباط على متنها".

⁵⁹ أكّدت المادة (1)، الفقرة (أ/ 2) من قواعد التنظيم الاقتصادي للترخيص وحماية المستهلك في الطيران المدني على الحضور قبل الموعد المحدد لإتمام إجراءات السفر بقولها: "قبل ما لا يقل عن 60 دقيقة من وقت المغادرة المنصوص عليه"، للمزيد يرجى الاطلاع على الموقع الإلكتروني، تاريخ الزيارة (2/ 1 /2023م): <https://www.caa.gov.om/ar>

⁶⁰ حمد الله، حمد الله محمد، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، الطبعة الأولى، منشورات مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية - الرياض، 2016م، ص146.

⁶¹ الطائي، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية، مرجع سابق، ص106.

وأشار قانون التجارة العُماني إلى هذا الالتزام بشكلٍ عام من خلال نص المادة (190)⁶²، حيث أكدت على وجوب اتباع المسافر لتعليمات الناقل الجوي بكل ما يتعلّق بعملية النقل الجوي. ويضيف الباحث بأنه يجب على المسافر أن يحترم كافة القوانين واللوائح التي تسري على الرحلة، وأن يلتزم الهدوء على متن الطائرة وأثناء سير الرحلة ويتجنب إزعاج الركاب الآخرين وطاقم الطائرة وإطفاء الهاتف المحمول، وأن يحمل الوثائق المطلوبة للخروج أو الدخول من دولة المغادرة وإلى دولة الوصول، مثل: جواز السفر ساري المفعول، والتأشيرة للدول التي تتطلب قوانينها ذلك، وبطاقات التطعيم ضد بعض الأمراض مثل مرض كوفيد 19 الذي اجتاح العالم في الفترة السابقة، وتذكرة السفر، واشتراط بعض الدول وثائق خاصة للدخول إليها ومثال على ذلك اشتراط دولة قطر الحصول على بطاقة هيا أثناء استضافتها لكأس العالم عام 2022م، وكما يجب عليه أيضًا أن يتجنب حمل الأشياء التي لا تسمح أنظمة النقل الجوي باصطحابها مثل الأسلحة أو المواد الخطرة.

▪ الفرع الثالث: التزام المسافر بحراسة أمتعته التي يحتفظ بها أثناء عملية النقل الجوي:

ويقصد بها الأمتعة المرخّص للمسافر الاحتفاظ بها معه أي تكون في حيازته، ومنها الحيوانات المصاحبة له والمواد الأخرى، وليس المواد والحيوانات التي يتم تسليمها للناقل الجوي والتي تخضع للأحكام الخاصة بنقل الشيء والتي يلزم الناقل بحراستها، وهذا ما نصّت عليه المادة (189) من اتفاقية وارسو⁶³.

⁶² نصّت المادة (190) من قانون التجارة العُماني على أنه: "يجب على الركاب اتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل".

⁶³ ياملكي، القانون الجوي (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 117.

وأكدت هيئة الطيران المدني العُماني في موقعها الإلكتروني الرسمي على هذه الالتزامات، بذكرها⁶⁴:

1. الالتزام بشروط التذاكر والحضور في الوقت المحدد والالتزام بالتعليمات.
2. التأكد من صلاحية جواز السفر والمستندات الأخرى مثل تأشيرة الدخول للدول التي يقصد السفر إليها.
3. إشعار الناقل الجوي عند الحاجة لتوفير خدمات خاصة بالمسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة عند إجراء الحجز.
4. الالتزام بتعليمات الناقل الجوي بخصوص وزن الأمتعة المصاحبة.
5. إشعار الناقل الجوي في المطار بالتفاصيل عند وجود متعلقات ثمينة في حقائب الشحن المصاحبة.

كما أوضحت هيئة الطيران المدني العُماني في موقعها الإلكتروني أنه لا يكون الناقل الجوي ملزماً بدفع أي تعويض عن منع الصعود إلى الطائرة إذا لم يلتزم المسافر بواجباته المعلنة.

⁶⁴ موقع هيئة الطيران المدني العُماني، تاريخ الزيارة (25 / 11 / 2022م): <https://www.caa.gov.om/ar>

الفصل الثاني

الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

تمهيد وتقسيم:

تتسم مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص بعدة تطورات وذلك نتيجة التقدم الملحوظ الذي يشهده مجال النقل الجوي وحتى تواكب التقنية والتطور الحديث والمستمر في صناعة الطائرات، ولقد اهتمت الاتفاقيات الدولية بموضوع تنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي من خلال أحكامها وتعديلاتها المتوالية، ولم يغفل المشرع العُماني عن هذه التطورات، بل أولى بها اهتمامًا كبيرًا، ويظهر ذلك من خلال تنظيم عقد النقل الجوي الدولي بما فيه مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني، وقانون التجارة.

وعند الحديث عن الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص لابد من تبيان حالات قيام تلك المسؤولية، وأيضًا الأساس والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في ظل الاتفاقيات الدولية مع توضيح موقف المشرع العُماني من ذلك.

وعليه سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، وهما:

- المبحث الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
- المبحث الثاني: الأساس والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

المبحث الأول

حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي الدولي بمجرد عدم توصيل المسافر سليماً معافى في الوقت المتفق عليه، فيُسأل الناقل الجوي الدولي وفقاً للأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم، وعليه سيتم الحديث في هذا المبحث عن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن سلامة المسافرين، ومدى مسؤوليته عن عملية التأخير إذا ما نتج عنها ضرر بالمسافر.

لذا فسينقسم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:

- المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن سلامة المسافرين
- المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير

المطلب الأول

مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن سلامة المسافرين

يقع على عاتق الناقل الجوي توصيل المسافر للوجهة المنشودة سليماً معافى دون أن يلحقه أي أذى بدني في ذاته أو في أمتعته، ولذا تتعقد مسؤولية الناقل إذا أخل بالتزامه تجاه المسافر.

وقد نصّت المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أن: (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي

يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر

قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم⁶⁵. ومن خلال النص يُلاحظ اشتراطات انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب المسافر في حالة الوفاة أو الإصابة بجروح أو الأذى البدني بجميع أشكاله؛ وهي أن يقع الضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود المسافرين إلى الطائرة ونزولهم منها.

كما تناولت المادة (17) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر (وفاة الراكب أو إصابته - الضرر اللاحق بالأمّعة) بقولها:

1) "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم.

2) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمّعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمّعة المسجلة في حراسة الناقل. غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمّعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولاً، وفي حالة الأمّعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمّعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.

⁶⁵ ربيضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008م، ص92.

3) إذا أقر الناقل بضياح الأمتعة المسجلة، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال واحد وعشرين يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل.

4) ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة "الأمتعة" في هذه الاتفاقية كلا من الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة".

ويُفهم من المادة آفة الذكر أنها رتبت التزاماً في ذمة الناقل الجوي؛ ألا وهو الالتزام بضمان سلامة المسافر وهذا الالتزام إنما هو التزام بتحقيق نتيجة أو غاية لا ببذل عناية كما أشرنا له سابقاً، ويجوز للناقل الجوي دفع مسؤوليته بإقامة الدليل على أنه قد اتخذ هو وتابعيه كافة الاحتياطات الضرورية لتلافي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها كما سيتم الحديث عنه بالتفصيل لاحقاً.

الحالات السابقة تمت الإشارة إليها أيضاً في نصوص الفصل الرابع من قانون التجارة العُماني لعام 1990، إذ نصّت المادة (202) "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية صعود الركاب ونزولهم".

وبالرجوع إلى المواد القانونية السابقة والخاصة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تصيب المسافرين، يستنبط توافر ثلاثة شروط لانعقاد هذه المسؤولية، وهي:
أولاً: وقوع حادث.

ثانياً: وقوع الحادث أثناء فترة زمنية معينة.

ثالثاً: وقوع الضرر الذي يصيب المسافر.

الشرط الأول: وقوع حادث

نصت اتفاقية وارسو لعام 1929م على أن الحادث هو: "كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة"، بينما لم تُعَنْ اتفاقية مونتريال بوضع تعريف للحادث، وعرف قانون الطيران المدني العماني الحادث في المادة (1)، الفقرة (12) بأنه: "واقعة تتعلق بتشغيل طائرة تحدث في حالة الطائرة التي يقودها طيار، في أي وقت منذ صعود أي شخص للطائرة بقصد الطيران حتى النزول من الطائرة، أو في حالة طائرة تطير بدون طيار، في أي وقت تكون فيه الطائرة مستعدة للتحرك بغرض الطيران حتى التوقف في نهاية الرحلة، ويكون النظام الأساسي للدفع مغلقاً، وما قد ينتج عن ذلك من إصابات وأضرار حسب ما هو موضح في النظم والملاحق الدولية".

ويعرّف بعضهم الحادث الجوي بأنه: "كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة"⁶⁶، وعلى هذا الأساس لا يكفي أن يتعرض الراكب لحادث في أثناء عملية النقل الجوي، بل يجب أن يكون هذا الحادث ناجماً عن سبب يتعلّق باستغلال الطائرة في عملية النقل نفسها؛ كانهيار الطائرة مثلاً، أو ارتطامها بالأرض، أو اصطدامها بطائرة أخرى في الجو، أو حدوث عطل في الطائرة، أو خطأ قائد الطائرة أثناء قيادتها، وكذلك حدوث خلل في توازن الطائرة وغيرها من الأسباب، ولا تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر خلال عملية النقل بسبب مرض قلبي⁶⁷، وكذلك الأمر

⁶⁶ الحداد، حفيظة السيد، القانون الجوي، دون دار وسنة للنشر، ص147.

⁶⁷ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني

العماني الجديد، مرجع سابق، ص 269-270.

بالنسبة للضرر الذي يلحقه مسافر لمسافر آخر؛ وذلك لأن هذا الضرر لم يحصل نتيجة عملية الاستغلال الجوي أو الناقل الجوي ذاته⁶⁸.

ويُلاحظ بأنه ليس هناك ما يدل على اقتصار لفظ الحادث -في الاتفاقيات الدولية والمشرع العماني- على العطل الفني فقط للطائرة في أثناء الرحلة، ولذلك يمكن القول بأن عمليات القرصنة الجوية التي تتعرض لها الطائرات أثناء عملية النقل الجوي يمكن أن تُعد حادث لأنها وقعت خارج إرادة الناقل الجوي وأُخِلت بالسير المعتاد للرحلة الجوية، كما يُلاحظ أن اتفاقية وارسو تطلبت أن يكون الحادث غير متوقع، بمعنى إذا كان الحادث متوقعًا فلا يترتب على إثره ضرر، في حين أن المشرع العماني لم يشترط توقّر عنصر الفجائية بوصفه واقعة تتعلق بتشغيل الطائرة.

الشرط الثاني: وقوع الحادث أثناء مدة زمنية محددة

أوضحت المادة (17) من اتفاقية وارسو لعام 1929م، والمادة (17) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م، والمادة (202) من قانون الطيران المدني العماني لعام 2019م، الفترة الزمنية التي تتعقد بها مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الذي يتعرض له المسافر، فقد بيّنت أن الناقل الجوي مسؤول عن الحادث إذا كان الضرر الذي نتج عنه قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود المسافرين إلى الطائرة أو نزولهم منها.

⁶⁸ ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص94.

وعلى هذا الأساس يُسأل الناقل الجوي منذ اللحظة التي يصبح فيها المسافر تحت إمرته أو إمرة أحد تابعيه في القاعة المخصصة لتجمع المسافرين بمطار المغادرة للتوجه للطائرة المعدة لنقله، وتستمر المسؤولية أثناء وجود المسافر على متن الطائرة، وتنتهي مسؤولية الناقل في اللحظة التي يصل فيها المسافر مباني مطار الوصول، وعلى هذا لا يسأل الناقل عما يلحق المسافر من ضرر بسبب حادث حصل خارج نطاق هذه المدة الزمنية⁶⁹.

الشرط الثالث: وقوع الضرر

ينبغي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي أن يؤدي الحادث الجوي إلى إصابة المسافر بضرر، وعلى هذا الأساس لا يُعتبر الناقل مخالفاً بالتزاماته بضمان سلامة المسافر، ولا تنعقد مسؤوليته إذا لم ينتج عن الحادث إصابة المسافر بأي ضرر من الأضرار، وقد حددت اتفاقية وارسو في المادة (17) الأضرار التي يتم التعويض عنها متمثلة في وفاة المسافر أو إصابته بالجروح أو بأي أذى بدني آخر، بينما حددت اتفاقية مونتريال هذه الأضرار في المادة (17) بوفاة المسافر والإصابات الجسدية التي تصيبه، وغفلت الاتفاقيتان المذكورتان عن تحديد المقصود بالضرر، ولذلك اتجه الفقه للدعوة بضرورة الرجوع إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالضرر والأخذ بالحلول التي تقررها هذه القوانين بصدده⁷⁰.

ونجد أن المشرع العُماني متمثلاً في قانون الطيران المدني لعام 2019 قد حدد الضرر بذات الضرر

الذي حددته اتفاقية وارسو وهو: وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر.

⁶⁹ السامرائي، القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص135.

⁷⁰ جاسم، القانون الجوي، مرجع سابق، ص225.

وقد اتجه الفقه القانوني نحو التوسع في تفسير عبارة "أي أذى بدني آخر" الواردة في المادة (17) من اتفاقية وارسو والمادة (202) من قانون الطيران المدني العُماني لتشمل الأضرار والاضطرابات النفسية والعصبية التي تحدث في الغالب في حالات اختطاف الطائرات واحتجاز المسافرين كرهائن⁷¹.

ويتفق الباحث مع اتجاه الفقه القانوني في مسألة التوسع في تفسير العبارة السابقة وذلك حفاظاً على حقوق المسافرين، حيث أن الأضرار النفسية قد تكون أكثر شدةً وضرر من إصابات الجسم بالجروح، ولذلك يستحق التعويض عنها.

ونلفت النظر هنا إلى أن الضرر الواقع للمسافرين يختلف عن الضرر الواقع لغير المسافرين من جرّاء الحادث الجوي، حيث استبعدت اتفاقية مونتريال لعام 1999م الأضرار التي تحدث على سطح الأرض من أحكامها⁷²، في حين أشار قانون الطيران المدني العُماني لذلك في المادة (56) بقولها: "يكون المشغل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالآخرين على سطح الأرض أو الماء متى كانت ناتجة عن طائرة في حالة طيران"، وفي ذلك دلالة واضحة على أن الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص غير المسافرين على سطح الأرض أو الماء، والتي حدثت من جرّاء الحادث الجوي.

⁷¹ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 274.

⁷² عابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، ط 2، مرجع سابق، ص 327.

المطلب الثاني

مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير

يمتاز النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل الأخرى بالسرعة وتوفير الوقت، ولهذا فإن مستعملي الطائرة يضعون هذه الميزة في حسابهم عند اختيارهم النقل الجوي كوسيلة للسفر، لذا فمن الطبيعي أن يقع في ذمة الناقل الجوي التزام يحتم عليه احترام مواعيد السفر حسب ما ورد في العقد المبرم بينه وبين المسافر، وإن أخلّ بذلك بالالتزام يتعيّن مساءلته عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين⁷³.

وقد نصّت المادة (19) من اتفاقية وارسو لعام 1929م على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"⁷⁴.

وأضافت عليها اتفاقية مونتريال لعام 1999م في المادة (19) أيضاً: "... غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

ويُفهم من نص المادة سابقة الذكر الواردة باتفاقية وارسو أن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير جاءت عامة سواء أكان هذا التأخير في نقل المسافرين أو البضائع، ثم جاءت اتفاقية مونتريال وأضافت أنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو

⁷³ ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص109.

⁷⁴ موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2022م، ص164.

وتابعوه ووكلائه التدابير المعقولة واللازمة جميعها لتوقي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليه أو عليهم اتخاذها.

كما أكدت المادة (204) من قانون التجارة العُماني على مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين نتيجة التأخير من قبل الناقل الجوي حيث نصّت على ذلك بالقول أنه: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع"، هذا وقد خلت نصوص مواد قانون الطيران المدني العُماني لعام 2019م من ذكر كل ما يخص التزامات الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأضراره.

ولكي تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني يتوجّب توافر ثلاثة شروط وهي: الأول: أن يقع تأخير في النقل الجوي، والثاني: أن يقع التأخير خلال مدة زمنية معينة (مدة النقل الجوي)، والثالث: أن يقع الضرر من التأخير، وسيتم الحديث عن هذه الشروط على النحو الآتي:

الشرط الأول: وقوع التأخير في النقل الجوي

يُقصد بالتأخير في النقل: هو عدم إنجاز النقل في الوقت المحدد والمتفق عليه أو المتعارف بين الناقل الجوي والمسافر⁷⁵.

⁷⁵ الربيعي، عبد جمعة موسى، الأحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980، دون طبعة، مكتبة صباح، بغداد، 2011م، ص181.

كما يعرفه آخرون بأنه مجاوزة الميعاد إذا كانت هناك مدة محددة مسبقاً لإتمام عملية النقل، ورغم

وضوح هذا المبدأ الذي يقوم عليه التأخير إلا أنه أثار صعوبات ترجع إلى عاملين، هما:

أولاً: أن اتفاقية وارسو لم تضع معياراً يمكن على أساسه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي عن التزامه.

ثانياً: المعارضة الشديدة من قبل الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران لمبدأ المسؤولية عن التأخير بحجة أن الملاحة الجوية مرتبطة بظروف مختلفة ليس في إمكان الناقل الجوي السيطرة عليها كالظروف الخاصة بالجو (الأنواء المناخية مثلاً)، فقد تسمح بالطيران أو لا تسمح⁷⁶، كما أنها مرتبطة بالإمكانيات المادية للطائرة لمدى سعتها ومقدار حمولتها، فقد تضطر إلى أن تتزود بالوقود أكثر مما تحمل وبالتالي يتأخر عليهم النقل⁷⁷.

وقد نصّ الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) في المادة العاشرة من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم، على أن مواعيد المغادرة والوصول التي يحددها الناقل الجوي للمسافر في العقد المبرم أو بأية وثيقة أخرى لا تعد جزءاً أساسياً من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن

⁷⁶ المطيري، وضحة فلاح. (2011). مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 62-63.

⁷⁷ السامرائي، القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 139.

تستغرقه عملية النقل الجوي⁷⁸، ويُلاحظ أن هذا النص لا يتفق مع مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير وحقوق المسافرين.

الشرط الثاني: حدوث التأخير في مدة زمنية معينة

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي -وفقاً لاتفاقية وارسو ومونتريال- عن التأخير في نقل المسافرين إذا وقع التأخير أثناء المدة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة المسافر تحت رعاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة الخاصة بالمسافرين للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة خروجه من مطار الوصول -وهي المدة التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن سلامة المسافرين وأمتعتهم-، ولذا فإن الناقل الجوي يُسأل عن الضرر الذي ينتج عن تأخير الرحلة أو إلغائها أو إلغاء الحجز أو إعطاء معلومات غير صحيحة عن مواعيد قيام الرحلة الجوية أو الهبوط دون داعٍ في نقطة توقف لمدة لم تكن مقررة في الرحلة أصلاً⁷⁹.

وعليه يمكن القول بأن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين يمكن أن تتعقد إذا حدث تأخير غير عادي في الرحلة الجوية، أي بمعنى أنه تجاوز الميعاد المتوقع عليه في العقد بصورة غير معقولة قد تمتد لساعات طويلة أو لأيام، ولا يُسأل الناقل الجوي عن التأخير المعقول أي لمدة زمنية بسيطة تكاد لا تذكر.

وقد خلت نصوص المشرع العماني من ذكر المدة الزمنية الخاصة بالتأخير.

⁷⁸ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العماني الجديد، مرجع سابق، ص 282.

⁷⁹ ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 114.

الشرط الثالث: حدوث ضرر من التأخير

لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير إلا إذا صاحبه ضرر يصيب المسافر، ولم تحدد اتفاقية وارسو ومونتريال المقصود بالضرر وطبيعة الضرر الذي يجب التعويض عنه، ولذا يجب الرجوع إلى القانون الوطني لمحكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص، وقد سبق الحديث عن بعض الحالات التي يمكن اعتبارها كضرر أصاب المسافر عند الحديث عن التزامات الناقل الجوي⁸⁰.

وبما أن اتفاقية وارسو ومونتريال لم تشترط نوعاً محدداً من الضرر الناجم عن التأخير، فيمكن القول أن تلك الأضرار شاملة الأضرار المادية والمعنوية والتي تحتم التعويض عنها.

ولكي يتحلل الناقل الجوي من مسؤوليته عن التأخير لا بد أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه كل التدابير اللازمة والإجراءات الضرورية لتجنب الضرر⁸¹.

وأشارت مجموعة الأحكام الصادرة عن دائرة المحكمة العليا بسلطنة عُمان إلى: "إن مجرد تأخر الطائرة عن الإقلاع في الموعد المحدد يجعل الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر اللاحق بالمسافر لعدم وفائه بالتزامه التعاقدى ما لم يثبت أن التأخر كان بسبب حادث طارئ أو قوة قاهرة..."⁸²، ويتضح من النص أنه يمكن إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته عن التأخير إذا أثبت أن حدوث التأخير كان لسبب طارئ خارج إرادته أو لقوة قاهرة أرغمته على ذلك.

⁸⁰ جاسم، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 239-240.

⁸¹ راجع المادة (19) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م، والمادة (205) من قانون التجارة العُماني.

⁸² للمزيد حول الوقائع راجع: المحكمة العليا (2018-2019م)، مسؤولية (ناقل - جوي - تأخر). مجموعة الأحكام الصادرة عن دائرة المحكمة العليا (العمالية - التجارية - الإجراءات) والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من 1 / 10 / 2018م وحتى 30 / 9 / 2019م، السنة القضائية (19): ص 393.

المبحث الثاني

الأساس والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

تُعد مسؤولية الناقل الجوي من أهم مواضيع النقل الجوي الدولي؛ نظراً لما لها من أهمية بالغة في عملية النقل، وكذلك لما تثيره من دعاوى عديدة أمام القضاء، ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، إذ ينبغي أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير⁸³.

ويمكن للناقل الجوي الدولي دفع مسؤوليته -في عقد نقل الأشخاص- حيال قيامها بعدة طرق، ويعتمد حق الناقل الجوي الدولي في دفع مسؤوليته على الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية، سواء كانت المسؤولية شخصية قوامها الخطأ أو مسؤولية موضوعية أساسها الخطر وتحمل التبعة.

وسيتم تقسيم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:

■ المطلب الأول: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون

العُماني

■ المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني

⁸³ العريني، محمد فريد، ومحمدين، جلال وفاء، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1989م، ص372.

المطلب الأول

أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني

لقد كان أساس المسؤولية وطبيعتها يختلف من دولة لأخرى، فلم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي، وكانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي القواعد العامة في القانون وبموجبها يتم تعويض الشخص عن الأضرار التي تسببه من جزاء خطأ الناقل الجوي، وفي حالة وفاة الشخص ينتقل حق المطالبة بالتعويض إلى ورثته⁸⁴.

وتُعد اتفاقية وارسو لعام 1929م والاتفاقيات المعدلة لها والبروتوكولات الملحق بها أساس القانون الدولي فيما يتعلق بالنقل الجوي، وقد توالى الاتفاقيات لإزالة الاختلاف بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة لكون هذا النوع من النقل يتصف بالطابع الدولي، فتخضع الطائرات للقوانين ذاتها بمجرد العبور من حدود دولة إلى دولة أخرى، ولبيان أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني لابد من الحديث وفق الآتي:

الفرع الأول: أساس المسؤولية قبل اتفاقية وارسو (1929م)

الفرع الثاني: أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو (1929م)

الفرع الثالث: أساس المسؤولية في الاتفاقيات المعدلة لاتفاقية وارسو (1929م) وبروتوكولاتها الملحقه

⁸⁴ موسى، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص145.

الفرع الرابع: أساس المسؤولية في اتفاقية مونتريال (1999م)

الفرع الخامس: أساس المسؤولية في التشريع العُماني

الفرع الأول: أساس المسؤولية قبل اتفاقية وارسو (1929م):

بتعدد الأنظمة الداخلية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي؛ فقد تنازعت وجهات النظر خلال الأعمال التحضيرية والمناقشات التي سبقت اتفاقية وارسو لعام 1929م، إذ برزت وجهات النظر المختلفة التي تمثلت في الاتجاهات الثلاثة الآتية:

الاتجاه الأول: يُمثل هذا الاتجاه دول القانون الأنجلوسكسوني، حيث تطبق محاكمها المبادئ الشرعية العامة على الناقل الجوي، وأساس المسؤولية هنا يتوقف على صفة الناقل الجوي، فإذا كان من طائفة النقل الخاص "وهو من يتولّى نقل الأشخاص بناءً على اتفاق خاص بكل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، فلا تقوم مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال منه وأثبت المتضرر ذلك"، أما إذا كان الناقل من طائفة النقل العام "وهو الشخص الذي يتعهد - لقاء أجر - بتلبية جميع طلبات النقل التي تُقدّم له دون تمييز بين بعضها، وفيما يتعلق بنقل الأشخاص فقد يُعدّ مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية تقوم على الإهمال، وعلى المسافر إقامة الدليل عليه، والعلة في ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب تنشأ عن القانون، وليس عن عقد النقل"⁸⁵.

⁸⁵ ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص79-80.

الاتجاه الثاني: ويُمثّل هذا الاتجاه دولة سويسرا وبعض الدول التي تسير على نهجها، وذهب هذا الاتجاه إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحملّ التبعة، وهو ما يعرف بالأساس الموضوعي، ومعنى ذلك أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً وبقوة القانون عن الضرر الذي يلحق بالمسافر، ولكن يقع في ذمة المسافر إثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل الجوي⁸⁶.

الاتجاه الثالث: ويمثله بعض الدول اللاتينية التي انتهجت طريق تطبيق القواعد العامة في التقنين المدني والأحكام الخاصة بالنقل الجوي، وتعد مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، حيث يقع في ذمة الناقل الجوي التزاماً بسلامة المسافر وهو التزام بنتيجة -كما أشرنا له سابقاً-، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادته به، أو بفعل المسافر ذاته⁸⁷، ويقع على عاتق المسافر إثبات خطأ الناقل الجوي وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذ التزامه.

وعلى ذلك دعت الحاجة إلى إصدار قواعد وأحكام دولية توحد تلك الاتجاهات المتعلقة بأحكام المسؤولية بين تلك الدول، والجدير بالذكر في أن الصفة الغالبة لقواعد القانون الجوي هي الصفة الدولية، فمشكلات هذا القانون وحلولها تتميز بالصبغة الدولية، ويكون النقل الجوي في الغالب دولياً والطائرة معدة بطبيعتها لقطع المسافات الطويلة نظراً لسرعتها الفائقة التي تمكّنها من عبور الحدود الجغرافية بين الدول في وقت قياسي مقارنة بوسائل النقل الأخرى البرية والبحرية، وقد ظهر التنظيم القانوني لشؤون الطيران

⁸⁶ الكندري، محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999م، مجلة النشر العلمي لجامعة الكويت، الكويت، 2000م، ص194.

⁸⁷ رضوان، فايز نعيم، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دون دار للنشر، 1999م، ص179.

على الساحة الدولية في العديد من الدول قبل القوانين والأحكام الداخلية، فقد أدت وحدة المشكلات الناشئة عن استخدام الطائرة إلى لجوء المجتمع الدولي لوضع معاهدات دولية تنظم حركتها ونشاطها وما يترتب عليها من وقائع أو علاقات قانونية، واتجهت معظم الدول إلى تبني أحكام هذه المعاهدات وإدخالها دون تعديل في قوانينها الوضعية، ويؤدي هذا الاتجاه إلى القضاء على ظاهرة ازدواج القاعدة القانونية واجبة التطبيق، بينما نجد دول أخرى قد سنت قوانين تتفق مع المبادئ التي تتضمنها المعاهدات والاتفاقيات الدولية⁸⁸، وأشارت بعض الدول في قوانينها الداخلية إلى تطبيق أحكام تلك الاتفاقيات.

الفرع الثاني: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو (1929م):

جاءت اتفاقية وارسو لعام 1929م على شكل تصالحي بين الاتجاهات الثلاثة السابقة، فلم تتبنَّ نظاماً صريحاً، وأقامت التوازن بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح المسافرين، حيث وضعت قواعد موحدة لمسؤولية الناقل الجوي⁸⁹، وهي:

1. تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدى المفترض، ومعنى ذلك أنه لا يقع على عاتق المسافر إثبات تقصير الناقل، فالخطأ مفترض وقوعه من جانب هذا الأخير بمجرد حدوث ضرر للمسافر، وهذا ما أكدت عليه المواد (17، 18، 19) من اتفاقية وارسو⁹⁰.

⁸⁸ المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص40.

⁸⁹ ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص81.

⁹⁰ راجع المواد (17، 18، 19) من اتفاقية وارسو لعام 1929م.

2. إنَّ قرينة الخطأ ليست قرينة قاطعة، وهذا يعني أنه يمكن للناقل الجوي التحلل من مسؤوليته إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنّب وقوع الضرر للمسافر، أو كان يستحال عليهم اتخاذها، أو أن هذا الخطأ صدر من المسافر ذاته، أو ساهم فيه، وهذا ما برز في المادتين (20، 21) من الاتفاقية⁹¹.

3. إنَّ مسؤولية الناقل الجوي محددة بمبلغ لا يمكن تجاوزه، وتهدف الاتفاقية بذلك تحقيق نوع من التوازن بين حق المسافرين المتضررين بالحصول على تعويضات مناسبة، ومصصلحة الناقلين الجويين الذين إذا ما أطلقت مبالغ التعويضات التي قد يتحملونها من أي قيد، فإنهم سوف يعزفون عن النقل الجوي التجاري، وبالتالي سيؤدي إلى الحد من ازدهار هذا النوع من النقل وتطوره، ويتمتع الناقل الجوي بميزة المسؤولية المحدودة بحسب تصرفه هو وتابعوه، فإذا كان الخطأ الذي سبب الضرر يدور في إطار من حُسن النية يستفيد الناقل من تحديد المسؤولية، وإذا كان الناقل الجوي سيئ النية تنقلب مسؤوليته من مسؤولية محدودة إلى مسؤولية غير محدودة⁹².

وتعتبر اتفاقية وارسو الناقل الجوي سيئ النية في حالتين⁹³:

الأولى: إذا كان الضرر راجعاً إلى غشه أو إلى خطأ جسيم من جانبه يعتبر وفقاً لقانون المحكمة

المختصة بالنظر في النزاع معادلاً للغش⁹⁴.

⁹¹ راجع المواد (20، 21) من اتفاقية وارسو لعام 1929م.

⁹² المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 257-258.

⁹³ المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 42-43.

الثانية: إذا لم تحمل الطائرة وثائق السفر المختلفة، أو إذا لم تشتمل في حالة وجودها على البيانات

الإلزامية المحددة بالاتفاقية⁹⁵.

ولم تسلم هذه الاتفاقية من الانتقادات، فقد عاب عليها بعضهم أنها لم تحدد المقصود بالضرر، وهل يشمل الضرر المادي والضرر المعنوي، الأمر الذي أدى إلى اختلاف كبير في التطبيق، كما عاب عليها البعض الآخر استعمالها كلمة (حادثة Accident) عند تقريرها مسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين (المادة 17)، واستعمالها كلمة (واقعة Event) عند حديثها عن مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب الأمتعة المسجلة بدلاً من الاقتصار في الحالتين على استعمال الكلمة الثانية (واقعة) كونها أوسع معنى من الأولى (حادثة)، ولكن الاختلاف في العبارات لم يخلق في الواقع إشكالاً في التطبيق العملي، نظراً لاتجاه الفقه والقضاء إلى استبعاد المعنى الضيق لكلمة (الحادثة) وتفسير المادة (17) من الاتفاقية تفسيراً واسعاً لصالح المسافرين المتضررين⁹⁶، ولغرض توحيد مصطلحات الاتفاقية كان يفضل استعمالها كلمة (واقعة) كونها تشمل المعنى الواسع، وحتى لا تثير جدل في التفسير والتطبيق.

⁹⁴ راجع المادة (25) من اتفاقية وارسو لعام 1929م.

⁹⁵ راجع المواد (3، 4، 9) من اتفاقية وارسو لعام 1929م.

⁹⁶ المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 43-44.

الفرع الثالث: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات المعدلة لاتفاقية وارسو (1929م) وبروتوكولاتها الملحقه:

بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين في بروتوكول لاهاي لعام 1955م، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول⁹⁷، كما جعل اتفاق مونتريال لعام 1966م مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر التي تصيب المسافرين متى كانت نقطة المغادرة أو الوصول أو وجود أي مرسى جوي في أرض أمريكية، كما أن بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971م⁹⁸ لم يدخل حيز التنفيذ حتى تاريخه قد أقر مسؤولية الناقل الجوي على أساس أنها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار البدنية للمسافرين وأمتعتهم، وقد مدّ بروتوكول مونتريال لعام 1975م مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية وجعلها لا تشمل الأضرار التي تلحق بأجساد المسافرين وأمتعتهم فقط، بل تشمل كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة للشاحنين⁹⁹.

ويُلاحظ من هذه الاتفاقيات أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها لم تتوحد بعد، ولذا جاءت الحاجة لعقد مؤتمر دولي يهدف إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي، فكانت اتفاقية مونتريال لعام 1999م.

⁹⁷ ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 83.

⁹⁸ بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971: هو الذي تبنى المسؤولية كما هو في اتفاقية وارسو، وقرر الرجوع عن المسؤولية الموضوعية التي تم اعتمادها في اتفاق مونتريال واستبدالها بمبدأ تحمل التبعة فيما يتعلق بعقد نقل الأشخاص، إلا أن هذا البروتوكول لم ينل العدد المطلوب من مصادقة الدول، ولم يدخل حيز التنفيذ، راجع: عابنه، محمود محمد، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، مرجع سابق، ص 283.

⁹⁹ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 260.

الفرع الرابع: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال (1999م):

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين على أساس موضوعي لا يجوز للناقل نفيها أو التخفيف منها بمجرد تحقق شروطها (المادة 21)¹⁰⁰، بينما تقوم على أساس شخصي قوامها الخطأ المفترض عندما يطالب المسافر بتعويضات تجاوز الحد الأعلى المنصوص عليه في الاتفاقية، وبالتالي يستلزم من المدعي أن يثبت حدوث الإهمال، كما أن هذه الاتفاقية جاءت لصالح المسافرين أكثر من اتفاقية وارسو وتعديلاتها الملحقة، ولكي يتخلص الناقل من مسؤوليته عليه أن يثبت أنه هو وتابعيه لم يرتكبوا إهمالاً، وأن الضرر حصل بسبب حدث خارجي لا يعود إليهم¹⁰¹.

ولقد انضمت سلطنة عُمان لاتفاقية مونتريال لعام 1999م بموجب المرسوم السلطاني رقم 65/2006م، وأكد على ذلك قانون الطيران المدني العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 76/2019م، وجاء ذلك في نص المادة (55) التي نصّت على ما يلي: "تطبّق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال 1999) على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع".

¹⁰⁰ المادة (21) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م: "التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته. 1) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 (من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها. 2) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 (من المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي: أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. ب) أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

¹⁰¹ موسى، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص156.

الفرع الخامس: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع العماني:

اعتبر المشرع العماني مسؤولية الناقل الجوي بشكلٍ عام مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض¹⁰²، وقد استثنى حالتين من هذه القاعدة هما: الأولى: الأشياء الشخصية الصغيرة التي تبقى في حيازة المسافر ذاته أثناء السفر كما أوضحتها المادة (207) من قانون التجارة العماني بقولها: "لا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه"، الثانية: حالة النقل بالمجان، حيث اعتبر فيهما أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، حيث نصت المادة (215) من قانون التجارة العماني على ذلك بقولها: "في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه. وفي هذه الحالة يسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة (208). ويعتبر النقل بالمجان إذا كان بدون مقابل ولم يكن الناقل محترفاً النقل. فإن كان الناقل محترفاً اعتبر النقل غير مجاني".

المطلب الثاني

طرق دفع المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد الإخلال بالتزامه في عقد النقل الجوي، وفي حال عدم قدرته على نفي الخطأ المرتكب من جانبه بأي طريقة من الطرق؛ يلتزم بتعويض المسافر عن خطأه، وقيام الناقل بدفع مسؤوليته عن الخطأ يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تستند إليه، فإن كانت شخصية، أي أساسها الخطأ، يتم التخلص منها بإثبات انتفاء الخطأ، وإن كانت مادية، أي قوامها الخطر وتحمل التبعة، تحقق

¹⁰² راجع المادة (202) من قانون التجارة العماني.

انتفاؤها بذكر الدليل على أن الضرر يعود إلى واحد من الأسباب التي ذكرها القانون للتخلص من هذا النوع من المسؤولية¹⁰³ - كما تم توضيحها سابقاً في أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي -.

الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية:

طبقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999م يعفى الناقل الجوي الدولي للأشخاص من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو أمتعته بطريقة الجو في حالتين، هما:

الأولى: نص المادة (19) من الاتفاقية آنفة الذكر "... إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"، وهنا يستوجب على الناقل الجوي وتابعيه أن يثبتوا بأي طريقة من طرق الإثبات أنهم اتخذوا التدابير اللازمة جميعها لتوقي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، وأن هذا الضرر يمكن أن يعود لسبب أجنبي لا يد للناقل الجوي فيه، وليس بإمكانه تلافيه هو وتابعيه.

الثانية: نص المادة (20) من الاتفاقية "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب التعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه..."، وهذا يعني أن الناقل الجوي يعفى من مسؤوليته عن الضرر الذي يكون سببه المسافر ذاته كالإهمال أو الخطأ أو الامتناع.

¹⁰³ العربي، القانون الجوي (النقل الجوي الدولي والداخلي)، مرجع سابق، ص 242.

وأكملت المادة (20) من الاتفاقية على أنه في الحالة الثانية "يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية"، وتدل المادة السابقة على أن الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي قد يكون بشكل كلي أو جزئي، وذلك بقدر ما يثبت الناقل أن إهمال أو خطأ أو امتناع المسافر هو السبب في حدوث الضرر، ومثال على إعفاء الناقل الجوي بشكل جزئي: تجوّل المسافر خلال هبوط الطائرة أو صعودها، والاصطدام بمواد حادة لم يقم الناقل الجوي بتجهيزها بالشكل الصحيح، بينما عدم التزام المسافر بتعليمات الناقل الجوي يجعل إعفاء الناقل من المسؤولية بشكل كلي.

وأشارت المادتين (26)¹⁰⁴ و (47)¹⁰⁵ من الاتفاقية ذاتها إلى بطلان كل بند -في عقد النقل الجوي- يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في اتفاقية

¹⁰⁴ نصّت المادة (26) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م على أن: "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

¹⁰⁵ نصّت المادة (47) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م على أن: "كل نص تعاقدي يهدف إلى إعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلاً ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيضل خاضعاً لأحكام هذا الفصل".

مونتريال 1999، ولكن بطلان هذه البنود لا يعني بطلان عقد النقل الجوي بأكمله وإنما يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية¹⁰⁶.

الفرع الثاني: طرق دفع المسؤولية وفقاً للتشريع العماني:

بالنسبة لقانون الطيران المدني العماني لعام 2019م، فقد أحال أحكام مسؤولية الناقل الجوي والإعفاء منها إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999م وذلك بحسب ما جاء في نص المادة (55) منه¹⁰⁷.

أما قانون التجارة العماني لعام 1990م فقد تطرق لحالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في الفصل الرابع في المواد (205، 206، 207)، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: نصّت المادة (205) على أن: "يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، وتتفق هذه المادة مع المادة (19) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م الآنفة الذكر، ولم توضّح المادتان المقصود بعبارة "التدابير اللازمة" الواردة فيهما، ولذا ثار جدل في أروقة الفقه حول تفسير هذه العبارة، فقد فسّرها البعض تفسيراً ضيقاً واشترط من الناقل أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر، وأن هذا الضرر لا يرجع إلى خطأ منه أو من أحد تابعيه، بينما فسّرها آخرون تفسيراً واسعاً وطلبوا من الناقل أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا

¹⁰⁶ الرحيبي، والبراشدي، النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني، مرجع سابق، ص147.

¹⁰⁷ راجع المادة (55) من قانون الطيران المدني العماني لعام 2019م.

التدابير المعقولة واللازمة لتفادي الضرر، لاسيما وأن التزام الناقل الجوي الدولي بسلامة المسافرين هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة¹⁰⁸.

ثانيًا: نصّت المادة (206) على أن: "يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور ويجوز للمحكمة أن تخفض مسؤولية الناقل إذا أثبت أن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر"، وتؤكد هذه المادة ما جاء في نص المادة (20) من اتفاقية مونتريال والذي يفيد إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته تجاه المسافر المتضرر، ويكون هذا الإعفاء إما بشكل كلي أو جزئي بحسب خطأ المسافر نفسه، فإذا نشأ الضرر بسبب خطأ المسافر كله يعني إعفاء الناقل من المسؤولية بشكل كلي، أما إذا كان خطأ المسافر قد تسبب في جزء من الضرر فيعني ذلك أن إعفاء الناقل من المسؤولية يكون إعفاء جزئي.

ثالثًا: نصّت المادة (207) على أنه: "لا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه"، وهنا يُعفى الناقل الجوي من المسؤولية تجاه الأمتعة الشخصية التي تبقى في حيازة المسافر ذاته، والتي يكون هذا الأخير هو المسؤول عنها، وتتعقد مسؤولية الناقل الجوي إذا أثبت المسافر خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

وفي جميع الأحوال "لا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث

¹⁰⁸ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العماني الجديد، مرجع سابق، ص 287-288.

ضرر وأما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك. فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أن يثبت أيضاً أن ذلك كان أثناء تأدية وظائفهم¹⁰⁹.

وفي حالة النقل بالمجان فقد نصّ قانون التجارة العُماني في المادة (215) على أن: "لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه. وفي هذه الحالة يسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة (208). ويعتبر النقل بالمجان إذا كان بدون مقابل ولم يكن الناقل محترفاً للنقل. فإن كان الناقل محترفاً اعتبر النقل غير مجاني".

ويتضح لنا من نص المادة السابقة أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين في حالة النقل بالمجان، إلا إذا أثبت المسافر أن الخطأ مرتكب من قبل الناقل أو أحد تابعيه وكان السبب في إحداث الضرر، ويعتبر النقل بالمجان وبدون مقابل إذا كان الناقل غير محترفاً، ويكون نقلاً بمقابل إذا كان الناقل محترفاً ولو كان في الأصل نقلاً مجانيًا.

كما نصّت المادة (211) من القانون نفسه على أن: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (208)..."، وفي ذلك دلالة واضحة على بطلان كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين، أو تخفيض مبلغ التعويض عن الحدود المنصوص عليها في المادة (208).

¹⁰⁹ قانون التجارة العُماني، الفصل الرابع، المادة: (209).

الفصل الثالث

الآثار المترتبة على قيام المسؤولية القانونية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل

الأشخاص

تمهيد وتقسيم:

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عن خطئه عندما يخل بالتزامه تجاه المسافر وأمتعته، ويعجز عن إقامة الدليل على نفي الخطأ المرتكب، ففي هذه الحالة يجب عليه دفع تعويض عن الضرر الذي أصاب المسافرين وأمتعته، والأصل أن يكون التعويض الذي يقدمه الناقل الجوي للمسافر عن كل الضرر وعلى قدره، إلا أن اتفاقية مونتريال لعام 1999م خرجت عن هذه الفكرة بوضعها حدًا للتعويض الذي يكون في ذمة الناقل الجوي ولا يجوز الاتفاق على النزول عنه¹¹⁰.

إن الحديث عن الآثار المترتبة على قيام المسؤولية القانونية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص يتطلب بيان الجزاءات المترتبة على الإخلال بالتزامات الناقل الجوي الدولي للأشخاص (التعويض المادي والمعنوي)، ومن ثم دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي، ولذا سيتم تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

- المبحث الأول: الجزاءات المترتبة على الإخلال بالتزامات الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص
- المبحث الثاني: دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

¹¹⁰ السامرائي، القانون الجوي وفقًا لقانون الطيران المدني الغماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 148.

المبحث الأول

الجزاء المترتبة على الإخلال بالتزامات الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

أن أهم أثر يترتب على إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان سلامة المسافر وأمتعته هو التعويض، وهذا التعويض يُعد بمثابة الجبر عن الضرر الذي أصاب المسافر وأمتعته، فلا تعويض حيث لا ضرر.

ويقصد بالتعويض وسيلة مادية أو أدبية (معنوية) يحكم بها القضاء بناءً على طلب صاحب الحق لإزالة الضرر، أو التخفيف من شدة وطأته إذا لم يكن محوه ممكنًا، وهو حق يقع في عاتق محدث الضرر لمصلحة المضرور سواء كان هذا الالتزام عقديًا، أم تقصيريًا¹¹¹.

وإذا ثبت إخلال الناقل الجوي الدولي عن مسؤوليته بالتزامه بضمان سلامة المسافر وأمتعته في عقد النقل الجوي الدولي؛ فيلزم بالتعويض جزاء هذا الإخلال، ويختلف التعويض بحسب الأضرار التي قد تصيب المسافر، فقد تكون أضرارًا مادية أو معنوية (أدبية)، وعليه سيتم الحديث عن كلا النوعين من التعويض في مطلبين منفصلين، هما:

- المطلب الأول: التعويض عن الضرر المادي
- المطلب الثاني: التعويض عن الضرر المعنوي (الأدبي)

¹¹¹ هاشم، زينب حيدر (2019)، آثار الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي (دراسة مقارنة). مجلة دراسات البصرة، العدد (32): ص 224.

المطلب الأول

التعويض عن الضرر المادي

يُقصد بالتعويض المادي، ذلك التعويض المقرر مقابل الضرر الذي يصيب المضرور نتيجة حوادث النقل الجوي المختلفة، وهو يمثل الضرر الذي يصيب الإنسان في ذمته المالية، ويتمثل الضرر المادي في الإخلال بمصلحة للمسافر ذات قيمة مالية، فهو يصيبه في جسمه وماله، ويجب أن يكون هذا الإخلال محققاً، وهذا يعني أن هذا الإخلال قد وقع فعلاً، فلا يجوز أن يكون محتملاً¹¹².

وقررت اتفاقية وارسو ومونتريال أن يعوّض الناقل الجوي المسافر عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يصيبه إذا وقع على متن الطائرة أو أثناء الهبوط أو الصعود بقولها نصاً في المادة (17) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في مونتريال في 28 مايو لعام 1999: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

وأشار قانون التجارة العُماني في المادة (184) إلى التعويض عن الأضرار البدنية أو المادية بقوله: "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ

¹¹² عبد الله، هوزان عبد المحسن (د.ت). المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب (دراسة مقارنة)، كلية الحقوق والسياسة، جامعة صلاح الدين، ص24.

الراكب ..."، ويتضح من نص المادة أن مسؤولية الناقل الجوي عن خطئه قائمة ولا يجوز نفيها إلا بتقديم الدليل وإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر نفسه.

كما نصّت المادة (202) من القانون ذاته على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم". وبناءً على هذه المادة تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين كالوفاة، والجروح، والأضرار البدنية الأخرى إذا وقعت أثناء عملية النقل الجوي.

ويُلاحظ أن المشرع العُماني أيضًا نص في قانون الطيران المدني في الفصل الحادي عشر، المادة 55 "تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال 1999) على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع"، وهنا أحال المشرع العُماني المسؤولية المدنية للمشغل الجوي إلى تطبيق اتفاقية مونتريال 1999، ومعنى ذلك أنه يتم تطبيق هذه الاتفاقية بما فيها من تعويضات عند حدوث الأضرار.

وأشار القانون ذاته في المادة (56) إلى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الآخرين سواء على سطح الأرض أو الماء متى كانت هذه الأضرار ناتجة عن عملية طيران الطائرة، بينما استبعدت نصوص الاتفاقيات الدولية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الآخرين غير المسافرين.

ويمكن القول بأن كلمة (الأضرار) قد وردت مطلقة فلم تميّز القوانين بين الأضرار المادية والأضرار المعنوية أو الأدبية، وحيث إن المطلق يسري على إطلاقه ما لم يقيد نص، فعليه يلتزم الناقل الجوي بتعويض المسافرين عن جميع الأضرار التي تنشأ عن إخلاله بضمان السلامة سواء أكانت مادية أم معنوية.

ويعتبر الناقل الجوي مخلاً بتنفيذ التزاماته إذا ما أخفق في إقامة الدليل على انتفاء خطئه، فتعقد مسؤوليته في هذه الحالة ويقع على عاتقه دفع التعويض عن الضرر الذي يلحق بالمسافرين وأمتعتهم، وهنا لا بد من تحديد التعويض عن الضرر المادي طبقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العُماني.

وكما ذكرنا سابقاً الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر، وكما هو معلوم أن الضرر يتمثل فيما لحق المسافر من خسارة وما فاتته من كسب¹¹³، وفي مجال المسؤولية التعاقدية لا يكون التعويض إلا عن الأضرار المتوقعة إلا إذا كان الضرر ناشئاً عن غش الناقل الجوي أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يكون التعويض عن الأضرار كافة المتوقعة منها وغير المتوقعة، وتتعرض الطائرات لحوادث جسيمه مما يؤدي إلى تحطمها وهلاك من فيها من الأرواح والأموال، وقد يؤدي إلزام الناقل الجوي بدفع تعويضات عن كافة الأضرار المتحققة إلى نتائج قاسية بحقه، وبالتالي يؤدي إلى إفلاسه أو إفلاس مؤسسات الناقل الجوي وشل حركة النقل الجوي، لذلك اتجهت اتفاقية وارسو لتحديد الحد الأقصى

¹¹³ نصّت المادة (181) من قانون المعاملات المدنية على أنه: "يُقدر التعويض في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار".

للتعويض؛ لتلافي تلك الأضرار التي تلحق بشركات النقل الجوي ورغبة منها لتحقيق التوازن بين مصالح الناقلين الجويين من جهة وبين مستعملي الطائرة من جهة أخرى¹¹⁴.

وبالنسبة للحد الأقصى للتعويض كما أوضحتها اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول غواتيمالا بالنسبة للأشخاص، ففي حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني يكون الحد الأقصى للتعويض مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة¹¹⁵ عن كل مسافر وذلك بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، ومليون وخمسمائة ألف وحدة نقدية مكونة من (65.5) مليوناً من الذهب عيار (900) في الألف عن كل مسافر بالنسبة للدول غير الأعضاء في الصندوق المذكور¹¹⁶.

وأشارت المادة (21) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال) إلى التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته بقولها: "1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة¹¹⁷ عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها، 2- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا

¹¹⁴ عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 25-26.

¹¹⁵ وحدة حقوق السحب الخاصة هي: أصل احتياطي دولي استحدثه صندوق النقل الدولي في عام 1969م ليصبح مكملاً للأصول الرسمية الخاصة بالبلدان الأعضاء، ويتم تحديد قيمة هذا الأصل اعتماداً على سلة من أربع عملات دولية أساسية، ويمكن مبادلتها بأي من العملات القابلة للتداول الحر.

¹¹⁶ العريني، محمد فريد، والفقي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، د. ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003م، ص 647.

¹¹⁷ وتعادل 145000 بالدولار الأمريكي.

أثبت ما يلي: أ- أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. ب- أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير".

ويلاحظ الباحث هنا أن اتفاقية مونتريال قد ميّزت بين نوعين من الأضرار: النوع الأول هي الأضرار التي لا تزيد قيمتها على مائة ألف وحدة سحب خاصة، ويسأل عنها الناقل الجوي مسؤولية موضوعية لا يمكن التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور (المسافر) ذاته، والنوع الثاني هي الأضرار التي تزيد قيمتها على مائة ألف وحدة سحب خاصة، والتي يسري عليها نظام المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ المفترض، وهذه لا يجوز دفعها إلا بأحد الطرق المنصوص عليها في الاتفاقية¹¹⁸.

كما ذكرت اتفاقية مونتريال في الفقرة الأولى من المادة (22) الحد الأقصى للتعويض عن التأخير بقولها: "في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة (19)، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (4150) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب"، وأشارت المادة ذاتها في الفقرة السادسة إلى: "إن الحدود المقررة في المادة (21) وفي هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي -بالإضافة إلى ذلك- وفقاً لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد، ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة".

¹¹⁸ فضلى، هشام، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي: دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م، ص76.

وأضافت الفقرة الخامسة من المادة ذاتها أنه: "لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة أو مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضاً، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع عن أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته"، وعلى ذلك يمكن أن يزيد الحد الأقصى عن المحدد في نص المادة من الاتفاقية؛ وذلك إذا ثبت المسافر أن الضرر يعود لخطأ من الناقل أو تابعيه أو وكلائه، وكان خطأ مقصود من قبل الناقل الجوي ومدرك أنه سيحدث ضرر للمسافرين وأمتعتهم، ويسري هذا الاستثناء على حالتها الوفاة أو الإصابة الجسدية وحالة التأخير.

وبالنسبة للمشرع العماني، فهو يطبق اتفاقية مونتريال لعام 1999م فيما يخص الحد الأقصى للتعويض، بناءً على نص المادة (55) من قانون الطيران المدني.

علمًا بأن الحد الأقصى للتعويض لا يشمل مصاريف دعوى المسؤولية أو أتعاب المحاماة أو الرسوم، بل إن المحكمة المختصة بالنظر في النزاع هي من تقوم بتحديد تلك المبالغ حسب قانونها الداخلي، ومن ثمّ تضيفها لمبلغ التعويض المحكوم به ضد الناقل الجوي¹¹⁹.

ومن خلال القراءة لأحكام التعويض عن الأضرار، يمكن القول أن وقت حدوث الضرر عامل في غاية الأهمية بالنسبة لتحديد مبلغ التعويض من قبل المحكمة المختصة، حيث أن المحكمة تأخذ في

¹¹⁹ ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص182.

الحسبان وقت حدوث الضرر ووقت الإعلان عن الوفاة، وهو الوقت المحدد الذي يجب أن يكون ضمن عملية النقل الجوي.

وإذا كان الناقل الجوي يستطيع أن يتنازل عن حد المسؤولية المقرر لمصلحته، فإن مستعملي الطائرة (المسافرين) لا يمكنهم ذلك باعتبارهم الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي، ولذا نصت المادة (26) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م على أن: "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

كما أشارت المادة (186) من قانون التجارة العُماني إلى ذلك بقولها نصاً: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية، ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب على أي وجه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل. وفيما عدا حالي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه، يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من الأضرار غير البدنية أو أضرار التأخير التي تلحق الراكب، ويجب أن يكون الإعفاء مكتوباً، وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب"، ويتضح من النص بأنه لا يجوز إعفاء الناقل الجوي بشكل كلي أو جزئي من المسؤولية التي تصيب المسافر بدنياً، واعتبر المشرع أن أي شرط يلزم من خلاله المسافر بدفع نفقات التأمين في حكم الإعفاء الذي لا يجوز، وقد استثنى من ذلك الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو تابعيه، فيجوز للناقل أن يشترط إعفائه من الأضرار غير البدنية أو أضرار التأخير ولكنه استوجب أن يكون هذا الإعفاء مكتوباً وقد أبلغ المسافر بذلك.

ومن وجهة نظر الباحث أن هذا الإعفاء كان من المفترض أن لا يكون، كون الخطأ الصادر من الناقل الجوي أو تابعيه خطأ عمدي أو خطأ جسيم، وعليه كان من الأفضل أن يتحمل مسؤولية ذلك بغض النظر عن نوع الأضرار التي ترتبت على ذلك.

المطلب الثاني

التعويض عن الضرر المعنوي (الأدبي)

أصبح التعويض عن الأضرار المعنوية له أهمية وخاصة بعد ظهور ظاهرة الإرهاب وازدياد وقائع اختطاف وقرصنة الطائرات، وكذلك اتساع نطاق استعمال الإنسان لوسيلة النقل الجوي (الطائرة) وما ينتج عنه من حوادث وتأخيرات عن مواعيد إقلاع الرحلات الجوية، أضف إلى ذلك حجم اختلاف التفسير بين التشريعات والآراء الفقهية المختلفة حول نصوص المواد القانونية المختصة بأنواع الضرر الواجب جبرها والتعويض عنها.

ويُقصد بالتعويض المعنوي الحاصل للمسافرين: هو الضرر الذي يلحق مصلحة غير مالية للشخص المضروب (المسافر)، كالضرر الذي يصيب الشخص في شرفه وسمعته وكرامته أو يمس ضرراً بعاطفته، أو هو ذلك الضرر المعنوي الذي يصيب الجسم، فالمسافر مثلاً إذا أصيب بجرحٍ كتشويه في الوجه أو تلف عضو أثناء عملية النقل الجوي، يلحقه من جرّاء ذلك ضرر أدبي¹²⁰.

¹²⁰ المناصير، محمد عبد الحفيظ عبد الرحمن (2019)، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب: دراسة في القانون الدولي والقانونين الأردني والعماني. مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد (19)، العدد (1): ص 240-241.

كما يعرف التعويض المعنوي بأنه: هو ذلك التعويض المقرر لجبر الضرر الأدبي (المعنوي) الذي يصيب المضرور (المسافر)، وهو الذي يلحق بالذمة المعنوية ويؤذي الإنسان في الشعور والأحاسيس ويمس السمعة والمركز الاجتماعي، ويحدث في النفس الشعور بالآلام والأحزان¹²¹.

إن فكرة التعويض عن الضرر المعنوي لم تكن من المبادئ المستقر عليها لدى القضاء في الفترة التي أبرمت خلالها اتفاقية وارسو (بين العشرينات والثلاثينات من القرن العشرين)، حيث لم تحظ نظريات الضرر المعنوي والتعويض عنه بقبول واسع لدى القضاء، ويرجع السبب وراء ذلك في أن الضرر المعنوي يمكن اختلاقه، ولا يمكن قياسه بشكل عادل أو حتى تقريبي¹²².

وبالنسبة للنصوص الواردة بشأن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين منذ اتفاقية وارسو لعام 1929م حتى اتفاقية مونتريال لعام 1999م، فقد تبرز بوضوح استبعاد قصد التعويض عن الضرر النفسي (الأدبي) خاصة عندما يكون منفصلاً عن أي ضرر بدني آخر، بيد أن هذا السياق لا يذهب لأبعد من ذلك خاصة عندما يكون الضرر النفسي مسبقاً أو معاصراً أو لاحقاً على ضرر بدني، الأمر الذي فتح الباب أمام القضاء لإدخال بعض أنواع الضرر النفسي في نطاق مسؤولية الناقل الجوي، وذلك في ظل اتفاقية وارسو لعام 1929م وبروتوكولاتها المعدلة، ونظراً لأهمية هذه الحلول القضائية في ظل اتفاقية مونتريال لعام 1999م، خاصة بعد توحيد الحلول المعطاة، في هذا الشأن في اتفاقية وارسو

¹²¹ عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 27.

¹²² السيد، منال محمد، والزعبي، سامر محمد (2021م)، مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر المعنوي بموجب اتفاقيتي وارسو ومونتريال. مجلة روح القوانين، العدد (94): ص 154.

واتفاقية مونتريال، ورفض المشرع الدولي التعويض عن الضرر المعنوي في ظل الاتفاقية الأخيرة رغم احتدام النقاش حول هذه المسألة¹²³.

أغفلت الاتفاقيتان (وارسو 1929، ومونتريال 1999) في المادة (17)¹²⁴ عن تحديد نوع الضرر وماهيته، وبالرغم من أنها عدت حالة الضرر إلا أنها لم تحدد طبيعة الضرر، وفيما إذا كان الضرر الأدبي مشمولاً مع الضرر المادي أو لا، لكن الاتفاقيتان ربطت نطاق التعويض بضوابط لا بد منها لضمان التزام الناقل بالتعويض طبقاً لمبدأ تحديد المسؤولية¹²⁵.

وقد اختلف الفقه في تفسير المادة (17) من اتفاقية وارسو لعام 1929م، حيث يرى البعض وجوب تبني التفسير الواسع للمادة بحيث تشمل التعويض عن الضرر المعنوي، مستنديين في ذلك على أن نص المادة المذكورة "أو أي إصابة بدنية أخرى" لم تهدف إلى استثناء الضرر الأدبي، وأن الغرض من النص هو التفرقة بين الضرر الذي يلحق الفرد في شخصه وبين الضرر الذي يلحقه في ذمته المالية، وطالما أن الضرر الذي يلحق الفرد في شخصه يشمل كل من الضرر البدني والمعنوي، معنى ذلك أن الضرر المعنوي مشمول في المادة، كما اعتبر آخرون أن التعويض عن الضرر المعنوي جائز طالما كانت القوانين الوطنية في تلك الدولة تعترف بالتعويض عن مثل هذا النوع من الضرر، وأنه لا بد من

¹²³ الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004م، ص101.

¹²⁴ راجع المادة (17) من اتفاقية وارسو لعام 1929م، واتفاقية مونتريال لعام 1999م.

¹²⁵ عباينة، محمود محمد، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015م، ص377.

الأخذ بالمضمون القانوني بشكلٍ عام الذي اتجهت له نية واضعي الاتفاقية بحيث يشمل التعويض عن الضرر الأدبي، وأن التعويض عن الضرر الأدبي جائز طالما اقترن بضرر جسدي¹²⁶.

والجدير بالذكر أن المشرع العُماني أغفل كذلك ذكر التعويض عن الأضرار الأدبية (المعنوية) التي تصيب المسافرين من جرّاء خطأ الناقل الجوي، ولذا يقترح الباحث تعديل المادة (202) من قانون التجارة العُماني واستبدال عبارة (أي ضرر بدني آخر) بعبارة (أي ضرر بدني أو أدبي يصيب المسافرين) حتى يسمح للقضاء الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي وخاصة أن الدراسات الحديثة تشير إلى إمكانية إثبات الأضرار المعنوية ولا يوجد هناك أي مانع من إثباتها سواء كانت تلك التي أصابت المسافرين قبل وفاته أم تلك التي تصيب ورثته بعد وفاته.

وعليه يمكن القول بأن عدم وجود نصوص صريحة على تعويض الضرر الأدبي لا يعني الاستبعاد التلقائي للمطالبة بالتعويض عن الأضرار المعنوية التي تصيب المسافرين، إذ تعد الأضرار الأدبية من الأضرار القابلة للتعويض خاصة إن ارتبطت بضرر مادي وهو الغالب في الحالات.

وبالنسبة للتعويض المعنوي لأهالي الضحايا، فلا ينتقل حق التعويض عنه إلى الورثة إلا إذا كان المضرور (المسافر) قد طالب به أمام القضاء قبل وفاته أو قد تحدد بموجب اتفاق، وقد ذهب بعض

¹²⁶ السيد، والزعبي، مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر المعنوي بموجب اتفاقيتي وارسو ومونتريال، مرجع سابق، ص 155-156.

الفقهاء لترجيح مصطلح (تعويض الموروث) لأن الضرر ليس موروثاً وإنما الذي يورث هو الحق في التعويض الذي نشأ للمضروب قبل وفاته¹²⁷.

¹²⁷ الشبلي، عبد الله بن علي (2021)، الضرر ومقدار تعويضه في القانون العماني. مجلة الصدى للدراسات القانونية والسياسية، العدد (8): ص98.

المبحث الثاني

دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص

عندما يخل الناقل الجوي بالتزاماته التي يلقيها عقد النقل على عاتقه وينشأ عن هذا الإخلال ضرر لمستعمل الطائرة (المسافر)، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء يرفع أمامه دعواه لاقتضاء التعويض الذي يجبر ما أصابه من ضرر¹²⁸.

وتُعد دعوى المسؤولية وسيلة يستعملها المسافر المضرور للمطالبة بحقه الذي يترتب عند إخفاق الناقل الجوي عن مسؤوليته¹²⁹، ولقد اهتمت القوانين والاتفاقيات المختلفة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي؛ فوضعت لها أحكاماً تراعي مصلحة المضرور (المسافر) من جهة، ومصلحة الناقل من جهة أخرى، بما في ذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999م التي جاءت بتنظيم شامل لدعوى المسؤولية عن الأضرار التي تلحق المسافرين وأمتعتهم، وقانون التجارة العُماني الذي تضمن أحكاماً محدودة تختص بدعوى المسؤولية. وتدور أحكام دعوى المسؤولية حول المسائل الرئيسية الآتية: أطراف الدعوى، والدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها، وعليه سيتم الحديث عن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في مطلبين، هما:

▪ المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية

▪ المطلب الثاني: الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها

¹²⁸ العريني، محمد فريد، والفقهي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، د. ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002م، ص626.

¹²⁹ حسين، علي زهير (2017م). مسؤولية الناقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القادسية، ص16.

المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية

أطراف الدعوى هما بطبيعة الحال أطراف عقد النقل الجوي، أي المدعى (المسافر) من ناحية، والمدعى عليه (الناقل الجوي) من ناحية أخرى.

▪ الفرع الأول: المدعى:

المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر، ويختلف المتضرر باختلاف نوع عملية النقل الجوي، فيكون المتضرر هو المسافر في عملية نقل الأشخاص وأمتعتهم، ويكون ورثته في حالة وفاته¹³⁰.

فإذا كان المتضرر في نقل الأشخاص هو المسافر فمن حقه تحريك دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، وفي حالة وفاته ينتقل هذا الحق إلى ورثته؛ فهل يمكن لورثة المسافر المتوفى رفع دعوى على الناقل الجوي؟

لورثة المسافر باعتبارهم من الغير في حالة وفاته دعويان: دعوى مورثهم عن الضرر الذي لحقه قبل وفاته وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته، ودعوى عن الضرر الشخصي الذي لحقهم من جراء وفاة عائلهم وعزيز عليهم وهي دعوى تقصيرية¹³¹، وقد أكد على ذلك نص المادة (184) من قانون التجارة

¹³⁰ المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 77.

¹³¹ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 312-313.

العُماني بقوله: "... وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن".

ولم تعالج اتفاقية وارسو في المادة (24) هذه الحالة، ولم تحدد الأشخاص الذين يحق لهم مباشرة تلك الدعوى أو حقوقهم في حالة وفاة المسافر المضرور، واكتفت بالإحالة في هذا الشأن إلى قانون المحكمة المختصة بالنزاع لتحديد الأشخاص الذين يرثون المسافر المتوفى، ويكون من حقهم رفع الدعوى ضد الناقل الجوي، وفي حالة رفع الدعوى من جانب الورثة لا يكون إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة من هذه الاتفاقية¹³².

وأكدت المادة (29) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م على الأساس الذي يجب مراعاته عند رفع دعوى التعويض عن جميع الحالات، حيث نصّت على أن: "في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً للشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر".

¹³² حمد الله، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، مرجع سابق، ص228.

الفرع الثاني: المدعى عليه:

المدعى عليه هو الذي تقام ضده دعوى المسؤولية، ومن الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية¹³³.

والأصل أن تقام الدعوى على الناقل الجوي ذاته، ويختلف المدعى عليه بحسب ما إذا كان النقل قد تم من قبل شخص طبيعى ثم توفي، أو من قبل ناقلين متتابعين، أو من ناقل متعاقد وآخر فعلي، وفيما يلي سيتم توضيح هذه الحالات تباعاً:

1- وفاة الناقل:

إذا توفي الشخص الطبيعي (الناقل)، فإن الدعوى تقام على من يخلفونه وفي الحدود المقررة وفقاً لنص المادة (27) من اتفاقية وارسو: "في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه"¹³⁴، كما أكدت اتفاقية مونتريال لعام 1999م في المادة (32) على ذلك بقولها: "في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته".

¹³³ ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص228.

¹³⁴ العريني، والفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص632-633.

2- النقل المتتابع:

النقل المتتابع هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه عقد واحد أو عدة عقود، بواسطة عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع¹³⁵.

وفيما يتعلق بنقل الأشخاص فقد حددت اتفاقية مونتريال لعام 1999م في الفقرة الثانية من المادة (36) المدعى عليه في حالة النقل الجوي المتتابع بقولها: "لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح".

ويبدو من نص المادة آفة الذكر، أن اتفاقية مونتريال أخذت بالحكم المقرر نفسه في الفقرة الثانية، المادة (30) من اتفاقية وارسو التي قررت بأنه لا يجوز للمسافر أو خلفه رفع دعوى المسؤولية إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاه، وهذا هو الأصل، إلا أنه يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول، وإن كان ذلك بناءً على شرط صريح قضى بتحمل الناقل المذكور المسؤولية بأكملها عن الرحلة¹³⁶.

ولقد توخّت الاتفاقية من وراء هذا الحكم مصلحة مستعملي الطائرة (المسافرين)، فبتقريرها التضامن بين الناقلين كفلت للمسافر المضرورة الحصول على حقه وحصنته ضد خطر إفسار أحدهم أو إفلاسه¹³⁷.

¹³⁵ فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي: دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، مرجع سابق، ص111.

¹³⁶ جاسم، القانون الجوي، مرجع سابق، ص297.

¹³⁷ العريني، والفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص634.

3- الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

يقصد بالناقل المتعاقد، هو الطرف الأساسي في عقد النقل الجوي، وعادة ما يكون الناقل الأول أو من يتولى عملية النقل كاملة من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول، بينما يعرف الناقل الفعلي على أنه هو الذي يقوم بكل أو بجزء من عملية النقل الجوي بموجب ترخيص من الناقل المتعاقد، دون أن يكون له ناقلًا متتابعًا¹³⁸.

وفيما يخص من يقع الرجوع عليه في صورة قيام ناقل متعاقد وناقل فعلي بعملية النقل، فقد نصت المادة (7) من اتفاقية جوادا لآخارا¹³⁹ على أنه: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية، فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما عليه أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين وفقًا لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أحدهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به"¹⁴⁰. وتضمنت اتفاقية مونتريال لعام 1999م في مادتها (40)¹⁴¹ حكمًا مشابهًا لما جاءت به اتفاقية جوادا لآخارا سالفة الذكر، وهذا يعني أن الحكم ينطبق على القانون العُماني.

¹³⁸ عبابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، ط1، مرجع سابق، ص385-386.

¹³⁹ اتفاقية جوادا لآخارا: إحدى الاتفاقيات المكملة للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقع عليها في وارسو 1929م، وتُعد هذه الاتفاقية بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والموقع عليها في جوادا لآخارا 1961م.

¹⁴⁰ البهجي، إيناس محمد، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013م، ص32.

¹⁴¹ نصت المادة (40) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م على أن: "إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وفقا للعقد المشار إليه في المادة 39، فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص

وقد خصصت اتفاقية مونتريال لعام 1999م فصلاً كاملاً (الفصل الخامس)¹⁴² للحديث عن النقل الجوي الذي يقوم به شخص (الناقل الفعلي) غير الناقل المتعاقد، ويحوي هذا الفصل أحكاماً عديدة نوضحها كما يلي:

أ. تضمنت المادة (39) فيما يتعلّق بنطاق سريان الاتفاقية وتعريف كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

ب. تحدّثت المادة (40) عن مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

ت. نصّت المادة (41) بشأن المسؤولية التضامنية لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، وأن مسؤولية هذا الأخير مسؤولية تضامنية عن أفعال تابعيه ووكلائه.

ث. تقضي المادة (42) فيما يتعلق بتوجيه الاحتجاجات والتعليمات إلى الناقل المتعاقد والناقل الفعلي من جانب المدعى.

ج. تنص المادة (43) بشأن مدى استفادة التابعين والوكلاء من شروط المسؤولية وحدودها.

ح. تحدّثت المادة (44) عن مجموع مبالغ التعويض (الحد الأقصى) التي يمكن أن يُلزم كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بدفعها للمدعي أو المدعين المطالبين بالتعويض.

خ. تقضي المادة (45 ، 46) فيما يتعلق بحرية المدعى في توجيه دعاوى التعويض في مواجهة كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، بالإضافة إلى مسألة الاختصاص القضائي.

على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعاً لحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد. والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط".

¹⁴² راجع الفصل الخامس من اتفاقية مونتريال لعام 1999م.

د. أوضحت المادة (47) الشروط أو النصوص الباطلة التي تهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أو إنقاص مبالغ التعويض إلى حدود أقل من تلك المنصوص عليها في الاتفاقية.

ذ. وأخيراً نصّت المادة (48) على العلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وجواز رجوع بعضهما البعض أو مطالبة أحدهما للآخر بالتعويض.

المطلب الثاني

الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها

لقد حرصت الأنظمة القانونية المختلفة على مراعاة مصلحة الناقل الجوي، وعدم ترك دعاوى المسؤولية لمدة طويلة على عاتقه؛ وذلك لما تحويه من إرهاب وجسامة وحتى لا تتعطل وترتبك عمليات النقل الجوي التي يقوم بها، فأتاحت للناقل الجوي القيام بأمر فاعله يستطيع من خلالها أن يدفع دعوى المسؤولية التي ترفع ضده، ومن هذه الأمور: الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية وتقادمها، وكذلك سقوط الدعوى¹⁴³.

وعلى هذا نصّت المادة (29) من اتفاقية وارسو لعام 1929م على أنه: (1- تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعيّن وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى، 2- ويعيّن قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة

¹⁴³ المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص88.

المذكورة)¹⁴⁴. كما أكدت المادة (35) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م ما جاء في هذه الاتفاقية بقولها:
"1- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو
من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل. 2- يحدد
قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة".

وأشارت المادة (214) من قانون التجارة العُماني لعام 1990م وتعديلاته على سقوط الدعوى بقولها:
"يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول
أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من يوم وقف النقل".

ويستفاد من نصوص المواد السابقة، أنه ينبغي على المسافرين المضرور أو ورثته -في حالة الوفاة-
رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، سواء وصلت في
الميعاد أو تأخرت، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه، وإن لم تصل إلى مطار الهبوط المنشود،
أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن إكمال الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب.
وإذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل الجوي عن تسليم الأمتعة المسجلة للمسافر، فإن مدة السنتين تسري
من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة¹⁴⁵.

¹⁴⁴ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران
المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 322-323.

¹⁴⁵ البارودي، علي، والعريني، محمد فريد، والفقي، محمد السيّد، القانون البحري والجوي، دون طبعة، منشورات الحلبي
الحقوقية، بيروت، 2001م، ص 669.

وعمومًا، إذا رفعت الدعوى من قبل المسافرين بعد هذه المدة الزمنية، يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها، وقد أحالت كل من اتفاقتي وارسو ومونتريال إلى قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى طريقة احتساب المدة المذكورة (السننتين).

ومن الجدير بالذكر أنه قد اختلف الرأي حول الطبيعة القانونية لمدة السننتين التي يجب على المسافرين المضرور أن يرفع الدعوى خلالها على الناقل الجوي، فهل هي مدة تقادم، أم أنها مدة سقوط¹⁴⁶؟

ذهبت بعض آراء الفقه إلى أن المدة المذكورة في نص المادة (29) من اتفاقية وارسو، والمادة (35) من اتفاقية مونتريال هي مدة تقادم، إذ ينبغي رفع دعوى المسؤولية في مختلف أنواع النقل بريًا أم بحريًا خلال مدة وجيزة، وهذه المدة تعد دائمًا مدة تقادم، فلماذا يشدّ النقل الجوي عن أنواع النقل الأخرى؟ وإن لم تكن كذلك فلا يوجد مسوّغ لوجود الفقرة الثانية من المواد سابقة الذكر والخاصة بكيفية حساب مدة السننتين الموكلة لمحكمة النزاع¹⁴⁷.

بينما اعتبر آخرون أن هذه المدة (السننتين) هي مدة سقوط وليست مدة تقادم، وأن الاتفاقيتان (وارسو ومونتريال) قد استخدمت لفظ السقوط وليس التقادم، وبناءً عليه لا تخضع هذه المدة للوقف ولا للانقطاع، ووفقًا لهذا الاتجاه، لا مجال للاجتهاد حول طبيعة هذه المدة الزمنية، حيث جاءت نصوص المواد القانونية

¹⁴⁶ تُعرف مدة التقادم باللغة الإنجليزية بـ (Limitation Period)، وتُعرف مدة السقوط بـ (Forfeiture Period).

¹⁴⁷ جاسم، القانون الجوي، مرجع سابق، ص304.

صريحة حول اعتبارها مدة سقوط، ولو كان في ذهن واضعي الاتفاقيتان أن هذه المدة هي مدة تقادم لما ترددا في استخدام لفظ "التقادم"، وهذا هو الرأي الراجح في الفقه والقضاء¹⁴⁸.

ويرى الباحث أنها مدة سقوط وليست مدة تقادم؛ وذلك لورود لفظ السقوط صراحةً في الاتفاقيات الدولية والقانون العُماني، وقد أكّدت هيئة حسم المنازعات التجارية بسلطنة عُمان رأي الباحث في جلسة الأربعاء بتاريخ 17 مارس لعام 1993 في الدعوى رقم 93/62 على مدة السنتين المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (29) من اتفاقية وارسو، واعتبرتها مدة سقوط وليست مدة تقادم¹⁴⁹.

وتتحدد طريقة احتساب المدة الزمنية طبقاً لما يقضي به قانون القاضي المعروض عليه النزاع (قانون محكمة النزاع)، فإن كان هذا القانون هو القانون العُماني فسوف يبدأ احتساب الميعاد وفقاً لنص المادة (15) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية من اليوم التالي ليوم وصول الطائرة أو لليوم الذي كان من المفروض أن تصل فيه أو لليوم الذي توقفت فيه عملية النقل الجوي¹⁵⁰.

¹⁴⁸ حمد الله، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، مرجع سابق، ص 243.

¹⁴⁹ هيئة حسم المنازعات التجارية (1992-1993م)، نقل جوي، اتفاقيات. مجموعة القواعد القانونية التي قررتها الهيئة في عامها القضائي التاسع، السنة القضائية (9)، ص 362.

¹⁵⁰ المصالحة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، مرجع سابق، ص 324.

الخاتمة

يُعتبر النقل بشكلٍ عام وسيلة للتواصل بين دول العالم، فهو عصب الحياة بالنسبة لشعوبها، وعن طريقه يتم التنقل من مكان لآخر. ويُعد النقل الجوي بشكلٍ خاص بؤرة اهتمام وعناية الدول والمنظمات العالمية من أجل تنظيمه في قوانين؛ نظرًا لما يميّز به من السرعة الفائقة وبالتالي محاولة التقليل من المخاطر التي تعتريه.

ولقد استعرضنا في دراستنا هذه موضوع "مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقًا لاتفاقيات الدولية والقانون العُماني (دراسة مقارنة)" ورأينا من خلالها التطورات التي مرّ بها قطاع النقل الجوي بدءًا من اتفاقية وارسو لعام 1929م وبروتوكولاتها المعدلة، وحتى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال لعام 1999م)، كما لاحظنا مساهمة المشرع العُماني لتلك التطورات من خلال سن القوانين والنصوص التي تنظّم مجال النقل الجوي -قانون التجارة وقانون الطيران المدني- بما يتوافق مع الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها السلطنة كاتفاقية مونتريال 1999م وغيرها من الاتفاقيات الدولية الأخرى المختصة بهذا المجال. وخصّصنا في نهاية هذه الرسالة إلى النتائج والتوصيات التالية:

النتائج:

من خلال الدراسة السابقة توصلنا إلى عدة نتائج من أهمها:

1. يُعد القانون الجوي قانون حديث النشأة ودائم التطور، خاصة فيما يتعلق بعقد النقل الجوي للأشخاص وأمتعتهم.

2. لم تختلف خصائص عقد النقل الجوي عن خصائص عقود وسائل النقل الأخرى (البري والبحري) إلا من ناحية وسيلة التنفيذ، ألا وهي الطائرة.

3. يولد عقد النقل الجوي بمجرد انعقاده التزامات متبادلة على عاتق كلاً من طرفيه، الناقل من جهة والمسافر من جهة أخرى.

4. بموجب اتفاقية وارسو لعام 1929م يتّضح لنا أن أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، في حين تكون مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999م مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، واعتبر المشرّع العُماني مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية باستثناء حالتين هما: الأشياء الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين، والنقل بالمجان، حيث تقوم مسؤوليته فيهما على أساس الخطأ الواجب الإثبات.

5. تتعقد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد الإخلال بالتزاماته الأساسية في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم، ويمكنه دفع هذه المسؤولية وفق حالات حددها القانون، وقد أوضحت كل من اتفاقية وارسو لعام 1929م وبروتوكولاتها الملحقَة واتفاقية مونتريال لعام 1999م والمشرّع العُماني طرق دفع المسؤولية من خلال نصوص المواد القانونية.

6. أغفلت الاتفاقيات الدولية والمشرّع العُماني عن تحديد نوع الضرر الموجب للتعويض وما إذا كان الضرر المعنوي مشمولاً مع الضرر المادي أو لا؛ مما أدى إلى نشوب خلاف كبير حول مدى اعتبار الأضرار المعنوية الناشئة عن عملية النقل الجوي من قبيل الأضرار التي تستحق التعويض بشكلٍ مستقل عن الأضرار المادية التي تلحق بالمسافر.

7. حرص الأنظمة القانونية المختلفة -بما فيها اتفاقيتي وارسو ومونتريال والمشرع العُماني- على مراعاة مصلحة الناقل الجوي، وعدم ترك دعاوى المسؤولية التي ترفع من قبل المسافرين أو ورثته لمدة طويلة على عاتقه؛ حتى لا تتعطل عمليات النقل الجوي التي يقوم بها، فإن تجاوزت السنتين جاز للناقل الجوي التمسك بسقوط الدعوى.

التوصيات:

وأما أهم التوصيات التي خلصنا إليها:

1. تطوير الاتفاقيات الدولية وتحديث التشريعات الوطنية بما فيها المشرع العُماني بصفة دورية وبما يتلاءم مع تطوّر موضوعات النقل الجوي.
2. نقترح على المشرع العُماني المضيء قدمًا في توحيد جميع الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي عن طريق إصدار قانون ينظّم كافة المسائل المتعلقة بهذا النوع من النقل بدلاً من توزيعها في قانون الطيران المدني وقانون التجارة.
3. ضرورة إدراج المشرع العُماني لمسألة التذاكر الإلكترونية صراحة في نصوص المواد القانونية من أجل مواكبة التطور التقني الذي يشهده العالم أجمع.
4. ضرورة وضع معيار دقيق لمدة التأخير التي تلزم الناقل الجوي أو أتباعه أو وكلائه بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالمسافر، بحيث تشمل المدة جميع المخاطر المرتبطة مباشرة بعملية النقل الجوي.

5. ضرورة توحيد أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص في جميع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية بما فيها المشرع العُماني.
6. ضرورة تعديل نص المادة (202) من قانون التجارة العُماني واستبدال عبارة "أي ضرر بدني آخر" بعبارة "أي ضرر مادي أو معنوي يصيب المسافرين" حتى يتمكّن القضاء من الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي.
7. نقترح على المشرع العُماني إدراج قيمة التعويض المستحقة للمسافر المضروب في حالة الوفاة أو الإصابة بالأذى البدني في قانون الطيران المدني.
8. إلزام الناقل الجوي بتأمين الرحلات الجوية؛ من أجل ضمان حصول المسافرين على التعويض الكامل في حالة إصابتهم بالأضرار المختلفة أثناء عملية النقل الجوي.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

1. ابن منظور، لسان العرب، باب اللام، فصل النون، مادة: نقل (11/174-675).
2. اتيم، زبيدة عبد الهادي، الوجيز في القانون الجوي السعودي وفق نظام الطيران المدني والمعاهدات الدولية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الكتاب الجامعي، الرياض، 2018م.
3. البارودي، علي، والعريني، محمد فريد، والفقي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001م.
4. البستاني، بطرس، قطر المحيط، باب النون، مادة: نقل، (2/227-2228).
5. البهجي، إيناس محمد، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013م.
6. الحداد، حفيظة السيد، القانون الجوي، دون دار وسنة للنشر.
7. الربيعي، عبد جمعة موسى، الأحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980، دون طبعة، مكتبة صباح، بغداد، 2011م.
8. الزحيلي، وهبة، الفقه الإسلامي وأدلته، ج4، دار الفكر العربي، سوريا، 1997م.
9. السامرائي، نجم عبود مهدي، القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العُماني والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2021م.
10. الطائي، عبد المجيد إبراهيم سلمان، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2017م.

11. العريني، محمد فريد، ومحمدين، جلال وفاء، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1989م.
12. العريني، محمد فريد، والفقهي، محمد السيّد، القانون البحري والجوي، د. ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003م.
13. العريني، محمد فريد، القانون الجوي (النقل الجوي - حوادث الطيران)، دون طبعة، منشورات دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م.
14. العريني، محمد فريد، القانون الجوي (النقل الجوي الدولي والداخلي)، دون طبعة، منشورات دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2021م.
15. الفقهي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004م.
16. الفيروز بادي، مجد الدين، القاموس المحيط، الطبعة 8، مطبعة المرسال، 1426هـ.
17. القطري، محمد نصر محمد، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009م.
18. الكندري، محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999م، مجلة النشر العلمي لجامعة الكويت، الكويت، 2000م.
19. المصالحة، تركي مصلح حمدان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العُماني الجديد، الطبعة الثانية، منشورات دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2021م.
20. جاسم، فاروق إبراهيم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2017م.

21. حمد الله، حمد الله محمد، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، الطبعة الأولى، منشورات مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية - الرياض، 2016م.

22. ربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008م.

23. رضوان، فايز نعيم، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دون دار للنشر، 1999م.

24. عباينه، محمود محمد، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2019م.

25. فضلى، هشام، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي: دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م.

26. موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2022م.

27. ياملكي، أكرم، القانون الجوي (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997م.

ثانياً: الرسائل الجامعية

1. الجميلي، أحمد حميد (2018). مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين (دراسة مقارنة)، كلية القانون، جامعة الفلوجة.

2. الرحيبي، بدر بن حمود بن سالم، والبراشدي، صالح بن حمد بن محمد. (2016). النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة السلطان قابوس، مسقط.

3. الشنقيطي، إبراهيم محمد المصطفى عبد الرحمن، وابن عثمان، علي بن أحمد بن مرسى. (2016). حقوق والتزامات المسافرين في عقد النقل الجوي حسب الأنظمة السعودية والمعاهدات الدولية: دراسة مقارنة (رسالة ماجستير غير منشورة). الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، المدينة المنورة.

4. المطيري، وضحة فلاح. (2011). مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة الشرق الأوسط، عمان.

5. حسين، علي زهير (2017م). مسؤولية الناقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القادسية.

6. عبد الله، هوزان عبد المحسن (د.ت). المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب (دراسة مقارنة)، كلية الحقوق والسياسة، جامعة صلاح الدين.

7. مدني، حذيفة عثمان عمر. (2018). أحكام عقد النقل الجوي للأشخاص على ضوء الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية، (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة إفريقيا العالمية، الخرطوم.

ثالثاً: الدوريات والمجلات:

1. السيد، منال محمد، والزعبي، سامر محمد (2021م)، مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر المعنوي بموجب اتفاقيتي وارسو ومونتريال. مجلة روح القوانين، العدد (94).

2. الشبلي، عبد الله بن علي (2021)، الضرر ومقدار تعويضه في القانون العماني. مجلة الصدى للدراسات القانونية والسياسية، العدد (8).

3. المحكمة التجارية (1996-1997م)، عقد النقل الجوي. طبيعته. إثباته. مركز المرسل إليه. مجموعة القواعد القانونية التي قررتها المحكمة في عامها القضائي الثالث عشر، (د.ع).
4. المحكمة العليا (2007-2008)، عقد نقل "المسؤولية فيه". مجموعة الأحكام الصادرة عن الدوائر المدنية بالمحكمة العليا والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من 1 / 10 / 2007م وحتى 30 / 6 / 2008م، السنة القضائية (8).
5. المحكمة العليا (2018-2019م)، مسؤولية (ناقل - جوي - تأخر). مجموعة الأحكام الصادرة عن دائرة المحكمة العليا (العمالية - التجارية - الإجراءات) والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من 1 / 10 / 2018م وحتى 30 / 9 / 2019م، السنة القضائية (19).
6. المناصير، محمد عبد الحفيظ عبد الرحمن (2019)، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب: دراسة في القانون الدولي والقانونين الأردني والعماني. مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد (19)، العدد (1).
7. هاشم، زينب حيدر (2019)، آثار الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي (دراسة مقارنة). مجلة دراسات البصرة، العدد (32).
8. هيئة حسم المنازعات التجارية (1992-1993م)، نقل جوي، اتفاقيات. مجموعة القواعد القانونية التي قررتها الهيئة في عامها القضائي التاسع، السنة القضائية (9).

رابعاً: القوانين

1. اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال في 28 مايو 1999).
2. قانون التجارة العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 55 / 1990 وتعديلاته بالمرسوم السلطاني رقم 53 / 2019.
3. قانون الطيران المدني العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 76 / 2019م.

4. قانون المعاملات المدنية العُمانية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 29 / 2013م.

خامسًا: المواقع الإلكترونية:

1. موقع هيئة الطيران المدني العُمانية: <https://www.caa.gov.om/ar>

الحمد لله الملك الوهاب