



جامعة مؤتة
كلية الدراسات العليا

مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل البضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الأردني

إعداد الطالبة
نانسي معن البياضة

إشراف
الأستاذ الدكتور جمال الدين عبد الله مكناس

رسالة مقدمة إلى كلية الدراسات العليا
استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة
الماجستير في الحقوق/ قسم القانون الخاص

جامعة مؤتة، 2024

الملخص

مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع

نانسي معن البياضة

جامعة مؤتة، 2024م

تهدف هذه الدراسة إلى بحث في الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع، وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريعات الأردنية، حيث تكمن المشكلة في تحديد الأساس القانوني لهذه المسؤولية بسبب اختلاف الأنظمة التي تخضع له، فمنهم من يقيمها على أساس الخطر وغيرهم يقيمها على أساس الخطأ، ولما لتحديد الأساس من أهمية، وذلك لمعرفة الحالات التي تتحقق بها المسؤولية ومن ثم معرفة نطاقها والطرق التي يمكن الناقل من خلالها دفع مسؤوليته وأيضاً فيما يتعلق برفع دعوى المسؤولية وحدود التعويض.

واتبعت الباحثة في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي للنصوص القانونية لكل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال والتشريعات الأردنية الناجمة لهذا الموضوع. وفي ضوء ما تقدم توصلت الباحثة في نهاية هذه الدراسة إلى عدة نتائج وتوصيات أبرزها توافق ما جاء في قانون الطيران المدني الأردني مع أحكام اتفاقية مونتريال 1999 فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي التجاري، وأقامت اتفاقية وارسو 1929 مسؤولية الناقل على أساس الخطأ، بينما أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بالمسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة، وتتعقد مسؤولية الناقل الجوي في حال أصيبت البضائع بضرر يؤدي إلى تلفها أو هلاكها، وبعد تحقق الشروط المتطلبة يلتزم بتقديم تعويض إلى المتضرر بشرط ألا يتجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية. وكما وأوصت الباحثة بضرورة إخضاع النقل الداخلي التجاري وغير التجاري في الأردن لأحكام اتفاقية مونتريال 1999، وأيضاً إنشاء جهة تختص بتفسير نصوص الاتفاقيات الدولية، وذلك من أجل دراسة الإشكاليات القانونية التي يثيرها النقل الجوي بالنسبة للبضائع كونه يمس قطاعاً حساساً في اقتصاد الدول.

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي، المسؤولية، البضائع، تحديد المسؤولية، دفع المسؤولية

Abstract
Legal Liability of Air Carriers in Cargo Transport Contracts
Nancy Ma'in Al-Bayayadah
Mu'tah University, 2024

This study aims to investigate the legal status of the liability of the air carrier in a cargo transportation contract, in accordance with international agreements and Jordanian legislation. The problem lies in determining the legal basis for this liability due to the differences in the systems to which it is subject. Some assess it based on damage, while others assess it based on wrong. Determining the basis is crucial to identify the situations in which liability is established, understand its scope, and determine the ways in which the carrier can fulfill its responsibility. This also applies to filing liability claims and the limits of compensation.

The researcher adopted a descriptive-analytical approach to the legal texts of the Warsaw and Montreal Conventions and Jordanian regulations governing this subject. In light of the findings, the researcher concludes several results and recommendations. One notable result is the alignment of the Jordanian Civil Aviation Law with the provisions of the Montreal Convention of 1999 regarding international commercial air transport. The Warsaw Convention of 1929 establishes the carrier's liability on a fault basis. However, the Montreal Convention of 1999 adopts objective liability based on risks and assumes consequential damages. The air carrier's liability arises when goods are damaged during transportation, and it is obligated to provide compensation to the affected party, provided it does not exceed the maximum limit set in the convention.

The researcher also recommended the necessity of subjecting domestic commercial and non-commercial air transport in Jordan to the provisions of the Montreal Convention of 1999. Additionally, she suggested establishing an authority specialized in interpreting international agreements to study the legal issues raised by air transport concerning goods, as it is a sensitive sector in the economies of nations.

Keywords: Air Carrier, Liability, Cargo, Determination of Liability, Liability Payment.

فهرس المحتويات

الصفحة

المحتوى

أ	الإهداء
ب	الشكر والتقدير
ج	فهرس المحتويات
ز	الملخص بالعربية
ح	الملخص بالإنجليزية
1	المقدمة
7	الفصل الأول: عقد النقل الجوي والآثار المترتبة عليه
7	1.1 ماهية عقد النقل الجوي
7	1.1.1 تعريف عقد النقل الجوي
9	2.1.1 خصائص عقد النقل الجوي
9	1.2.1.1 عقد النقل الجوي عقد رضائي
11	2.2.1.1 عقد النقل الجوي عقد إذعان
12	3.2.1.1 الطابع التجاري
13	2.1 آثار عقد النقل الجوي للبضائع
13	1.2.1 التزامات الناقل في عقد نقل الجوي للبضائع
14	1.1.2.1 التزام الناقل بتحرير خطاب النقل الجوي للبضائع
15	2.1.2.1 الالتزام باستلام البضائع
16	3.1.2.1 التزام بنقل البضاعة
16	4.1.2.1 الالتزام بالمحافظة على سلامة البضائع وتفريغها
17	5.1.2.1 تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وأخطاره بوصولها
18	2.2.1 التزامات المرسل والمرسل إليه
18	1.2.2.1 التزامات المرسل
19	2.2.2.1 التزامات المرسل إليه

الصفحة	المحتوى
21	الفصل الثاني: التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع في الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني
22	1.2 مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع
22	1.1.2 أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها
23	1.1.1.2 أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929
25	2.1.1.2 أساس المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو
26	2.1.2 أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 والقانون الأردني
28	1.2.1.2 أساس المسؤولية وطبيعتها في اتفاقية مونتريال 1999
30	2.2.1.2 موقف التشريع الأردني من الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي
33	2.2 حالات انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
34	1.2.2 المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة
34	1.1.1.2 مضمون التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع والأمتعة المسجلة
35	2.1.1.2 شروط تطبيق أحكام المسؤولية طبقاً لاتفاقية مونتريال 1999
40	2.1.2 المسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع
40	1.2.1.2 الالتزام بنقل البضائع في الميعاد المحدد
41	2.2.1.2 شروط المسؤولية طبقاً لاتفاقية مونتريال 1999
45	الفصل الثالث: نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
45	1.3 تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
46	1.1.3 تحديد مسؤولية الناقل
47	1.1.1.3 الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيتي وارسو 1929 وتعديلاتها
49	2.1.1.3 الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع والأمتعة وحالة التأخير في النقل وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999
51	3.1.1.3 حساب قيمة الحد الأقصى للتعويض وفق اتفاقية مونتريال 1999

الصفحة	المحتوى
53	2.1.3 المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي
54	1.2.1.3 المسؤولية غير المحدودة قانونا
58	2.2.1.3 التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي
60	2.3 دفع مسؤولية الناقل الجوي والإعفاء منها
61	1.2.3 حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيتي وارسو ومونتريال وفي التشريع الأردني
61	1.1.2.3 وسائل دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها
67	2.1.2.3 طرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999
71	3.1.2.3 وسائل دفع المسؤولية في التشريع الأردني
77	2.2.3 الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها
77	1.2.2.3 مبدأ بطلان شروط الإعفاء
79	2.2.2.3 الاستثناءات من مبدأ البطلان
81	الفصل الرابع: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي
81	1.4 دعوى المسؤولية
81	1.1.4 أطراف الدعوى
82	1.1.1.4 المدعي في دعوى المسؤولية
82	2.1.1.4 المدعي عليه في دعوى المسؤولية
84	2.1.4 الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية
86	2.4 انقضاء دعوى المسؤولية
86	1.2.4 الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي
89	2.2.4 الدفع بسقوط الحق في الحصول على التعويض
92	الخاتمة
92	النتائج
94	التوصيات
96	قائمة المراجع

الفصل الأول

عقد النقل الجوي والآثار المترتبة عليه

إن جوهر النقل عموماً يتمثل في تغيير المكان سواء تعلق بالأشخاص أو بالأشياء، فهو كما عبر عنه البعض: طي المسافات بواسطة الزمن⁽¹⁾، والنقل الجوي كسائر أنواع النقل يتطلب إبرام عقد بين طرفيه، ومن هنا جاءت الأهمية للبحث في مفهوم عقد النقل الجوي ووضعه في إطار قانوني خاص لكي تتوضح عناصره الأساسية التي يتميز بها عن غيره من العقود، وبيان آثار المترتبة عليه. وعليه سنتناول الباحثة بإيجاز الحديث عن ماهية عقد النقل الجوي في المبحث الأول، ومن ثم بيان الآثار المترتبة على طرفي عقد نقل الجوي للبضائع في المبحث الثاني.

1.1 ماهية عقد النقل الجوي

ستقوم الباحثة بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول للحديث عن تعريف النقل الجوي، أما المطلب الثاني سيتخصص للحديث عن خصائص عقد النقل الجوي.

1.1.1 تعريف عقد النقل الجوي

عرف المشرع الأردني عقد النقل - بشكل عام - في المادة (68) من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966⁽²⁾ على أنه: "العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر"، وعقد النقل الجوي لا يختلف عن

(1) بيري، محمود مختار (2008)، قانون المعاملات التجارية - الالتزامات والعقود التجارية -، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، ص282

(2) انظر قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966، المنشور في الجريدة الرسمية عدد (1910)، بتاريخ 1966/3/30

العقود النقل الأخرى إلا من حيث الوسيلة التي يتم بها تنفيذه، وقد تعددت وجهات النظر في تعريفه إلا أن جميعها تنتهي إلى معنى واحد.

وعليه فعرفه بعض الفقهاء بأنه: "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل أجر محدد" (1).

وعرفه بعضهم الآخر بأنه: "ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر لقاء أجر معلوم" (2).

يتضح من التعريفات السابقة أنها تنظم عناصر موحدة، في أن هذا العقد يربط بين طرفين هما: الناقل الجوي والمسافر أو المرسل (شاحن البضاعة)، وقد يكون لنقل الأشخاص أو لنقل البضائع، ويجب أن يتم بواسطة طائرة، بالإضافة إلى تلقي الناقل أجراً مقابل عملية النقل من المسافر أو المرسل (3).

وينقسم النقل الجوي بحسب طبيعته إلى نوعين: الأول وهو النقل الذي يتم داخل حدود إقليم الدولة ويسمى بالنقل الداخلي ويخضع للقوانين والتشريعات الداخلية لكل دولة إلا إذا ارادت إخضاعه للاتفاقيات الدولية (4)، وأما النوع الثاني- الذي يهمننا بالدراسة - هو النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود

(1) العريني، محمد فريد، محبين، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل

الجوي-، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط1، ص121

(2) سامي، فوزي محمد (2009)، شرح القانون التجاري الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، ص222

(3) الربضي، عيسى غسان (2008)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، ص52.

(4) انظر المادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007، قد عرف الخط الجوي الداخلي المنتظم بأنه: "خط جوي يخدم نقاطا تقع في إقليم المملكة وتسير رحلاته طبقاً لجداول معلن عنها بانتظام أو تكرار واضح".

الإقليمية للدولة الواحدة ويسمى بالنقل الجوي الدولي⁽¹⁾، والتي سعت الدول إلى تنظيمه؛ نظراً لتغير النظام القانوني الذي تخضع له الطائرة كلما عبرت حدود دولة إلى دولة أخرى، وقد تم ذلك فعلاً بمقتضى اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها ومن ثم اتفاقية مونتريال 1999، لكن هاتين الاتفاقيتين لم تضعاً قواعد تخص تكوين عقد النقل الجوي أو حتى تعريفه، فلذلك يتعين الرجوع إلى القانون الوطني المختص بنظر النزاع، فإذا كان القانون هو القانون الأردني، فإن مسألة إبرام عقد النقل تخضع إلى القواعد العامة في نظرية العقد الواردة في القانون المدني من حيث الشروط الموضوعية المتطلبة فيه وهي الرضا والمحل والسبب والأهلية، ومتى انعقد العقد صحيحاً ينتج آثاره التي تتجسد في الالتزامات المتبادلة التي تقع على عاتق طرفية⁽²⁾.

2.1.1 خصائص عقد النقل الجوي

يتميز عقد النقل الجوي عن غيره من العقود بطبيعته، إذ يعتبر عقداً يجمع ما بين الرضائية التي لا يشترط فيها الشكالية، وعقود الإذعان التي لا تقبل المساومة أو التفاوض، والعقود التجارية التي تمنح المتضرر الحق في الإثبات بكافة وسائله، وعقود المعاوضة التي يتلقى فيها كل متعاقد مقابلاً لما يعطي وعليه ستقوم الباحثة بشرح هذه الخصائص فيما يلي:

(1) انظر المادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني، إذ عرف الخط الجوي الدولي المنتظم بأنه: "خط جوي يصل بين نقطتين أو أكثر فوق إقليم أكثر من دولة، وتسير رحلاته طبقاً لجدول زمني معلن عنه بانتظام أو تكرر واضح".

(2) العريني، والفقي(2011)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1،

1.2.1.1 عقد النقل الجوي عقد رضائي

عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول، شرط أن يكون الرضا صادر عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب، وتأكيد على هذه الطبيعة جاء في نص المادة (70) من قانون التجارة الأردني على أنه: "يتم عقد النقل حينما يتفق عليه الفريقان"، ويستوي أن يرد محل العقد على نقل الأشخاص أو البضائع⁽¹⁾.

وكما لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته وجود أو ضياع تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي وما هما إلا وسائل لإثبات العقد، وفي ذلك نصت المادة (11) من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "مستند النقل الجوي حجة على أن العقد أبرم وعلى شروط العقد ما لم يقدّم الدليل عكس ذلك"⁽²⁾

كما لا يشترط شكلية معينة ولا تسليم الشيء المراد نقله، فالعقد ليس شكلياً لا ينعقد إلا بالكتابة، وليس عينياً لا ينعقد إلا بتسليم التذكرة إلى المسافر أو البضاعة إلى الناقل، إذ تسليم البضاعة مثلاً ليس شرطاً لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من تنفيذ إحدى الالتزامات الملقاة على عاتقه⁽³⁾

وهنا يثور التساؤل حول صفة الإعلان الصادرة من الناقل، فهل يعتبر إيجاباً أم قبول؟ إذ تعددت الآراء الفقهية منهم من اعتبر أن الناقل الذي يعمل على خطوط جوية منتظمة ومفتوحة يكون في حالة إيجاب دائم وعام، بحيث لا ينعقد إلا إذا جاء قبول الطرف الآخر متطابقاً مع هذا الإيجاب، فإن تحقق التطابق، فلا يجوز للناقل - بحسب الأصل - أن يرفض إبرام عقد النقل وإلا عد متعسفاً ومخلاً بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرافق العامة، إلا أن مسألة الرفض نصت عليها اتفاقية وارسو في مادتها (33) بأن: "ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل....."

(1) نصت المادة (77) من قانون التجارة الأردني في فقرتها الأولى على: "إن التعاقد على نقل

الأشخاص كالتعاقد على نقل الأشياء يتم بمجرد حصول الرضى"

(2) العريني، والفقي، القانون البحري والجوي، ص 503

(3) العريني، محمد فريد، ومحمدين، جلال وفاء، و محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون

الطيران، دار المستشار للطباعة والنشر، بيروت، ط1، ص 2000

وأيضاً نصت المادة السادسة من الشروط العامة للآياتا (1) على أن: "للقائين الاحتفاظ بالحق في رفض إبرام عقد النقل دون إبداء الأسباب"، فهذه النصوص غيرت في وجهة نظر البعض حيث عدت الإعلان الصادر من الناقل لا يشكل إيجاباً، إذ لا يخرج عن كونه دعوى علنية للتعاقد، وبذلك يتم التعاقد بصدور الإيجاب من قبل متلقي الخدمة كشاحن البضاعة مثلاً ومن ثم يصدر القبول من الناقل، وهذا هو الرأي الراجح في تفسير ذلك (2).

وأخيراً أود أن أشير إلى مسألة رفض الناقل الجوي التعاقد بأنها ليست مطلقة بل ترد عليها قيود، فيحق للناقل رفض التعاقد مع صاحب بضاعة متى كان هذا الرفض ضروري لسلامة الرحلة الجوية، كما لو كانت البضاعة خطرة (3)، لكن على الصعيد العملي هناك طائرات مجهزة مسبقاً لنقل البضائع الخطرة فعندها لا يستطيع الناقل رفض التعاقد.

2.2.1.1 عقد النقل الجوي عقد إذعان

الإذعان بصفة عامة هو الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون للإرادة دور غير الاحتجاج على قسوة ما خضعت له من شروط، وأما الرضائية مفادها أن يتمتع أطراف العقد بحرية التفاوض ومناقشة شروطه (4).

(1) الآياتا: هي منظمة للطيران المدني الدولي "ICAO"، تأسس في 19/4/1945، لمواجهة المشاكل التي قد تتجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية، ومن أهدافها تحسين وتطوير سلامة الطيران المدني في الملاحة الجوية الدولية، نقلاً عن: خير، عادل محمد (2001)، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دار الكتب القومية، القاهرة، ط1، ص42

(2) الربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، ص52

(3) الربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، ص53

(4) أحمد، عبد الفضل محمد (د. ن) القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ط1، ص245

واعتبار عقد النقل من عقود الإذعان لا يجرده من طبيعته الرضائية، نظراً لأن المساواة المطلقة بين الطرفين تكاد تكون مستحيلة، لأن الطرف الثاني لا يمكنه الوقوف على قدم المساواة مع الناقل الجوي بسبب مركزه الاقتصادي القوي، فعدم المساواة هذه ليست ذاتها هي التي تجعل العقد مشكوكاً فيه، بل الإجحاف المحتمل الذي قد يؤدي إلى استغلال الطرف القوي للطرف الضعيف، هو الجدير بالأهمية، لذلك منح للقاضي سلطة في تعديل هذه الشروط أو حتى أبطالها، كما أن تفسير النصوص فيما يتعلق بعقد النقل الجوي يفسر لمصلحة الطرف الضعيف، وذلك خلافاً للقاعدة العامة التي تقضي بأن الشك يفسر لمصلحة المدين، وهو الناقل في عقد النقل الجوي⁽¹⁾.

وفي هذا الصدد لا بد من أن نوضح الهدف من إجراء إدراج هذا العقد تحت طائفة عقود الإذعان، هو لحسن إدارة نشاط النقل الجوي بحيث يوجد نماذج للعقود وما تحتويها من شروط وأحكام وليس المراد فرض شروط تعسفية على متلقي الخدمة.⁽²⁾

3.2.1.1 الطابع التجاري

نص المشرع الأردني صراحة على تجارية كل عمل يتعلق بالملاحة الجوية، حيث نصت المادة (6) من قانون التجارة الأردني على: "1- تعد الأعمال التالية بحكم ماهيتها الذاتية أعمال تجارية: ز- النقل براً أو جواً أو على سطح الماء"

يتضح من ذلك أن المشرع عد عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بطبيعتها، سواء أكان محترفاً أم غير محترف؛ لأن شرط الاحتراف عده المشرع لغايات اكتساب صفة التاجر وليس لغايات اعتبار العمل تجاري، وعليه فالناقل يعد تاجراً بسبب استهدافه للربح من وراء تقديمه للخدمة، وأما بالنسبة لطرف الثاني فلا يكون العمل تجاري إلا إذا كان تاجراً وكان النقل بمناسبة تجارته⁽³⁾.

(1) العريني، محمد فريد، دويدار، هاني محمد (1995)، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون

اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، ط1، ص93

(2) العريني، ودويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، ص95

(3) الربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص

وأمتعتهم، ص56

2.1 آثار عقد النقل الجوي للبضائع

يولد عقد النقل الجوي للبضائع بمجرد إبرامه التزامات متبادلة في ذمة كل من طرفيه: الناقل الجوي من جهة، والمرسل (الشاحن) من جهة أخرى وقد يتدخل طرف ثالث لتنفيذ العقد وهو المرسل إليه، وعليه ستقوم الباحثة بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، الأول يتحدث عن التزامات الناقل في عقد نقل الجوي للبضائع، والثاني يتحدث عن التزامات المرسل بموجب هذا العقد.

1.2.1 التزامات الناقل في عقد النقل الجوي للبضائع

قبل أن نبين الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، لا بد من بيان المقصود بالناقل الجوي - وبشكل موجز -، إذ عرفه قانون الطيران المدني الأردني في مادته الثانية على أنه: "الشخص المعنوي الذي يعمل في النقل الجوي التجاري وحصل على ترخيص للاستثمار في تشغيل الطائرات أو تسيير خطوط جوية تجارية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع سواء كانت خطوطاً جوية دولية أو داخلية أو مشتركة وسواء كانت منتظمة أو غير منتظمة ويشمل ذلك الناقلين الوطنيين ومؤسسات النقل الجوي الدولية والمشاركة بين مجموعة من الأشخاص المسجلين لدى عدة دول". تريد الباحثة تبسيط المفهوم بأن الناقل الجوي يمثل هيئات الطيران المعتمدة من قبل الجهات الحكومية في كل دولة.

ولم تكن اتفاقية وارسو 1929 بتعريفه مما أثار العديد من المشكلات على الصعيد العملي لكون الأمور لا تسير ببساطة ووضوح، فمثلاً في الحالة التي يتفق شاحن البضاعة مع وكلاء النقل لنقل بضاعته، فهم يلتزمون تجاهه كمتعاقدين أصليين⁽¹⁾، لكن في الحقيقة ليس هم الذين سينفذون فعلاً عملية النقل، بل الذي سينهض بهذه المهمة هم موكلوهم من شركات ومؤسسات الطيران الذين يعدون هم الناقلين الفعليين، من هذه النقطة ظهرت الحاجة إلى التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، ولهذا

(1) أحمد، القانون الخاص الجوي، ص 238

جاءت اتفاقية جوادا لأغارا لعام 1961⁽¹⁾ وفرقت بينهم، حيث ورد في الفقرة ب من المادة الأولى تعريف الناقل المتعاقد بأنه: "كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرما مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل"، وأيضاً عرفت الناقل الفعلي في الفقرة التالية بأنه: "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب أو بجزء منه، ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو". يتضح مما سبق أن الاختلاف بينهم يكمن في الارتباط أو عدم الارتباط تعاقدياً مع متلقي الخدمة (شاحن البضاعة)، إذ يعد الناقل الفعلي هو الشخص الذي يتولى التنفيذ المادي للنقل الجوي بشقيه الفني والتجاري دون أن يكون مرتبطاً بعقد نقل جوي مع شاحن البضاعة، وهذا ما يميزه عن الناقل المتعاقد (2) (3). وبعد انعقاد العقد يترتب على عاتق الناقل الجوي عدة التزامات عليه أن يقوم بها، والتي سوف تبينها الباحثة بشيء من التفصيل فيما يأتي:

1.1.2.1 التزام الناقل بتحرير خطاب النقل الجوي للبضائع

القاعدة تقضي بأن الشاحن هو الملزم بتحرير خطاب النقل للبضائع بدليل نص المادة (5) من اتفاقية وارسو 1929: "لكل ناقل الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم خطاب النقل الجوي، ولكل مرسل منه الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا السند" لكن على الصعيد العملي الناقل هو الذي يتولى

(1) هي الاتفاقية المكملة لاتفاقية وارسو 1929 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي تم توقيعها في مدينة جوادالاجارا بالمكسيك في 1961/9/18

(2) الكندري، محمود أحمد (2000)، النظم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999، - تحديث نظام وارسو-، مجلس النشر العلمي ولجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، ط1، ص156

(3) أيضا قد ظهرت حالات أخرى حول تحديد من الذي يتمتع بصفة الناقل الجوي في حالة تأجير الطائرة وأيضاً في حالات الوكالات السياحية والوكلاء بالعمولة، للمزيد من المعلومات راجع

بنفسه تحرير خطاب النقل بناء على المعلومات والبيانات التي حصل عليها من الشاحن، وأيضاً وضع المشرع الدولي قاعدة تقضي بحرمان الناقل من التمسك بتحديد التعويض إذا تخلف في إعداد هذا المستند، فمن المنطق أن يوقع الجراء عند الإخلال بالتزام وليس عند عدم استعمال حق (1)

فيتضح مما سبق أن التفسير الصحيح والمقبول لمصطلح "الحق" هو أن للناقل الحق في أن يطلب من الشاحن البيانات اللازمة لملء خطاب النقل (2)، وترى الباحثة أن المشرع لم يكن موفقاً عند صياغة هذا النص ولم يراع الواقع العملي، وتقتصر بتغيير كلمة إعداد وتسليم المستند إلى إعداد البيانات اللازمة وتسليمها إلى الناقل. ويعتبر هذا الخطاب والبيانات الواردة فيه حجة على أن العقد قد أبرم ما لم يتم الدليل على عكسها. (3)

2.1.2.1 الالتزام باستلام البضائع.

يلتزم الناقل باستلام البضائع من الشاحن في مطار المغادرة أو حسب الاتفاق الذي حصل بينهما، وعند تسلمه للبضاعة وتمكنه من الحياة المادية يكون من حق الناقل التحقيق من صحة البضاعة والبيانات التي دونت في خطاب النقل من حيث النوع والحجم والحالة الظاهرة للبضاعة، وإذا وجد أن البضاعة غير مطابقة لما ذكر فعندها يحق له التحفظ عليها والامتناع عن تنفيذ العقد، كما يحق له رفض تسلمها إذا وجد أنها تشكل خطورة على أمن وسلامة الطائرة كما لو كانت من المواد التي يحظر نقلها جواً تبعاً لقوانين الطيران، وبالمقابل لهذا الحق ينشأ في ذمته التزام يقضي بالحفاظ وحراسة البضاعة حتى يتم شحنها (4)

(1) العريني، محمد فريد (2002)، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، (د، ط)، ص144

(2) لمعرفة البيانات اللازمة لخطاب نقل البضائع، راجع نص المادة (5-8) من اتفاقية وارسو 1929

(3) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص160

(4) عباينة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، ص311

أما بالنسبة إلى عملية شحن البضاعة فعلى الناقل أن يضعها في الأماكن المخصصة لها على متن الطائرة وترتيبها بطريقة فنية، مثلاً الفصل بين البضائع بحواجز خشبية أو إسفنجية لوقايتها من الاصطدام ببعضها، ويتم توزيعها بشكل يحفظ توازن الطائرة وبنفس الوقت لا تؤثر على سلامة البضائع، لكون الناقل هو المسؤول عن سلامة الطائرة وما يملك من خبرة ووسائل فنية فهو أقدر على النهوض بهذه المهمة (1)

3.1.2.1 التزام بنقل البضاعة

الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل هو نقل البضاعة وتبدأ هذه المرحلة بمجرد استلام الناقل البضاعة ومن ثم نقلها من مطار المغادرة إلى مطار الوصول المتفق عليه، ويجب عليه أن يلتزم بشروط العقد المبرمة بينهم، وفي سبيل تحقيق ذلك للناقل الحق في أن ينيب عنه ناقلاً آخر أو يستعمل طائرة أخرى في تنفيذ عملية النقل (2).

4.1.2.1 الالتزام بالمحافظة على سلامة البضائع وتفريغها

عندما تنتقل البضائع إلى حياة الناقل يترتب عليه التزام بالمحافظة عليها وحراستها حتى يقوم بتسليمها، فإذا كانت البضاعة ذا طبيعة خاصة تتطلب قدراً من العناية كاللحوم والزهور وجب على الناقل اتخاذ الإجراءات الكفيلة بالمحافظة عليها كوضعها في أجهزة للتبريد، وكذلك الحال إذا كانت البضاعة ذات قيمة عالية فيتوجب على الناقل تعيين حارس عليها.

كما يطرح التساؤل التالي : هل يلتزم الناقل بصورة مطلقة بالمحافظة على البضائع أثناء عملية النقل الجوي؟ والجواب: لا، حيث أوردت المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني استثناءً على ذلك، بأن منحت الناقل حق التخلي عن حراسة البضاعة وإلقائها خارج الطائرة لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، وجاء بها "لا يكون

(1) رضوان، أبو زيد (1983)، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة (د. ط)، ص 291

(2) حداد، إلياس (2011)، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، سوريا، (د. ط)، ص 162

الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر “ وبخلاف ذلك يلتزم الناقل بالتعويض (1).

أما بالنسبة إلى عملية تفريغ البضاعة فيتوجب على الناقل أو تابعيه العمل على إنزال البضاعة من الطائرة تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه، وتقضي القواعد العامة في عقد النقل لا يوجد ما يمنع من الاتفاق على تحمل المرسل إليه عملية التفريغ وعندها لا يكون الناقل مسؤولاً (2)

5.1.2.1 تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وأخطاره بوصولها

هي العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل، ويقصد بها التسليم المادي للبضاعة إلى المرسل إليه بحيث يتمكن من بسط سيطرته عليها، وعلى الناقل أخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، وعند حضور المرسل إليه يجب أن يبرز نسخة من خطاب النقل الجوي ليتحقق الناقل من صفته وأحقيته في تسلّم البضاعة. وأيضا للمرسل إليه قبل أن يستلم بضاعته الحق في فحصها ومعاينتها والتحقق منها (3).

هذا وقد يرفض المرسل إليه استلامها إذا وجد فيها تلف أو تأخر في وصولها والحقه ضرر جراء ذلك ولم يعد له مصلحة في استلامها، فعلى الناقل أن يتبع تعليمات الشاحن الواردة في خطاب النقل، وفي حال عدم وجودها فللناقل أن يخطر الشاحن بواقعة عدم التسليم وبعدها له أن يعيد البضاعة على الطائرة وانتظار تعليمات من الشاحن، وفي حالة عدم وصول أي تعليمات خلال فترة لا تقل عن ثلاثين يوما عندها يجوز للناقل التصرف فيها ببيعها بالمزاد العلني (4).

(1) أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص 296

(2) حداد، إلياس (2011)، القانون الجوي، ص 163

(3) ببريري، محمود مختار، وعمر، عمر فؤاد (2005) القانون الجوي مقدمة عامة- أغراض

الملاحة الجوية- عوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، ص 83

(4) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص 169

وقد قضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها على أن: "أوجبت المادة (14) من اتفاقية وارسو على الناقل إخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتفق على خلاف ذلك، ولم يثبت بأوراق الدعوى أن المرسل إليه قد تباطئ في استلام الشحنة وان سبب التلف كان بسبب الظروف الجوية التي خزنت فيها البضاعة بمستودعات مطار هواري بومدين، وأدى إلى تلف الشحنة" (1).

2.2.1 التزامات المرسل والمرسل اليه

وبعد أن أوضحنا التزامات الناقل الجوي يجب أيضاً توضيح التزامات الطرف الثاني هو المرسل (شاحن البضاعة) التي ستتوضح في الفرع الأول، وكما ذكرنا سابقاً انه قد يتدخل طرف ثالث لتنفيذ العقد وهو المرسل اليه والتي سنعرضها فيما يلي:

1.2.2.1 التزامات المرسل

يلتزم المرسل بموجب عقد النقل بعدة التزامات منها:

اولاً: دفع أجرة النقل

وهو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرسل بتسديد أجرة نقل البضاعة، وغالبا يتضمن العقد تحديد الأجرة أما أن تكون مستحقة عند القيام مقدما، وإما أن تدفع في مطار الوصول من قبل المرسل إليه الذي يبقى ملتزما إلى جانب المرسل بالوفاء، فلو أن المرسل إليه رفض تسلم البضاعة أو أصبح معسرا فلا يفنى حق الناقل ويبقى المرسل مدينا بدفع الأجرة وفي حال لم يسدها يحق للناقل حبس البضاعة تمهيدا لبيعها واستيفاء حقوقه من ثمنها (2).

ولا بد من أن أشير إلى أن المصاريف الإضافية التي يدفعها المرسل للاستفادة من خدمات الإيداع والتأمين والتحميل لا تدخل ضمن أجرة النقل (3).

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية، رقم 2006/1816، تاريخ 2007/3/7

(2) العريني، والفقي، القانون البحري والجوي، ص 550

(3) عباينة، محمود محمد (2015)، أحكام عقد النقل - النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار

الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، ص 317

ثانياً: تسليم البضاعة إلى الناقل بعد تغليفها وتعبئتها بالطريقة المناسبة

على المرسل قبل أن يسلم البضاعة أن يتم عملية التغليف والتعبئة وحزمها بطريقة تقيها من الهلاك أو التلف واتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة للحفاظ عليها، وبعد الانتهاء من هذه العملية على المرسل أن يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل ليتمكن من ممارسة الحراسة المادية وتنفيذ التزامه بنقل البضاعة (1).

ثالثاً: إعداد البيانات والمستندات اللازمة وتسليمها إلى الناقل الجوي

على الشاحن قبل تسليم البضاعة إلى الناقل أن يقدم البيانات والمستندات اللازمة ويرفقها مع خطاب نقل الجوي وذلك لاستيفاء إجراءات الجمارك والضرائب، ويكون مسؤول من قبل الناقل عن كل ما يحدث من أضرار ناشئة عن عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها وصحتها، ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل أو تابعيه (2).

2.2.2.1 التزامات المرسل إليه

المرسل إليه ليس طرفاً في عقد النقل بين المرسل والناقل الجوي، ومن المبادئ العامة أن العقد لا يرتب التزاماً في ذمة الغير تبعاً إلى (نظرية نسبية العقود)، ولكن قد يرتب حقاً للمرسل إليه يتمثل في مطالبة الناقل الجوي تسليم البضاعة له والرجوع عليه بالتعويض في حالة الهلاك أو التأخير (3).

وبموجب ذلك فإن يقع على عاتق الناقل الجوي التزاماً بموجب نص المادة (13) من اتفاقية وارسو وهو إخطار الناقل المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة مالم يتفق على غير ذلك، وعندها يقوم المرسل إليه بتسليم البضاعة دون تعنت أو تأخير. وفي حال رفض المرسل إليه تسليم البضاعة أو تعذر الوصول إلى عنوانه، فإن المرسل (شاحن البضاعة) يسترد حقه في التصرف بالبضاعة وتوجيهها (4).

(1) أحمد، محمد عبد الفضل، القانون الخاص الجوي، ص 260

(2) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص 170

(3) خالد، عدلي أمير (1996)، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط2،

ص 48

(4) حداد، الياس، القانون الجوي، ص 168

وأخيراً لا بد من الإشارة الى انه وان كان الأصل ان يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وغيرها من المصروفات المستحقة للناقل، إلا أنه بالإمكان أن يتفق على أن يتحملها المرسل اليه رغم أنه ليس طرفاً مباشراً في العقد ، ولكن هذا الاتفاق لا يبرأ المرسل من التزامه من قبل الناقل ، فيكون المرسل والمرسل اليه مسؤولين عن دفع الأجرة والمصروفات المستحقة الى الناقل الجوي⁽¹⁾.

(1) أكرم ياملكي، (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، ص138

الفصل الثاني

التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع في الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني

يتسم النقل الجوي في الغالب بالطابع الدولي، ويعتبر من أهم المرافق الحيوية العامة والدولية، ونظراً للتطور السريع في التقنيات المستخدمة في مجال الطيران، حاول المجتمع الدولي تطوير القواعد المنظمة لتحديد مسؤولية الناقل الجوي التي أقرتها اتفاقية وارسو لعام 1929، على نحو يحقق الحماية القانونية لمؤسسات النقل الجوي، وتحقق ذلك من خلال انعقاد اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي عام 1999⁽¹⁾.

فقد رأت الباحثة إلقاء الضوء على الأحكام التي استحدثتها اتفاقية مونتريال 1999 في مجال مسؤولية الناقل الجوي، ولتكتمل الفائدة، وتبنى الفروع على قواعدها الصحيحة، وتستكمل حلقات التطور في مجال مسؤولية الناقل الجوي، خاصة وأن اتفاقية وارسو قد خدمت الملاحة الجوية لمدة تزيد على سبعين عاماً. الأمر الذي يحتم علينا إبراز هذا التطور، وتوضيح أوجه الشبه والاختلاف بين اتفاقية وارسو وتعديلاتها واتفاقية مونتريال⁽²⁾، فضلاً عن بيان انعكاس هذه الاتفاقيات المنظمة للطيران الجوي على القانون الأردني.

ومن ذلك فإنه يقسم هذا الفصل إلى مبحثين، الأول الذي سيبين فيه أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية مع بيان موقف المشرع الأردني من ذلك، وأما المبحث الثاني سيوضح فيه حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي وشروط تحققها.

(1) عادل محمد خير (2001)، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دار الكتب القومية، القاهرة، ط1، ص13

(2) الفقي، عاطف محمد (2008)، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، ص22

1.2 مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع

مما لا شك فيه أن مسؤولية الناقل الجوي تحتل الصدارة بين موضوعات النقل الجوي، نظراً لما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء⁽¹⁾، لذلك نجد أن اتفاقية وارسو 1929 قد خصصت الباب الثالث منها لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ومن ثم شهدت تعديلات متلاحقة لسرعة التطورات في عالم الطيران، إلى أن أتت اتفاقية مونتريال 1999 وجمعت الأحكام الخاصة بالمسؤولية التي كانت متبعثرة ما بين اتفاقية وارسو وتعديلاتها، وأصبحت هي أحدث تنظيم يحكم النقل الجوي الدولي⁽²⁾. في ضوء ما سبق ستقسم الباحثة هذا المبحث إلى مطلبين، الأول عن ليوضح أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها، وأما في المطلب الثاني سيتخصص في بيان أساس مسؤولية الناقل في اتفاقية مونتريال 1999 والتشريع الأردني.

1.1.2 أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها

أبرمت اتفاقية وارسو في 12 أكتوبر 1929 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وحررت باللغة الفرنسية فقط وشملت على (41) مادة، وحيث أقرت مجموعة من الأحكام القانونية الدولية وأقامت موقفاً توافقياً بين الأنظمة القانونية المتباينة، ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي عام 1933 وتزايد عدد الدول المصادق عليها إلى (150) دولة⁽³⁾.

و تطورت القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، فأصبح من الضروري دراسة الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 وأيضاً في البروتوكولات المعدلة.

(1) العريني، محمد فريد، محبين، جلال وفاء، القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل الجوي-، ص371

(2) الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، ص24

(3) ضياء علي أحمد نعمان (2006)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مكتبة المنارة، مراكش، ط1، ص62

وعليه ستقوم الباحث بتقسيم هذا المطلب إلي فرعين، الأول يتحدث عن أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو 1929، وأما الفرع الثاني سنتناول أساس هذه المسؤولية في البروتوكولات المعدلة للاتفاقية.

1.1.1.2 أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929

وضعت اتفاقية وارسو احكام قانونية دولية لتوحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي ومسؤولية الناقل بالخصوص⁽¹⁾.

ويرتكز هذا النظام الموحد على المبادئ التالية:

أولاً: تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، أي أن شاحن البضاعة لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود خطأ الناقل⁽²⁾.

ثانياً: أجازت الاتفاقية للناقل أو تابعيه أن يتخلصوا من المسؤولية إذا اثبتوا أنهم اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذه، أو أن الضرور هو الذي تسبب في وقوع الضرر أو ساهم في أحداثه⁽³⁾.

ثالثاً: ومراعاة لمصلحة الناقلين، فقد خففت الاتفاقية حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل تجاه المضرور، وحتى لا يتمكن الناقل من التهرب من المسؤولية، أبطلت الاتفاقية كل شرط يهدف إلى إعفائه من مسؤوليته، أو الذي يجعل مبلغ التعويض أقل من الحد الذي قرره الاتفاقية⁽⁴⁾.

رابعاً: ولا يستفيد من أحكام الاتفاقية الناقل سبب النية⁽⁵⁾، والتي حددت ذلك بحالتين:

(1) رضوان، أبو زيد، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري - ص 287

(2) انظر المواد (17،18،19) من اتفاقية وارسو 1929

(3) انظر المادتين (20،21) من اتفاقية وارسو 1929

(4) انظر المادتين (22،23) من اتفاقية وارسو 1929، وسيكون هناك حديث عن تحديد مبالغ التعويض وفقا لاتفاقية وارسو 1929 فيما يتعلق بنقل البضاعة، وذلك في الفصول التالية.

(5) القيام، أمجد "محمد هاني" (2001)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، جامعة جرش، ص 27

أ. إذا ثبت أن الضرر راجعاً إلى غشه أو خطأ من جانبه يعد وفقاً لقانون المحكمة المعروضة عليها النزاع معادلاً للغش (1).

ب. إذا تخلفت وثائق النقل أو لم تشمل على البيانات اللازمة التي حددتها الاتفاقية (2).

وعلى ما يبدو ملاحظته أن نظام المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل (مسؤولية عقدية)، ولم تحمل المضرور عبء إثبات الخطأ، وإنما يعتبر الناقل مسؤولاً إذا أصيبت البضاعة بضرر، وبذات الوقت يستطيع أن يتحلل من هذه المسؤولية في حالات معينة، ستوفيها الباحثة شرحاً فيما بعد، وأيضاً حددت الاتفاقية مبالغ التعويض على الناقل أن يؤديها للمضرور، عدا حالت الغش أو الخطأ المساوي له (3).

ومنذ عام 1929 ظلت اتفاقية وارسو تخدم الملاحة الجوية عدة سنوات دون تعديل، إلا أنها تعرضت لانتقادات، حيث اعتبرت نظام المسؤولية الذي وضعته الاتفاقية في زمان كانت فيه الكثير من الدول في حكم المستعمرات ولم تعبر عن مصالح الدول النامية، ولا سيما إذ أصبح الكثير منها بعد الاستقلال ذات وزن بالنسبة للطيران التجاري، وأيضاً التطور الذي حصل في مجال الطيران، أدى إلى تناقص الأخطار الجوية وتضييق نطاقها وأصبحت الطائرة أكثر أماناً، فدعت الحاجة لتعديل نصوص الاتفاقية بحيث يزيد من الحماية المقررة لأصحاب البضائع، ومحاولة للقضاء على الأسباب التي تؤدي إلى اختلاف المحاكم في تفسير نصوصها. ، ولهذا فقد خضعت الاتفاقية لعدة تعديلات لإزالة التعارض بين الأحكام التي تصدرها الدول (4)، كما سنرى لاحقاً.

(1) انظر المدة (25) من اتفاقية وارسو 1929

(2) انظر المادة (3،4،9) من اتفاقية وارسو 1929

(3) القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، ص192-193

(4) رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص295

2.1.1.2 أساس المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929

توالت على اتفاقية وارسو 1929 مجموعة من التعديلات من أجل تحسينها نظراً للانتقادات التي توجهت إليها، فكان أولها بروتوكول لاهاي عام 1955 لكن لم يغير من طبيعة مسؤولية الناقل بالنسبة للنقل البضائع التي قررتها اتفاقية وارسو، ثم تلاه التعديل الثاني هو اتفاق مونتريال عام 1966 الذي كان مهتم في مجال المسؤولية عن نقل الركاب دون البضائع، ثم انعقد مؤتمر "جواتيمالا سيتي" عام 1971، وهو التعديل الثالث الذي أبقى مسؤولية الناقل الجوي قائمة على الخطأ المفترض في نقل البضائع ولكنها أنتت بقواعد تعدل من مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف أو فقد الأمتعة المسجلة التي يحملها المسافر معه فأصبحت المسؤولية موضوعية قائمة عن الخطأ⁽¹⁾.

وبقي على هذا الحال إلى وقت أدركت فيه الدول ضرورة تعديل نظام المسؤولية في نقل البضائع أسوة بما اتبع في نقل الركاب، خصوصاً بعد ازدياد حركة نقل البضائع بطريق الجو إذ تراوح معدل الزيادة السنوية في حجم البضائع بداية السبعينيات ما بين 17 و 22 % وهي نسبة تفوق معدل الزيادة في نقل الركاب⁽²⁾، ولذلك تم توقيع بروتوكول مونتريال الرابع في 25/ سبتمبر/ 1975 وكان هذا التعديل الأخير على الاتفاقية الأصلية، حيث تقرر بمقتضى نص المادة الرابعة على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة (مسؤولية موضوعية) قائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة⁽³⁾:

(1) زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي- دراسة في اتفاقية وارسو

والبروتوكولات المعدلة لها-، دار النهضة العربية، القاهرة، (د. ط)، ص 378-381

(2) زاهر، فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي- دراسة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها-، ص 379

(3) الربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، ص 89

لكن تجدر الإشارة إلى أنه قد انقضت 23 سنة قبل أن يصبح هذا البروتوكول نافذاً، وأيضاً صادقت عليه مجموعة محدودة من الدول (1).

وبناء على ما تقدم يتضح أن مسؤولية الناقل الجوي عن الخطأ المفترض تقلصت ولم يعد لها تطبيق إلا في حالة واحدة وهي المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

وعلى الرغم من ذلك إلا أن مسؤولية الناقل الجوي لم تتوحد، إذ يجب معرفة ما إذا كانت الدولة الموقعة على اتفاقية وارسو 1929 قد انضمت إلى البروتوكولات المعدلة أم لا، مثلاً الدولة التي انضمت إلى بروتوكول مونتريال الرابع 1975 فتكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية اتجاه نقل البضائع، أما الدولة التي لم تتضمن بقيت خاضعة إلى نظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية الأصلية (المسؤولية العقدية) (2).

2.1.2 أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 والقانون الأردني

على الرغم من المبادئ الراسخة التي جاءت فيها اتفاقية وارسو 1929 والمحاولات المتكررة لتعديلها أدت إلى عدم الوحدة القانونية وظهور الازدواجية في نظام المسؤولية بسبب عدم التطابق بين الدول المصدقة على البروتوكولات وتلك المصدقة على الاتفاقية الأصلية مما أثار تنازع حول أيهما أولى بالتطبيق (3).

لهذا فكر المجتمع الدولي في إعادة لملمة القواعد التي جاءت في اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة، كما أن نظام الاتفاقية أصبح قديم ولم يعد يستجيب لمتطلبات العصر الذي شهد طفرة تكنولوجية هائلة في الكثير من مجالاته (4).

(1) أحمد إبراهيم الشيخ (2008)، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، ص29

(2) أحمد، عبد الفضيل محمد (د. ن)، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، المنصورة، ص313

(3) هشام فضلى (2005)، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط1، ص10

(4) الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، ص18

لكن رغم هذه الأسباب تبقى الاتفاقية قائمة وملزمة للأطراف المعنية ما دامت سارية المفعول، ولا يمكن تعديلها إلا وفق قواعد القانون الدولي للمعاهدات (1). فعندها أخذ الفكر منحى عمليا، إذ قامت منظمة الطيران المدني (2) بأعمال تحضيرية واسعة فيما يتعلق بالمبادرة الجديدة، ونتج عنها تكليف مجلس المنظمة بمراجعة اتفاقية وارسو، حيث تم إعداد مسودة مشروع لاتفاقية جديدة، وهنا قامت اللجنة القانونية للمنظمة بإعداد مشروع نهائي وجاهز وتم تقديمه إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي عقد في مونتريال خلال الفترة من 10-28 أيار 1999 والذي حضره 121 دولة عضو في المنظمة، وبعد مواجهته لمجموعة من الآراء المتناقضة كانت أغلبية الدول مالكة لشركات النقل القوية (3) هي التي دعمت مشروع الاتفاقية (4)، وفي 28 أيار من ذات العام تم التوقيع عليها من قبل 106 دولة على الاتفاقية والتي تعرف باسم (اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي 1999)، وتعرف اختصارا باتفاقية مونتريال 1999.

(1) الطراونة، مخد ترخيص (2015)، الوجيز في القانون الدولي العام، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، ط2، 284.

(2) المنظمة الدولية للطيران المدني (ايكاو) هي تجمع لأغلب مطارات العالم أسست في 1947/4/4 تابعة للأمم المتحدة مقرها الرئيسي في مونتريال بكندا مهمتها تطوير أسس وتقنيات الملاحة الجوية والعمل على تطوير النقل الجوي لضمان الأمن والسلامة وتقوم أيضا بتنظيم عمليات الملاحة بين الدول وعمليات عبور الحدود وتسهيلها ومنع المخالفات يرمز إليها في الإنجليزية (I.C.A.O) ويتمتع مجلس الإدارة بصلاحيات الفصل في النزاع الذي ينشأ بين أعضائه، لا يقبل منها رفع النزاع الى المجلس الا اذا كان مقدمة باسم الدولة المتعاقدة. انظر: عيسى السيد احمد الهاشمي (2009)، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة، القاهرة، ط1، ص65.

(3) مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، الهند.

(4) الكندري، محمود، النظم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999، ص35.

وحررت بست لغات جمعيا ذات الحجية وهي: الإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية والصينية والعربية، وتشمل على سبع وخمسين مادة موزعة على سبعة فصول، وقد دخلت حيز التنفيذ في 4 تشرين الثاني 2003 (1).

بقي أن أشير إلى أن هذه الاتفاقية ليست تعديلا لاتفاقية وارسو وإنما هي اتفاقية جديدة بدليل واضح ورد في مادتها رقم (55): "ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي"، حيث جاءت لتلغي اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة وتحل محلها في حكم النقل الجوي الدولي (2).

وعليه سوف تقسم الباحثة هذا المطلب إلى فرعين: الأول للبحث في أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999، والثاني للحديث عن أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الأردني، وتحديد موقفه من الاتفاقيات الدولية.

1.2.1.2 أساس المسؤولية وطبيعتها في اتفاقية مونتريال 1999

فرقت اتفاقية مونتريال 1999 عند تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي بين الأضرار التي تصيب البضاعة، وبين التأخير في نقل البضائع.

أولاً: أساس مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة

اهتمت اتفاقية مونتريال 1999 بتحديد أساس مسؤولية الناقل اتجاه الأضرار التي تصيب البضائع، حيث جاءت متفقة مع مبادئ بروتوكول مونتريال الرابع 1975 المبنية على قواعد المسؤولية الموضوعية، على خلاف ما ورد في نظام المسؤولية الذي أقرته اتفاقية وارسو 1929 حيث كانت المسؤولية تعاقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض، وعلى ذلك فإن البروتوكول المشار إليه سابقاً أحدث انقلاب وأتى بأحكام جديدة تنظم هذه المسؤولية، ولكن على الصعيد العملي كان تطبيقه محدود بين الدول التي صادقت عليه، وأيضاً انقضت 23 عام قبل أن يصبح البروتوكول نافذاً (3)،

(1) الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، ص 20

(2) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص 187

(3) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، ص 43

فكان نظام المسؤولية اتجاه البضائع في تشتت وبقي على ذلك إلى أن جاءت اتفاقية مونتريال 1999 لتنظم احكام مسؤولية الناقل الجوي اتجاه البضائع على نحو ثابت. إذ نصت المادة (1/18) من اتفاقية مونتريال في فصلها الثالث على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تغييبها بشرط أن يكون الحدث الذي الحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي"، يستفاد من هذا النص أن الاتفاقية أقرت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة (المسؤولية الموضوعية)، وألزمت الناقل بالمحافظة على البضائع في الوقت الذي تكون تحت حراسته أي أثناء النقل الجوي، فإذا أخل بالتزامه ترتب على هذا الإخلال ضرر لحق بالبضائع سواء كان سببه التلف أو الضياع أو التعيين⁽¹⁾، فتتعقد مسؤولية الناقل الجوي ودون الحاجة لإثبات خطئه ولا يستطيع التخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن ذلك الضرر يعود لعيب في البضاعة أو نقص فيها أو حتى سوء تغليفها⁽²⁾.

ثانياً: أساس مسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير

وأخيراً تود الباحثة أن تشير بشكل سريع إلى مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنشأ نتيجة التأخير في نقل البضائع أو الأمتعة، حيث أقامت اتفاقية مونتريال 1999⁽³⁾ المسؤولية على أساس الخطأ المفترض (المسؤولية العقدية)، وألقت على عاتقه التزام ببذل العناية الواجبة بالنقل في المواعيد المحددة، فإن أخل بالتزامه تتعقد مسؤوليته عن الضرر، ولا يستطيع أن يتخلص منها إلا إذا أقام الدليل

(1) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص 208

(2) انظر الفقرة الثانية من المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999

(3) المادة (19) التي نصت على: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا

أثبت هو وتابعوه ووكلاءه جميع التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"

على أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو كان يستحيل عليهم ذلك⁽¹⁾، سوف نوفيه شرحا لاحقا في الفرع الثاني من المطلب الثاني.

2.2.1.2 موقف التشريع الأردني من الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي

في بداية الأمر كان استخدام الطائرات في العمليات الحربية، ثم بعد ذلك تم استخدامها لنقل الركاب، ثم أخيرا في التجارة ونقل البضائع، إذ أصبحت الطائرات من أهم وسائل النقل في عصرنا الحديث لما لتلك الوسيلة من ميزات بتحقيق السرعة والأمان.

فكان من الضروري تنظيم هذا القطاع، فقد بادرت الأردن لإصدار أول قانون للطيران المدني رقم (25) لسنة 1945، تلاه صدور عدة قوانين تنظم هذا المجال⁽²⁾، آخرها صدور قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 المعمول به حاليا وعدل مرتين، الأولى عام 2018، والثانية الأخيرة عام 2021.

وعند التتبع لما ورد في النصوص الناظمة لهذا النقل، نلمس بوضوح أن المشرع الأردني طبق أحكام الاتفاقيات الدولية على النقل الجوي، إذ نصت المادة (4) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007⁽³⁾: "تطبق في المملكة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية الجماعية والثنائية المتعلقة بالطيران المدني والتي تكون المملكة طرفاً فيها".

(1) العريني، محمد فريد، دويدار، هاني محمد، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، ص358

(2) تلاه صدور قانون لطيران المدني يحمل الرقم (8) لسنة 1948 المنشور في الجريدة الرسمية عدد(937) بتاريخ 1/3/1948، ثم صدر قانون الطيران المدني رقم (55) لسنة 1953 المنشور في الجريدة الرسمية عدد (1135) بتاريخ 1/3/1953، ثم صدر قانون مؤقت رقم (5) لسنة 1980 المنشور في الجريدة الرسمية عدد(2919) بتاريخ 1/3/1980، تلاه صدور قانون آخر رقم (50) لسنة 1985 المنشور في الجريدة الرسمية عدد (3340) بتاريخ 4/8/1985.

(3) قانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976 المنشور في الجريدة الرسمية عدد (6245)، بتاريخ 1/8/1976

وكما تضمن قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 في الباب الثالث أحكام تخص النقل الجوي، إذ نصت المادة (2/79) على أنه: "يخضع النقل الجوي إلى القواعد الواردة في هذا الباب وفي القانون المدني، مع مراعاة أية أحكام مغايرة وردت في هذا الخصوص في قانون الطيران المدني المعمول به وفي أية معاهدات دولية حول الملاحة الجوية نافذة قانونا في المملكة".

يتضح مما سبق أن المشرع الأردني يخضع أحكام النقل إلى كل من قانون التجارة والقانون المدني وقانون الطيران المدني وأيضا إلى الاتفاقيات الدولية التي تكون طرفا فيها.

ومن الاتفاقيات التي انضم الأردن عليها اتفاقية مونتريال 1999⁽¹⁾، حيث جاء في المادة (41/أ) من قانون الطيران المدني الأردني التي نصت على: "تطبق أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري"، فيتضح من خلال هذا النص بأن المشرع الأردني أحال في تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بصورة كلية لما ورد في اتفاقية مونتريال، وبالتالي فإن المسؤولية بموجب قانون الطيران المدني الأردني هي ذاتها الواردة في اتفاقية مونتريال.

وهنا يثار التساؤل بعد انضمام المملكة إلى اتفاقية مونتريال، هل النقل الجوي يخضع لأحكام القانون الوطني أم للاتفاقية؟

فقد استقرت اجتهادات محكمة التمييز الأردنية على أن الاتفاقية الدولية هي أسمى مرتبة من القانون الوطني، وبالتالي فإن اتفاقية مونتريال أولى بالتطبيق ولو تعارضت نصوصها مع القانون الوطني⁽²⁾، كما قضت في إحدى قراراتها⁽³⁾ على: ".... إن ما يحكم العلاقة بين طرفي هذه الدعوى هو عقد النقل الجوي وعلى ضوء ما سبق بيانه فإن القانون الواجب التطبيق هو قانون الطيران المدني الذي أحال في المادة (41/أ) إلى أحكام اتفاقية مونتريال".

(1) وقد صدرت الإرادة الملكية السامية في المملكة الأردنية الهاشمية بالمصادقة على اتفاقية

مونتريال 1999 المنشورة في الجريدة الرسمية عدد (4533)، بتاريخ 2002/2/17

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2007/2353، تاريخ 2008/4/8، موقع قرارك

قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2017/4302، تاريخ 2017/11/28، موقع قرارك (3)

وبما أن النقل الجوي ينقسم إلى دولي وداخلي، فإن النقل الجوي الدولي يخضع لاتفاقية مونتريال متى توافرت شروط انطباقها، وأما بالنسبة إلى النقل الداخلي هل تسري عليه أحكام الاتفاقية أم يبقى خاضعا إلى القانون الوطني؟

الأصل أن النقل الداخلي يخضع إلى القانون الوطني، ولكن عند استقراء المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني، يتبين أن المشرع حدد نطاق النقل الجوي الخاضع لأحكام اتفاقية مونتريال: بالنقل الجوي الدولي التجاري والنقل الجوي الداخلي التجاري⁽¹⁾.

وأما عن مصير النقل الدولي غير التجاري والنقل الجوي الداخلي غير التجاري عند قيام نزاع، هل ستخضع لأحكام القانون الأردني، أم إلى أحكام اتفاقية مونتريال؟ فهنا يكون التنازع على الاختصاص من حيث القانون الواجب التطبيق على النزاع المعروف على القاضي الأردني، فقد يتمسك أحد أطراف النزاع بتطبيق اتفاقية مونتريال مبررا ذلك أن الاتفاقية قد شملت النقل الجوي الدولي بأجر ودون أجر، وقد يتمسك الطرف الآخر بتطبيق القانون الأردني كون قانون الطيران الأردني قد أخرج النقل الجوي الدولي غير التجاري والنقل الجوي الداخلي غير التجاري من دائرة أحكام الاتفاقية، وأخضعها إلى أحكام القانون الوطني، فما هو القانون الواجب التطبيق؟ القانون الوطني أن اتفاقية مونتريال؟

وكما هو المستقر عليه أن الاتفاقية تسمو على القانون المحلي وهي أولى بالتطبيق إذا تعارضت معه نصوص اتفاقية مونتريال وتعد مكملة للتشريع الوطني، وإن انضمام الدولة إلى الاتفاقية ما يجعل من أحكام الاتفاقية جزءا لا يتجزأ من قانون الدولة الوطني، وبالتالي يلتزم القاضي بتطبيق تلك الأحكام، وعلى ذلك يخضع هذين

(1) المادة (41) فقرة أ: "تطبق أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي، والفقرة ب: " تسري أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الداخلي التجاري، إلا إذا ورد نص يخالف ذلك في هذا القانون.

النوعين من النقل إلى أحكام اتفاقية مونتريال متى ما توافرت الشروط تطبيقها، أما إذا لم تتوافر تلك الشروط فإن التشريع الوطني هو الذي يحكم مسؤولية هذا النقل (1) على الرغم من قيام المشرع الأردني بالإحالة في تنظيم المسؤولية للناقل الجوي لما ورد في اتفاقية مونتريال، إلا أنه نص على حالة استثنائية- لم يرد النص عليها في اتفاقية مونتريال 1999- تتعلق بالضرر الذي يلحق المتضرر نتيجة عدم وصول البضائع المشحونة، حيث جاء في الفقرة ج من ذات المادة (41): "لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً اتجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر"، من الواضح أن هذا الاستثناء ورد على سبيل الحصر ضمن نوعية ضرر ناتج عن أفعال معينة (2)، وهذا ما سنتطرق إليه تفصيلاً في الفصل الثاني.

2.2 حالات انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

من الالتزامات الأساسية التي يربتها عقد النقل الجوي على عاتق الناقل في اتفاقية مونتريال 1999 التزامه بالمحافظة على البضائع والأمتعة والعناية بها طيلة عملية النقل، كما يلتزم بإيصال البضائع في الميعاد والمكان المتفق عليه في العقد. وعليه فالناقل الجوي يسأل طبقاً للأحكام الخاصة بالمسؤولية عن أي ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة يؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو ضياعها، عند توافر شروط محددة ذكرتها الاتفاقية.

ولما كانت أحكام المسؤولية تختلف باختلاف نوع الالتزام، فإنني سوف أقسم هذا المبحث إلى مطلبين الأول نتحدث فيه عن مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع وشروطها، أما المطلب الثاني سوف نتناول فيه المسؤولية عن التأخير في عملية النقل وشروطها.

(1) عبابنة، محمود (2013)، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال

والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق - جامعة الشرق الأوسط، ص 19

(2) هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، ص 68

1.2.2 المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضائع

إن الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع، يتطلب أولاً بيان التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة والأمتعة المسجلة، وهذا ما ستوضحه الباحثة في الفرع الأول، ومن ثم تناول شروط انعقاد تلك المسؤولية كما وردت في اتفاقية مونتريال 1999 في الفرع الثاني.

1.1.2.2 مضمون التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع

تحمل اتفاقية مونتريال 1999 الناقل الجوي التزامات أساسية من ضمنها التزامه بضمان سلامة البضائع، فقد نصت الاتفاقية على هذا الالتزام صراحة بقولها في مادتها (18) أن: "يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تغييبها بشرط أن يكون الحدث الذي الحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي"

يستفاد من هذا النص أن مسؤولية الناقل الجوي تبدأ من لحظة تسلمه البضاعة وتبقى خلال عملية النقل إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه، بمعنى أن التزامه يتحقق بتحقيق النتيجة وهي وصول البضاعة سليمة إلى المكان المتفق عليه، لأننا بصدد مسؤولية موضوعية مصدرها القانون بموجب اتفاقية مونتريال (1).

وهكذا، يستند التزامه على فكرة الحراسة، فالحارس ليس مكلف فقط بحراسة الأشياء، بل تجعله مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة (2)، وعليه حتى يسأل الناقل عن إخلاله بالتزامه يستوجب توافر ثلاثة شروط وهذا ما سيتم توضيحه في الفرع التالي.

(1) أبابير، رفعت فخري (2010)، الوجيز في القانون الجوي، دار أبو مجد للطباعة بالهرم، القاهرة، ط3 ص28

(2) نص المشرع الأردني في المادة 291 من القانون المدني الأردني على أن: "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية- يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه. هذا مع عمد الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة"

2.1.1.2 شروط تطبيق أحكام المسؤولية طبقاً لاتفاقية مونتريال 1999

وتطبيقاً لذلك يجب توافر شروط لإمكان اعتبار الناقل مخلاً بالتزامه ومن ثم تتعدد مسؤوليته، الشرط الأول: إن ينجم الضرر عن حدث، أما الشرط الثاني ضرورة أن يقع هذا الحدث خلال فترة النقل الجوي، والشرط الأخير وجوب أن يلحق ضرر بالبضاعة.

أولاً: نشوء الضرر عن حدث

حتى يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة، يجب أن ينشأ ذلك الضرر عن حدث، كما جاء في نص المادة (18) من اتفاقية مونتريال: ".... بشرط أن يكون الحدث الذي الحق للضرر...."، وهنا نتوقف على توضيح المقصود بلفظ الحدث، مما يتطلب البحث حول مدلوله، لكون اتفاقية مونتريال كانت خالية من بيان المقصود به، فأصبح محل نقاش إلى أن استقر الرأي الفقهي⁽¹⁾ على أن الحدث هو "كل الأسباب الممكنة للضرر، سواء أكانت هذه الأسباب متعلقة بعملية النقل أم غير متصلة بها"، وعلى هذا يكون الناقل مسؤولاً عن كل أمر يصيب البضاعة حتى لو لم يكن متعلقاً بعملية النقل الجوي ذاتها، ما دامت البضاعة موجودة في حراسته، فيكفي مثلاً لانشغال ذمة الناقل بالمسؤولية أن تذبل الزهور المنقولة بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى بجوارها⁽²⁾، والسبب في ذلك أن الناقل الجوي يتمتع بهيمنة وسيطرة مطلقة على البضائع⁽³⁾ أكثر من سيطرته على المسافرين.

وقد تبني القضاء الأردني هذا الاتجاه وقضت محكمة التمييز الأردنية على أنه " وحيث توصلت محكمة الموضوع أن الشركة المميزة كناقل (لشحنة تحاميل الريفانين) قامت بتخزين البضاعة في مستودعاتها في مطار (هوارى بومدين) بتاريخ وصول الشحنة في 2001/6/18 وفي ظرف درجة حرارة 40 درجة مئوية مما أدى إلى تلف الشحنة، وخلافاً لما ورد بوثيقة الشحن لوجوب حفظ البضاعة في مكان مبرد،

(1) بيري، محمود مختار (1999)، دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط2، ص208

(2) العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي -، ص210

(3) خالد، عدلي أمير، عقد النقل الجوي، ص76

وتوصلت إلى أن تلف الشحنة كان أثناء حراسة الناقل وفقا لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو، فيكون قرارها واقعا في محله... (1)

ثانيا: إن يقع الحدث أثناء فترة النقل الجوي:

إن تحديد فترة النقل الجوي في غاية الأهمية، نظرا لتحديد النطاق سريان التزام الناقل الجوي بضمان السلامة من حيث الزمان ويبقى السؤال المتبادر إلى الذهن هو متى تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة؟ أو بمعنى آخر متى تبدأ اللحظة التي تتشغل ذمة الناقل الجوي ومتى تنتهي؟

فقد عنيت اتفاقية مونتريال في الفقرة الثالثة من المادة (18) بتحديد فترة النقل الجوي تحديد دقيق حيث ذكرت بأن: "يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل".

يتضح من ذلك أن الاتفاقية ربطت بين المسؤولية والحراسة، فالناقل الجوي يسأل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة ما دامت موجودة في حراسته (2)، وأيضا حراسة تابعيه وكل من يستعين به الناقل لتنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل (3)

ولكن هل يكفي أن يحصل الضرر للبضاعة وهي تحت حراسة الناقل الجوي بغض النظر عن مصدر الضرر؟

وللإجابة على هذا التساؤل انقسم الفقه إلى اتجاهين، ذهب بعضهم (4) إلى أن المعيار الواجب التطبيق يتمثل فقط بفكرة حراسة الناقل للبضائع، وان أساس تحديد فترة النقل الجوي التي تتشغل خلالها ذمة الناقل بالأضرار التي تلحق بالبضاعة، تبدأ من الوقت الذي يتجرد فيه الشاحن من البضائع وتدخل في حراسة الناقل إلى حين إتمام العملية بتسليمها إلى المرسل إليه، سواء كانت الأضرار التي أصابت البضاعة قد

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2006/1816)، تاريخ 2007/3/7، موقع قسطاس

(2) هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، ص24

(3) العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، ص30

(4) وبريري، محمود مختار، القانون الجوي مقدمة عامة- أغراض الملاحة الجوية- عوارض

الملاحة الجوية، ص297؛ أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص316.

حدثت وهي ما زالت مودعة في مخازن الناقل قبل نقلها، أو على متن الطائرة ويظل الالتزام قائماً طالما بقيت البضاعة في حراسته، ولا يستطيع التخلص من التزامه إلا إذا أثبت أن الأضرار التي لحقت بالبضاعة كانت قد وقعت قبل دخول البضاعة في حراسته أو كانت قد خرجت منه.

وذهب بعضهم الآخر⁽¹⁾ إلى أن المعيار الواجب التطبيق يتمثل بفكرة حراسة الناقل إلى جانب التحقق الحراسة في مجال مخاطر الطيران، وعلى ذلك تتشغل مسؤولية الناقل الجوي بالأضرار التي تلحق بالبضاعة، من وقت استلام الناقل للبضاعة إلى حين تسليمها للمرسل إليه سواء كانت الحراسة على متن الطائرة أو في المطار أو خارجه، وأيضاً في الهبوط الاضطراري⁽²⁾ على اعتبار أنه قد حصل أثناء فترة النقل الجوي⁽³⁾.

فإذا توافر الشقين معاً يمكن اعتبار الضرر الحاصل في فترة النقل الجوي خاضعاً لأحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية، أما إذا توفر شق واحد تنتفي مسؤولية الناقل الجوي، وبالتالي يخرج عن تطبيق أحكام الاتفاقية وينبغي تطبيق القانون الداخلي.

وترى الباحثة أن التفسير الأول الذي أخذ بفكرة الحراسة فقط وسع من نطاق المسؤولية، أما التفسير الثاني جعلها منطقية أكثر.

وخلاصة القول، أن اتفاقية مونتريال انتهت إلى فكرة الحراسة الناقل هي منذ اللحظة التي يتم فيها قبول الناقل وتسلمه البضاعة فإنه يصبح مسؤولاً عما قد يلحقها

(1) القليوبي، القانون الجوي، ص196، والعريني، القانون الجوي، ص211، وأحمد عبد الفضيل، القانون الخاص الجوي، ص223

(2) في حالات الهبوط الاضطراري خارج المطارات، يعتبر الضرر الذي يلحق بالبضاعة واقعا في فترة النقل الجوي وبالتالي يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية، بشرط أن ينشا الحدث أثناء أو بعد الهبوط وقبل إعادة نقل البضاعة أو الأمتعة المسجلة من جديد، نقلا عن العريني، القانون الجوي، ص221

(3) محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، دار المستشار للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ط1، ص235

من أضرار ولا تنتهي مسؤوليته إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه⁽¹⁾، حيث قضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها على أن الضرر الذي لحق البضاعة قد حصل بعد تخزينها لدى (شركة عالية- الخطوط الجوية الملكية الأردنية) في مستودعاتها، أثناء قيامها بإعادة جرد مستودعاتها وقيام موظفيها بوضع جهاز على الرافعة الشوكية العائدة لها مما أدى إلى سقوطه وإتلافه نتيجة لعدم أخذ الاحتياطات اللازمة، وعلى هذا فالضرر حصل بعد انتهاء عملية النقل، فلذلك لا تطبق اتفاقية مونتريال⁽²⁾

وبالتالي يخرج من نطاق فترة النقل الجوي كل ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة ويكون مصدره حدث قبل دخول البضاعة المطار أو بعد خروجها أو إذا كان مصدر الضرر ناشئاً في فترة نقل بري أو بحري أو نهري، فقد أشارت الاتفاقية في المادة (18) على أن: "لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار" يعني ذلك أن الناقل الجوي ليس على عاتقه التزام بضمان سلامة البضاعة التي يتم نقلها بطريق البر أو النهر أو البحر، وبالتالي كل ضرر يلحق بالبضاعة يخضع لنظام المسؤولية في القانون الداخلي⁽³⁾ وقد قضت محكمة التمييز في قرار لها على أن: "وحيث ثبت لمحكمة الموضوع أن فقدان الشحنة كان أثناء حراسة الناقل البري وليس في المطار أو على متن الطائرة وقضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي وقرارها يتفق وحكم القانون"⁽⁴⁾، لكن واستثناء إذا تم النقل الذي ورد في المادة السابقة بقصد شحن البضاعة على الطائرة أو تفريغها منها أو بقصد نقلها من طائرة إلى أخرى، حينها يفترض الضرر الذي قد يصيب البضائع نتج عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك⁽⁵⁾ ويخضع لاتفاقية

(1) محمد بن، جلال وفاء (1992)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، (د. ط)، ص 127-128

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2012/1849)، تاريخ 2012/7/17، موقع قسطاس

(3) المطيري، وضحه فلاح (2001)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ص 62

(4) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2014/2312)، تاريخ 2014/10/26، موقع قسطاس

(5) انظر الفقرة 4 من المادة 18 من اتفاقية مونتريال

مونتريال⁽¹⁾، وقد قضت محكمة التمييز في إحدى قراراتها على أن: "وحيث إن المادة (17 و 18) من اتفاقية مونتريال قررتا مسؤولية الناقل الجوي في حال تلف البضاعة إذا وقع على متن الطائرة أو أثناء أي مرحلة/ فترة كانت البضاعة في حراسة الناقل الجوي ويشمل النقل الجوي النقل بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى فيفترض أن الضرر وقع أثناء النقل الجوي طالما كانت البضاعة في حراسة الناقل"⁽²⁾

ثالثا: الضرر الذي يصيب البضاعة

لا يكفي أن يقع الحدث أثناء فترة النقل الجوي، بل يجب أن ينجم عنه ضرر للبضائع، وقد حصرت الاتفاقية صور الضرر في ثلاثة أشكال وهي: التلف والضياع والتعيب.

1. الضياع: يقصد به اختفاء البضاعة أو الأمتعة المسجلة وعدم تمكن الناقل من العثور عليها وبالتالي لا يستطيع تسليمها إلى المرسل إليه، وقد يرجع سبب فقدانها إلى السرقة من مخازن الناقل أو فقدان أحد الطرود في عملية النقل، سواء أكان من قبل الناقل أو أحد تابعيه

2. التلف: يقصد به العيب الذي يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة أثناء عملية النقل، كأن يلحقها عطب أو كسر أو خدش يؤثر على قيمتها، حتى لو كانت كاملة من حيث وزنها أو عددها، بحيث لا تعد صالحة للاستخدام الذي أعدت من أجله.

وبالتالي لتحقيق مصلحة الشاحن أن يجري الناقل فحص للبضاعة في حضوره وإثبات ذلك في خطاب النقل أو استمارة الأمتعة، أما إذا تعرضت البضاعة إلى تلف أثناء التسليم تقوم قرينة على إخلال الناقل بالتزام المحافظة على سلامتها ويتعين على المتضرر أن يسارع بالاحتجاج لدى الناقل بمجرد اكتشافه للتلف فورا، وإلى واجهته قرينة التسليم المطابق وفقا لوثيقة النقل الجوي.

(1) العنزي، عبد المجيد خلف (2012) أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحوث المؤتمر الدولي السنوي العشرين "مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ص39

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2020/2345)، تاريخ 20/9/2020، موقع قرارك

3. التعيب: يقصد به وجود عيب يلحق بالبضاعة بوقت لا يؤثر على استخدامها او الغاية التي عدت من اجلها (1)، بمعنى إمكانية الانتفاع بالبضاعة، ولكن قيمتها تتعرض للنقصان.

وعلى ذلك يتحمل الناقل الجوي مسؤولية الضرر الذي يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة بأي صورة من الصور الثلاثة السابقة، إلا أن ذلك ليس على الإطلاق فقد يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته (2) إذا كان سبب الضرر من الأسباب التي أوردتها الفقرة الثانية من المادة (18)، سنتطرق لها تفصيلا في الفصل الثاني.

2.1.2 مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع

وللحديث عن مسؤولية الناقل الجوي في حال تأخره في توصيل البضائع والأمتعة عن الموعد المحدد، يتطلب أولا بيان التزام الناقل في وصول البضاعة والأمتعة المسجلة بالميعاد المتفق عليه، وهذا ما ستوضحه الباحثة في الفرع الأول، ومن ثم تناول شروط انعقاد تلك المسؤولية كما وردت في اتفاقية مونتريال 1999 في الفرع الثاني.

1.2.1.2 الالتزام بنقل البضائع في الميعاد المحدد.

لعل اختيار الشاحن وسيلة الطائرة بالتحديد لنقل بضاعته ودفع أجرا أعلى بكثير من أي وسيلة أخرى، هو رغبة منهم في استغلال الوقت، بسبب ميزة السرعة التي تتفوق بها الطائرة، وهذا ما يرجوه الشاحن (3)، لذلك فإن من الالتزامات المفروضة على عاتق الناقل التزام باحترام المواعيد المتفق عليها في عقد النقل الجوي، وكما ذكرنا سابقا أن مسؤولية الناقل اتجاه الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة التأخير مسؤولية

(1) زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا لنظام وارسو، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ص66

(2) زاهر، فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا لنظام وارسو، رسالة دكتوراه، ص67

(3) محيو، حسن، محاضرات في قانون الطيران، ص237

شخصية قائمة على أساس الخطأ، وعليه يقع التزام بتحقيق النتيجة وهي وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه في الموعد المحدد.

ولأهمية هذا العنصر فقد أفردت اتفاقية مونتريال مادة مستقلة عن التأخير في النقل، حيث نصت المادة (19) على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، وعليه فالناقل الجوي إذا أخل بالتزامه في الميعاد المحدد وترتب ضرر نتيجة تأخيره لحق بالبضائع انعقدت مسؤوليته وله أن ينفذها إذا أثبت أن الضرر بسبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه⁽¹⁾.

وبناء على النص السابق، فإن مسؤولية الناقل الجوي لا تتعقد إلا عند توافر شروط معينة، وهي أن يكون هناك إخلال بالتزام الناقل وأن ينشأ عنه ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة وذلك خلال فترة زمنية معينة، وعليه سوف نتناوله تفصيلاً في الفرع الثاني.

2.2.1.2 شروط المسؤولية طبقاً لاتفاقية مونتريال 1999

وتطبيقاً لذلك، يجب توافر شروط لإمكان اعتبار الناقل مخلاً بالتزامه ومن ثم تتعقد مسؤوليته، الشرط الأول: إن ينجم الضرر عن حدث، أما الشرط الثاني وهو ضرورة أن يقع الحدث خلال فترة النقل الجوي، والشرط الأخير وجوب أن يلحق ضرر للبضاعة.

وسيتم توضيح ذلك على النحو التالي:

أولاً: ان ينجم الضرر عن حدث

التأخير يعني تفويت الميعاد، ووصول البضاعة إلى الجهة المقصودة في غير الوقت المتفق عليه، سواء أكان محددًا في عقد النقل أو من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد إقلاع طائراتها.

ونلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 تبنت ذات الأحكام التي وردت في اتفاقية وارسو 1929.

وعند النظر في مبدأ التأخير يبدو إلى حد ما واضحاً، لكن هناك صعوبات تواجه تطبيق هذا المبدأ، على الرغم من تحديث الاتفاقية إلا أنها بقيت الانتقادات ذاتها التي

(1) عدلي خالد، عقد النقل الجوي، ص75

واجهت اتفاقية وارسو ولم يلتفت المشرع الدولي لتعديلها، وهذه الصعوبات تتمثل في أن النص لم يضع معياراً لتحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي لمسألة الناقل الجوي (1) وعندها ثارت خلافات ما بين الفقهاء، ولقد أغرقت الكتب في توضيح ذلك ما بين التأييد والمعارضة والنقد (2).

صفوة القول، الطريق الذي سلكه غالبية الأحكام وأيده عدد كبير من الفقهاء، مفاده أن يلتزم الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد محدد، فإذا حصل تأخير أو مجاوزة غير عادية للموعد، عد الناقل مخلاً بالتزامه وانعدت مسؤوليته عن التأخير وفقاً لأحكام الاتفاقية (3).

ثانياً: حدوث التأخير خلال فترة زمنية معينة

لا يكفي حدوث التأخير وحده، فحسب ما ورد في المادة 19 أن يحدث الضرر "بطريق الجو" فهنا يثار التساؤل حول تحديد الفترة التي يجب حدوث التأخير فيها؟ فقد اختلف الفقهاء حول تحديدها، ذهب رأي إلى أن فترة النقل بالنسبة للتأخير هي الفترة الواقعة بين لحظة إقلاع الطائرات إلى حين هبوطها، بدليل أن المشرع الدولي استخدم كلمة "بطريق الجو" أي تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة محلقة، لكن هذا التفسير يؤدي إلى إفراغ مبدأ المسؤولية من مضمونه؛ لأن التأخير يحصل عادة قبل إقلاع الطائرة أو بعد هبوطها ولا مجال للتأخير أثناء التحليق لأن الطائرة مبرمجة بواسطة حاسب الآلي وغالبا ما تكون مدة الطيران مقدرة مسبقاً (4).

أما الرأي الثاني وهو صاحب النظرية المنسوبة إلى موريس ليمونا، ذهب إلى القول إن الفترة التي يجب وقوع التأخير فيها هي ذات الفترة المنصوص عليها في المادة (18) من الاتفاقية طالما يترتب على التأخير نفس الأضرار التي تصيب

-
- (1) محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال 1999، ص 122
 - (2) أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص 303، والفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، ص 132، عدلي خالد، عقد النقل الجوي، ص 76
 - (3) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص 217-218
 - (4) صاحب هذا الرأي الفقيه الهولندي جودي، نقلاً عن زاهر، فاروق، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ص 367

البضاعة، فيعطى لفترة النقل الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي يعطى لفترة النقل الخاصة بالمحافظة على البضاعة، لكن يؤخذ على هذا الرأي أنها لا تتفق في حالة التأخير بنقل الركاب حتى وإن كانت لو تناسب التأخير في نقل البضاعة (1).

وأمام هذه الآراء المختلفة، فإن الرأي الغالب في الفقه ذهب إلى المادة (19) الخاصة بالمسؤولية عن التأخير، قد أحوالت ضمنا فيما يتعلق بتحديد فترة النقل إلى المادتين (17،18) وعليه إذا حدث التأخير في نقل الركاب فتكون فترة النقل الجوي الذي يسري خلالها التزام بضمان سلامة الركاب، وأما بالنسبة للبضائع فيكون الناقل مسؤولا عن التأخير متى وقع التأخير خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة أو الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل (2).

وعلى هذا النحو يوجب مسؤولية الناقل الجوي إذا غير مسار الرحلة أو لم يهبط في المرسى الجوي المقرر أو هبط في محطة دون داع وبقي فيها بعض الوقت، الأمر الذي كان السبب في هلاك أو تلف البضائع (3).

ثالثا: الضرر الناشئ عن التأخير

هذا أهم شرط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عني التأخير لأنه ليس كل تأخير تتعقد مسؤولية الناقل، بل يجب أن ينشأ ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة، ولم تحدد الاتفاقية طبيعة الضرر التي يمكن التعويض عنها على الرغم من تحديث المشرع الدولي لها، ولكن الرأي استقر (4) على وجوب الرجوع إلى القانون الوطني، حيث تخضع هذه المسألة لتقدير محكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص (5).

(1) صاحب هذا الرأي الفقيه موريس ليمونا، نقلا عن زاهر، فاروق، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ص369

(2) الربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، ص135

(3) الربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، ص136

(4) أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص317، فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ص373

(5) دويدار، هاني (2002)، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط2، ص393

وترى الباحثة أن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة هي ذاتها التي نصت عليها المادة (18) فيكون إما تلف يصيب البضاعة أو عيب أدى إلى إنقاص قيمتها.

وقد عد من قبيل الأضرار التي يسأل عنها الناقل: تأخر وصول البضاعة في الميعاد المحدد مما أدى إلى تلفها وخفض قيمتها أو حتى تفويت فرصة بيعها في السوق⁽¹⁾.

وقد قضت محكمة التمييز الأردنية في إحدى قراراتها على أن: "التأخير بحد ذاته ليس موجبا للتعويض ما لم ينشأ عنه ضرر سواء للركاب أو الأمتعة أو البضائع بدليل عبارة (الضرر الذي ينشأ عن التأخير) وبالتالي فإن مجرد التأخير دون ثبوت وجود ضرر ناتج عنه لا يرتب التعويض"⁽²⁾.

(1) إلياس حداد، القانون الجوي، ص194

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية بصفحتها الحقوقية رقم (2021/2356)، تاريخ 2021/6/8،

موقع قسطاس

الفصل الثالث

نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد إخلاله بالتزاماته الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل ويترتب عليه التزم بتقديم تعويض ما لم يقدّم الدليل على انتفاء مسؤوليته، لكن لو فرض التعويض بشكل مطلق سوف يؤدي إلى إفلاس الناقل وخروجه من ميدان النقل الجوي خاصة وأن التعويضات سوف تصل إلى أرقام ضخمة لا تستطيع أي شركة تحملها، وهذا ما يسمى بتحديد المسؤولية سوف تنطبق لها الباحثة تفصيلاً في المبحث الأول، وبالمقابل يحاول الناقل قدر الإمكان أن يدفع عنه مسؤوليته أو يخفف منها بوسائل حددتها الاتفاقيات الدولية ستعرض تفصيلاً في المبحث الثاني.

1.3 تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

يأتي الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929، ومن ثم في اتفاقية مونتريال، لمصلحة مستعملي الطائرة من أصحاب البضائع، سواء في الحالات التي بنى فيها على الخطأ المفترض أو على المخاطر وتحمل التبعة، بسبب إعفائهم من إثبات خطأ الناقل، وفي المقابل أعمالاً للتوازن بين مصلحة مستعملي الطائرة ومصلحة الناقلين الجويين، ولحماية الناقلين من تحميلهم أعباء مالية تفوق طاقتهم، فقد وضعت الاتفاقيتين حدوداً قصوى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه عند انعقاد مسؤوليته (1).

فعلى سبيل المثال تحطمت طائرة وهلك من فيها من بضائع، فالناقل سوف يعجز عن دفع قيم التعويضات مما يؤدي إلى شل حركة الملاحة الجوية، وفقد أحد المنافع العامة التي لا غنى عنها، بسبب تفوق قيمة التعويض على حجم ميزانيته، وبالمقابل

(1) الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، ص 177

ورد استثناء على ذلك في حالات محدودة، مكنت الناقل من أن يلتزم بدفع مبلغ أعلى من الحدود القصوى في الاتفاقية، وهذا ما يسمى بالمسؤولية غير المحدودة⁽¹⁾. وعليه، سوف تقوم الباحثة بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، الأول يبحث في المسؤولية المحدودة في حالات نقل البضائع والأمتعة، وأيضا توضيح كيفية حساب مبالغ التعويض، وأما المطلب الثاني يبحث في حالة المسؤولية غير محدودة وهي تجاوز الحد الأقصى للتعويض.

1.1.3 تحديد مسؤولية الناقل الجوي

يترتب على انعقاد مسؤولية الناقل الجوي تعويض المضرور بمبلغ يقدر حسب حجم الضرر لكن أحيانا يحصل حوادث جوية تؤدي إلى تحطيم الطائرة بالكامل ومن ثم هلاك ما عليها من بضائع، خصوصا مع وجود طائرات عملاقة، فلو تقررت مسؤولية الناقل عن تعويض كل الأضرار التي حصلت، فإنه يؤدي إلى إلحاق ضرر جسيم بالناقل وإفلاس شركات الطيران⁽²⁾، فلذلك تقرر وضع حداً أقصى للتعويض بموجب نص قانوني غير قابل للتجاوز مهما كان قدر الضرر أو قيمته، وعليه ليس للمضرور أن يطالب تعويض يزيد عن الحد الأقصى المنصوص عليه في النص القانوني، كما لا يجوز للقاضي أن يحكم بتعويض يتجاوز هذا الحد أيا كانت قيمة الضرر⁽³⁾.

والغاية من وراء ذلك، هو المحافظة على مرفق النقل الجوي ودعمه وكفالة استمراره، ولتمكين الناقل من احتساب مدى الخسارة التي قد يتعرض لها وبالتالي حماية نفسه بعقد التأمين اللازم للحد من الآثار المالية التي تترتب عليه⁽⁴⁾.

(1) ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص205

(2) خالد، عدلي أمير، عقد النقل الجوي، ص93

(3) ضياء الدين نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص205

(4) رضوان أبو زيد، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري-، ص20

ولا بد أن نشير إلى أن مبالغ التعويض التي أقرتها كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال هي حدود قصوى للتعويض وليست مبالغ جزافية، بمعنى إذا كانت الأضرار التي تلحق المتضرر أقل من الحد الأقصى فإن المضرور لا يستحق تعويض سوى عن الضرر الذي لحقهم (1).

ولا بد من التمييز في هذا الخصوص بين الحدود القصوى للتعويضات المستحقة عن الأضرار التي تصيب البضائع في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها والتي ستعرض في الفرع الأول، وبين الحدود المقررة في اتفاقية مونتريال 1999 والتي ستوضح تفصيلا في الفرع الثاني، ومن ثم بيان كيفية حساب قيمة التعويض بموجب الأحكام التي أقرتها اتفاقية مونتريال 1999 في الفرع الثالث.

1.1.1.3 الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيتي وارسو 1929 وتعديلاتها

لقد حددت اتفاقية وارسو 1929 في المادة (22) الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي أمام المتضرر عن الضرر الذي لحق بالبضائع والأمتعة المسجلة، فتكون المسؤولية محدودة (250) فرنك (2) كحد أقصى لكل كيلو غرام واحد، وهذا الحد الذي أقرته الاتفاقية ليس تقدير لتعويض أي ضرر، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض، فقيمة التعويض تتحدد بقيمة الضرر (3).

وأما بالنسبة إلى بروتوكول لاهاي 1955 فإنه لم يغير من الحد الأقصى للتعويض بالنسبة للبضائع أو الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، لكن استحدث حكما لم

(1) الأسيوطي، ثروت أنيس (1960)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، ط1، ص311

(2) يقصد بالفرنك: فرنك الذهب، وهو مجرد وحدة نقدية، الهدف منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل حتى لا يتأثر المضرور باختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع في محاكمها، لكن أدى ذلك إلى خضوعه للسلطات العامة الفرنسية تصعيدا أو تخفيضا لقيمتها، فالأفضل إذن الأخذ بسعر الذهب في السوق الحرة؛ نظرا لثبات النسبي لقيمة هذه السلعة النفيسة، نقلا عن: دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، ص245-247

(3) بيري، محمود مختار، دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، ص238

يورد في الاتفاقية الأصلية، يواجه الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءا من البضائع أو الأمتعة المسجلة، وفي هذا الصدد يفرق الحكم بين فرضين:

الفرض الأول:

الضرر الذي يلحق بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر في قيمة الطرود الأخرى، ففي هذه الحالة لا يؤخذ بالحسبان عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر، بغض النظر عما إذا كان قد نظم عن جميع الطرود خطاب نقل واحد أو بطاقة أمتعة واحدة أو أكثر.

الفرض الثاني:

إذا لحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة لكن هذا الضرر امتد والحق ضرر في بقية الطرود، مثل إذا كانت البضاعة آلة وتوزعت قطعها على أكثر من طرد، ففي هذه الحالة فإن الهلاك أو التلف سوف يؤثر في قيمة باقي الأجزاء حتى لو لم يصيبها ضرر، ولذلك عند تحديد قيمة التعويض مجموع أوزان الطرود كلها لكي يغطي هذا التعويض ما لحق البضاعة من ضرر جزئي وما أصابها من نقص في قيمتها بالتبعية⁽¹⁾، ولكن البروتوكول اشترط لإعمال هذا الحكم أن يكون قد صدر عن كل الطرود أو الأمتعة المسجلة خطاب نقل واحد أو بطاقة أمتعة واحدة، فلا يؤخذ بالحسبان عند حساب التعويض سوى وزن الطرد الذي لحق به الضرر.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاق مونتريال 1966 لم يتعرض أيضا للحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع أو الأمتعة، وسار على ذات النهج بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 الذي احتفظ بالحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل البضاعة دون تغيير⁽²⁾.

(1) البارودي، علي، والعريني، محمد فريد (2001)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، ص635

(2) محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص168

أما بالنسبة إلى بروتوكول مونتريال 1975 فقد عمل على استبدال الفرنكات الذهبية بحقوق السحب الخاصة⁽¹⁾ لحساب قيمة التعويض، وبذلك يكون الحد الأقصى للتعويض عند تطبيق أحكام الاتفاقية الأصلية، بالنسبة لنقل البضائع (332) وحدة، وأما نقل الأمتعة (17) وحدة⁽²⁾.

أما بالنسبة إلى الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير، فلم تذكر اتفاقية وارسو بشكل صريح الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي عندما يتأخر وصول البضاعة أو الأمتعة عن الميعاد المحدد، لكن الفقه والقضاء استقروا على القول بأن الحد الأقصى المقرر للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع والأمتعة (250 فرنك عن كل كيلو غرام) هو الحد ذاته لتعويض عن التأخير⁽³⁾.

2.1.1.3 الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع والأمتعة وحالة التأخير في النقل وفقا لاتفاقية مونتريال 1999

لقد فرقت اتفاقية مونتريال 1999 في تقرير الحدود القصوى في التعويض ما بين نقل البضائع والأمتعة والتأخير فيها:
أولاً: الحد الأقصى للتعويض في حال نقل البضائع:

نصت المادة (22) من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخرها محدودة بمبلغ (17) وحدة سحب خاصة عن كل كيلو غرام"، كما أن الاتفاقية قد أبتت على ذات الحكم الذي استحدثه بروتوكول لاهاي 1955 حول الأساس الذي يتخذ لاحتساب الحد الأقصى للتعويض حينما يكون الضرر الذي أصاب البضاعة ضرراً جزئياً - كما أشرنا

(1) هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي وتتكون من عملات مؤلفة من الدولار والفرنك والجنيه، ستوضح أكثر في المطلب الثاني صفحة 56

(2) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، ص 185-186

(3) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص 217

إليها سابقا-، لكن نود أن نشير إلى أن اتفاقية مونتريال اختلفت مع البروتوكول وجعلت هذا الحكم يسري على نقل البضائع فقط دون الأمتعة (1)

ثانيا: الحد الأقصى في نقل الأمتعة:

حددت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة بمقدار (1000) وحدة حقوق سحب خاصة (2)، ولم تفرق بين نوعي الأمتعة بدليل ذكرت "عند نقل الأمتعة" فتعني الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، ومن هذا المنطلق فيعتبر الحد الأقصى للتعويض بالنسبة للأمتعة المسجلة عن كل قطعة بدلا من احتساب قيمة التعويض على أساس الوزن كما كان الأمر في اتفاقية وارسو 1929.

ونلاحظ أن اتفاقية مونتريال قد ضاعفت قيمة التعويض عما كان عليه في اتفاقية وارسو، ويأتي ذلك تماشيا في مصلحة الراكب في ظل الظروف الاقتصادية (3).

ثالثا: الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير:

أشارت اتفاقية مونتريال بشكل صريح إلى الحد الأقصى للتعويض في حال تحقق الضرر الناتج عن تأخير وصول البضاعة أو الأمتعة، فقد نصت في المادة (22) فقرة 3 على أن: "عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تغييبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام... " أما بالنسبة إلى الأمتعة فتكون مسؤولية الناقل في حال تأخيرها محدودة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (4)

(1) فضلى، هشام، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، ص190
(2) نصت المادة (22) فقرة (2) من اتفاقية مونتريال على أنه: "عند نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تغييبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب"

(3) وائل أنور بندق (2010)، معاهدات النقل الجوي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط1، ص169

(4) راجع: الفقرة الثانية من المادة (22) من اتفاقية مونتريال 1999

3.1.1.3 حساب قيمة الحد الأقصى للتعويض وفق اتفاقية مونتريال 1999

لقد اعتمدت اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة "الفرنك بوانكارية" كوحدة نقدية يتم بمقتضاها حساب حدود التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه حال قيام مسؤولية اتجاه الأضرار التي تصيب البضائع، ولكنه لم يدم طويلا بسبب ظهور الأزمة النقدية العالمية عام 1968، أدى إلى تعديله بموجب بروتوكول مونتريال الرابع الخاص بالبضائع الذي قرر الوحدة النقدية "وحدة حقوق السحب الخاصة" وهي أصل احتياطي أنشأه الصندوق النقد الدولي في عام 1969 كعنصر مكمل للأصول الاحتياطية الأخرى للبلدان الأعضاء، نتيجة قلق دول الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك، والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التجارة الدولية، حيث كانت من أهم الأصول الاحتياطية في ذلك الوقت هو الذهب والدولار الأمريكي، وترتكز قيمة حق السحب الخاص على سلة عملات دولية تتألف من الدولار الأمريكي والين الياباني واليورو والجنيه الإسترليني واليوان الصيني، ويحدد الصندوق يوميا قيمة حق السحب الخاص بناء على كم العملات الثابتة المدرجة في سلة تقييم حقوق السحب الخاصة وأسعار الصرف السوقية اليومية بين العملات المدرجة في هذه السلة (1)

لكن عدم دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ على المستوى الدولي، جعل حساب التعويض يتم على أساس الوحدة التي نصت عليها اتفاقية وارسو قبل تعديلها وهي الفرنك، بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة في حالات أخرى، الأمر الذي إنشا تضاربا في هذا الشأن (2).

لهذا جاءت اتفاقية مونتريال 1999 لتوحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض حيث سارت على نهج بروتوكول مونتريال الرابع 1975 وأقرت أن حساب التعويض يكون على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة فضلا عن تقرير

(1) www.imf.org ، تاريخ الدخول 2023/12/12

(2) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص 191

بعض القواعد الخاصة بكيفية حسابها، وبهذا اختفى الفرنك وأصبحت الوحدة النقدية المعتمدة لحساب قيمة التعويض هي وحدة حقوق السحب الخاصة (1).

ولقد فرقت اتفاقية في كيفية تحويل الوحدة الحسابية الواردة فيها وهي وحدة حقوق السحب الخاصة إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة، وذلك حسب نظامها النقدي (2).

فقد عالجت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 23 كيفية تحويل الوحدة الحسابية الواردة فيها وهي (وحدة حقوق السحب الخاصة) إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة. فقررت أن هذا التحويل يتم عند التقاضي وفقا لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض ثم فرقت في كيفية التحويل بين ثلاث مجموعات من الدول: **المجموعة الأولى:** تتكون من الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ومنها الأردن، فتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لكيفية التحويل التي يتبعها صندوق النقد الدولي والسارية وقت التحويل أي يوم صدور الحكم (3)، وتجدر الإشارة إلى أن وحدة حقوق السحب الخاصة تعادل بالعملة الأردنية دينار وستة فلسات (4).

المجموعة الثانية: تتكون من الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وتحسب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا للطريقة التي تحددها كل دولة (م 1/32) ولذا الزم النص هذه الدول عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو

(1) الكندري، محمود، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999-

تحديث نظام وارسو-، ص 159

(2) خالد، عدلي أمير، عقد النقل الجوي، ص 123

(3) خالد، عدلي أمير، عقد النقل الجوي، ص 123

(4) أسعار الصرف لدى صندوق النقد الدولي متوفر على الموقع التالي www.imf.org تاريخ

الدخول 2023/12/12

الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب التي ترمع اتباعها في حساب عملتها الوطنية أو عند إجراء أي تغيير في هذه الطريقة⁽¹⁾.

المجموعة الثالثة: مجموعة الدول غير الاعضاء في صندوق النقد الدولي، ولكن أنظمتها لا تسمح بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس الى حد السحب الخاص، واضطرت الاتفاقية إزاء هذا الحظر الى العودة الى الفرنك بوانكارية، كما هو مقرر في اتفاقية وارسو، ولكنها لم تطلق عليه فرنك وانما وحدة نقدية، ثم قيمت هذه الوحدة بما يعادل 65.5 مليجرام من الذهب عيار 900 في الالف، وبالنظر الى هذه الدول يحسب الحد الأقصى للتعويض في حالة الضرر الذي يصيب البضاعة بمبلغ يعادل (250) وحدة نقدية عن كل كيلو غرام. ويتم تحويل هذه الوحدات النقدية الى العملة الوطنية لهذه الدول وفقا لأحكام قانونها الداخلي، وتلتزم هذه الدول بتبليغ جهة الإيداع بطريقة التحويل او نتيجته او التغيير فيهما⁽²⁾.

ولا بد أن نشير إلى اتفاقية مونتريال 1999 وضعت آلية جديدة يتم بمقتضاها مراجعة حدود المسؤولية مرة في خمس سنوات لكون هذه المبالغ المالية المحددة قد تكون عرضة لتناقص قيمتها الشرائية بمرور عامل الوقت أو الزمن مع الأخذ في الاعتبار عامل التضخم بدلا من أن يتم تعديل هذه القيم باتفاقيات دولية جديدة، ولعل هذا المنحى في الاتفاقية أمر محمود ومطلوب تحقيقا لمصلحة صناعة النقل الجوي⁽³⁾.

2.1.3 المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

عرضنا سابقا إقرار الاتفاقيتين حدودا قصوى لمبالغ التعويض التي تتشغل بها مسؤولية الناقل تجاه المتضررين، لكن هذه الحماية ليست مطلقة إذ جاءت حالات

(1) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص194

(2) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، ص113

(3) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال، 193

معينة تشدد بها المسؤولية حين ويلزم الناقل بدفع تعويض يجاوز الحدود القصوى المقررة، وذلك حيث يرتكب أفعال معينة تؤدي إلى انقلاب المسؤولية من محدودة إلى غير محدودة (1).

وتكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة أما بحكم القانون وستعرض في الفرع الأول، وأما بموجب اتفاق خاص مع مستعملي الطائرة ستعرض في الفرع الثاني:

1.2.1.3 المسؤولية غير المحدودة قانوناً:

نصت اتفاقية وارسو 1929 على حالتين يتم تجاوز الحدود القصوى للتعويض أي بمعنى تشدد فيها المسؤولية، وهما:

الحالة الأولى: وهي إذا قام بنقل البضائع دون خطاب نقل جوي أو دون استمارة بالنسبة للامتعة.

وكما رأينا في الفصل التمهيدي أن من التزامات الناقل الجوي إصدار وثائق النقل والمتمثلة في خطاب نقل البضائع وبطاقة للامتعة ولا بد من ذكر البيانات الإلزامية عند تنظيمها، والغاية هو تبصير مستعملي الطائرة بأن الرحلة الجوية التي يعزمون القيام بها تغلب عليها الصفة الدولية، وأنها تخضع لنظام المسؤولية المحدودة التي تقرها الاتفاقية، وهذا من أجل منحهم الوقت لإبرام عقود تأمين أمتعتهم أو على بضاعتهم.

وعليه فقد رتبت اتفاقية وارسو 1929 على عدم إصدار وثائق النقل المتمثلة في (خطاب نقل البضاعة، استمارة الامتعة)، أو إصدارها وعدم ذكر البيانات الإلزامية، جزاءً يجرمه من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض أو حتى من أحكام دفع المسؤولية (2).

(1) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، ص 552

(2) الربضي، عيسى، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم،

لكن اتفاقية مونتريال 1999 استبعدت هذه الحالة، ونصت بشكل صريح على عدم التزام الناقل بتقديم مستند نقل، أو عدم اشتمال المستند على البيانات اللازمة، فلا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، الذي يظل خاضعا لقواعد الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية⁽¹⁾.

وإما بالنسبة إلى الحالة الثانية: وهي عندما يرجع الضرر إلى خطأ أو غش من جانب الناقل أو تابعيه، فقد نصت المادة (25) من اتفاقية وارسو 1929 على ما يلي: "يحرم الناقل من الحق في التمسك بنصوص هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو أحد تحد منها إذا نشأ الضرر عن غشه أو عن خطأ يعتبر في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع مساويا للغش".

ولقد حاول الفقه تحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش، إلا أنه كان هناك اختلاف كبير بينهم في معرض تفسيرها وتطبيقها؛ خاصة وأن الاتفاقية تركت أمر تحديدها إلى القانون المعروض عليه النزاع.

فقد انقسم إلى فريقين، حيث ذهب الفريق الأول إلى أن الاتفاقية تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الوطني، وبذلك فالقاضي له الحرية المطلقة في استلزام الحلول التي أوردها قانونه الوطني في شأن تعريف الخطأ المعادل للغش. وقد تأثر القضاء الفرنسي وأيضا قضاء دول القانون المكتوب⁽²⁾ بهذا الرأي، فقضت أحكامهم أن الخطأ المساوي للغش هو الخطأ الجسيم، ويقصد به ذلك الخطأ الذي يقع بدرجة غير يسيرة مع عدم اشتراط أن يكون متعمد⁽³⁾، ومثال على ذلك إصرار الطيار على الإقلاع مع علمه بسوء الأحوال الجوية واشتداد العاصفة فتسقط الطائرة بعد دقائق من الإقلاع، لكن القضاء الفرنسي تحول من فكرة الخطأ الجسيم إلى الخطأ الذي لا يغتفر، وعرفه

(1) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ص 172

(2) مثل القضاء الإيطالي والبلجيكي

(3) عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللاتحديد (2002)، رسالة دكتوراه في

القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الحسن الثاني - دار البيضاء، ص 274

المشروع الفرنسي في المادة (42) من قانون 1975 بأنه: الخطأ الإرادي الذي ينطوي على وعي بالضرر المحتمل وقبوله في تهور دون سبب معقول. (1)

وفي قرار لمحكمة النقض الفرنسية صدر عام 1985، يؤكد تبنيها للمعيار الموضوعي في تقدير الخطأ غير المغتفر، تقول: مع إن خطاب نقل البضاعة قد تضمن الإشارة إلى وجوب حفظ البضاعة المنقولة بدرجة حرارة صفر، فإن تلف هذه البضاعة لعدم حفظها في أجهزة تبريد مناسبة يشكل خطأ ارتكب برعونة مقرونة بالعلم أن ضررا محتملا سينتج عن ذلك. يستفاد من هذا القرار أن مجرد التجاهل الموضوعي لتعليمات مرسل البضاعة بحفظها في درجة حرارة معينة يشكل الخطأ غير المغتفر (2).

أما بالنسبة إلى الفريق الثاني الذي سلك مسلكا مغايرا، في أن واضعي الاتفاقية لم يقصدوا بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة، لأن بعض الدول لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاحا مطابقا لفكرة الغش، كالدول القانون الغير مكتوب (كالدول الأنجلوسكسونية) ، فتقرر الاستعانة بأقرب فكرة في قوانينها الداخلية لفكرة الغش، وهو مصطلح السلوك الإرادي ويقصد به كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث ورعونة، أو لا يعنيه أن يعلم ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي الى ذلك (3).

-
- (1) نعمان، ضياء الدين، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص274، وقد أشار المؤلف إلى تطبيقات القضاء الفرنسي:
- أ- قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 7 نيسان 1986 عن مجلة الفرنسية للقانون الجوي 1986، ص241
- ب- قرار المحكمة الابتدائية بتولوز بتاريخ 7 تموز 1998 عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1998، ص307
- ج- قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 2 شباط 1999 عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1999، ص209
- د- نقض فرنسي 1985، مجلة القانون الأوروبي للنقل، ص361، نقلا عن إلياس حداد، القانون الجوي، ص224
- (3) عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللاتحديد، ص276

وعلى الصعيد العملي أدى هذا الاختلاف في التفسير مصطلح (الغش والخطأ المعادل له) الذي تبنته اتفاقية وارسو 1929 إلى تفويت القصد المرجو وهو توحيد القواعد القانونية المطبقة على النقل الجوي الدولي والقضاء على مشكلة تنازع القوانين وما ينجم عنها من عدم استقرار للمراكز القانونية.

لذلك جاء بروتوكول لاهاي 1955 محققاً لهذا القصد وعدل نص المادة (25) الذي ألغى الإحالة إلى قانون القاضي، ووضع قاعدة موضوعية تحقق وحدة التفسير والتطبيق أمام المحاكم، حيث أعطى تفسيراً للخطأ الذي يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل وحرمانه من ميزة تحديد التعويض وذلك بتحديد عنصري هذا الخطأ في: العمد وعدم الاكتراث بالنتائج المحتملة (1).

وأبرز مثال على ذلك قضية لوكربي- حادث الطائرة التي تحطمت في رحلة دولية- حدثت بين لندن ونيويورك فوق مدينة لوكربي، فكان دفاع المدعين يستند إلى المادة (25) من اتفاقية وارسو، التي تقضي بتشديد مسؤولية الناقل الجوي، حيث استندوا على فكرة سوء سلوك إرادي أو خطأ يرقى إليه نتيجة فعل الناقل وإهماله ورعونته الذي أحدث ضرر للركاب، ومن خلاله تمكن الإرهابيون من وضع متفجرات على متن تلك الطائرة، فقبلت المحكمة أن تكون مسؤولية الناقل مطلقة وغير محدودة (2).

وبقي العمل ببروتوكول لاهاي 1955 إلى أن جاء بروتوكول مونتريال الرابع 1975 ألد قلب مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع إلى مسؤولية موضوعية، وبذلك استبعد هذا البروتوكول بمقتضى نص المادة (25) من اتفاقية وارسو استبعاد كلي.

(1) المادة (13) من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة (25) من الاتفاقية الأصلية تنص على: "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة (22) متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك بقصد إحداث ضرر، أما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضاً إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم".

(2) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، ص 552-553

وكما تبين سابقا أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ إلا بعد 23 عاما، وبقي الحال مشتتا إلى أن جاءت اتفاقية مونتريال 1999 حيث قضت على عدم سريان أحكام الحدود القصوى للتعويض بموجب نص المادة (5/22) إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بادراك أن ضررا سينجم عن ذلك. ويشترط في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل أو وكلائه إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته (1).

وعلى هذا فإن خطأ الناقل الذي يؤدي إلى مسؤولية غير محدودة في حالة الحالق الضرر بالبضائع أو الأمتعة أو تأخرها، هو الفعل أو الامتناع الذي يرتكب إما بقصد إحداث الضرر، وأما بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضررا ما يمكن أن يحدث (2).

2.2.1.3 التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي

سبق ورأينا أن المشرع الدولي قد حمى الناقل الجوي عندما وضع حدودا قصوى للمبالغ التي يؤديها للمضرور عند قيام مسؤوليته، وأيضا تقرر بعدم جواز الاتفاق على وضع حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية، لكن هل يوجد استثناء على ذلك يمكن الناقل من الاتفاق مع شاحني البضائع على تجاوز الحد الأقصى لتعويض المقرر في الاتفاقية؟ فقد أجاب على ذلك نص المادة (22) من اتفاقية وارسو 1929 وتقابلها المادة (22) فقرة 2 و3 من اتفاقية مونتريال، حيث أقرتا بإمكان الشاحن أن يحصل على مبلغ يفوق الحد الأقصى المحدد إذا قام عند تسليم البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، حيث يعتبر كاتفاق ضمني بين الناقل والشاحن على الخروج

(1) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص203

(2) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص204

عن الحدود القصوى للمسؤولية إلى الحد المتفق عليه أو الذي يبلغ القيمة المعلنة للبضائع المذكورة في البيان (1).

ولعل الحكمة من ذلك هي تحقق العلم عند الناقل قبل شحن البضاعة أو الأمتعة بطبيعتها وقيمتها، وإن الشاحن يولي أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى المطار، مثل: نقل السبائك الذهب والمجوهرات والتحف، فتقتضي مصلحة المرسل في أن يحصل على تعويض أكبر من المحدد قانوناً (2).

ولكي يترتب هذا الإعلان أثاره، يجب أن يتوافر الشروط التالية:

1. أن يتم إعلان القيمة عند لحظة تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل، ولا يعتد بأي إعلان يقدم بعد ذلك ما لم يقبل أو يوافق عليه الناقل، ولا يشترط أن يدون الإعلان في خطاب نقل البضاعة أو بطاقة الأمتعة، بل يمكن أن يرد في إقرار مستقل.

2. أن يتم دفع الرسم الإضافي، فلا يكفي مجرد الإعلان عن قيمة الأمتعة أو البضاعة كي يلتزم الناقل بالتعويض في حدود هذه القيمة، وإنما يتعين على المرسل أن يدفع الرسم الإضافي الذي يقرره الناقل زيادة على أجرة النقل مقابل تحمل الأخير التعويض خارج الحدود القصوى المقررة قانوناً في الاتفاقية، وقد يلتزم بذلك المرسل إليه عند تسلم البضاعة (3).

ومتى استوفى إعلان المصلحة في التسليم الشرطين السابقين فإنه يترتب الآثار

التالية:

1. استبعاد تطبيق الحد الأقصى المقرر للمسؤولية في الاتفاقية وتطبيق الحد المتفق عليه في "إعلان المصلحة بالتسليم" بدلا عنه.

(1) البارودي، علي، والعريني، محمد فريد، القانون البحري والجوي، ص176

(2) إلياس حداد، النقل الجوي، ص227

(3) ضياء الدين أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص244

2. لا تستحق قيمة المعلنة للبضاعة أو الأمتعة بمجرد تحقق الضرر، وإنما هي بمثابة حد أقصى لتعويض لا تستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر معادلة لها.

3. يشمل التعويض الذي يترتب على الناقل دفعه كل أنواع الضرر سواء أكان مباشراً للحادث أم لم يكن.

4. إعلان القيمة يعد قرينة على أن هذه القيمة تساوي القيمة الحقيقية الفعلية للبضاعة، لكنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات عكسها، فالناقل يستطيع أن يثبت القيمة الحقيقية للبضائع وعندئذ لا يلتزم إلا في حدود هذه القيمة⁽¹⁾.

أبقت اتفاقية مونتريال على الحكم ذاته الذي أقرته اتفاقية وارسو بخصوص "إعلان المصلحة في التسليم" من دون أي تعديل⁽²⁾.

2.3 دفع مسؤولية الناقل الجوي والإعفاء منها

تقوم مسؤولية الناقل الجوي مجرد إخلاله بتنفيذ أي من الالتزامات الملقاة على عاتقه، وترتبط طرق دفع المسؤولية بطبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل، فإذا كان التزامه ببذل عناية، أمكنه الإفلات من المسؤولية بإقامة الدليل على أنه بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزامه ولا يتوجب على الناقل تحقيق النتيجة المرجوة من العقد. أما إذا كان التزام الناقل بتحقيق نتيجة، أي أن مسؤوليته قائمة على فكرة الخطر، فإنه لا يستطيع التحلل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذ التزامه يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته به⁽³⁾.

وبناء على ذلك، فإن للناقل وسائل يدفع بها مسؤوليته تجاه المتضرر. لكن يبقى أن نتساءل عن حكم الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل الجوي، فهل يجوز الاتفاق على الإعفاء منها أو التخفيف منها؟

(1) حداد، إلياس، النقل الجوي، 228

(2) ضياء الدين نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص 256

(3) حداد، إلياس، النقل الجوي، ص 196

وعلى ذلك ستعرض الباحثة في مطلبين متتالين، الأول يبحث في حالات دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 وأيضا في التشريع الأردني، ومن ثم نعرض في المطلب الثاني الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها.

1.2.3 حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيتي وارسو ومونتريال وفي التشريع الأردني

لقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور أساس وطبيعة المسؤولية منذ اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها حتى اتفاقية مونتريال 1999، وذلك نتيجة للظروف الاقتصادية والتقنية والتطور التكنولوجي للملاحة الجوية⁽¹⁾، وستتحدث الباحثة في الفرع الأول عن طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة، وأما الفرع الثاني سيتناول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999، وأخيرا الفرع الثالث للبحث في طرق دفع المسؤولية في التشريع الأردني.

1.1.2.3 طرق دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها

سبق ورأينا أن عقد النقل الجوي للبضاعة يفرض على عاتق الناقل التزاما بضمان المحافظة على البضاعة والأمتعة وتسليمها في الموعد المتفق عليه، وان مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو 1929 قائمة على أساس الخطأ المفترض، فيعد إلحاق الضرر للبضاعة أو الأمتعة قرينة على خطأ الناقل، أي عدم وفائه بالتزامه، فتتعقد مسؤوليته، ويجب عليه التعويض عن الضرر الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة⁽²⁾.

إلا أنه يستطيع دفع مسؤوليته، بإثبات أنه لم يخطئ، وأنه ليس هو السبب في وقوع الضرر وله أن يقيم الدليل على اتخاذه هو وتابعوه كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليه اتخاذها، وأيضا له يدفع أن الضرر الذي

(1) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص 139

(2) الربضي، عيسى، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم،

لحق بالبضاعة يرجع إلى خطأ ملاحى⁽¹⁾ وذلك سندا لنص المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929.

وستتطرق الباحثة أولا إلى توضيح طرق دفع مسؤوليته الناقل الجوي في اتفاقية وارسو ومن ثم تناول الطرق الدفع المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو.

أولا: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929

باستقراء نصوص المادتين (20 و 21) من اتفاقية وارسو 1929، يتضح أنها مكنت الناقل الجوي من إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض، وبالتالي التخلص من مسؤوليته بإحدى الوسائل التالية:

1- اتخاذ جميع التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر

نصت المادة (1/20) من اتفاقية وارسو 1929 على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت آه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، وعليه تطبيقا لذلك، فحتى يعفى الناقل من مسؤوليته لا بد أن يثبت أنه هو وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، لكن هنا نقف على معرفة المقصود "بالتدابير الضرورية"، فقد ثار جدل كبير من الفقهاء حول تفسيرها.

فذهب رأى⁽²⁾ إلى تفسير العبارة تفسيراً حرفياً وفحواها (لكي يتخلص الناقل من المسؤولية يجب عليه إثبات اتخاذه كل التدابير الضرورية التي من شأن اتخاذه أن تؤدي موضوعياً إلى منع وقوع الضرر، أو هي تلك التي لو اتخذت ما وقع الضرر) ، لكن الفقه استبعد هذا التفسير؛ لأنه يؤدي إلى نقص الوسائل التي أجازتها الاتفاقية للناقل ليدفع بها مسؤوليته، وأيضا ترجح مصلحة مستعملي الطائرة على مصلحة الناقل لعدم تمكينه من دحض قرينة خطئه دون إثبات أن الضرر يعود إلى سبب أجنبي⁽³⁾

(1) أصبحت هذه الوسيلة غير مجدية لدفع المسؤولية في ظل التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو،

نقلا عن موسى، أماني أحمد عبد الله، (د.ن)، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية

وارسو واتفاقية مونتريال 1999، جامعة النيلين، من بحوث مؤتمر الإمارات المتحدة، ص63

(2) راجع هذا الرأي ونقده الى: العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص225

(3) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص227

يؤدي في النهاية إلى تشديد مسؤولية الناقل وهذا يناقض ما استهدفته الاتفاقية من جعل التزام الناقل التزام ببذل عناية.

كما ذهب رأي آخر⁽¹⁾ إلى الأخذ بتفسير المضيق وفحواه (أنه يتعين على الناقل حتى يتمكن من دفع مسؤوليته إثبات أن السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر ومن ثم إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه)، والعمل بهذا التفسير يتطلب معرفة أسباب الحادث على وجه التحديد، وأيضا إثباته للتدابير التي اتخذها لتلافيه، وهذا الأمر يبدو مستحيلا في بعض الأحيان، مما أدى إلى انتقاده ورفض الأخذ به من أغلب الفقهاء لما يضره من تشديد في مسؤولية الناقل الجوي⁽²⁾.

لذلك نظراً للتشديد الآراء السابقة وانتقاد الفقه، ذهب جمع من الفقهاء⁽³⁾ إلى تفسير العبارة تفسيراً موسعاً- وهو الرأي الراجح والأقرب إلى مضمون وروح نص المادة (20)، فإذا أراد الناقل أن يتحلل من مسؤوليته فيكفي أنه يثبت اتخاذ التدابير المعقولة التي يتخذها في مثل مهنته الناقل الحريص لتفادي وقوع الضرر⁽⁴⁾.

بحيث لا يكون تقدير واجبات الناقل بمعيار مجرد وجامد، وإنما بمعيار ذاتي وواقعي يراعى فيه ظروف الناقل والواجبات الملقاة على عاتقه مع عدم إهمال ملاسبات الحادثة⁽⁵⁾، ومن ثم، تتحدد هذه الظروف وفقا لعناصر عديدة من نوع الطائرة وطبيعة الرحلة والظروف الجوية⁽⁶⁾، ولتقدير هذه الظروف من شأن قاضي الموضوع. وتؤيد الباحثة ما أجمع عليه الفقهاء، بما فيها تحقيق التوازن العادل بين مستعملي الطائرة والناقل الجوي.

(1) دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، ص 406

(2) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري-، ص 331

(3) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص 331، وحداد، إلياس، القانون

الجوي، ص 198، ومحمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، ص 292

(4) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص 198

(5) عاطف، محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص 145

(6) أحمد، عبد الفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، ص 316

وعلى ضوء ذلك يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الطائرة كانت صالحه للاستخدام، أو أن الطائرة أُلغيت في وقت كانت الأحوال الجوية مناسبة، ومن الممكن الدفع بأن أفراد طاقم الطائرة اعتنوا بتنفيذ كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة البضائع خلال الرحلة الجوية (1).

2- الخطأ الملاحي

قضت الفقرة الثانية من المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 بأن: لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحة، وأنه وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة من جميع الوجوه لتفادي وقوع الضرر."

ويقصد بالخطأ الملاحي: الخطأ المتعلق بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة من إقلاعها إلى هبوطها وأثناء طيرانها، فيعد من قبيل هذه الأخطاء أن يعتمد على حاسة النظر دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة بالأجهزة الفنية مما ترتب عليه اصطدام بشيء معين، وأيضا من الأخطاء إهمال الشخص المختص بإصلاح الأجهزة التقنية اللازمة لتلقي معلومات عن ظروف الأحوال الجوية (2).

ولكن ما لبث هذا النوع من الدفوع طويلا وعند أول تعديل للاتفاقية الغي، استجابتا لانتقادات الفقه (3) بأن هذا الدفع يفرق بين نقل المسافرين ونقل البضائع والأمتعة، وفيه مراعاة كبيرة لجانب الناقلين على حساب الشاحنين.

(1) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ص146
(2) قطان، مصطفى (2006)، مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها، (د. م)، ط1، ص150

(3) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص233، والبربري، محمود، دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، ص151، ودويدار، هاني، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، ص235

3- خطأ المضرور

نصت المادة (21) من اتفاقية وارسو 1929 على أن: "إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور تسبب عنه الضرر أو أسهم في أحداثه، فللمحكمة طبقاً لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها".

إن الطرف المضرور في عقد نقل البضائع تجاه الناقل قد يكون الشاحن أو المرسل إليه⁽¹⁾، ولتوضيح نذكر مثال على خطأ الشاحن: وهو أن يرسل الشاحن بضاعة خطيرة قابله للاشتعال دون أن يعدها بشكل مناسب لوقايتها من الاحتراق، أما خطأ المرسل إليه فيتمثل بتأخره عن تسلم البضاعة القابلة للتلف السريع كاللحوم أو الفواكه⁽²⁾.

وأما بالنسبة إلى أثر الخطأ الذي يقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، فقد اكتفت الاتفاقية بوضع المبدأ العام وأحالت بشأن هذه المسألة إلى قاضي الموضوع المعروض عليه النزاع يقدر وفقاً لقانون بلده ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل⁽³⁾.

فإذا انعقد الاختصاص إلى محكمة أردنية، سيطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية، إذ تنص المادة (264) من القانون المدني الأردني بأنه: "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه"

وعلى ضوء هذا النص، فإذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر يعود لخطأ المتضرر وهو السبب الوحيد للضرر فلا تقع عليه مسؤولية، وبالتالي فلا يحكم عليه القاضي بتعويض، بسبب أن خطأ المتضرر قد استغرق خطأ الناقل الجوي، ولكن إذا اشترك خطأ المتضرر مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، فهنا يؤخذ بمبدأ توزيع المسؤولية،

(1) فهميم، مراد منير (1986)، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الجوي،

منشأة المعارف، الإسكندرية، ط2، ص232

(2) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص200

(3) القليوبي، سميحة، القانون الجوي، ص202

بمعنى أن الناقل والمتضرر يتحمل كل منهما جزءا من الضرر، والعبارة بمدى رجحان السببية بين الضرر وخطأ كل من المضرور والناقل (1).

ثانيا: طرق الدفع المسؤولية في ظل البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929

سبق وذكرنا في الفصل السابق عند تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا للبروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929، أنه لم يطرأ تعديل على مسؤولية الناقل في نقل البضائع إلا في آخر تعديل لاتفاقية وارسو 1929، وهو بروتوكول مونتريال الرابع 1975 الذي أبد اهتمامه في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة، عندما أخذ بالمسؤولية الموضوعية، وبموجبها أصبح التزام الناقل بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة إلى المطار سليمة وكاملة، فإن لم تتحقق هذه النتيجة انعقدت مسؤوليته، وحينها لن يجديه نفعا أن يثبت اتخاذه التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة تنفيذه. (2)

وقد انعكس الأساس الذي أقره التعديل على طرق دفع مسؤولية الناقل، بحيث يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته إذا أقام الدليل على أن الضرر الذي أصاب البضائع يرجع إلى واحد من الأسباب الأربعة التي ذكرها البروتوكول في المادة الرابعة وذلك على سبيل الحصر (3)، وجاء بها: "فإن الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أن دمار أو ضياع أو تلف البضائع قد نتج فقط عن واحد أو أكثر مما يلي: 1- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها. 2- سوء تغليف البضاعة من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. 3- عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح. 4- عمل من أعمال السلطة العامة قامت به بشأن دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها".

ولا شك أن التطور الذي أحدثه هذا البروتوكول في الأساس القانوني للمسؤولية أدى إلى انحسار طرق دفع المسؤولية، وذلك نتيجة التقدم العلمي والنمو الكبير في

(1) الأسيوطي، ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ص 517

(2) موسى، أماني أحمد عبد الله، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، ص 114

(3) نعمان، ضياء الدين (2007)، أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، مجلة الأملاك المغربية، مجلة فصلية تعنى بالدراسات القانونية والفقهية، العدد الثاني، ص 157

حركة النقل الجوي، فأصبح لم يعد من المقبول الأخذ بنظام المسؤولية العقدية وما ينتج عنها من توسع في نطاق طرق دفع المسؤولية (1).

لكن هذا التطور كان عديم الفائدة، نظرا لعدم دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ إلا بعد سنوات طويلة، وقلّة الدول التي انضمت إليه، الأمر الذي أبقى مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع مسؤولية عقدية قائمة على الخطأ المفترض (2).

الأمر الذي يظهر أهمية اتفاقية مونتريال 1999 والتي ستوضح تفصيلا في المطلب التالي.

2.1.2.3 طرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999

لقد نظمت اتفاقية مونتريال 1999 الجزاء عن إخلال الناقل الجوي بالتزامه بالمحافظة على البضائع والأمتعة، والتزمته بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة تأخير وصولها في الموعد المتفق عليه، ولتحقيق التوازن بين أطراف العقد النقل، لا بد من وجود حالات يستطيع الناقل من خلاله أن يدفع مسؤوليته، ولكن اتفاقية مونتريال 1999 فرقت ما بين طرق دفع في حالتي نقل البضائع والأمتعة وحالة التأخير في النقل.

أولاً: طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع:

فقد نظمت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (18) أربعة أسباب عند توافرها يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته، إضافة إلى سبب إضافي ورد في المادة (20) ، وهذه الأسباب هي:

1- وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها، أو وجود عيب ذاتي فيها. ولتوضيح ذلك نأخذ المثال التالي: إن يكون العيب في البضاعة يرجع إلى نوعها كالزهور سريعة التلف، فإذا قام الناقل بكل التعليمات اللازمة وحصل التلف فتنتمي مسؤوليته، أو قد يرجع عيب ذاتي في داخلها ولم يكن الناقل يعلم به وأيضا يصعب

(1) أحمد، عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، ص312

(2) البريري، محمود مختار، وعمر، عمر فؤاد (2005)، القانون الجوي مقدمة عامة- أغراض

الملاحة الجوية- عوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، ص148

عليه معرفته كما لو كانت البضائع عبارة عن حيوانات حية منقولة، أثناء الرحلة هلكت، والسبب تبين بعد إجراء الخبرة الفنية يعود إلى مرض كامن في داخلها، فهنا يعفي الناقل من مسؤوليته (1).

2- سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

إن تغليف البضائع وحزمها بشكل يتناسب مع طبيعتها من مسؤولية الشاحن، وعلى الناقل أن يتحقق من صحة التغليف عند التسليم، ومطابقتها لسند الشحن، وإذا وجد عيب في الحزم أو التغليف عليه أن يبدي تحفظاته، وإلا عد ذلك قرينة على أنها استلمها سليمة (2).

3- عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

من حق الدول أن تتصرف في فضائها وخصوصا في أثناء الحرب سواء كانت دولة محاربة أو محايدة، ولها تمنع طائرات دول أخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها، لأسباب تتعلق بالحروب (3) أو النزاع المسلح أو حتى لضرورات عسكرية، وعلى ذلك فإن الأضرار التي قد تلحق البضائع جراء منع الدولة للطائرة من الطيران في الفضاء الذي يعلو إقليمها بسبب أعمال الحرب، يكون سببا لدرء مسؤولية الناقل الجوي.

4- إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

هذا السبب يختلف من دولة إلى أخرى، ففي الأردن مثلا إذا فقدت أو هلكت بضاعة أثناء تواجدها في مستودعات جمركية، فتكون جهة الجمارك هي المسؤولة عن ذلك، لأنها هي المكلفة بالمحافظة على البضائع من الضياع أو العبث أو السرقة، ما دام هذه المستودعات تخضع لها (4).

(1) زاهر، فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، ص 427

(2) سامي، فوزي محمد (2002)، شرح القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، ص 244

(3) يقصد بالحرب حسب فقه القانون الدولي العام: النضال المسلح لين الدول بهدف تحقيق غرض سياسي تكمن وراءه المصالح الوطنية للدول المحاربة وعلى هذا فإن الصراع المسلح بين الجماعات التي لا تكتسب صفة الدولة لا تعتبر من قبيل الحرب، انظر: أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري -، ص 221

(4) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1983/55 تاريخ 1983/1/25، موقع قرارك، على الرغم من قدمه إلا أنه يتناسب معه نصوص اتفاقية مونتريال.

5- خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب المرسل أو المرسل إليه (1).

هذا السبب من الأسباب العامة الذي يطبق على كافة أنواع المسؤولية في اتفاقية مونتريال، فيعفي الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر للبضائع أو أسهم في وجودها (2) ويقع على الناقل عبء إثبات الخطأ الذي ارتكبه الشاحن أو المرسل إليه، ومثال على ذلك: كخطأ الشاحن في سوء التغليف أو التعبئة أو مخالفته لتعليمات الناقل، أو خطأ المرسل إليه في التراخي في استلام البضائع، فعند إثبات هذا الخطأ يعفي الناقل من مسؤوليته أو يخفف منها (3).

ثانياً: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة

أشارت اتفاقية مونتريال في المادة (2/17) إلى حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة وجاء فيها: "غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون عن خلل كامن في الأمتعة تو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه" (4)، يتضح من هذا النص أن الاتفاقية فرقت بين الأمتعة المسجلة والغير مسجلة تبعاً لاختلاف أساس المسؤولية بينهما.

1- بالنسبة للأمتعة المسجلة: جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة على أساس موضوعي كالبضائع، وهو من الأمر المنطقي لأن هذه الأمتعة لا تكون في حوزة الراكب، بل يستلمها الناقل وتخضع لحراسته، ومن هنا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته بإرجاع الضرر إلى أحد السببين هما:
الأول: وجود خلل كامن في هذه الأمتعة، أو عن نوعيتها، أو عيب ذاتي فيها (5).

(1) راجع: المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999

(2) فايز نعيم رضوان (2004) قانون الطيران المدني، مطابع البيان التجارية، دبي ط2، ص175

(3) عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، ص247

(4) راجع: المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999

(5) راجع: المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999

الثاني: نشوء الضرر عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه (1).

2- أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة: وهي الأمتعة الشخصية التي يحملها الراكب معه، وجعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل اتجه هذه الأمتعة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، يعني ذلك أن الناقل ليس مطالباً بدفع مسؤوليته لأنه بالأصل غير مسؤول، إلا إذا أثبت المتضرر البيئة على أن الضرر ناتج عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه (2).

ثالثاً: طرق الدفع في حالة التأخير في النقل

أبقت اتفاقية مونتريال 1999 على النهج الذي سارت عليه اتفاقية وارسو 1929 ولم تعدله، بأن جعلت مسؤولية الناقل اتجاه الأضرار الناتجة عن تأخر وصول البضاعة أو الأمتعة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، وبالمقابل بإمكان الناقل أن يتخلص من مسؤوليته، فقد ذكرت الاتفاقية سبب عام في المادة (20) يسري على كل أنواع النقل وأيضاً سبب خاص بتأخير في المادة (19) ولتوضيح ذلك:

1- السبب العام لدفع المسؤولية في حالة التأخير في النقل

نصت المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999 على أن: "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض...."، مفاد ذلك أن الناقل يعفي من مسؤولية إذا كان الإهمال أو الخطأ أو الامتناع المضرور هو السبب الوحيد في وقوع الضرر أو ساهم في حدوثه، أما إذا اشترك مع خطأ الناقل في حدوث الضرر، فتكون مسؤولية الناقل هنا مسؤولية جزئية بقدر مساهمته (3).

ونود أن نشير إلى أن هذا الإعفاء سواء أكان كلي أم جزئي يسري حتى رفعت الدوي من شخص يريد أن يستمد حقوقه من الراكب؛ وتعليل ذلك هو لتمكين الناقل من

(1) راجع: المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999

(2) راجع: المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال 1999

(3) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن التعويض أضرار النقل الجوي الدولي، ص 371-372

الاستفادة بهذا الدفع في مواجهة كل من يطالبه بالتعويض أيا كان الأساس الذي يبنى عليه المطالبة (1)

2- السبب الخاص لدفع المسؤولية في حالة تأخير النقل

فقد ورد في المادة (19) من ذات الاتفاقية على أن: "إذا أثبت أنه هو وتابعه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو استحالة عليهم اتخاذه"، فعليه يلزم الناقل ابتداءً بإثبات السبب الذي أدى إلى حصول التأخير، وأن يقيم الدليل على أن السبب لا يرجع إلى خطاه، ثم بعد ذلك يتعين أنه اتخذ جميع التدابير لمجابهته إلا أنه لم يستطيع أو استحالة عليه ذلك (2).

3.1.2.3 وسائل دفع المسؤولية في التشريع الأردني

سوف نتناول في هذا المطلب حالات دفع المسؤولية في قانون المدني الأردني أولاً، وفي قانون التجارة ثانياً، ثم في قانون الطيران المدني الأردني ثالثاً.

أولاً: حالات دفع المسؤولية في قانون المدني الأردني:

تطبق القواعد العامة في القانون المدني على كافة أنواع المسؤولية (البضائع، الأمتعة، التأخير)، فقد نصت المادة 261 على أن: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك".

فإن إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، مثل: آفة سماوية، أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر، فعند دخول السبب الأجنبي في إحداث الضرر، سوف تنقطع العلاقة بين الخطأ والضرر، وبالتالي يكون الناقل غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك.

(1) إلياس حداد، القانون الجوي، 208

(2) محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال 1999، ص 141

ويقصد بالآفة السماوية: الحوادث التي تحدث بفعل الطبيعة، ولا يمكن دفعها أو توقعها (1).

أما بالنسبة القوة القاهرة فلم يعرفها المشرع الأردني، وترك الباب مفتوحا لاجتهاد الفقه وتقدير القضاء، فادي ذلك الاختلاط بين القوة القاهرة والحادثة المفاجئ بيد أن الفقه والقضاء رفض التفرقة بينهم وأنهما تعبيران يدلان على معنى واحد (2)، لكن لا نريد الخوض في متاهات التفرقة بينهم، وبالتالي يقصد بالقوة القاهرة والحادثة المفاجئ: ما كان من فعل الطبيعة، بحيث يستحيل دفعه لعدم توقعه ولا يمكن تلافيه (3)، وتعد سببا لتحلل للناقل الجوي من مسؤوليته وذلك من خلال الحوادث الفجائية التي يتعرض لها الناقل وتخرج عن نشاطه وسيطرته بحيث لا يمكنه توقعها أو درء خطرهما، كتعرض الطائرة لمكب هوائي أدى إلى اختلال توازنها ومن ثم سقوطها، وأيضا يعد إصابة قائد الطائرة بانهايار مفاجئ دون أن يسبقه علامات سابقة (4).

وحتى يوصف الحادث بأنه قوة القاهرة أو حادث مفاجئ لا بد من توافر عدة شروط وهي:

1. أن يكون الحادث غير منسوب للمسؤول وخارجا عن محيطه: فالحادث يجب أن يكون أجنبيا عن المسؤول، أي لا يكون للناقل الجوي يد في الحادث، ويتحقق ذلك من جراء الظواهر الطبيعية، أو حوادث العنف كالحروب والاضطرابات (5)

(1) سلطان، أنور، أحكام الالتزام (2005)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط2، ص132

(2) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص335

(3) السرحان، عدنان، وخاطر، نوري، (2002) شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، ص444

(4) مختار، بكور (1989)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة محمد الخامس، الرباط، ص112.

(5) اللصاصمة، عبد العزيز، (2011)، المسؤولية المدنية التقصيرية (الفعل الضار أساسها وشروطها)، جامعة العلوم التطبيقية- كلية الحقوق، مملكة البحرين، ط1، ص187

2. ان يكون الحادث مما لا يمكن توقعه: هذا يعني ان يكون الحادث الغير المتوقع حدث في فترة زمنية محددة وفي مكان محدد (1)، والعبارة هنا يقاس بمعيار الناقل العادي اذا وضع في نفس الظروف الخارجية، ويعود تقدير الواقعة المدعى بها اذا كانت ممكنة التوقع ام لا، الى محكمة الموضوع (2).

3. أن يكون الحادث مما لا يمكن دفعه: أما إذا كان بإمكان الناقل دفع الحادث وتجنب آثاره ببذل جهد معقول عن وقوعه فلا يتحقق مفهوم القوة القاهرة والحادث المفاجئ، ومعيار استحالة الدفع موضوعي بحيث يقدر بمقدرة غيره من الناقلين العاديين إذا ما وجدوا في نفس الظروف، وكما أن تحديد معيار الاستحالة يعود لمحكمة الموضوع ذات الاختصاص (3)، ويرى بعض الفقه والقضاء الحديث أن الإضراب المفاجئ وغير المعلن لتابعي الناقل الجوي ويتخذ شكل الإضرابات الجماعية التي يعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير في إتمام عملية النقل (4).

مما يجدر التنويه به أن الناقل الجوي لا يكلف بإثبات أن الحادث كان نتيجة لقوة القاهرة أو حادث فجائي، وإنما عليه أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية والمناسبة لتوقي الضرر طبقاً لمعيار الناقل العاقل، وأنه وتابعيه لم يرتكبوا أي خطأ أو إهمال كان السبب أو أسهم في الحادث.

أما بالنسبة إلى أثر القوة القاهرة واحد في المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، فهي تعفي الناقل من التزامه، وقد يكون نهائياً إذا أصبح تنفيذ الالتزام مستحيلًا استحالة مطلقاً أو مؤقتاً إذا أصبح تنفيذ الالتزام غير ممكن لفترة معينة فقط، أما إذا لم يصبح

(1) السرحان، عدنان، وخاطر، نوري، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص446

(2) بهنساوي، صفوت ناجي عبد القادر (1985) النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ص122

(3) بهنساوي، صفوت ناجي عبد القادر، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، ص129

(4) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص336-337

تنفيذ الالتزام مستحيلاً، بل مرهقا فإننا لا نكون بصدد ظرف طارئ يسمح بتعديل العقد إذا توافرت شروط نظرية الظروف الطارئة.

وبهذا الصدد قضت محكمة التمييز الأردنية في أحد قراراتها على اعتبار الصواعق من قبيل القوة القاهرة، إذ لا يمكن توقعها في مناطق معينة كمناطق الجنوب في الأردن، أما إذا كانت متوقعة في مناطق معينة نظراً لظروف الأحوال الجوية السائدة في تلك المناطق كمناطق الشمال، فإن الصواعق لا تعد من قبيل القوة القاهرة⁽¹⁾، وفي قرار آخر اعتبرت محكمة التمييز الأردنية التعرض للأحوال الجوية المتقبلة في البحار هو أمر متوقع الحدوث ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة، وعلى قبطان الباخرة أن يتوقع الأحوال الجوية السيئة، وارتفاع الأمواج وسرعتها، فإذا خاطر في هذه الرحلة وصادفته الأمواج العالية والرياح السريعة، ولم يتمكن من تفادي تسرب مياه البحر إلى البضاعة المحملة بالسفينة نتيجة الإهمال بعدم صيانة فتحات العنابر التي تسربت المياه من خلالها للبضاعة وأتلفتها، هنا تنشأ مسؤولية الناقل ولا يمكن دفعها بالقوة القاهرة⁽²⁾.

ورجوعاً إلى حالات السبب الأجنبي فإنه يقصد بفعل الغير: الخطأ التقصيري الذي يصدر من غير تابعي الناقل الجوي (كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله ولا تربط به أي رابطة عقدية أو تبعية) ، وحتى تتحقق مسؤولية الغير، يجب أن تتوافر أركان المسؤولية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية)⁽³⁾، فإذا قام الناقل بتسليم البضائع إلى شركة نقل أخرى لغايات التخزين وليس النقل، وتم استلام البضائع دون أي تحفظ، وحدث نقص أو تلف أثناء وجودها في مستودعات الشركة الأخرى (الغير)، واثبت الناقل أن الضرر الذي لحق بالبضائع ناشئ بسبب الغير، فهنا تنتفي مسؤولية الناقل، وتقوم مسؤولية الغير على أساس الفعل الضار (المسؤولية التقصيرية).

ولتوضيح ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية في حكم لها على أنه: "إذا حصل النقص أثناء تخزين البضاعة في مستودعات المدعى عليه شرطة عالية وليس أثناء

(1) انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1999/310)، 1999/4/28، موقع قرارك

(2) انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2003/233)، تاريخ 2003/3/10، موقع قرارك

(3) انظر: المادة (256) من القانون المدني الأردني

عملية النقل، فإن ما ورد بهذا السبب مستوجب الرد، لأن محكمة الاستئناف طبقت القانون تطبيقاً سليماً على وقائع الدعوى، باعتبار أن المميّزة مسؤولية عن قيمة البضاعة التي نقصت أو تلفت أثناء وجودها في مستودعاتها وليست ناقلاً جويًا، لأنها لم تقم بالنقل نهائيًا، وإنما هي استلمت البضاعة دون أي تحفظ، أو ذكر إلى أنها مخالفة للمواصفات، أو ناقصة بعد وصولها إلى مطار الملكة علياء على متن الخطوط الجوية الإماراتية، وأن الاتفاقية المعقودة من المميّزة وشركة طيران الإمارات لا تعفي المميّزة من المسؤولية عن النقصان الذي يحصل في البضائع بعد تخزينها في مستودعاتها، ومسؤولية الأخيرة عن تلك البضائع خلال فترة التخزين، إذا عالجت محكمة الاستئناف أسباب عدم مسؤولية المميّز ضدها على أساس أنها ناقل للبضاعة من بلد المنشأ إيرلندا إلى المقصد مطار الملكة علياء في عمان، ونقلها إلى مستودعات شركة عالية- الخطوط الجوية الملكية الأردنية، فإنه بهذا الاستلام تكون حراسة البضاعة والمحافظة عليها هي من مسؤولية الأخيرة، ولا علاقة لشركة الإمارات بهذا الأمر، إذ لم يثبت من البيئة المقدمة أن البضاعة قد وصلت إلى مطار الملكة علياء ناقصة أو تالفة أو معيبة⁽¹⁾.

وأخر صورة من السبب الأجنبي هي فعل المتضرر عندما يكون هو السبب الوحيد لتحقيق الضرر، فيؤدي إلى انعدام دور الناقل في إحداث الضرر⁽²⁾ - سبق شرحها في حالات دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929- في المطلب الأول⁽³⁾.

ثانياً: حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني:

ذكرت المادة (72) من قانون التجارة الأردني أسباب دفع المسؤولية في فقرتها الأولى على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء وعن تعييبها أو نقصانها فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب قديم في المنقول أو عن خطأ المرسل"، يتضح من خلال هذه المادة أن أسباب دفع المسؤولية، هي:

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2007/2070)، تاريخ 2007/12/30، موقع قرارك

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1979/216)، تاريخ 1979/7/9، موقع قرارك

(3) انظر صفحة 67

1. القوة قاهرة: قامت الباحثة بشرح هذه الحالة مسبقاً، عندما تطرقت إلى حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني- ومعناً للتكرار- تكتفي الباحثة بالقول في هذا المقام إنه إذا طرأت قوة قاهرة في العقود الملزمة للجانبين تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وينقضي معه الالتزام المقابل له وينفسخ العقد من تلقاء نفسه، وإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابل الجزء المستحيل (1).
2. عيب قديم في المنقول: كان يكون العيب مستندا إلى سبب قديم موجود في المبيع قبل نقله، وعلى سبيل المثال أن يتم نقل أجهزه كهربائية وعند وصولها وفحصها تبين أنها معطلة، والعطل سببه خطأ في التصنيع.
3. خطأ المرسل: وذلك كسوء تغليف البضاعة أو حزمها بما يتناسب مع طبيعتها. فعلى ذلك، إذا الناقل اثبت أن ضرر الذي لحق البضاعة كان نتيجة أحد هذه الأسباب، فعندها تنتفي مسؤولية الناقل الجوي (2).

ثالثاً: حالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني

لقد نظم المشرع الأردني في المادة (41/ ج) من قانون الطيران سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية في نقل البضائع وجاء بها: "لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر"، فإذن على الناقل أن يبذل عناية الرجل الحريص في إيصال البضاعة سليمة (3)، ويتخذ جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر، وذلك من خلال بذل العناية الواجبة، وتقديم طائرة صالحة للملاحة، وأيضاً أن تكون الطائرة مجهزة لحفظ البضائع (4).

(1) راجع المادة (247) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976

(2) سامي، فوزي، شرح القانون التجاري، ص36

(3) ياملكي، أكرم، القانون الجوي- دراسة مقارنة، ص145

(4) انظر: المادة (1/27) من قانون التجارة الأردني

2.2.3 الإغفاء من المسؤولية أو التخفيف منها

يهدف التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض عادل مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم، وبين مصالح الناقلين الجويين في تحديد مسؤوليتهم، ولهذه الاعتبارات فمن المنطقي أن يبطل كل اتفاق يعفي الناقل من مسؤوليته أو يخفف منها، ومن هذا فهل الاتفاقيات الدولية أخذت ببطلان شروط الإغفاء كما في القواعد العامة للقوانين الداخلية، أم خرجت عن ذلك⁽¹⁾ لذلك ستتحدث الباحثة عن مبدأ بطلان شروط الإغفاء في الفرع الأول، وأما الفرع الثاني ستخصصه للحديث عن الاستثناءات على مبدأ البطلان.

1.2.2.3 مبدأ بطلان شروط الإغفاء

الأصل في القواعد العامة، أنه يجوز الاتفاق على إغفاء المدين من المسؤولية أو التخفيف منها⁽²⁾ وكون عقد النقل من العقود الرضائية التي تقوم بمجرد توافق الإرادتين، فإطراف عقد النقل الجوي يملكون حرية تعديل قواعد المسؤولية، سواء بالتشديد أو التخفيف أو الإغفاء، ويعد شرط الإغفاء من المسؤولية أو الحد منها في المسؤولية التقصيرية باطلاً لتعلقه بالنظام العام⁽³⁾، ولكن المشرع الأردني خرج عن هذا الأصل في بعض الحالات كالغش⁽⁴⁾ من جانب المدين أو الخطأ الجسيم⁽⁵⁾،

(1) محمودي، سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي- دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، (2014)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر- باتنة، ص237

(2) نص المادة 358 و (4/514) من قانون المدني الأردني.

(3) السرحان، عدنان إبراهيم، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص335
(4) الغش: هو كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه بقصد الإضرار بال دائن، نقلا عن: السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص334

(5) الخطأ الجسيم: هو كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه مقرون برعونة وعلم المدين بما سيحدث من ضرر دون توفر سوء النية أو نية الأضرار، نقلا عن: السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص334

وعلى هذا تبقى المسؤولية قائمة في الالتزامات التعاقدية، ولكن شرط الاعفاء من المسؤولية او الحد منها يعد باطلا، اذا انطوى على غش او خطأ جسيم من جانب المدين (1)، فهل هذا يطبق في نطاق مسؤولية الناقل الجوي؟ رأينا سابقا كيف راعت الاتفاقية مصلحة الناقل حين حددت اقصى ما يلزم دفعه عند انعقاد مسؤوليته. وبالمقابل، قررت حماية المتعاقدين مع الناقل الذين يضطرون الى القبول بالشروط العقدية دون إمكانية مناقشتها، فلذلك تحقيقا لتوازن بين أطراف العقد وحماية الصالح العام للجماعة، فقد وضع قيود على الحرية العقدية وتقرر بطلان كل شرط يؤدي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته او حتى الى تخفيض الحد الأدنى للتعويض (2).

فقد نصت اتفاقية وارسو في مادتها (23) على أن: "1- كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولا أثر له..."، نلاحظ إقرار الاتفاقية بشكل صريح على أي تعديل على أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية، وذلك أما برفع المسؤولية عن الناقل بحيث لا يلتزم هذا الأخير بدفع أي تعويض إلى المتضرر، أو بتخفيف أثر المسؤولية من خلال الاتفاق على دفع تعويض جزئي إذا أخل بالتزامه (3).

أما اتفاقية مونتريال فقد غصت المادة (26) منها على أن "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المبين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغياً....".

وأیضا نصت المادة (49) على أن "تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".

ومقتضى النصوص السابقة يتضح أن اتفاقية مونتريال 1999 سارت على نفس نهج اتفاقية وارسو 1929 في بطلان أي شرط يؤدي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو يخفف منها، نلاحظ اختلافها عن المشرع الأردني في أن جاءت نصوصها مطلقة،

(1) السرحان، عدنان إبراهيم، شرح القانون المدني - مصادر الحقوق الشخصية-، ص331.

(2) محبين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، ص229

(3) محيو، حسن، محاضرات في قانون الطيران، ص225-226

وذلك عكس القانون الأردني الذي اشترط الغش أو الخطأ الجسيم، وأيضاً هذا البطلان لا يشمل فقط الشروط التي تقرر الإعفاء بشكل مباشر، مثل الإعفاء من بعض أنواع الهلاك أو التلف للبضائع كالكسر أو الصدأ أو السرقة، بل يمتد ليشمل الشروط غير مباشرة التي تؤدي إلى النتيجة ذاتها (1)، وذلك مثل: إن يشترط الناقل إعفاءه من المسؤولية عن أفعال التابعين، فهذا الشرط يؤدي من الناحية العملية إلى إعفاء الناقل شخصياً من مسؤوليته، بسبب أن الناقل غالباً ما يكون شركة مساهمة يقوم تابعوها بكافة العمليات اللازمة لتنفيذ عقود النقل، فإذا تم إعفاء الشركة من المسؤولية عن أخطأ تابعيها يعني ذلك إعفائها أيضاً من المسؤولية عن أخطائها الشخصية .

وهنا لا بد أن أشير إلى أن عبارة تكررت في كل من اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 وهي: "ولكن بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية"، فهذا يدل على أن بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية لا يمتد ليمس صحة عقد النقل بذاته، فالعقد يبقى صحيحاً وخاضعاً لأحكام الاتفاقيتين وبالتالي تطبق أحكام المسؤولية الواردة فيهما (2).

وجدير بالذكر أن المشرع الأردني تطرق في المادة (56/ أ) من قانون الطيران المدني الأردني وجاء بها: "يعتبر باطلاً كل اتفاق يعفي مشغل الطائرة ووكلاءه وموظفيه وتابعيه من المسؤولية، كلياً أو جزئياً، من التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة"، يتضح من ذلك إقرار المشرع الأردني ببطلان أي شرط يعفي المشغل ووكلائه وتابعيه من المسؤولية.

2.2.2.3 الاستثناءات من مبدأ البطلان

إذا كان الأصل في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 هو بطلان شروط الإعفاء، إلا أنه ورد شروط استثنائية من ذلك الأصل وسمحت بها الاتفاقيتين، ومن هذه الشروط:

(1) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص 230

(2) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص 231

الأول: الاتفاق على الإعفاء أو تخفيض التعويض عن الحد المقرر للمسؤولية قانوناً بعد وقوع الضرر.

يدل ذلك على أن البطلان يقتصر على الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، أما اللاحقة فتكون صحيحة، استناداً لنص المادة (32) من اتفاقية مونتريال والتي تقضي بإبطال كل في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر، والسبب في ذلك لأن شاحن البضاعة لا يكون بعد وقوع الضرر تحت تأثير الناقل⁽¹⁾.

الثاني: الاتفاق على تخفيض الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية بالنسبة لنقل البضائع إذا كان الضرر مصدره طبيعة البضاعة.

معنى ذلك أنه يجوز للمتعاقدین الاتفاق على إعفاء الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا نشأ ذلك بسبب طبيعة البضاعة أو عيوبها الذاتية، ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل، وعليه أن يثبت أن الضرر ناتج عن عيب أو طبيعة هذه البضاعة⁽²⁾.

ثالثاً: الاتفاق في نقل البضائع على إحالة النزاع إلى التحكيم متى كان التحكيم سيجري في إحدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة (34) من اتفاقية مونتريال، والتي تختص بنظر الدعوى الخاصة بالتعويض⁽³⁾. وعند تقييم موقف المشرع الأردني من هذا الاستثناء، فترى الباحثة بأن هذا الموقف إيجابي نظراً لما يمكن من خلاله تحقيق مصلحة عامه تتجسد بالمحافظة على سلامة الطائرة.

(1) عابنة، محمود (2013)، حالات إعفاء الناقل من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، ص138

(2) محيو، حسن، محاضرات في قانون الطيران، ص268

(3) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص230.

الفصل الرابع

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

حرصت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 على تنظيم المسائل المتعلقة في الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي، فكما هو معروف تختلف القواعد الإجرائية من دولة إلى أخرى ولو أنهما ينتميان إلى نظام قانوني واحد. فالناقل الجوي قد يخفق في الالتزامات الملقاة على عاتقه مما يؤدي الى الحاق الضرر بالمتعاقدين معه، ولا شك في أن المتضرر سيلجأ الى القضاء للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التي لحقت به، لذلك وضعت الاتفاقيتين أحكاماً خاصة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل تراعي فيها مصلحة كلا الطرفين الناقل والمتضرر.

وتدور أحكام الدعوى حول تحديد أطرافها والمحكمة المختصة بالنظر في النزاع، وأيضاً فيما يتعلق بانقضاء الدعوى، وعليه سوف تقسم الباحثة هذا الفصل إلى مبحثين، الأول يبحث في دعوى المسؤولية، وأما الثاني انقضاء دعوى المسؤولية.

1.4 دعوى المسؤولية

سبق ورأينا أن اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 حفاظاً على حقوق المتعاقدين مع الناقل نظمت الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي، ومن ضمن هذه الأحكام: أطراف دعوى المسؤولية، والمحكمة المختصة بالنظر في النزاع، وعلى هذا تقسم الباحثة هذا المبحث إلى مطلبين، الأول لبيان أطراف الدعوى، والثاني يوضح الاختصاص القضائي بالنظر في دعوى المسؤولية.

1.1.4 أطراف الدعوى

أطراف دعوى المسؤولية الناشئة عن عملية نقل البضائع هما بطبيعة الحال المدعي ويكون إما شاحن البضاعة أو المرسل إليه، والمدعي عليه دائماً هو الناقل الجوي. وستقسم الباحثة هذا المطلب إلى فرعين للبحث في الفرع الأول عن المدعي في دعوى المسؤولية، والفرع الثاني تتحدث عن المدعي عليه.

1.1.1.4 المدعي في دعوى المسؤولية

المدعي في دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع هو المتضرر، والمتضرر الأول هو المرسل بإعتباره الطرف الأصيل في هذا العقد وصاحب السيطرة على البضاعة (1).

وقد يصاب المرسل إليه بضرر من جراء عدم تنفيذ العقد فيكون له الحق أيضا في رفع الدعوى على الناقل (2)، ولكن لا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض مرتين، بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة ولا يحسب لكل من المرسل أو المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة (3).

في هذا الصدد أود أن أشير إلى الناحية العملية الأكثر تطبيقا وهي حالة تأمين البضاعة ضد الأضرار التي تسببها أثناء عملية النقل، فتقوم شركات التأمين عند حصول الضرر بتعويض المتضرر، وتحل محله في الرجوع على الناقل بدعوى المسؤولية، مستتدة على حقها في الحلول العيني محل المتضرر (4).

2.1.1.4 المدعي عليه في دعوى المسؤولية

الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، حيث إنه هو المنوط بتنفيذ عملية النقل، ولكن في بعض الحالات يتم النقل من قبل ناقلين متتابعين (5) أو من قبل ناقل متعاقد وآخر فعلي فيختلف تحديد المدعي عليه تبعا لتحديد الناقل الذي وقع الضرر خلال عملية النقل.

(1) انظر المادة 14 من اتفاقية مونتريال

(2) انظر الفقرة 4 من المادة (12) من اتفاقية مونتريال 1999

(3) خالد، عدلي أمير، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، ص 98

(4) دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، ص 512

(5) هو النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود ويتولاه

عدة ناقلين على طائراتهم بالتتابع، الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية

مونتريال، ص 235-236

ففي حالة النقل الجوي المتتابع، قد يقع الضرر في مرحلة من مراحل هذا النقل، فعلى من ترفع دعوى المسؤولية؟ اجابت على ذلك المادة (3/36) من اتفاقية مونتريال التي نصت على: "في حالة النقل من هذا النوع لا يحق للراكب او لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع الا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، مالم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح" يتبين لنا من هذه المادة أن الأصل في رفع دعوى المسؤولية يكون على الناقل الذي وقعت الحادثة في مرحلة النقل التي يتولاها، فعلى سبيل المثال إذا حدث ضرر للبضاعة خلال مرحلة النقل الأولى فللمرسل رفع دعوى على الناقل الأول، ولكن لا يوجد ما يمنع من رفع الدعوى على أي من الناقلين حتى وأن تحقق الضرر في مرحلة تولاها ناقل آخر والسبب في ذلك أن الناقلين مسؤولين على وجه التضامن اتجاه المرسل والمرسل اليه، والعلة من تقرير حق التضامن هو لصعوبة تحديد الوقت الذي حصل فيه الضرر للبضائع في اغلب الأحيان (1).

أما في حالة الناقل المتعاقد - سبق وأشارت إليه الباحثة في المبحث التمهيدي -، وللتذكير هو الناقل الذي يكون طرفا أساسيا في عقد النقل الجوي، والناقل الفعلي الذي يقوم بكل أو بجزء من عملية النقل الجوي بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد، إذ نصت المادة (45) من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي يجوز إقامة دعوى التعويض حسب اختيار المدعي، أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد أو عليهما معا متضامنين أو منفردين..." يتضح من هذا النص أنه إذا قام الناقل الفعلي بكامل عملية النقل، جاز للمدعي إقامة الدعوى على الناقل المتعاقد أو الفعلي أو عليهما مجتمعين. أما إذا قام الناقل الفعلي بجزء من عملية النقل، هنا يجوز للمدعي إقامة الدعوى على كل من الناقل المتعاقد والفعلي متضامنين أو منفصلين، بشرط أن يتحمل الناقل المتعاقد المسؤولية عن كامل الرحلة بينما يتحمل الناقل الفعلي فقط عن الجزء إلى قام به (2).

(1) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص324

(2) رضوان، أبو زيد، القانون الطيران التجاري، ص453

وفي جميع الأحوال إذا أقيمت الدعوى على أيهما منفرداً، جاز له تقديم طلب إدخال الطرف الآخر كمدع عليه ثان في الدعوى كونهما متضامنين متكافلين بقيمة مبلغ التعويض.

2.1.4 الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية

يقصد بالاختصاص القضائي بيان القواعد التي تحدد ولاية محاكم الدولة في المنازعات التي تتضمن عنصراً أجنبياً إزاء غيرها من محاكم الدول الأخرى في المنازعات الناشئة عن عقود التجارة الدولية⁽¹⁾

الأصل العام أن قواعد الاختصاص المكاني غير متعلقة بالنظام العام، حيث يجوز للأطراف الاتفاق على غير ذلك⁽²⁾، لكن قواعد الاختصاص في اتفاقية مونتريال 1999 متعلقة بالنظام العام ولا يجوز للأطراف الاتفاق على خلافها، والعلة لوجود نص أمر يقضي ببطلان كل اتفاق سابق على وقوع الضرر وهذا يطبق على قواعد الاختصاص المنصوص عليها في الاتفاقية.

أتاحت اتفاقية مونتريال 1999 أمام المدعي عدة خيارات لإقامة الدعوى تجاه الناقل، حيث أشارت المادة (33) على الاختصاص المكاني الذي ينعقد وفق اختيار المدعي، وفي إقليم إحدى الدول الأطراف وأمام كل من:

1. محكمة محل إقامة الناقل.
2. أو محكمة مركز أعمال الناقل الرئيسي.
3. أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.
4. أو محكمة جهة نقطة الوصول.
5. أو محكمة محل إقامة الناقل الفعلي، أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله⁽³⁾.

(1) المنجي، محمد، دعوى التعويض (1999)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط2، ص145

(2) القضاة، مفلح عواد (2004)، أصول المحاكمات المدنية والتنظيم القضائي، دار الثقافة للنشر

والتوزيع، عمان، ط1، ص159

(3) انظر المادة (46) من اتفاقي مونتريال 1999

حيث يستفاد مما سبق، أن الاتفاقية أوجبت أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وذلك لضمان تطبيق أحكام الاتفاقية على النزاع المعروض عليها⁽¹⁾، حيث تلتزم الدولة المثار أمامها النزاع بأحكام الاتفاقية؛ لأنها طرفاً فيها.

وتجدر الإشارة إلى أن الاختصاصات الخمسة سابقة الذكر تشمل جميع أنواع دعاوى المسؤولية (نقل البضائع، الأمتعة، التأخر)، وللمتضرر أن يختار لرفع دعواه إحدى هذه المحاكم؛ والغاية من تعددها حماية للمتضرر وعدم تكليفهم عناء الانتقال إلى محل إقامة الناقل الجوي⁽²⁾

أما بالنسبة إلى المشرع الأردني فقد حدد الاختصاص المكاني للمحاكم الأردنية بموجب قانون الطيران المدني الأردني في المادة (58) التي نصت على: "أ- تختص المحاكم الأردنية بدعاوى التعويض الناشئة عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة طيران في إقليم المملكة، أو في فضاءها الجوي:

1. المحكمة التي وقع الضرر ضمن اختصاصها المكاني.
2. أو المحكمة التي يقع ضمن اختصاصها المكاني موطن المدعى عليه، أو المركز الرئيسي لأعماله.

ب- تختص المحاكم الأردنية بالنظر في دعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة الطيران في أعالي البحار، أو في المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة وذلك في الحالات التالية:

1. إذا كانت الطائرة التي تسببت بالضرر مسجلة في السجل الوطني⁽³⁾.
2. إذا كان المدعي يحمل الجنسية الأردني.
3. إذا كان المدعي عليه المتسبب في الضرر مقيماً في المملكة وله موطن فيها .

(1) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص304

(2) رضوان، فايز نعيم، محاضرات في قانون الطيران التجاري، ص225

(3) يقصد بالسجل الوطني حسب تعريف قانون الطيران الأردني على أنه: السجل المعد من هيئة الطيران الأردني المدني لتسجيل الطائرات وفق الشروط المحددة في قانون الطيران المدني الأردني.

2.4 انقضاء دعوى المسؤولية

لقد حرص المشرع الدولي على أن يكون هناك نوع من التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي، فكما أعطى حماية خاصة لمستعملي الطائرة أيضا لم يغفل عن مصالح الناقل الجوي

وحيث تقتضي العدالة ألا يترك عبء دعاوى المسؤولية بما يتضمنه من جسامه وإرهاق على عاتق الناقل الجوي، فقد اهتمت كل من اتفاقية وارسو ومونتريال على مراعاة مصلحة الناقل بهذا الخصوص حيث منحتة مكنة الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة عليه، وأيضا مكنة الدفع بسقوط الحق في الحصول على التعويض لذلك ستوضح الباحثة حالة الدفع بعدم قبول الدعوى في المطلب الأول، وحالة الدفع بسقوط الحق في التعويض في المطلب الثاني

1.2.4 الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي

في البداية أود أن أشير إلى أن الدفع الذي يقوم به الناقل ويتعلق بعدم قبول الدعوى يختلف عن الدفع التي يلجا إليها الناقل ويدفع بها مسؤوليته وفق أحد الأسباب التي مرت بنا سابقاً، هذه الدفع تقتض وجود دعوى مسؤولية مقبولة اتصلت بها المحكمة وتتصدى لمناقشة موضوعها، أما الدفع بعدم القبول فيقصد منه حجب المحكمة عن نظر الدعوى ابتداءً، فالمحكمة تقضي إذا توفرت شروط الدفع بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط انعقاد مسؤولية الناقل.

والحكمة من الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية الذي يقوم به الناقل هي إنهاء وحسم المنازعات المترتبة على عقود النقل في فترات وجيزة عقب تنفيذ هذه العقود، إذ لا يتصور أن يظل الناقل لمدد طويلة محتفظاً بالمستندات والوثائق الخاصة بما قام من أعمال خلال الرحلة الجوية⁽¹⁾

(1) البريري، محمود مختار، دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، ص200

حيث نظمت اتفاقية مونتريال 1999 الدفع بعدم قبول الدعوى، فنصت في المادة (31) على:

1. "يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى...."

2. في حالة العيب يجب على المرسل إليه أن يوجه إشعاراً إلى الناقل فور اكتشاف العيب وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع اعتباراً من تاريخ تسلمها وفي حالة التأخير يجب عليه تقديم الأشعار خلال واحد وعشرين يوم على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

3. يجب أن يقدم كل أشعار كتابياً أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفاً لهذا الأشعار.

4. إذا لم يقدم الأشعار خلال الآجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه "

تكلت الباحثة في السابق عن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع والامتعة المسجلة خلال فترة النقل الجوي التي تكون البضائع تحت حراسته، وبينت ان مسؤولية الناقل تتعدّد إذا لحق بالبضائع ضرر في نقلها. ولكي لا يبقى المتضرر مسلطاً على الناقل وضعت اتفاقية وارسو 1929 في مادتها (26) وتقابلها المادة (31) من اتفاقية مونتريال 1999 حداً للنزاع الذي قد يثور بسبب هلاك البضاعة او تلفها او التأخر في نقلها، ولكي يستطيع الناقل في الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة عليه يجب توافر الشروط التالية وهي:

1. أقامت الاتفاقية قرينة مؤداها أن استلام المرسل إليه البضاعة أو الأمتعة المسجلة من الناقل دون اعتراض يعني أنها وصلت سليمة، ويستطيع الناقل حينها إثارة الدفع بعدم قبول الدعوى أمام المحكمة التي تنظر النزاع، ولكن هذه

القرينة بسيطة حي يستطيع المرسل إليه إثبات أن البضاعة وصلت هالكة على الرغم من عدم اعتراضه (1).

2. أما إذا وصلت البضاعة وكان الضرر فيها واضح، فقد فرضت الفقرة الثانية من المادة (31) سابقه الذكر على المرسل إليه التزاما بتقديم احتجاج مكتوب إلى الناقل بمجرد اكتشافه لضرر في حال كان ظاهراً، أما إذا كان غير ظاهر فبإمكانه تنظيم الاحتجاج خلال المواعيد المحددة وهي بالنسبة للبضائع 14 يوم من تاريخ تسلمها، أما الأمتعة المسجلة 7 أيام أيضا من تاريخ تسلمها، وبالنسبة للتأخير في الوصول يجب تقديم الأشعار خلال (21) يوم من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع وضعت تحت تصرفه (2)، ولا بد أن أشير إلى نقطة مهمة وهي أن الاحتجاج ينظم في حالات الضرر الجزئي الذي يتحقق في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي فقط أما في حالة الهلاك الكلي أو الضياع وذلك لانعدام التسليم فيهما (3).

فاذا لم يوجه المرسل إليه هذا الاحتجاج فيعتبر مقصرا وحينها يحق للناقل التمسك في مواجهته بالدفع بعدم قبول الدعوى، ولكن بشرط واضح أورده الفقرة 4 من ذات المادة وهو إلا يكون قد قام بأي عمل من شأنه منع المرسل إليه من اكتشاف الضرر لمنعه من تقديم الاحتجاج في المواعيد المحددة وهو ما يسمى بالغش، فإن ثبت ذلك لن يكون بإمكانه إثارة الدفع بعدم قبول الدعوى أمام المحكمة (4)

(1) رضوان، أبو زيد، القانون الجوي، ص411

(2) أحمد، عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، ص338

(3) الربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم- دراسة مقارنة-، ص235

(4) نعمان، ضياء علي، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، ص404

2.2.4 الدفع بسقوط الحق في الحصول على التعويض

لقد حرصت كل من اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 على رعاية مصلحة الناقل، وعدم ترك دعاوى المسؤولية أعواما طويلة على عاتق الناقل الجوي بعد أن تكون الأدلة فقدت، ولكي لا تتعطل وترتبك أعماله فقد حدد آجلا قصيرا لمقاضاته، إذ نصت اتفاقية وارسو في مادتها (29) وقابلها المادة (35) من اتفاقية مونتريال على أنه: "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 إليه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل".

يتبين من هذا النص أنه يتوجب على المضرور رفع دعواه على الناقل الجوي خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب، أما بالنسبة للتأخير في الوصول فأستقر القضاء على أن تبدأ هذه المدة من تاريخ وصول تسليم البضائع وليس من تاريخ وصول الطائرة. فإذا رفعت الدعوى بعد هذه المدة يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها (1)

وفي هذا الصدد يثور تساؤل حول التكييف القانوني للأجل الذي يتوجب على المضرور أن يرفع دعواه على النافع الجوي، هل هي مدة تقادم أم مدة سقوط؟ فقد ثار جدل كبير بين الفقه والقضاء، فقد ذهب جانب من الفقه إلى اعتبارها مدة تقادم وبالتالي تخضع لأحكام الوقف والانقطاع، وحثهم في ذلك أن المدة المقررة لرفع الدعوى في جميع أنواع النقل (بري وبحري) هي مدة قصيرة وتعتبر هذه المدة مدة تقادم، وبالتالي ينبغي أن يكون النقل الجوي مجاريا لهذه القاعدة لا شاذاً عنها (2) وقد ذهب رأي آخر إلى عد مدة السنتين مدة سقوط وحثهم في ذلك أن الاتفاقية قد استخدمت مصطلح سقوط، بالإضافة إلى أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد

(1) خالد، عدلي أمير، عقد النقل الجوي، ص114

(2) من أنصار هذا الرأي، كيره، حسن، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها (د. س)، مقال، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، ص6

الحكم لدى كافة الدول نظراً لاختلاف قوانينها⁽¹⁾، وهذا هو الرأي الراجح، وتؤيد الباحثة ما استقروا عليه لأنه يؤدي إلى توحيد أحكام القضاء وهذا هدف كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال في توحيد المسائل المتعلقة بالنقل الجوي.

وكيفية احتساب المدة التي تسقط بها دعوى المسؤولية يحددها القانون الوطني المعروض عليه النزاع، فإذا كان القانون هو القانون الأردني فكيف تحسب مدة السقوط؟ قضت محكمة التمييز في إحدى قراراتها⁽²⁾ على أنه "يستفاد من المادة (28) من اتفاقية وارسو 1929، أن الحق في التعويض يسقط إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين اعتباراً من تاريخ وصول الطائرة إلى مقصدها، أو من التاريخ الذي كان يتغيب فيه وصول الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل، ويستفاد من المادة (76) من قانون التجارة الأردني أن الحق في إقامة الدعوى على الناقل يسقط بالتقادم بعد سنة، وتبتدئ من يوم التسليم في حالة وجود العيب، ومن اليوم الذي يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخر عن تسليمه، وحيث إن حكم المادة (76) من قانون التجارة جاء مغايراً لحكم المادة (28) من اتفاقية وارسو، فإن المادة الأخيرة هي الواجبة التطبيق، وبقراءة متأنية يتبين أنها تتحدث عن سقوط الحق في التعويض وليس عن سقوط الحق في إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض، أي أن الميعاد المنصوص عليه في المادة المذكورة ميعاد سقوط للحق لا يقبل تطويلاً ولا تقصيراً ولا يوقف ولا ينقطع باعتباره من النظام العام بخلاف التقادم".

يستخلص مما سبق أن قانون التجارة الأردني في مادته (76) الذي نص على: "إن الحق في إقامة الدعوى على الناقل يسقط بالتقادم بعد سنة...." والمدة التي حددتها كل من اتفاقية وارسو ومونتريال سنتين، والمدة التي تطبق على النزاع المعروض أمام

(1) من أنصار هذا الرأي: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن،

ص 817، رفعت أبابير، الوجيز في القانون الجوي، ص 231

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2006/2645)، تاريخ 2007/1/10، موقع قسطاس، وإن

كان هذا القرار قد صدر على زمن اتفاقية مونتريال 1999، إلا أنه يلاحظ أن بعض الهيئات القضائية ما زالت تتأثر باتفاقية وارسو 1929، ومع ذلك فإن ما جاء بالقرار ينسجم من نص

المادة (1/35) من اتفاقية مونتريال 1999

المحاكم الأردنية هي المدة التي أردتها الاتفاقيات الدولية لأنها تسمو على القانون الوطني لطالما صادق الأردن على الاتفاقية، ولها الأولوية في التطبيق.

وتجدر الملاحظة أن المشرع الأردني تبنى في قانون الطيران المدني الأردني مبدأ التقادم بمرور سنتين من تاريخ وقوع الضرر، إذ نص في المادة (58/ ج) على أن: "لا تسمع دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن تشغيل طائرة في حالة الطيران بانقضاء سنتين من تاريخ وقوع الضرر" وبذلك يكون المشرع الأردني في قانون الطيران قد أيد ما جاء في الاتفاقيات الدولية.

وخلاصة القول، ان الدفع بسقوط الدعوى يعد حالة من حالات دفع المسؤولية الواردة في الفصل الثاني من هذه الدراسة، وهو من الدفوع الشكلية التي يجب إثارتها قبل أي دفع آخر، وإلا سقط الحق فيه وذلك إعمالاً لنص المادة (109) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.

الخاتمة:

إن مواضع القانون الجوي دائمة التطور، خاصة فيما يتعلق في أحكام مسؤولية الناقل الجوي، وذلك بسبب حداثة نشأة هذا القانون من جهة، ولتميزه بصفة الدولية وما يعتريه من كثرة المخاطر من جهة أخرى، لذلك أصبح محط اهتمام الدول والمنظمات العالمية من أجل تنظيمه مما يقلل من مخاطره وحل مشاكل تنازع القوانين فيه.

ولهذا سعى المجتمع الدولي منذ ظهور هذا النقل بصيغته التجارية إلى تأسيس اتفاقيات دولية تنظمه وتحد من المشاكل الناشئة عنه، فكان من أهمها اتفاقية وارسو 1929 التي عدلت أربع مرات بموجب بروتوكولات واتفاقيات لتواكب التطور الحاصل في موضوعات النقل الجوي، انتهى ذلك إلى اتفاقية مونتريال 1999 التي نجحت في إقامة نظام دولي سليم استطاع توحيد الأحكام المتعلقة في مجال القانون الجوي والقواعد التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي خاصة بعد أن تحقق انضمام معظم دول العالم إليها.

وعلى هذا فإن هذه الدراسة اقتصر على البحث في مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لعقد نقل البضائع، وفقا للاتفاقيتين وارسو ومونتريال والتشريع الأردني، وربطها مع الواقع العملي من خلال تناول قرارات لمحكمة التمييز الأردنية، وبعد استعراضنا هذا الموضوع من خلال فصول هذه الدراسة ومباحثها ومطلبها وفروعها توصلنا إلى النتائج والتوصيات التالية.

ثانيا: النتائج:

1. لم تعالج اتفاقية وارسو ولا أي من تعديلاتها ولا حتى اتفاقية مونتريال مسألة إبرام عقد النقل الجوي، فيرجع بالتالي في شأنها إلى القانون الوطني الذي تشير بتطبيقه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع.
2. يتمتع عقد النقل الجوي بعدة خصائص تميزه عن غيره من العقود، فهو من العقود الرضائية وبذات الوقت من عقود الإذعان، وكما يتمتع بالطابع التجاري.
3. يرتب عقد النقل الجوي مجموعة من الالتزامات على عاتق طرفه، ويترتب بالنتيجة على الإخلال قيام المسؤولية على عاتق الطرف المخل، فإذا كان هذا الطرف هو الناقل الجوي يلتزم حينها بتعويض المضرور عن الضرر الذي لحق به وفقا للقواعد التي نظمتها الاتفاقيات الدولية.

4. أقامت اتفاقية وارسو 1929 مسؤولية الناقل على أساس فكرة الخطأ المفترض، أي المسؤولية الشخصية، وبقي على ذلك إلى أن جاء بروتوكول مونتريال الرابع 1975 الذي قلب المسؤولية إلى موضوعية قائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة، وسارت على نفس النهج اتفاقية مونتريال 1999
5. توافق كل من اتفاقية مونتريال 1999 وقانون الطيران المدني الأردني على سريان أحكام اتفاقية مونتريال على النقل الجوي الدولي التجاري
6. عدم التوافق بين اتفاقية مونتريال 1999 وقانون الطيران المدني الأردني على سريان أحكام الاتفاقية على النقل الدولي غير التجاري، واستثناءً إذا قامت عملية النقل من خلال مؤسسة النقل الجوي فقط.
7. عدم التوافق على سريان أحكام اتفاقية مونتريال 1999 على النقل الجوي الداخلي التجاري داخل الأردن إلا إذا كان هناك اتفاق مسبق على توقف الطائرة في إقليم دولة أخرى
8. حددت كل من اتفاقية وارسو ومونتريال مسؤولية الناقل في التعويضات التي يقدمها عند قيام مسؤوليته بحد أقصى لا يمكن تجاوزه، ولكن ورد استثناء على ذلك إذا تم الاتفاق على تجاوز الحد الأعلى بين الناقل والشاحن قبل نقل البضائع.
9. يعتبر باطلاً وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال أي شرط يعفي الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه.
10. وأيضاً وضعت الاتفاقيتين وارسو ومونتريال عدة طرق يستطيع الناقل من خلالها دفع مسؤوليته.
11. أن اتفاقية مونتريال في المادة (35) عدت مدة السنتين هي مدة سقوط الحق في طلب التعويض وليس مدة تقادم، ويتمحور الفارق بين السقوط والتقادم في مسألة قطع ووقف التقادم والآثار التي تترتب عليه من حيث منح الخصم مدة أطول في المطالبة بالحق المدعى به، على خلاف التقادم المسقط للحق الذي أشارت إليه الاتفاقية والذي لا يقبل الوقف والانقطاع، وقد تبني القضاء الأردني ما جاءت به الاتفاقية، على الرغم من أن قانون الطيران الأردني في المادة

(58/ ج) أخذ بمبدأ تقادم الدعوى بمرور سنتين من تاريخ وقوع الضرر، وهذه المدة يسري عليها مبدأ الوقف والقطع، على خلاف ما جاءت به اتفاقية مونتريال، وبذلك يكون المشرع الأردني قد أصاب وما جاء به جدير بالتأييد.

ثالثاً: التوصيات

1. تأمل الباحثة بتعديل المشرع الأردني لنص المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007 بما ينسجم مع أحكام المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 التي أخضعت النقل الدولي بمقابل والنقل الدولي المجاني إذا قامت به مؤسسة للنقل الجوي، وأخضعت كذلك النقل الداخلي لأحكام الاتفاقية إذا تم الاتفاق المسبق على نقطة توقف في إقليم دولة أخرى، أما قانون الطيران المدني الأردني فقد أخضع النقل الجوي الدولي التجارية وكذلك الداخلي التجاري، ولم يرد نص صريح يتعلق بمصير النقل الجوي الداخلي التجاري إذا لم يتم الاتفاق مسبقاً على نقطة توقف في إقليم دولة أخرى، وكذلك الأمر بالنقل الجوي الداخلي غير التجاري.
2. إنشاء جهة تختص بتفسير نصوص اتفاقية وارسو ومونتريال، وذلك من أجل دراسة الإشكاليات القانونية التي يثيرها النقل الجوي بالنسبة للبضائع كونه يمس قطاعاً حساساً في اقتصاد الدول.
3. قد أغفلت اتفاقية مونتريال عن تحديد ماهية الخطأ في نص المادة (21/2 أ و ب) ، وتأمل الباحثة تحديد من هو الخطأ النافي للمسؤولية.
4. توصي الباحثة أن تكون مسؤولية الناقل اتجاه الأضرار التي تصيب البضاعة من التأخير مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة، لكون الطائرة آلة ميكانيكية تستعمل في ظروف خطيرة.
5. أقامت اتفاقية مونتريال 1999 المسؤولية في حال نقل البضائع على أساس المخاطر وتحمل التبعة، إلا أن الاتفاقية قد توسعت بالأسباب التي يحق للناقل الاستناد إليها لدفع مسؤوليته، في حين كان من الأولى أن تقلل الاتفاقية من طرق دفع المسؤولية حتى تنسجم مع أساسها القائم على المسؤولية الموضوعية.

6. توصي الباحثة بتعديل نص المادة (35) من اتفاقية مونتريال واعتبار مدة سنتين هي مدة تقادم الحق في طلب التعويض وليس مدة سقوط، والعلی من ذلك أن مبدأ التقادم يخضع لمسألة (القطع والوقف) الذي يترتب عليه منح الخصم مدة أطول في المطالبة بالحق المدعى به، على خلاف التقادم المسقط للحق الذي أشارت إليه الاتفاقية والذي لا يقبل الوقف أو القطع .
7. ضرورة لجوء أصحاب البضائع إلى إبرام عقود تأمين على بضائعهم، وذل لضمان حصولهم على التعويض الكامل عما يصيبهم من أضرار كون الناقل مشمول بنظام تحديد مسؤولية كما ورد في الاتفاقيات الدولية المنظمة لها.
8. توصي الباحثة حكومات الدول التي ليست أعضاء في اتفاقية مونتريال 1999 بالانضمام إليها، وادخالها الى قوانينها الوطنية، وذلك للحيلولة من وقوع تنازع قوانين، ولمعرفة مقدار التعويض مسبقاً.
9. أهمية نشر الوعي الحقوقي بين أصحاب البضائع فيما يتعلق بحقوقهم، وتوصي الباحثة إلزام شركات النقل الجوي ببيان مسؤولياتها بدقة في مواقعها الإلكترونية، ليتسنى لهم معرفة حقوقهم قبل إبرام عقد نقل البضائع، وبذلك تكون أحكام كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 معروفة عند أصحاب البضائع.

قائمة المراجع

أ. المؤلفات

- أبادير، رفعت فخري (2010) **الوجيز في القانون الجوي**، دار أبو مجد للطباعة بالهرم، القاهرة، ط 3.
- أحمد، عبد الفضيل محمد (د.ن)، **القانون الخاص الجوي**، مكتبة دار الجلاء، المنصورة، ط 1.
- الاسيوطي، ثروت انيس (1960) **مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن**، المطبعة العالمية، القاهرة، ط 1.
- البارودي، علي، والعريني، محمد فريد (2001) **القانون البحري والجوي**، منشورات الحلب الحقوقية، بيروت، ط 1.
- ببريري، محمود مختار (1999) ، **دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي**، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 2.
- البريري، محمود مختار، وعمر، عمر فؤاد (2005) ، **القانون الجوي مقدمة عامة- أغراض الملاحة الجوية- عوارض الملاحة الجوية**، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1.
- حداد، إلياس (2011)، **القانون الجوي**، منشورات جامعة دمشق، سوريا، (د. ط).
- خالد، عدلي أمير (1996)، **عقد النقل الجوي**، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط 2.
- خير، عادل محمد (2001)، **مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض**، دار الكتب القومية، القاهرة، ط 1.
- دويدار، هاني (2002)، **قانون الطيران التجاري**، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط 2
- رضوان، أبو زيد (1983)، **القانون الجوي قانون الطيران التجاري**، دار الفكر العربي، القاهرة، دون طبعة.

الربضي، عيسى غسان (2008)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 1.

زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي - دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها-، دار النهضة العربية، القاهرة، دون طبعة.

سامي، فوزي محمد (2002) شرح القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 1.

السرطان، عدنان، وخاطر، نوري، (2002) شرح القانون المدني - مصادر الحقوق الشخصية-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 1.

السنهوري، عبد الرزاق (1998)، نظرية العقد ج 2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط 2

الشيخ، أحمد إبراهيم (2008)، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1.

الطراونة، مخلد ترخيص (2015)، الوجيز في القانون الدولي العام، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، ط 2.

عبابنة، محمود محمد (2015)، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 1.

العريني، محمد فريد (2002)، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، (د. ط).

العريني، محمد فريد، دويدار، هاني محمد (1995)، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، ط 1.

العريني، محمد فريد، محيين، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي - الملاحة الجوية والنقل الجوي-، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط 1.

العنزي، عبد المجيد خلف (2012) أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحوث المؤتمر الدولي السنوي العشرين "مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة.

فايز نعيم رضوان (2004) قانون الطيران المدني، مطابع البيان التجارية، دبي ط 2.

فضلى، هشام (2005)، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط 1.

الفاقي، عاطف محمد (2008)، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط 1.

فهومي، مراد منير (1986)، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط 2.

القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1.

القيام، أمجد "محمد هاني" (2001)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، جامعة جرش.

الكندري، محمود (2000) النظم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999، - تحديث نظام وارسو-، مجلس النشر العلمي ولجنة التأليف والتعريب والنشر الكويت، ط 1.

اللاصامة، عبد العزيز، (2011)، المسؤولية المدنية التقصيرية (الفعل الضار أساسها وشروطها)، جامعة العلوم التطبيقية- كلية الحقوق، مملكة البحرين، ط 1.

محمدين، جلال وفاء (1992)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، (د. ط)، ص 127-128

محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، دار المستشار للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ط 1.

موسى، طالب حسن (1998)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 1.

نعمان، ضياء علي أحمد (2006)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مكتبة المنارة، مراكش، ط 1.

الهاشمي، عيسى السيد أحمد (2009)، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة، القاهرة، ط 1.

وائل أنور بندق (2010)، معاهدات النقل الجوي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط 1.

ياملكي، أكرم (1998)، القانون الجوي - دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 1.

ب. الأبحاث والرسائل الجامعية:

زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا لنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة.

عبابنة، محمود (2013)، حالات إعفاء الناقل من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط.

المطيري، وضحه فلاح (2001)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط.

موسى، أماني أحمد عبد الله، (د. ن)، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال 1999، جامعة النيلين، من بحوث مؤتمر الإمارات المتحدة

ج. القوانين:

قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966

قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007

قانون المدني الأردني

د. الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية وارسو لعام 1929 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي.
اتفاقية مونتريال لعام 1999 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي.
بروتوكول لاهاي عام 1955
اتفاقية جواتيمالا- سيتي لعام 1971
بروتوكول مونتريال الرابع عام 1975.
اتفاقية جوادا لآخارا عام 1961
هـ - المواقع الإلكترونية:

www.qarark.com
www.noor-book.com
www.qestas.com
www.imf.org