



جامعة أمدرمان الإسلامية

كلية الدراسات العليا

كلية الشريعة والقانون

قسم القانون المقارن

حقوق والتزامات المسافر في عقد النقل الجوي

(دراسة في الاتفاقيات الدولية والقانون المقارن)

رسالة مقدمة لتبيل درجة الماجستير في القانون المقارن

إعداد الطالبة: زينب يعقوب حسن أحمد

إشراف الدكتور: إبراهيم محمد موسى فضل الله

1436هـ - 2014م

مستخلص البحث

تتميز مشاكل القانون الجوي وحلولها بالطابع الدولي، ويشترك القانون الجوي في هذه السمة مع القانون البحري، ذلك لأن النقل الجوي دولي في معظم الأحيان.

والقانون الجوي قانون حديث النشأة إذ تزامنت نشأته مع اكتشاف الطائرة في أواخر القرن التاسع عشر، إضافة إلى أنه قانون متطور.

هذا وحقوق المسافر جواً على الطائرة والتزاماته يحددها عقد النقل الجوي، متى ما انعقد صحيحاً حيث تترتب عليه التزامات على عاتق كل من طرفيه الناقل من جهة والراكب أو مرسل البضاعة من جهة أخرى.

وما دام أن هنالك التزامات متبادلة بين طرفين، فقد ينشأ عن تنفيذ العقد خلل، مما يؤدي إلى وقوع ضرر على الطرف الآخر، مما حدا بالمشرع الدولي معالجة موضوع المسؤولية والتي غالباً ما تقع على الناقل الجوي.

والاتفاقيات الدولية التي وضعها المشروع الدولي تنظم مسؤولية الناقل الجوي والتي تتطور باستمرار.

ولما كانت هناك حقوق والتزامات متبادلة بين طرفي العقد، الأمر الذي يؤدي إلى وجود إخلال بالعقد في بعض الأحيان مما يستدعي أن يكون هنالك تعويض من جانب الطرف الذي أخل بالتزاماته.

وقد تضمنت الدراسة في خاتمتها أهم النتائج والتوصيات.

Abstract

Troubles and difficulties of Aviation Law and its solutions are characterized by International peculiarity. Aviation Law is in link with Maritime Law in this feature since that Aviation Transport is mostly internationally.

The Aviation Law considered a modern foundation Law where its establishment is synchronized with aircraft's discovering at the end of eighteenth century, additionally it is a growing and a buildup law.

Obligations and rights of air passenger are determined by the Contract of Aviation Transport whenever it has been properly concluded and where its obligations shall be shouldered upon each party (the Transporter and the Passenger or Goods Dispatcher).

As long as there are mutual obligations between two parties, a defect in contract execution may raised up and of which a damage or a harm on any party may occur. Then the international legislator going forward in tackling the liability which mostly laid upon the Aviation Transporter.

The international Agreements that placed by the international legislator mainly aimed at regulating liability of Aviation Transporter which is in process of permanent promotion.

Where there are mutual obligations and rights between the two parties, this may sometimes lead to occurring of failure and breach in the contract which will require a compensation to be disbursed by the party who failed to fulfill his obligations.

In it is Conclusion; the Study enclosed the important Findings and Recommendations.

فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
أ	- إهداء
ب	- شكر وتقدير
1	- مستخلص البحث
2	- Abstract
3	- مقدمة
الفصل التمهيدي مفهوم الحقوق والالتزامات	
	* المبحث الأول: مفهوم الحقوق
10	- المطلب الأول: تعريف الحق وأركانه
11	- المطلب الثاني: أنواع الحقوق
13	- المطلب الثالث: الحماية القانونية للحق
14	- المطلب الرابع: إثبات الحقوق
16	- المطلب الخامس: التعسف في استعمال الحق
	* المبحث الثاني: مفهوم الالتزامات
18	- المطلب الأول: تعريف الالتزام
19	- المطلب الثاني: أحكام الالتزام
21	- المطلب الثالث: مصادر الالتزام
الفصل الأول عقد النقل الجوي	
	* المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي
27	- المطلب الأول: تعريف عقد النقل الدولي
28	- المطلب الثاني: أنواع عقد النقل الجوي
34	- المطلب الثالث: خصائص عقد النقل الجوي
	* المبحث الثاني: مصادر عقد النقل الجوي

39	- المطلب الأول: مصادر عقد النقل الجوي الداخلي
-	- المطلب الثاني: النقل الجوي الدولي
	* المبحث الثالث: عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية
47	- مفهوم عقد النقل الجوي
الفصل الثاني حقوق والتزامات المسافر	
	* المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص
57	- المطلب الأول: حقوق المسافر (التزامات الناقل)
61	- المطلب الثاني: التزامات المسافر
	* المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع
65	- المطلب الأول: التزامات أطراف عقد نقل البضاعة
69	- المطلب الثاني: حق التصرف في القضاء أثناء النقل
الفصل الثالث مسؤولية الناقل الجوي	
	* المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل الجوي
74	- المطلب الأول: تعريف المسؤولية
80	- المطلب الثاني: طبيعة وأساس المسؤولية
84	- المطلب الثالث: حالات المسؤولية
	* المبحث الثاني: أحكام دعوى المسؤولية
92	- المطلب الأول: دعوى المسؤولية
98	- المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي
101	- المطلب الثالث: تحديد مسؤولية الناقل الجوي

الفصل الرابع التعويض عند الإخلال بالعقد

	* المبحث الأول: مفهوم التعويض
107	- المطلب الأول تعريف التعويض وأنواعه
108	- المطلب الثاني: طريقة التعويض
	- المطلب الثالث: الحد الأقصى للتعويض
	* المبحث الثاني: تقدير التعويض
116	- المطلب الأول: تقدير التعويض القانوني
117	- المطلب الثاني: تقدير التعويض الاتفاقي
119	- المطلب الثالث: تقدير التعويض القضائي
	* المبحث الثالث: الجزاء المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي
123	- المطلب الأول: التعويض بموجب اتفاقية وارسو وتعديلاتها
124	- المطلب الثاني: التعويض بموجب بروتوكول غواتيمالا سيتي 1971م
	* المبحث الرابع: الحد الأقصى للتعويض في الاتفاقيات الدولية
129	- المطلب الأول: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929م
130	- المطلب الثاني: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955
132	- المطلب الثالث: الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونترال 1966م
132	- المطلب الرابع: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا 1971م
133	- المطلب الرابع: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول مونتريال 1975م
135	- الخاتمة
135	- النتائج
136	- التوصيات
138	- فهرس الآيات القرآنية
139	- فهرس المصادر والمراجع
145	- فهرس محتويات البحث



تمهيد وتقسيم:

للق معان مختلفة، غير أنّ هذا الفصل سيتناول معنى الحق الذي يتناسب ومقتضيات هذه الدراسة، إضافة إلى التعرض لعناصر أو أركان الحق، ثم يتم التطرق لأنواع الحقوق وكيفية حماية الحق واستعماله.

كما سيتناول الفصل أيضاً التعرّض لمفهوم الالتزام والآثار القانونية التي تترتب عليه متى ما نشأ صحيحاً إضافة إلى كيفية انتقاله وانقضائه.

وبذلك تتم دراسة مفهوم الحقوق والالتزامات في هذا الفصل وفقاً للمباحث

الآتية:—

- المبحث الأول: مفهوم الحقوق
- المبحث الثاني: مفهوم الالتزامات

المبحث الأول

مفهوم الحقوق

- المطلب الأول: تعريف الحق وأركانه
- المطلب الثاني: أنواع الحقوق
- المطلب الثالث: الحماية القانونية للحق
- المطلب الرابع: إثبات الحقوق
- المطلب الخامس: التعسف في استعمال الحق

المطلب الأوّل - ل: تعريف الحق وأركانه

الفرع الأوّل: تعريف الحق

* أولاً: تعريف الحق لغة:

الحق في اللغة اسم من اسمائه تعالى، والحق له معان مختلفة تدور حول معنى الثبوت والوجوب⁽¹⁾ ومنه قوله تعالى: ﴿قَدْ حَقَّ الْقَوْلُ عَلَيَّ أَكْثَرَهُمْ نَهْمًا يُؤْمِنُونَ﴾⁽²⁾ أي ثبت ووجب.

ويستعمل في الصدق، والصواب. يقال قول حق وصواب⁽³⁾. وتطلق كلمة الحق على النصيب المحدد مثل قوله تعالى: ﴿وَالَّذِينَ آمَنُوا مَالَهُمْ حَقٌّ مَعْلُومٌ * لِلنَّسَاءِ لَوْلَا الْحُرُومُ﴾⁽⁴⁾.

* ثانياً: الحق في الاصطلاح الشرعي:

هو الموجود من كل وجه الذي لا ريب فيه في وجوده⁽⁵⁾. وقال الأستاذ مصطفى الزرفاء⁽⁶⁾: الحق: هو اختصاص يقرر به الشرع سلطة أو تكليفاً⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ لسان العرب: لأبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم، ابن منظور. بيروت: دار صادر (49/10).

⁽²⁾ سورة يس: الآية: 7.

⁽³⁾ انظر التعريفات: علي الجرجاني. بيروت دار الكتب العلمية 1416هـ - 1995م، ص 89.

⁽⁴⁾ سورة المعارج: الآيتان 24 ، 25.

⁽⁵⁾ كشف الأسرار عن أصول فخر الإسلام البزدوي. عبد العزيز البخاري. بيروت: دار الكتاب العربي، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى 1416هـ - 1996 (315/2).

⁽⁶⁾ هو: الشيخ مصطفى أحمد الزرقا عالم سوري من أبرز علماء الفقه في العصر الحديث، ولد في مدينة حلب تخرج في الجامعة السورية كليتي الآداب والحقوق، عينته وزارة الأوقاف بالكويت خبيراً للموسوعة الفقهية فيها سنة 1966م، كان نائباً عن مدينة حلب في المجلس النيابي وأسندت إليه وزارتا العدل والأوقاف عامي 1956م و 1962م. من تصانيفه: الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد وشرح القانون المدني السوري والمدخل إلى نظرية الالتزام في الفقه الإسلامي وغيرها، ت: 1420هـ - 1999م.

⁽⁷⁾ المدخل إلى نظرية الالتزام في الفقه: مصطفى الزرقا.

* ثالثاً: تعريف الحق في القانون

الحق هو رابطة قانونية بمقتضاها يخول القانون شخصاً من الأشخاص على سبيل الانفراد والاستثناء للتسلط على شيء أو اقتضاء أداء معين من شخص آخر.

وقيل الحق هو قدرة أو سلطة إدارية يخولها القانون شخصاً معيناً يرسم حدودها⁽¹⁾.

الفرع الثاني: أركان الحقوق

تعريف الركن في اللغة: ركن الشيء جانبه الأقوى الذي يمسكه⁽²⁾، والركن في اصطلاح الفقهاء والأصوليين: ما يلزم من عدمه العدم، ومن وجوده الوجود، مع كونه داخلاً في الماهية⁽³⁾.

هذا، وللحق ركنان أساسيان هما:

الركن الأول: وهو الشخص أي صاحب الحق. والشخص قد يكون شخصاً طبيعياً وقد يكون شخصاً معنوياً أو اعتبارياً.

الركن الثاني: هو محل الحق أي ما يقع عليه، وقد يكون هذا المحل شيئاً معيناً كما هو الحال في الحقوق العينية، وقد يكون عملاً من الأعمال أو امتناع عن عمل كما هو الحال في الحقوق الشخصية⁽⁴⁾.

(1) حقوق الإنسان في الفكر العربي: محمد عابد الجابري بيروت: 2002م، ص 79.

(2) انظر المصباح المنير في غريب الشرح الكبير: أحمد محمد بن علي الفيومي طبعة دار الفكر مادة ركن.

(3) أصول الفقه: أبو النور زهير. مكة المكرمة المكتبة الفيصلية 1405هـ - 1985م، (1/119).

(4) الوسيط في شرح مقدمة القانون المدني (النظرية العامة للحق) . د. رمضان أبو السعود. بيروت: الدار الجامعية

للطباعة والنشر ، ص 61.

المطلب الثاني: أنواع الحقوق

تتعدد تقسيمات الفقه للحقوق بتعدد زوايا النظر إليها، ويتناول البحث هنا أهم هذه التقسيمات المعتمدة لدى فقهاء القانون وهي كالآتي:—

(1) الحقوق السياسية والحقوق المدنية:

فالحقوق السياسية هي الحقوق التي تثبت للشخص بصفته عضواً في جماعة سياسية تخوله حق المشاركة في حكم هذه الجماعة. وهذه الحقوق مقصورة على الوطني دون الأجنبي، وتسمى أيضاً بالحقوق الدستورية، لأنها تقرر في الدساتير عادة. وهذا النوع من الحقوق ليس لازماً لحياة الفرد، فقد يعيش الإنسان بدونها وقد قررت لمصلحته ومصلحة الجماعة⁽¹⁾.

أما الحقوق المدنية هي ما يلزم ثبوته للأفراد في ممارسة نشاطهم في المجتمع من حقوق غير ذات صيغة سياسية، وهي تثبت للجميع على السواء دون تفرقة في السن أو الجنس أو الجنسية، إذ أنها حقوق لازمة لمباشرة الإنسان نشاطه في الحياة الاجتماعية⁽²⁾.

(2) تقسيم الحقوق المدنية إلى حقوق عامة وحقوق خاصة

الحقوق المدنية العامة هي الحقوق التي يحكمها القانون العام وذلك لتعلقها بحق السيادة ونثبت للإنسان بصفته آدمياً وتسمى أيضاً بالحريات العامة وحقوق الإنسان.

أما الحقوق الخاصة فيحكمها القانون الخاص فهي لا تتصل بالسيادة وإنما تقوم بين الأشخاص العاديين.

(1) المدخل للعلوم القانونية: سليمان مرقس. مطابع دار النشر المصرية، الطبعة الرابعة 1961م، ص 419.

(2) انظر الوسيط في شرح مقدمة القانون المدني: د. رمضان أبو السعود، ص 497.

(3) وأغلب الفقه يذهب إلى تقسيم الحقوق إلى حقوق مالية وحقوق غير مالية.

فالحقوق المالية هي الحقوق ذات الطابع المالي، وهي تخول صاحبها الاستئثار بقيمة مالية معينة. وهذه القيمة المالية قد تتمثل في شيء من الأشياء أو في بعض مزاياه، وقد تتمثل في أداء معين يجب لصاحب الحق قبل شخص آخر معين⁽¹⁾.

والحقوق المالية تنقسم إلى نوعين رئيسيين هما الحقوق العينية والحقوق الشخصية.

فالحق العيني: هو الحق الذي يخول صاحبه سلطة مباشرة على شيء من الأشياء كحق الملكية أو حق الانتفاع، فصاحب حق الملكية مثلاً وهو المالك، له سلطة مباشرة على الشيء المملوك. ويتصرف فيه دون تدخل من أحد.

أما الحق الشخصي هو الحق الذي يخول صاحبه سلطة اقتضاء أداء معين من شخص آخر، كحق البائع في اقتضاء ثمن المبيع من المشتري⁽²⁾ وحق الناقل من اقتضاء ثمن الأجرة أو التذكرة من المسافر. أما الحق المعنوي: هو الذي يتمثل في الملكية الفكرية.

المطلب الثـ : الثالث: الحماية القانونية للحق:

من المعلوم أن كل حق يجب أن يقابله واجب عدم الاعتداء عليه، وهذا الواجب قد يقع على فرد معين كما في الحقوق الشخصية، وقد يكون الواجب عاماً يقع على الكافة.

(1) القانون والمعاملات: د. مصطفى محمد الجمال، د. عبد الحميد محمد الجمال، الدار الجامعية، 1987م، ص 115.

(2) نفس المرجع السابق، ص 116.

وتعتبر الدعوى⁽¹⁾ القضائية أهم وسائل الحماية القانونية للحق. والأصل في الدعوى أنها ترفع أمام المحاكم المدنية باعتبار أنها تحمي حقاً من الحقوق الخاصة. ولكن في بعض الأحيان قد يعتبر القانون الاعتداء على الحق اعتداءً على المجتمع ذاته، فيقرر عقاب كل من يرتكب هذا الاعتداء باعتبار فعله جريمة من الجرائم. وهذه هي الحماية القانونية للحق التي تتم عن الطريق الجنائي⁽²⁾.

وحماية الحق المالي وهو الحق الشخصي أو الحق العيني - فتكون حماية الحق الشخصي بإلزام وإجبار المدين بتنفيذ ما التزم به جبراً، أما الحق العيني فإن وسيلة حمايته تكون بالدعوى العينية⁽³⁾.

المطلب الرابع: إثبات الحقوق:

والإثبات يعني تقديم الدليل على وجود حق متنازع فيه بين الخصوم، فادعاء الحق من غير إثبات هو والعدم سواء⁽⁴⁾.

ولما تقدم فقد حدد القانون طرقاً معينة لإثبات الحق وهذه الطرق هي:

(1) الكتابة:

وهي تعتبر من أقوى طرق الإثبات وأهمها، إذ تثبت بها التصرفات القانونية والوقائع القانونية جميعاً⁽⁵⁾.

(1) الدعوى وسيلة قانونية يتوجه بها الشخص إلى القضاء للحصول على تقرير حق له أو حمايته (معجم المصطلحات القانونية) د.

أحمد زكي بدوي. بيروت: دار الكتاب اللبناني والقاهرة: دار الكتاب المصري، الطبعة الأولى 1989م، ص 191.

(2) الوسيط في شرح القانون المدني. د. رمضان أبو السعود، ص 638.

(3) نفس المرجع السابق، ص 639.

(4) قانون الإثبات وماعليه العمل في السودان مقارناً بالإنجليزي والمصري والهندي. د. بخاري الجعلي. الخرطوم:

المطبعة الحكومية، الطبعة الأولى 1984م، ص 4.

(5) أصول الإثبات في القانون المصري والسوداني، دراسة مقارنة د. ياسين محمد يحيى، دار النهضة العربية، 1990م،

ص 120.

والثابت أن الكتابة (المستندات) تتميز عن غيرها من طرق الإثبات في كونها تعد مقدماً منذ إنشاء الحق، دون انتظار المنازعة فيه⁽¹⁾. ولذلك تسمى بالدليل المعد مقدماً.

(2) شهادة الشهود:

والشهادة هي البيئة الشفوية لشخص عن إدراكه المباشر لواقعة تثبت لغيره مسؤولية مدعى بها على آخر أمام المحكمة⁽²⁾. وبالتالي فهي إخبار صادق من مجلس الحكم بلفظ الشهادة لإثبات حق على الغير، وللقاضي سلطة تقدير الشهادة فله أن يأخذ بها أو يردّها، على أن يعلل سبب الرد إذا كانت شهادة خبير مختص.

(3) الإقرار:

وهو إخبار شخص بواقعة تثبت مسؤولية مدعى بها عليه⁽³⁾. وإقرار الخصم على نفسه بحق لخصمه لا يعتبر في حقيقة الأمر طريقاً لإثبات هذا الحق، وإنما نزولاً من الخصم المقر عن حقه في مطالبة خصمه بإثبات ما يدعيه⁽⁴⁾.

(4) اليمين:

وهي الحلف أو القسم في مجلس القضاء، وهي عبارة عن احتكام الخصم إلى ذمة خصمه إذا عجز عن إقامة الدليل.

(5) القرائن:

⁽¹⁾ قانون الإثبات فقهاً وقضاً وشرعاً د. البخاري الجعلي عبد الله، دار جامعة أمدرمان الإسلامية للطباعة والنشر 1414هـ - 1994م، ص 163.

⁽²⁾ المادة 23 من قانون الإثبات السوداني لسنة 1994م.

⁽³⁾ نفس المرجع السابق المادة: 15.

⁽⁴⁾ الوسيط في شرح القانون المدني: عبد الرازق أحمد السنهوري فقرة 58.

والقرائن طريق غير مباشر للإثبات، إذ الخصم لا يثبت بها الواقعة محل النزاع، وإنما يثبت واقعة أخرى متصلة يرى القانون أو القاضي أن إثباتها يعتبر إثباتاً للواقعة محل النزاع⁽¹⁾.
هذا، وهناك طرق أخرى للإثبات منها: حجية الأمر المقضي فيه في نزاع بين الخصوم أنفسهم دون أن تتغير صفاتهم وتتعلق بذات الحق محلاً وسبباً، إضافة إلى المعاينة والخبرة في حالات معينة.

المطلب الخامس: التعسف في استعمال الحق

من المعلوم أن الحق يخول صاحبه سلطات الاستعمال والاستقلال والتصرف على محل الوارد عليه هذا الحق، فهل معنى ذلك أن صاحب الحق يتصرف في حقه كيف شاء ومتى شاء؟
ولا شك أن الاتجاه الغالب يذهب إلى تقييد استخدام هذه الحقوق وعدم التعسف في استخدامها، بحيث إذا ما استخدم صاحب الحق هذا الحق استخداماً تعسفياً انحسرت عنه حماية القانون، وأمكن منعه من هذا الاستخدام أو إلزامه بتعويض⁽²⁾.

(1) أصول الإثبات د. ياسين محمد علي، ص 132.

(2) القانون والمعاملات: د. مصطفى محمد الجمال. وعبد الحميد محمد الجمال، ص 182.

المبحث الثاني

مفهوم الالتزامات

- **المطلب الأول: تعريف الالتزام**
- **المطلب الثاني: أحكام الالتزام**
- **المطلب الثالث: مصادر الالتزام**

المطلب الأو ل: تعريف الالتزام

* أولاً: تعريف الالتزام لغة:

جاء في المصباح المنير أن الالتزام يعني الثبوت والدوام⁽¹⁾، ومنه قوله تعالى: ﴿وَلَوْ لَا كَلِمَةٌ سَبَقَتْ مِنْ رَبِّكَ لَكَانَ لِزَامًا وَأَجْلَمُ سَمًى﴾⁽²⁾ وقوله تعالى: ﴿فَقَدْ كَذَّبْتُمْ فَسَوْفَ يَكُونُ لِزَامًا﴾⁽³⁾.

ووجه الدلالة من الآيتين أن الإنسان يلتزم بعمله، والالتزام هذا بمعنى الثبات والدوام، ومنه لازم فلان فلاناً إذا لم يفارقه.

* ثانياً: تعريف الالتزام في الفقه الإسلامي:

الفقه الإسلامي لم يرد فيه لفظ جامع مانع للتعبير عن فكرة الالتزام (بمعناه القانوني) لا من الناحية الموجبة ولا من الناحية السالبة، ولا باعتبار الالتزام رابطة بين شخصين، وعرّف الالتزام بأنه: عبارة عن فعل مطلوب من شخص معين⁽⁴⁾.

وقد حاول البعض من الفقهاء المحدثين (منهم الشيخ على الخفيف، والشيخ مصطفى الزرقا) تعريف الالتزام في الفقه الإسلامي واقتربت تعريفات بعضهم إلى تعريف الالتزام الشرعي بتعريف يقترب من المعنى القانوني منها: "الالتزام هو كون شخص مكلفاً شرعاً بعمل أو امتناع عن عمل لمصلحة غيره"⁽⁵⁾.

(1) المصباح المنير للفيومي (552/2).

(2) سورة طه: الآية 129.

(3) سورة الفرقان: الآية: 77.

(4) كما نقله شفيق شحاتة في الالتزامات في الشريعة الإسلامية عن د. عبد الناصر توفيق العطار الأجل في الالتزام.

مصر: مطبعة دار التأليف 1946 - 1965م، ص 23.

(5) الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد . الشيخ مصطفى الزرقا. بيروت: دار إحياء التراث، الطبعة السابعة (95/2).

* ثالثاً: تعريف الالتزام في القانون

اختلفت اتجاهات الفقهاء في تعريفهم للالتزام تبعاً لاختلاف مذاهبهم في النظر إلى الالتزام، فمنهم من يغلب أهمية أشخاص الالتزام على موضوعه، ومنهم من يغلب أهمية موضوع الالتزام على أشخاصه، وينظرون إليه نظرة موضوعية. ومنهم يرى أن تعريف الالتزام لا يجب أن يرتبط بنظرة شخصية أو مادية بل يجب أن يكون هذه التعريف دالاً على معناه بصرف النظر عن أي نظرة إليه⁽¹⁾.

والالتزام وضع قانوني يشير إلى معنى الواجب الذي يقع على عاتق المدين ويهيب به أن يفي، وهي تثير معنى مسؤولية المدين على ماله إذا امتنع عن الوفاء، وهي من ناحية أخرى تثير معنى رابطة بين ذمتين تؤدي إلى النيل من احدهما والنوال⁽²⁾ للأخرى⁽³⁾.

وقد عرفه - أي الالتزام - صاحب معجم المصطلحات القانونية بأنه: رابطة قانونية تجعل لشخص أو لعدة أشخاص حقيقيين أو معنويين صفة المدين تجاه شخص أو عدة أشخاص يوصفون بالدائنين⁽⁴⁾.

المطلب الثاني: اني: أحكام الالتزام

أحكام الالتزام قد نظمها القانون، وهي عبارة عن القواعد التي تنظم الالتزام منذ نشوئه صحيحاً حتى انقضائه بغض النظر عن مصدره، إذ أن

⁽¹⁾العقد والإرادة المنفردة: أ.د. محمد الشيخ عمر. المصادر الإرادية في القانون المدني السوداني. الالتزامات. مطابع سجل العرب، ص 15.

⁽²⁾النوال: العطاء (مختار الصحاح للرازي)، ص 686.

⁽³⁾العقد والإرادة المنفردة: أ.د. محمد الشيخ عمر، ص 18.

⁽⁴⁾معجم المصطلحات القانونية د. أحمد زكي بدوي، ص 169.

العلاقة التي تنشأ بين طرفي الالتزام ذات طبيعة واحدة بقواعد واحدة في تحديد أحكامها⁽¹⁾، ويتناولها البحث على النحو الآتي:—

(1) آثار الالتزام:

أثر الالتزام هو وجوب تنفيذ ذلك الالتزام ولو جبراً على المدين إذا لم يحم به اختياراً. ويظهر هذا الأثر بعد دعوى الدائن، فالتنفيذ العيني لا يقوم به الدائن من تلقاء نفسه بل يلجأ في ذلك إلى القضاء حيث أن المدين قد امتنع عن الوفاء اختياراً. وفي هذه الحالة يكون التنفيذ العيني نتيجة لما نص عليه القانون من وجوب احترام التعهد وتنفيذه جبراً عن المدين⁽²⁾.

(2) انتقال الالتزام:

وهو أن يتحول الالتزام من دائن إلى دائن بحوالة الحق، أو من مدين إلى مدين بحوالة الدين، وسواء كانت الحوالة حوالة حق أم حوالة دين فإن الذي ينتقل بالحوالة هو الالتزام ذاته بجميع مقوماته وخصائصه وصفاته⁽³⁾.

(3) انقضاء الالتزام:

والمقصود به زوال الالتزام عن عاتق المدين، إذ لا يجوز أن يبقى المدين ملتزماً للدائن إلى الأبد، لأن ذلك يتعارض مع الحرية الشخصية والأصل براءة الذمة⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ أحكام مطالبات المدينين المتضامنين بالدين في القانون المدني: د. إسماعيل عبد النبي شاهين. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة 2006، ص 9.

⁽²⁾ أصول الالتزامات، نظرية العقد: د. حلمي بهجت بدوي، القاهرة: مطبعة نوري 1362هـ - 1943م، ص 39.

⁽³⁾ انظر القانون والمعاملات د. مصطفى محمد الجمال وعبد الحميد محمد الجمال، ص 383.

⁽⁴⁾ الوسيط للسنهوري (629/3).

فالدين لا ينقضي بالتقادم، بل التقادم سبب من أسباب انقضاء المسؤولية، والدليل على ذلك أن وفاء المدين بعد انقضاء مدة التقادم يعتبر صحيحاً إذ أن الدين قائم، ولكن القانون لا يلزمه بالوفاء بعد انقضاء هذه المدة، فالمسؤولية تنقضي بالتقادم⁽¹⁾.

(4) إثبات الالتزام:

والإثبات في معناه القانوني يعني تقديم الدليل أمام القضاء بالطرق الجائزة على وجود واقعة قانونية متنازع عليها، وهي تعتبر من أحكام المسؤولية التي يتناولها هذا البحث - إن شاء الله - في الفصل الثالث منه.

المطلب الثاني: مصادر الالتزام

مرت مصادر الالتزام بتطورات تاريخية، حيث كانت هذه المصادر في القانون الروماني ثلاثة في البداية وهي: الجريمة أي الفعل الضار، والعقد، وأسباب أخرى مختلفة وقسمت هذه الأخيرة قسمين هما: الأفعال غير المشروعة التي تنشئ التزامات مماثلة للالتزامات التي تنشأ عن الجريمة، والقسم الآخر الأعمال المشروعة والتي تنشئ التزامات مماثلة عن العقد، فأصبحت مصادر الإلتزام أربعة هي:-

1- مصادر الالتزام التي تنشأ من العقود.

2- مصادر الالتزامات التي تنشأ من شبه العقود.

3- الالتزامات التي تنشأ عن الجرائم.

4- الالتزامات التي تنشأ من شبه الجرائم.

(1) أصول الالتزامات: د. حلمي بهجت، ص 40.

هذا، وقد عرف العقد بأنه اتفاق بمقتضاه يلتزم شخصان كل منهما نحو الآخر، أو يلتزم شخص منهما نحو الثاني بإعطاء شيء، أو بعمل أو بالامتناع عن عمل.

وقد عرف شبه العقد بأنه عمل يسمح به القانون، يصدر من شخص فيلزمه نحو شخص آخر، أو يلزم شخصاً آخر نحوه، دون أن يكون بين الشخصين أي اتفاق. وقد فرق بين القعد وشبه العقد بأن الإرادة في العقد حقيقية وفي الثاني مفروضة ومن أمثلة شبه العقد قبول الوارث للميراث يلزمه نحو الموصى له. وعمل الفضولي في القيام بأمر لمصلحة شخص غائب يلزمه بتقديم حساب عن عمله لهذا الشخص ويلزم هذا الشخص أن يرد إليه ما تحمله من المصاريف في القيام بالعمل⁽¹⁾.

وقد عرفت الجريمة بأنها عمل يصيب به شخص آخر بضرر ما عن تعمد وسوء نية. أما شبه الجريمة فهو عمل يصيب به شخص آخر بضرر دون تعمد بل عن إهمال لا يفتقر⁽²⁾.

ثم جاء القانون الفرنسي وأضاف مصدراً خامساً هو أسباب أخرى. حيث أفرد باباً للعقد وآخر للالتزامات الناشئة عن غير العقد وقسمها إلى: التزامات تنشأ عن القانون وأخرى عن فعل يصدر عن المتلزم، وهذا الفعل قد يكون شبه عقد أو جنحة أو شبه جنحة⁽³⁾.

⁽¹⁾ نظرية العقد - النظرية العامة للالتزامات . عبد الرازق السنهوري ، دار الفكر، ص 35.

⁽²⁾ بوتييه في الالتزامات فقرة 116 (كما أورده السنهوري في نظرية العقد)، ص 35.

⁽³⁾ انظر المادة 1370 من القانون المدني الفرنسي.

مصادر الالتزام في القانون السوداني:

سلك القانون السوداني مسلك التقسيم الحديث ونظم مصادر الالتزام في خمسة فصول عالج الأول منها العقد والثاني الإرادة المنفردة والثالث العمل غير المشروع ثم ضم الرابع الإثراء بلا سبب بينما خصص الخامس للقانون⁽¹⁾.

(1)العقد والإرادة المنفردة: أ.د. محمد الشَّيخ عمر، ص 23.



تمهيد وتقسيم:

عقد النقل الجوي اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو بضاعة من مكان لآخر لقاء أجر، وقد يكون عقد النقل داخلياً فيخضع للقانون الوطني أو دولياً فيخضع للقواعد التي تضمنتها اتفاقية وارسو وتعديلاتها، وفي ما لم تتعرض له أحكام الاتفاقيات الدولية، فيجب إعمال القانون الذي تقضي بتطبيقه قواعد تنازع القوانين.

ويتناول الفصل تفصيل ذلك في المباحث الآتية:—

- المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي
- المبحث الثاني: مصادر عقد النقل الجوي
- المبحث الثالث: عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

المبحث الأول

مفهوم عقد النقل الجوي

- **المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي**
- **المطلب الثاني: أنواع عقد النقل الجوي**
- **المطلب الثالث: خصائص عقد النقل الجوي**

المطلب الأوّلي تعريف عقد النقل الدولي

العقد لغة: عقد الحبل والبيع والعهد فانعقد وعقدته عليه بمعنى عاهدته⁽¹⁾.
والعقد في الاصطلاح: عبارة عن ارتباط الإيجاب بالقبول⁽²⁾.
والنقل في اللغة: نقل الشيء تحويلة من موضع إلى موضع⁽³⁾.
والجوي في اللغة: الفضاء بين السماء والأرض⁽⁴⁾ وفي التنزيل العزيز
قوله تعالى: ﴿الْمِيرُوا إِلَى الطَّيْرِ مُسَخَّرَاتٍ فِي جَوِّ السَّمَاءِ﴾⁽⁵⁾.

عقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل الأخرى سوى من ناحية وسيلة تنفيذه وهي الطائرة، ومن هنا يعرف بأنه الاتفاق الذي يتعهد بموجبه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد⁽⁶⁾.

فعقد النقل الجوي يخضع لأحكام القواعد العامة لانعقاد العقود وصحتها فيجب أن يتوفر الرضى وشروط المحل ومشروعية السبب والأهلية، فهو من العقود الرضائية حيث ينعقد بمجرد توافر الرضا وليس له شكيلة معينة لانعقاده مثل تسليم تذكرة المسافر أو خطاب نقل البضائع⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ مختار الصحاح للرازي، ص 244، والمصباح المنير للفيومي، ص 421.

⁽²⁾ مجلة الأحكام العدلية، المادة: 103.

⁽³⁾ مختار الصحاح للرازي، ص 677.

⁽⁴⁾ المعجم الوسيط: إبراهيم أنيس ورفاقه.

⁽⁵⁾ سورة النحل: الآية: 79، ص 170.

⁽⁶⁾ القانون الجوي - د. محمد فريد العريني - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية، ص 121.

⁽⁷⁾ محاضرات في القانون الجوي، د. عز الدين الطيب آدم، الخرطوم، 2012م، ص 85.

وفي ذلك نصت اتفاقية وارسو "على أن عدم تسليم تذكرة السفر إلى الركاب أو عدم تحرير خطاب نقل البضائع وفقاً للمادة (9) من الاتفاقية لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي"⁽¹⁾.

المطلب الثاني: أنواع عقد النقل الجوي

النقل الجوي نوعان يتناولها هذا المطلب في فرعين:-

الفرع الأول: النقل الجوي الداخلي:

يكون النقل الجوي داخلياً إذا تم داخل الحدود الإقليمية لدولة واحدة بشرط أن تتم جميع مراحل الرحلة داخل إقليم الجمهورية، وإلا فقد النقل تابعه الداخلي⁽²⁾ ونجد أن الأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي مصدرها القانون الوطني، غير أن قانون الطيران المدني المصري نص في مادته 123 على خضوع النقل الداخلي للقواعد التي تقرها اتفاقية وارسو لسنة 1929م والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها.

- ورغم خضوع النقل الجوي الداخلي للقانون الوطني فإن هذا القانون نادراً ما تطبق أحكامه، لأن شركات النقل درجت على النقل على شروط الأليات في عقود النقل الجوي، وقد استقر القضاء على اعتبار تلك الشروط جزءاً من مضمون العقد وإعطائها صفة الإلتزام تطبيقاً لمبدأ سلطات الإرادة، ولا ترقى شروط الأليات إلى هذه الدرجة إلا في حالة عدم تعارضها مع القواعد الآمرة الواردة في القانون الوطني الواجب التطبيق أو في اتفاقية وارسو.

- ويثبت عقد النقل الجوي الداخلي بمجرد إبرام عقد النقل الداخلي بتسليم المسافر وثيقة نقل مشتملة على بيان مكان وتاريخ الإصدار، ونقطة القيام

⁽¹⁾المادة (3) الفقرة (2) من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

⁽²⁾موجز القانون الجوي ، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص 76.

والوصول، واسم الناقل وعنوانه واسم الراكب وعنوانه وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام.

وبالرغم من أن عقد النقل الجوي الداخلي يتم إثباته بوثيقة نقل إلا أنه يظل عقد رضائياً ملزماً للجانبين⁽¹⁾.

- أما الالتزامات التي يربتها عقد النقل الداخلي تتمثل في التزامات المسافر أو الشاحن والتزامات الناقل.

بالنسبة لالتزامات المسافر: يلتزم المسافر بتنفيذ تعليمات الناقل والتواجد في الزمان والمكان المحددين للنقل كما يلتزم بالإفصاح عن الأمتعة المسجلة المصحوبة معه على الطائرة، ويقصد بالامتعة المسجلة الأشياء التي يجوز للمسافر حملها معه على الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء السفر، أما الأمتعة غير المسجلة فهي الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر⁽²⁾.

وكذلك من التزامات المسافر التزامه بدفع الأجرة المقررة في وثيقة النقل، ولكن إذا اتفق على أن يكون النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو أحد تابعيه، وفي هذه الحالة يجوز للناقل أو تابعيه التمسك بتحديد المسؤولية.

- وتتمثل التزامات الناقل في النقل الداخلي للأشخاص بالتحقق من استيفاء المسافرين على الطائرة والأمتعة التي يحتفظ بها المسافر أثناء السفر للشروط اللازمة للصعود على الطائرة، كما يقررها القانون، ولوائح النقل مثل: المستندات النصية والرسوم أو غير ذلك من الإجراءات، كما يلتزم الناقل بالقيام بالنقل في الميعاد والمكان المتفق عليه.

(1) قانون التجارة الدولية، د. عصام حنفي محمود، القاهرة، ص 105.

(2) نفس المرجع السابق، ص 107.

وفي عقد نقل البضائع يلتزم الناقل في النقل الداخلي بالتحقق من البضائع المشحونة وأنها طبقاً لما هو متفق عليه وأنها مستوفاه للشروط اللازمة للصعود على الطائرة كما يقررها القانون أولوائح النقل⁽¹⁾.

الفرع الثاني: النقل الجوي الدولي:

تعريفه:

يعرف هذا النوع من النقل بكونه ذلك الذي يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة ويثير صعوبات من حيث تحديد القانون الذي يحكمه، وذلك نظراً لتغير النظام القانوني الذي قد يخضع له النقل كلما عبرت وسيلة حدود دولة إلى دولة أخرى، لذا كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل فعلاً، فقد تم هذا التوحيد بمقتضى اتفاقية (وارسو) في شأن النقل الجوي الدولي في 1929م فقد تطلبت اتفاقية وارسو شروط معينة في النقل ليخضع في أحكامها فإن تخلفت كل أو بعض هذه الشروط خرج النقل من نطاق تطبيقها ولحقته، أما قواعد القانون الداخلي أو قواعد القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع⁽²⁾.

فكان نص اتفاقية وارسو جاء في الفقرة الأولى من المادة الأولى كالآتي:—
"تسري الاتفاقية الحالية على كل نقل دولي للأشخاص والأمتعة والبضائع على متن طائرة بمقابل وتسري على النقل المجاني على متن طائرة متى ما قامت به منشأة نقل جوي"⁽³⁾.

⁽¹⁾ قانون التجارة الدولية، د. عصام حنفي محمود، القاهرة، ص 110.

⁽²⁾ القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص 71.

⁽³⁾ نفس المرجع السابق، ص 72.

ومما تقدم أن النقل يعتبر دولياً في فرضين هما:—

- 1- إذا كانت نقطة القيام ونقطة الوصول تقعان في دولتين متعاقدتين وذلك سواء تم النقل على متن طائرة واحدة أم أكثر من طائرة وسواء تخلل النقل محطات هبوط تقع في أقاليم دولة متعاقدة أم غير متعاقدة.
- 2- وإذا كانت نقطة القيام ونقطة الوصول تقعان في إقليم دولة واحدة من الدول المتعاقدة مع الاتفاق على الهبوط أثناء الرحلة في محطة تقع في إقليم دولة أخرى حتى ولو لم تكن دولة متعاقدة، وخير مثال لذلك النقل الذي يتم بين نقطتين في الولايات المتحدة الأمريكية مع الاتفاق على الهبوط في كندا أثناء النقل⁽¹⁾.

ويتضح في النص أن هناك خمسة شروط يجب توافرها في النقل الجوي الدولي لكي تلحقه أحكام الاتفاقية وهي:⁽²⁾

- 1- أن يكون النقل بواسطة طائرة.
 - 2- وجود عقد نقل لتطبيق اتفاقية وارسو.
 - 3- ورود محل العقد على نقل الأشخاص والأمتعة أو البضائع، وهذا الشرط نصت عليه الاتفاقية صراحة في الفقرة الأولى من المادة الأولى بأن "كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع".
- لكن نجد أن هذا الشرط قد يثير مشكلة ما تكيف جثث الموتى، هل يخضع نقلها لأحكام اتفاقية وارسو أم لا؟
- ف نجد أن لهذه المسألة أهمية عملية بالنسبة للناقل وأسرة المتوفى خاصة وأنه من الصعوبة إدخال الجثة في عداد الركاب أو الأمتعة أو البضائع لكن قد تكون لأسرة المتوفى مصلحة في إخراج النقل من نطاق تطبيق اتفاقية وارسو حتى لا

(1) القانون الجوي، د. محمود سمير الشرقاوي، جامعة القاهرة، دار النشر 1986م، ص 80.

(2) القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 72.

يكون التعويض الذي حصل عليه محدد بحد أقصى لا يتم تجاوزه، لكن العلامة روديير⁽¹⁾ يرى أن جثث الموتى تعتبر من قبيل البضاعة وكان تبريره بالحجج الآتية:—

أولاً: إن أجرة نقلها تحدد بنفس الطريقة التي تقدر بها أجرة نقل البضاعة على أساس الوزن والحجم.

ثانياً: أن الشروط العامة للنقل بالسكك الحديدية تضع جثث الموتى تحت مسمى البضاعة فلماذا يختلف التكيف باختلاف وسيلة النقل.

ثالثاً: إذا كان من المؤلم تسوية الجثة بالبضاعة فليس أقل إيلاً من تسوية الحيوانات الحية بالبضاعة، إذا لم يثير أي خلاف في القضاء حول اعتبارها من قبل البضاعة فلماذا تقبل هذا التكيف بالنسبة للحيوانات الحية التي تسري فيها الروح من حيث أن الإنسان فارق الروح وصار جسداً لا حراك فيه.

وهذا ما نص عليه التشريع السويسري الخاص بالنقل الجوي الصادر سنة 1952م حيث نصت المادة (1) منه في فقرتها الأخيرة على أن: " البضاعة تشمل الحيوانات الحية وجثث الموتى "⁽²⁾.

أما من ناحية الجانب القضائي ففي القضايا التي عرضت عليه ذهبت المحاكم الأمريكية إلى مساواة وفاة الموتى بالبضاعة وقامت بإخضاع نقلها إلى أحكام اتفاقية وارسو المتعلقة بنقل البضائع، لكن القضاء الفرنسي لا يميل إلى خروج جسد الإنسان ورفاته عن دائرة التعامل وذلك لاعتبارات تتعلق بالنظام العام.

وكذلك المنطق القانوني يقتضي عدم التسوية بين جثمان المتوفي والبضائع من حيث المعاملة كما أن التسوية بينهما من حيث أجرة النقل في الحالتين عن

(1) العلامة روديير Rodiere-نت.

(2) القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 79.

أساس الوزن والحجم ليست حاسمة، والدليل على ذلك أن أجره نقل الكلاب شأنها في ذلك شأن أجره الراكب يتم تحديدها على أساس المسافة وليس بحسب الوزن والحجم بل أكثر من ذلك نجد شركات طيران تصدر للكلاب تذكرة سفر سواء بسواء ، ومع ذلك لم يقل أحد بضرورة التسوية في المعاملة بين نقل الكلاب ونقل الإنسان.

وعليه لا يصح تصنيف جنث الموتى تحت مسمى البضاعة بل ينبغي التسوية من حيث نقلها بينها وبين الإنسان واعتبارها من قبيل المسافرين واخضاعها لنصوص الاتفاقية المتعلقة بنقل الركاب⁽¹⁾.

4- لا بد أن يتمتع النقل بالصفة الدولية فنجد أن المادة الأولى فقرة ثانية من اتفاقية وارسو نصت على: " إذا كانت نقطتا القيام والوصول فيه طبقاً لاتفاق المتعاقدين واقعتين، أما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة طالما نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لانتدابها أو لسطاتها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة "

5- أن يكون النقل بمقابل⁽²⁾.

- أما أنواع النقل غير الخاضع لاتفاقية وارسو والذي يتمتع بالصفة الدولية وقد نصت على ذلك صراحة في الفقرة الأولى من مادتها الأولى بقولها: "تسري الاتفاقية الحالية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع على متن طائرة بمقابل"⁽³⁾، فهذه هي القاعدة العامة ومع ذلك انشئت الاتفاقية النقل المجاني الذي يقوم به ناقل محترف حيث أخضعت له لأحكامها، يعني أن يكون

(1) القانون الجوي، د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1972م، ص 75.

(2) القانون الجوي، د. محم فريد العريبي، مرجع سابق، ص 99.

(3) اتفاقية وارسو المادة (1)، الفقرة (1).

النقل المجاني على سبيل المجاملة أو فيه مصلحة للناقل، وهذا مقرر بوضوح في عجز الفقرة الأولى من المادة الأولى التي تقضي بسريان الاتفاقية على أنه: " أن النقل المجاني على متن طائرة متى قامت به منشأة نقل جوي" .

أيضاً من الحالات المنشأة رغم توفر شروط الاتفاقية هي النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها - ونقل البريد - والنقل على سبيل التجربة وكذلك النقل في ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستقلال الجوي⁽¹⁾.

المطلب الثاني - الثالث: خصائص عقد النقل الجوي

لعقد النقل الجوي خصائص ومميزات تميزه عن العقود الأخرى وهي أنه عقد رضائي ملزم لطرفيه وأنه يقوم على الاعتبار الشخصي، ونجد أن الناقل ينفرد بتحديد شروطه أي أنه عقد إذعان، وأنه من العقود التجارية بالنسبة للناقل الجوي⁽²⁾.

1- الرضائية:

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي يتم فيها تلاقي الإيجاب والقبول وذلك دون حاجة إلى افراغه في شكل معين. فلا يشترط التزام الشاحن بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل أو أحد تابعيه وذلك لأن هذا التسليم ليس شرطاً لانعقاد العقد وإنما هو

(1) القانون الجوي ، د. محمد فريد العربي ، مرجع سابق ، ص 102.

(2) محاضرات في القانون الجوي، د. عز الدين الطيب آدم، الخرطوم، 2012م، ص 86.

ضروري فقط لتمكين الناقل من تنفيذ أحد التزاماته وهو الالتزام بنقل البضاعة، ولأنه لا يتصور الزامه بالنقل إلا إذا سلمت إليه البضاعة. - فإذا كانت اتفاقية وارسو تشترط على الناقل تسليم الراكب تذكرة سفر حتى يستطيع التمسك بأحكامها، فإن هذه التذكرة لا شأن لها بانعقاد العقد، وإنما ينحصر دورها في أنها أداة لإثبات العقد ومضمونه⁽¹⁾.

2- طابع الإذعان في عقد النقل:

يعتبر عقد النقل الجوي في خاصية الإذعان شأنه شأن عقود النقل الأخرى ذلك أن شركات النقل الجوي تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة لا تقبل المناقشة فيها فلا يسع الراكب إلا أن يقبل تلك الشروط حتى لا يحرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة ولا بد له من التنقل والسفر ولذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعاناً⁽²⁾، لذلك يستطيع القاضي التخفيف من الشروط التعسفية أو إبطالها حرصاً على مصلحة الطرف المذعن، هذا بالإضافة إلى تفسير نصوص العقد عند الشك لمصلحة الطرف المذعن أيضاً⁽³⁾، وبالرغم من وضوح صفة الإذعان في عقد النقل الجوي فإن ذلك لا يؤثر في كونه عقداً رضائياً، صحيح أن الطرف المذعن يكون في مركز ضعيف لا يمكنه الوقوف على قدم المساواة مع الناقل لكن هذا لا يؤدي إلى القول بتعيب رضا المتعاقد مع الناقل وذلك لأن المساواة المطلقة بين المتعاقدين تكاد تكون أمراً مستحيلاً⁽⁴⁾.

(1) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، القاهرة، دار النهضة العربية، 1992م، ص 91.

(2) القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 125.

(3) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص 95.

(4) موجز القانون الجوي، نفس المرجع السابق، ص 95.

3- الاعتبار الشخصي لعقد النقل الجوي:

عقد النقل الجوي يقوم على الاعتبار الشخصي وذلك لأن المتعاقد مع الناقل لا يجوز له التنازل عن تذكرة السفر الخاصة به إلى الغير، بل تلزم موافقة الناقل على مثل هذا التنازل، فإذا تم التنازل بدون موافقة أو علم الناقل فإن الناقل هنا لا يسأل في مواجهة المتنازل إليه⁽¹⁾.

- إلا أن العقد القائم على الاعتبار الشخصي هو الذي يتم بالنظر إلى صفات شخصية معينة في المتعاقد مثل عقد العمل - وعقد فتح الحساب المصرفي. أما عقد النقل الجوي ليست كهذه العقود وذلك لأن الناقل الجوي يكون في حالة عرض دائم لخدمات النقل للجمهور بصفة موضوعية بلا اعتبارات شخصية وهذا على الأقل بالنسبة للناقل الجوي المنتظم، أما بالنسبة للناقل الجوي غير المنتظم أو ما يسمى بالناقل الجوي بالطلب فلا تأخذ عمليات النقل التي يقوم بها صفة المرفق العام وذلك لأن الرحلات هنا لا تكون مفتوحة للجمهور وفي مواعيد معن عنها مسبقاً، وإنما تتم كل رحلة بموجب اتفاق خاص مع الناقل ففي هذا النوع من النقل يحق للناقل رفض طلب النقل إعمالاً لمبدأ سلطان الإرادة، ورضائية العقد⁽²⁾.

4- الصفة التجارية لعقد النقل الجوي:

يعتبر عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل وذلك متى ما تم النقل على سبيل المقابلة أي على سبيل التكرار والاحتراف، ومقابلة النقل تعد تجارية بغض النظر عن الشخص القائم بها سواء كان فرداً أم شركة أم شخصاً من أشخاص القانون العام، هذا بالنسبة للناقل.

(1) القانون التجاري البحري والجوي، د. سميحة القليوبي، القاهرة، ص 182.

(2) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 95.

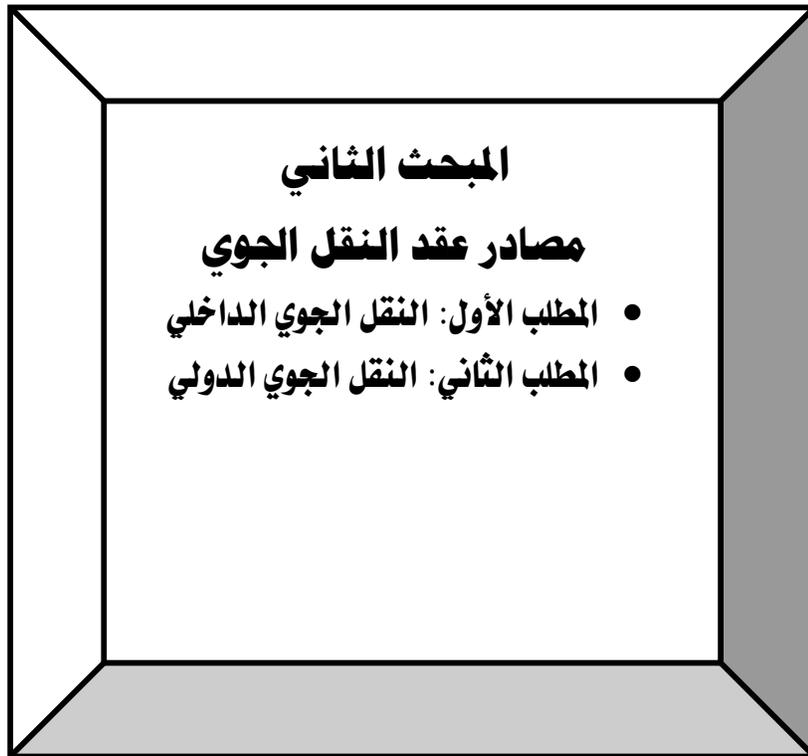
أما بالنسبة للطرف الآخر " الراكب - أو الشاحن " فإن العقد يعتبر تجارياً متى كان هذا الطرف تاجراً وتعلق النقل بإعمال تجارته وذلك تطبيقاً لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية⁽¹⁾.

5- صفة الإلزام للجانبين:

عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين، فهو يرتب التزامات في ذمة كل من طرفيه، فيلتزم الناقل بتوصيل الركاب سالمين إلى الميناء الجوي المتفق عليه وفي الموعد المحدد بالعقد. وإذا تعلق النقل ببضائع التزام الناقل بالمحافظة عليها، وتسليمها إلى المرسل إليه ويلتزم الراكب بدفع الأجرة وبأن يتواجد قبل السفر في المكان والزمان المحددين في العقد وكذلك أن يلتزم بتعليمات الناقل أثناء الرحلة⁽²⁾.

⁽¹⁾ موجز القانوني الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 93.

⁽²⁾ نفس المرجع السابق.



تختلف هذه المصادر حسب نوعية عقد النقل الجوي سواء كان النقل داخلياً أم دولياً.

المطلب الأول: مصادر عقد النقل الجوي الداخلي

- **ففي حالة النقل الجوي الداخلي:**

من المعلوم أن النقل الجوي الداخلي يجب أن تتم جميع مراحل الرحلة فيه داخل إقليم الجمهورية، وإلا فقد النقل طابعه الداخلي. فنجد أن مصدر أحكامه القانونية التي تحكمه مصدرها القانون الوطني⁽¹⁾.

في حالة عقد النقل الجوي الدولي

يكتسب النقل الجوي الدولي صفة الدولية متى تجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، فتنتم أجزاء الرحلة الجوية فيه بين دولتين على الأقل فهنا يبرز أكثر من نظام قانوني ليحكم عملية النقل فمن الضروري توحيد القواعد المنظمة له. وذلك للقضاء على تعدد الأنظمة القانونية التي قد تحكمه وهذا التوحد يتم بمقتضى اتفاقية وارسو لسنة 1929م، إلا أن هذه الاتفاقية وضعت شروط معينة للنقل الذي يخضع لأحكامها فإذا لم تتوفر هذه الشروط فإن أحكام الاتفاقية لا تنطبق عليه على الرغم من أنه محتفظ بطابعه الدولي. فنجد أن هذه الاتفاقية بالنسبة للنقل الخاضع لأحكامها اشترطت شرطين هما:-

الشرط الأول:

*** أولاً: ضوابط الصفة الدولية للنقل:**

فليس كل نقل دولي يخضع لاتفاقية وارسو، وذلك لأنها نصت كالاتي⁽²⁾:
" يعتبر نقلاً دولياً في معنى هذه الاتفاقية، كل نقل تكون فيه نقطتا القيام والوصول طبقاً لشروط الطرفين، سواء كان هناك انقطاع للنقل أو انتقال من

⁽¹⁾موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 76.

⁽²⁾المادة (1) الفقرة (2) من اتفاقية وارسو 1929م.

طائرة إلى أخرى أو لم يكن واقعتين، إما في طرفين ساميين متعاقدين، وأما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة، مادامت هناك محطة في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة".

فبمفهوم هذا النص يعتبر النقل الجوي دولياً في مفهوم الاتفاقية وبالتالي يعتبر خاضعاً لأحكامها في حالتين⁽¹⁾:

الحالة الأولى:

وهي الحالة التي يقع فيها نقطتا القيام والوصول في دولتين موقعتين على الاتفاقية مثل- النقل بين مطار القاهرة ومطار الخرطوم) لأن مصر والسودان من الدول الموقعة على الاتفاقية.

أما إذا تم النقل بين دولتين إحداهما فقط موقعة على الاتفاقية فلا يخضع النقل لأحكامها، بل ينظمه القانون الذي تحدده قاعدة الإسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع.

ومتى ما كانت نقطة القيام أو الوصول تقع في دولة موقعة فلا تنطبق أحكام الاتفاقية متى ولو توقفت الطائرة في محطة أو أكثر في دولة متعاقدة - مثل النقل بين مصر وهي دولة موقعة على الاتفاقية، واليمن (بفرض أنها دولة غير موقعة) لا يخضع لاتفاقية وارسو حتى لو كانت هناك نقطة توقف أي هبوط للطائرة في السودان وهي دولة موقعة.

فمثلاً: إذا اتفق طرفا العقد على أن تتم الرحلة بين دولة متعاقدة، وأخرى غير متعاقدة أو تقدر الهبوط في تلك الدولة الأخيرة وتم الهبوط في إقليم دولة متعاقدة كمحطة وصول فلا يعد النقل هنا دولياً في مفهوم الاتفاقية وبالتالي لا يخضع لأحكامها⁽²⁾.

⁽¹⁾موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 81.

⁽²⁾نفس المرجع السابق، ص 82.

الحالة الثانية:

وهي حالة وقوع نقطتا القيام والوصول في إقليم دولة واحدة متعاقدة، بشرط وجود محطة في إقليم دولة أخرى، أي بمعنى يجب أن تتوقف الرحلة بمحطة هبوط تقع في دولة أخرى، ويمكن أن تكون تلك الدولة الأخرى موقعة على الاتفاقية أو غير موقعة⁽¹⁾.

فيتضح هنا أن العبرة بما تم الاتفاق عليه في عقد النقل وليس بخط السير الفعلي الذي اتبعته الطائرة فيعتبر نقلاً دولياً في مفهوم الاتفاقية وخاضعة لأحكامها.

مثال:

" النقل بين القاهرة واسوان وكان من المتفق عليه هبوط الطائرة في مطار الخرطوم ".

فهنا يظل للنقل صفته الدولية حتى ولو اضطر قائد الطائرة إلى تغيير مسارها لسوء الأحوال الجوية، وعدم وهبوطه بمطار الخرطوم، والاكتفاء بتنفيذ الرحلة من القاهرة إلى أسوان مباشرة.

ويتضح من هنا أن هذا النقل يعتبر داخلياً إذا اتفق على أن الرحلة تبدأ من القاهرة وتنتهي في أسوان مباشرةً وحالت الظروف دون الهبوط في مطار أسوان وتوقفت الطائرة في مطار الخرطوم على أنه محطة وصول⁽²⁾.

فهناك يوجد اتفاق متضمن رحلة الذهاب والعودة مثل " لو اتفق على النقل جواً بين القاهرة - وبيروت - القاهرة - مع الافتراض أن لبنان دولة غير موقعة" إلا أن لمثل لهذه الأنواع من الرحل عدة آراء:—

⁽¹⁾موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد المجيد، مرجع سابق، ص 83.

⁽²⁾نفس المرجع السابق، ص 83.

ذهب رأي إلى القول بأنها: " تعتبر رحلة واحدة أي رحلة الذهاب والعودة وبالتالي يعد النقل دولياً لوجود نقطتي القيام والوصول في دولة متعاقدة، طالما توقفت الطائرة في إقليم دولة أخرى وفقاً لخط السير المعلن لها مسبقاً، وطالما أن الاتفاق تم على تنفيذ رحلتي الذهاب والعودة معاً" (1).

وذهب رأي آخر إلى عكس ذلك تماماً، بأنه: " لا يعتبر النقل دولياً ولا يخضع لأحكام الاتفاقية" (2).

ورأي آخر أيضاً يقضي بأن: " تتم الرحلة بتذكرة واحدة، أما إذا تمت بتذكرتين منفصلتين فإن الاتفاقية لا تنطبق" (3).

فمن الواضح أن ضوابط الصفة الدولية ملاحظة أمرين هما:—

1- أنه لا تأثير لجنسية أطراف الاتفاق على الصفة الدولية للنقل، فالمقصود هو اخضاع فئات معينة من النقل للاتفاقية بغض النظر عن جنسية المتعاقدين، فتطبق الاتفاقية على النقل حتى ولو كان طرفا الاتفاق متمتعين بجنسية واحدة (4).

2- أن بروتوكول لاهاي لسنة 1955م المعدل لاتفاقية وارسو يشترط لتطبيقه أن تقع نقطتا القيام والوصول في إقليم دولتين طرفين في البروتوكول أو في إقليم دولة واحدة طرف فيه وذلك إذا وجدت محطة في إقليم دولة أخرى.

فإن ما يفيد هنا أن كل دولة انضمت إلى البروتوكول تعتبر في نفس الوقت منضمة إلى اتفاقية وارسو "دون أن توقع عليها" (5).

(1) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 83.

(2) القانون الجوي والبحري، د. سميحة القبلي، ص 172.

(3) محاضرات في القانون الجوي، د. محمد سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 82.

(4) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الحميد مرجع سابق، ص 84.

(5) بروتوكول لاهاي لسنة 1955م، المعدل لاتفاقية وارسو 1929م.

الشرط الثاني:

* ثانياً: أن يكون النقل الجوي بمقابل:

نصت اتفاقية وارسو على أنه: " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع على متن الطائرة بمقابل، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة على منشأة نقل"⁽¹⁾.

ويقصد بالمقابل أي مقابل يقوم بأدائه الطرف الآخر في عقد النقل مع الناقل سواء كان هذا المقابل مبلغ نقدياً أو عينياً أو التزاماً بأداء عمل⁽²⁾.

النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية وارسو:

من الطبيعي إذا لم تتحقق شروط وضوابط اتفاقية وارسو التي سبق التعرض لها لا تخضع الدول لتطبيق أحكامها⁽³⁾.

غير أن هذه الاتفاقية قد استبعدت من نطاق تطبيقها ثلاثة أنواع أخرى من النقل حتى ولو توفرت الشروط والضوابط المشار إليها مسبقاً:—

* أولاً: النقل الجوي الذي يتم وفقاً لاتفاقيات الدولية للبريد:

قد نصت على هذا الاستبعاد اتفاقية وارسو على كالاتي: " يستثنى من أحكام هذه الاتفاقية النقل الذي يتم وفقاً لاتفاقيات البريد الدولية"⁽⁴⁾.

إلا أن بروتوكول لاهاي لسنة 1955م قد عدل من هذا النص بأن: " لا تسري الاتفاقية على نقل البريد والطرود البريديّة"⁽⁵⁾.

(1) المادة الأولى فقرة (1) من اتفاقية وارسو 1929م.

(2) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 86.

(3) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 87.

(4) المادة الثانية الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو، 1929م.

(5) بروتوكول لاهاي لسنة 1955م.

وكذلك أكد بروتوكول مونتريال لسنة 1975م والمعدل لأحكام اتفاقية وارسو استبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية واكتفى بالنص على أن الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل الرسائل البريدية، إلا في مواجهة هيئة البريد المختصة وفقاً للقواعد المطبقة على ما ينشأ بينهم من علاقات⁽¹⁾.

* ثانياً: النقل على سبيل التجارب الأولى:

هذا الاستثناء نصت عليه اتفاقية وارسو بقولها: " لا تسري هذه الاتفاقية على النقل الجوي الدولي الذي تتولاه مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة"⁽²⁾.

ولكي تكتسب الرحلة وصف التجربة الأولى يجب أن تكون تجربة أولية بالنسبة للملاحة الجوية وليس بالنسبة لشركة الطيران التي قامت بها فإذا كانت الملاحة الجوية تعرف طرُقاً وخطوط جوية ثم قررت إحدى شركات النقل إدراج أحد هذه الخطوط ضمن خط سير طائراتها فعلاً تكون بصدد تجربة أولى تعفى من أحكام الاتفاقية لأن الخط الملاحى ذاته سبق اكتشافه من قبل، ونظراً لتقدم التكنولوجيا في الطيران وأصبحت بالتالي معظم الخطوط الجوية معروفة ولم يعتبر الوصول إليها ينطوي على مخاطر غير عادية لكن قد ألغى هذا الاستثناء وأصبح النقل على سبيل التجارب يخضع لاتفاقية وارسو بعد تعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955م⁽³⁾.

* ثالثاً: النقل الاستثنائي:

قد نصت الاتفاقية على أنه: " لا تسري على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية خارج العمليات المألوفة للاستغلال الجوي"⁽⁴⁾.

(1) بروتوكول مونتريال لسنة 1975م.

(2) المادة 34 من اتفاقية وارسو 1929م.

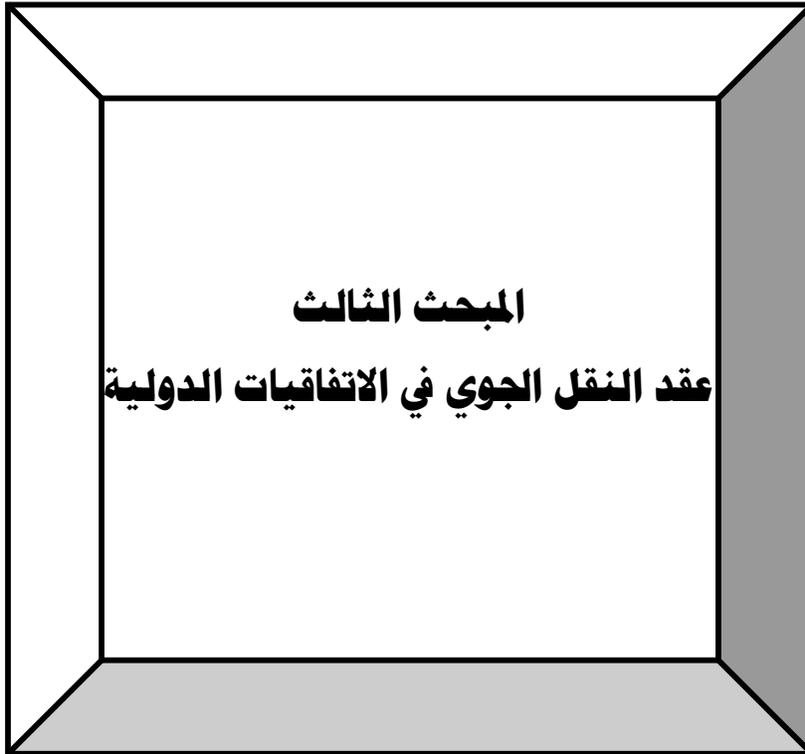
(3) موجز القانون الجوي ، د. عاشور عبد المجيد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 89.

(4) المادة 34 من اتفاقية وارسو 1929م.

- 1- النقل الخارج عن العمليات المألوفة للاستغلال الجوي.
- 2- والنقل الذي يتعلق باكتشافات عملية أو جغرافية معينة أو بإنقاذ الطائرات والسفن التي تحدث بها الأخطار.
- فالعبرة في كون النقل استثنائياً من عدمه هي بالمخاطر التي تتعرض لها الرحلة الجوية ذاتها دون الاعتداد بطبيعة الشيء المنقول، وتطبيقاً لذلك فإن النقل الجوي لمواد خطيرة مثلاً ولآثار قديمة أو لشخص مريض يعتبر نقل جوي خاضع للاتفاقية وذلك لأنه لا يقع خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوي.
- إلا أن بروتوكول لاهاي⁽¹⁾ أخضع هذا النقل الاستثنائي لاتفاقية وارسو متى توفرت فيه شروطها "الصفة الدولية والمقابل" . فنص البروتوكول⁽²⁾ على أنه: " تلقي المادة (34) ويحل محلها النص الآتي: " لا تسري أحكام المواد من (3 - 9) المتعلقة بمستندات النقل على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية خارج العمليات العادية للاستغلال الجوي.
- ويتضح من ذلك أن البروتوكول أعفى الناقل الجوي من الإجراءات الخاصة بمستندات النقل وهي - تذكرة السفر - استمارة الأمتعة - خطاب النقل الجوي.

(1) بروتوكول لاهاي لسنة 1955م.

(2) المادة 16 من بروتوكول لاهاي 1955م.



نجد أن عقد النقل الجوي يقوم على الرضائية فإنه ليست عقداً شكلياً أو عينياً أي بمعنى أنه يتم انعقاده بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول وتطابقهما فيجب أن يرد محل العقود على نقل الأشخاص والبضائع⁽¹⁾. وعقد النقل الجوي قد يكون داخلياً، وقد يكون دولياً.

ف نجد أن الأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي مصدرها القانوني الوطني. أمّا عقد النقل الجوي الدولي يبرز أكثر في نظام قانوني ليحكم عملية النقل لذلك كان من الضروري توحيد القواعد المنظمة له وتم هذا التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو وتعديلاتها لسنة 1929م⁽²⁾.

ومن هذا يمكن تعريف عقد النقل الجوي بأنه: " عقد بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل شخص أو بضاعة من مكان إلى آخر بواسطة طائرة مقابل أجر، ويخضع هذا العقد في إبرامه للقواعد العامة في العقود من حيث توفر الرضا- والمحل - والسبب.

فمن خصائصه: الرضائية - والصفة التجارية - الالتزام للجانبين وكذلك صفة الإذعان، والاعتبار الشخصي⁽³⁾ - وأنه قانون حديث النشأة.

- أمّا عقد النقل الجوي من أحكام الاتفاقيات الدولية فيجب إعمال القانون الذي تقضي بتطبيقه قواعد تنازع القوانين، فعقد النقل هنا إما أن موضوعه نقل أشخاص أو نقل بضائع⁽⁴⁾.

(1) القانون الجوي ، د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 128.

(2) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، دار النهضة العربية، 1992م، ص 79.

(3) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 97.

(4) قانون الطيران وقت السلم، د. محمود مختار بربري، دار الفكر العربي ، القاهرة .

ففي عقد نقل الأشخاص:

فيعتبر عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود الرضائية التي تعقد بمجرد التراضي ولا يلزم لانعقادها توافر شكل خاص، فهو يعتبر من العقود التجارية بالنسبة للناقل فإنه يمكن إثباته في مواجهته بكافة طرق الإثبات⁽¹⁾. فقد نصت المادة 1/3 من اتفاقية وارسو على أنه: " يجب على الناقل عند نقل الركاب أن يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات الآتية:—

1- مكان وتاريخ إصدارها.

2- نقطة القيام ونقطة الوصول.

3- المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة لكن يشترط ألا يؤدي ذلك التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.

4- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين⁽²⁾.

إنه أيضاً قانون حديث النشأة لأنه وليد التطور الذي بدأ من فكر الإنسان في الطيران فلقد حلم الإنسان بركوب الفضاء منذ الزمان، وأول محاولة لتحقيق هذا الحلم ترجع إلى كل من أبي القاسم العباس بن فرناس، وأبي نصر إسماعيل بن حماد في القرن الثالث والرابع الهجري، واستمرت المحاولات وصارت الطائرة حقيقة ملموسة في نهاية القرن التاسع عشر الميلادي⁽³⁾.

- وأيضاً من مميزات أنه يمتاز بأنه قانون سريع التطور وبعيد الثبات⁽⁴⁾، فنجد أنه قانون فني سريع التطور ومتحرك وثورى بطبيعته وتبرز الناحية الفنية فيه من حيث عدم تأثره بأي من المفاهيم الفلسفية أو الأيدلوجية الواضحة

(1) القانون الجوي ، د. محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 86.

(2) اتفاقية وارسو المادة (3) الفقرة (1) .

(3) عقد النقل الجوي، المستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه، د. علي خالد ، دار المطبوعات الإسكندرية 1996م، ص 9.

(4) محاضرات في قانون الطيران ، د. حسن محي، ط1، مكتبة دار المستشار للنشر والتوزيع ، بيروت- 1983، ص 8.

الأثر على بقية القوانين. ويتبين من ذلك أن القانون الجوي محكوم بقوة ليس فقط بالاعتبارات السياسية والاقتصادية إنما بالاعتبارات الفنية⁽¹⁾.

- وأيضاً مميزاته أنه من العقود التجارية، فقد أوضحت المادة السادسة من قانون التجارة الأردني بأن النقل بأنواعه المختلفة من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل. أما بالنسبة للمرسل أو الراكب فإن لا يعتبر عمل تجاري بالنسبة إليه وذلك إلا إذا كان تاجر أو أجرى العقد لأمر تتعلق بتجارته⁽²⁾.

لقد اعتبرت اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي عام 1955م تذكرة النقل للمسافر دليلاً لإثبات عقد النقل الجوي ومحتوياته ولكن جاء بروتوكول جواتيمالا 1971م بتقليل عدد هذه البيانات واقتصارها على بيان نقطتي القيام والوصول وبيان المرسى الجوي التي تهبط فيه الطائرة في حالة إذا كانت نقطة القيام والوصول تقع في إقليم دولة واحدة متعاقدة بالإضافة إلى بيانات الناقل والمسافر، وأجاز بروتوكول جواتيمالا 1971م استخدام أي وسيلة أخرى تتولى تسجيل هذه البيانات لتحل محل تسليم تذكرة النقل فقد نصت اتفاقية وارسو أيضاً في المادة الرابعة أنه يجب على الناقل عند نقل الأمتعة فيما عدا ما يصحبه معه المسافر من متعلقات شخصية على الطائرة أن يحرر استمارة من صورتين إحداها للناقل وأخرى للمسافر يوضح مكان وتاريخ الإصدار ونقطتي القيام والوصول واسم وعنوان الناقل ورقم التذكرة والنص - على تسليم الأمتعة لصاحب الاستمارة وعدد الطرود والوزن ، فإذا لم تسلّم للمسافر تذكرة نقل أو استمارة أمتعة أو سلمت له معيبة أو عدم صحة بياناتها أو الخطأ في هذه البيانات فإنه لا تأثير لذلك على عقد النقل أو على صحته⁽³⁾.

(1) النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال 1999م، د. محمد أحمد الكندري، الكويت ، التعريب للنشر، 2005م، ص 64.

(2) محاضرات في القانون الجوي، د. محمود سمير الشرفاوي، دار النهضة العربية، القاهرة 1986م، ص 88.

(3) اتفاقية وارسو ، وبروتوكول جواتيمالا 1971م.

إن المادة 2/3 نصت على تحديد القيمة القانونية لتذكرة السفر، فقد أشارت إلى أنه لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد خاضع لأحكام الاتفاقية⁽¹⁾.

عقد نقل البضائع:

نجد أن عقد نقل البضائع عن طريق الجو يرتب التزامات في ذمة طرفيه كأبي عقد ملزم للجانبين الناقل من جهة ومرسل البضاعة من جهة أخرى. فتكون التزامات الناقل الجوي بالالتزام والمحافظة على تسليم البضاعة إلى المرسل إليه فجوهر التزاماته هي نقل البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول ويدخل تحت مسمى البضاعة كل مال منقول بالطائرة ما عدا البريد والأمتعة وعلى ذلك لا تعد جثث الموتى من البضاعة بل تخضع في نقلها للقواعد المطبقة على نقل الأشخاص.

أما التزامات المرسل تكون متمثلة في التزامه بدفع أجرة النقل ولا يدخل في تلك الأجرة المصروفات الإضافية التي يجب أن يدفعها المرسل في مقابل خدمات الإيداع والتأمين⁽²⁾.

وقد عرفت اتفاقية وارسو عقد النقل الجوي الدولي للبضائع بأنه: "العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضاعة جواً من نقطة القيام في دولة متعاقدة إلى نقطة الوصول في دولة متعاقدة أخرى، أو بين نقطتين (القيام والوصول) في دولة واحدة متعاقدة مع الهبوط في إقليم دولة أخرى متعاقدة أو غير متعاقدة وذلك مقابل أجر"⁽³⁾.

(1) اتفاقية وارسو المادة (3) الفقرة (2).

(2) موجد القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 108.

(3) قانون التجارة الدولية، عصام حنفي محمود، ص 82.

فهذا العقد يجب أن تتوفر فيه الأركان الموضوعية العامة للعقود أي شروطه وهي : الرضا وأن يكون خالياً من العيوب، والمحل فيجب أن يكون محله مشروعاً وممكناً وغير مخالف لقواعد القانون الدولي والنظام العام داخل الدولة، وأن يكون سببه متوفر ومشروعاً كما يجب توافر الأهلية في طرفي العقد وفقاً لقانون جنسية كل طرف⁽¹⁾.

وخصائصه: تتمثل في أنه عقد رضائي وملزم للجانبين وعقد تجاري بالنسبة للناقل⁽²⁾.

ونجد أن هذا العقد يثبت بالآتي:-

1- تحرير خطاب النقل.

2- بيانات خطاب النقل الجوي وحجبتها⁽³⁾.

وهذه البيانات هي:-

أ. مكان تحرير الخطاب وتاريخه.

ب. نقطة القيام ونقطة الوصول.

ج. بيان مكان الهبوط إذا كانت نقطة القيام والوصول تخصان دولة واحدة متعاقدة.

د. بيانات عن المرسل والناقل والمرسل إليه وعنوانهما.

هـ. بيانات عن نوع البضاعة وعدد الطرود والوزن.

و. أجرة النقل ومكان وتاريخ دفعها.

ز. مدة النقل والطريق المتبع السير فيه.

⁽¹⁾ نفس المرجع السابق، ص 83.

⁽²⁾ مضمون م (9) من اتفاقية وارسو.

⁽³⁾ مضمون م (2) من اتفاقية وارسو.

ويكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة المخالفة للقوانين أو غير الصحيحة أو الناقصة التي يدرجها المرسل باسمه، كما يعتبر خطاب النقل الجوي قرينة على إبرام عقد النقل ولكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها في مواجهة الشاكي، أما في خطاب النقل الجوي له حجية مطلقة لا يجوز إثبات عكسها وذلك إذا تحقق الناقل من صحة البيانات المتعلقة بأوصاف البضائع وأثبت ذلك في خطاب النقل⁽¹⁾.

- فنجد في هذا العقد التزامات مترتبة عليه تتمثل في التزامات الناقل والتزامات الشاحن (المرسل منه) فالتزامات الشاحن تكون كالآتي:-

أ. الالتزام بتسليم البضائع للناقل وذلك في الزمان والمكان المتفق عليه. أما إذا لم يوجد اتفاق بينهما يكون التسليم وفقاً لما يقضي به العرف التجاري في مكان القيام، وأيضاً يكون له حق توجيه البضائع أثناء النقل أما بوقفها خلال الرحلة عند أي هبوط للطائرة، وأما بطلب تسليمها في جهة الوصول أو خلال الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي، وأما بطلب أعادتها إلى مطار القيام⁽²⁾.

وذلك وفقاً للشروط الآتية:-

1. حيازة الشاحن (المرسل منه) لخطاب نقل البضائع.
2. عدم الاضرار بالناقل أو الشاحنين الآخرين ، أي عدم الإضرار بالطائرة.
3. تسليم خطاب نقل البضائع للناقل، والتزام الناقل بتعويض الأضرار الواقعة على من يحوز خطاب نقل البضائع حيازة قانونية.

⁽¹⁾م (8) من اتفاقية وارسو ، والمادة (8) من بروتوكول لاهاي 1955م، والمادة (10) من بروتوكول مونتريال 1975م.

⁽²⁾قانون التجارة الدولية، د. عصام حنفي محمود، ص 88.

4. أن تكون تعليمات الشاحن قابلة للتنفيذ. وإذا استحالي التنفيذ يجب على الناقل أن يخطر الشاحن فوراً بذلك.

5. أن يصدر الشاحن تعليماته للناقل التعاقدي وليس للناقل الفعلي⁽¹⁾.

ب. التزام الشاحن (المرسل إليه) يدفع الأجرة المتفق عليها للناقل فإن لم يوجد مثل هذا الاتفاق فإن الأجرة المستحقة هي أجرة المثل بالنسبة للبضائع وفقاً كما ينص به العرف (مكان القيام) فإذا لم يوجد مثل هذا العرف قام القاضي بتحديدتها . والأصل أن تدفع الأجرة في مكان القيام ولكن لا يوجد مانع بأن يكون التسليم في مكان الوصول بشرط النص على ذلك في خطاب النقل، وإلا لا يلتزم المرسل إليه بدفعها إلا إذا كان المرسل إليه هو المرسل. ويكون من حق الناقل تتبع البضاعة وبيعها بالمزاد العلني في حالة عدم دفع الأجرة المتفق عليها⁽²⁾.

كما يلتزم الشاحن المرسل منه بدفع كافة الرسوم والجمارك والمصاريف الأخرى التي يتطلبها نقل البضائع من مكان القيام إلى مكان الوصول⁽³⁾.
أما التزامات الناقل الجوي كالاتي:-

1. الالتزام باستلام البضاعة وشحنها ورسوها.
2. الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة عليها وفقاً لقواعد الملاحة الجوية. فلا يجوز له تغيير خط السير إلا إذا كانت هناك ظروف طارئة⁽⁴⁾.
3. الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه عند وصول الطائرة إلا إذا اتفق على أن المرسل والمرسل إليه هو الذي يقوم بالتفريغ كما يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه الذي يحوز خطاب النقل حيازة قانونية وعليه التحقق من ذلك⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ المادة (12) والمادة (15) من اتفاقية وارسو.

⁽²⁾ المادة الرابعة، الفقرة (1) من الشروط العامة (الاتحاد الدولي للنقل الجوي) "الاياتا".

⁽³⁾ قانون التجارة الدولية، د. عصام حنفي محمود، ص (90).

⁽⁴⁾ المادة (16) من اتفاقية وارسو 1929م.

⁽⁵⁾ قانون التجارة الدولية، د. عصام حنفي محمد، ص 91.



تمهيد وتقسيم:

متى صار عقد النقل مستوفياً لشروطه وأركانته انعقد العقد ودخل حيز التنفيذ بهدف تحقيق الغرض الأساسي من إبرام العقد، مما يترتب عليه حقوق والتزامات على ذمة طرفيه، المسافر أو شاحن البضاعة من ناحية والناقل من ناحية أخرى.

ولما تقدم فإن هذا الفصل يتناول الالتزامات الناشئة عن كل من عقدي نقل الأشخاص والبضائع كل في مبحث:

- المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص
- المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع

المبحث الأول

الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص

- **المطلب الأول: حقوق المسافر**
"التزامات الناقل"
- **المطلب الثاني: التزامات المسافر**

المطلب الأوّل - ل: حقوق المسافر

الفرع الأوّل: الالتزام بتزويد المسافر بتذكرة

ويقصد بتذكرة السفر الوثيقة الدالة على عقد نقل الركاب (المسافرين) جواً وطبقاً لشروط الإيآاتا⁽¹⁾ يجب أن تكون اسمية وغير خاضعة للتحويل إلا بموافقة الناقل⁽²⁾.

تلزم اتفاقية وارسو الناقل الجوي بإستخراج تذكرة سفر للراكب، ويفيء الناقل بهذا الالتزام سواء قام بتسليم التذكرة للمسافر ذاته أم لوكيله أم من ابتاعها لحسابه⁽³⁾.

ووفقاً لاتفاقية وارسو يجب أن تشمل تذكرة السفر على البيانات الآتية:ـ

- (1) مكان وتاريخ إصدارها، وذلك من أجل تحديد مكان المنشأة التي تولت عن الناقل إبرام العقد وإصدار التذكرة، وهذا التحديد يعين في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع⁽⁴⁾.
- (2) نقطتا القيام والوصول إذ من شأن هذا توضيح ما إذا كان النقل داخلياً أو دولياً، وبالتالي يتعين تبعاً لذلك القانون الواجب التطبيق سواء كان هو القانون الداخلي أم القانون الذي أشارت إليه قاعدة الإسناد.
- (3) المحطات المنصوص عليها كمحطات دولية والتي يحق للناقل تعديلها عند الضرورة.
- (4) اسم وعنوان الناقل ويفيد هذا في تحديد الشخص المسؤول عن تعويض المضرور.

(1)الاتحاد الدولي للنقل الجوي International Air Traffic Association .

(2)القانون الجوي (قانون الطيران المدني): أبو زيد رضوان، دار الفكر، الطبعة الرابعة 1994م، ص 145.

(3)القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي): محمد فريد العريبي، دار المطبوعات الجامعية، 1998م، ص 542.

(4)انظر المادة: 38 من اتفاقية وارسو.

(5) النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو⁽¹⁾.

هذا، وقد نص بروتوكول لاهاي على الحد الأقصى للتعويض. إلا أنه قد نص أيضاً على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية في حالتي نقل الراكب دون تزويده بتذكرة سفر، أو لعدم اشتغال التذكرة على البيان الذي يلفت نظر الراكب، إلى أن النقل قد يخضع لاتفاقية وارسو⁽²⁾.

شكل تذكرة السفر:

لا يوجد شكل معين تم تحديده بواسطة اتفاقية وارسو أو بروتوكول لاهاي كنموذج لتذكرة السفر، وبالتالي فإذا سلم الناقل ورقة عادية إلى الراكب تشتمل على البيانات التي تشير إلى الصفة الدولية للنقل وخضوعه للمسؤولية المحدودة التي قررتها اتفاقية وارسو فيكون قد أوفى بالتزامه بإصدار تذكرة السفر، ونتيجة لذلك فإن بطاقة الصعود إلى الطائرة Boarding Pass لا تعتبر من قبيل تذكرة السفر، بل إجراء لتنظيم وتسهيل خدمة النقل⁽³⁾.

الفرع الثاني: نقل المسافرين على متن طائرة

* المسألة الأولى: تعريف الطائرة

حاولت الاتفاقيات الدولية وضع تعريف للطائرة، وكان من أهم التعريفات التعريف الذي يعرف الطائرة بأنها: " كل جهاز يعتمد في طيرانه على قوة رد فعل الهواء "⁽⁴⁾.

وقد عرّف قانون سلامة الطيران المدني السوداني لسنة 2010م الطائرة بقوله: يقصد بها أي مركبة هوائية أثقل من الهواء تستخدم قوة محرك لتسييرها

(1) انظر في ذلك المادة: الثالثة من اتفاقية وارسو.

(2) انظر المادة: 22 من الاتفاقية.

(3) القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، ص 136.

(4) انظر اتفاقية باريس لسنة 1919م.

وتستمد قوة رفعها أثناء الطيران بصورة أساسية من ردود الفعل الإنسيابية على أسطحها التي تبقى ثابتة في ظروف طيران معينة⁽¹⁾.

* المسألة الثانية: الطبيعة القانونية للطائرة

تعتبر الطائرة مالا منقولاً، ومع ذلك فهي كالسفينة يمكن أن تتمتع بجنسية دولة معينة⁽²⁾، وتعتبر الطائرة منقولاً من طبيعة خاصة إذ تخضع للتسجيل ويجوز رهنها إلى الدائن المرتهن دون نقل حيازتها⁽³⁾.

* المسألة الثالثة: تسجيل الطائرة

جاء في اتفاقية شيكاغو على أن تسجيل الطائرة أو نقل هذا التسجيل من بلد لآخر يخضع لقانون ولوائح كل دولة متعاقدة⁽⁴⁾.

وقد جاء في قانون سلامة الطيران السوداني 2010م: لا يجوز لأية مركبة هوائية، الطيران أو الهبوط في إقليم الدولة أو الإقلاع منها ما لم تكن مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون أو دولة متعاقدة أو دولة أجنبية أخرى إنفاذاً لاتفاق خاص بينها وبين الدولة للعمل فيها ويستثنى من ذلك:

أ. البالونات المفيدة " Captive balloons " .

ب. الطائرات الورقية " Kiteo " .

ج. النماذج لطائرات الهواة " Model Aircraft " والأشربة المعدة بها

" Hanggliders " وأي مركبات هوائية أخرى تصدر السلطة قراراً

باستثنائها⁽⁵⁾.

(1) انظر المادة: 5/ب.

(2) محاضرات في القانون الجوي: د. محمود سمير الشرفاوي طبعة 1986م، ص 36.

(3) اتفاقية جنيف 1948م.

(4) انظر المادة: 19.

(5) المادة: 8.

هذا، ويشترط لاتمام العملية توفر الشروط الآتية:ـ

- أ. ألا تكون المركبة الهوائية مسجلة في دولة أخرى أو مسجلة تسجيلاً مشتركاً أو دولياً.
 - ب. أن تكون مملوكة أو مؤجرة بغرض التملك.
 - ج. أن تكون حائزة على شهادة صلاحية سارية المفعول وفقاً للقواعد التي تحددها اللوائح وصادرة من دولة التسجيل.
 - د. تسوية كافة الحقوق المقيدة عليها.
- فإذا ما تم تسجيل المركبة وفقاً للشروط المتقدمة، فإن المركبة تتمتع بالجنسية السودانية⁽¹⁾.

الفرع الثالث: ضمان سلامة المسافر:

يقع على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل الجوي، ونقله إلى الجهة التي يقصدها سليماً معافى، ومصدر هذا الالتزام اتفاقية وارسو⁽²⁾، حيث تعتبر هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل، بحيث يفترض وقوع خطأ من جانبه يستوجب مسؤولية بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل على العكس، ويكون ذلك عن طريق إثبات أن الناقل وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياجات الضرورية لتوقي الضرر، أو كان من المستحيل تفادي الضرر⁽³⁾.

الفرع الرابع: نقل أمتعة المسافر:

بالإضافة إلى التزام الناقل بنقل المسافر إلى مكان الوصول، كذلك يلتزم بنقل أمتعته الشخصية وضمان سلامتها أثناء عملية النقل الجوي، وفي حالة

⁽¹⁾المادة: 9 من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 2010م.

⁽²⁾انظر المادة: 17.

⁽³⁾انظر القانون الجوي: محمد فريد العربي، ص 385.

تعذر نقل الأمتعة برفقة المسافر، فيجب على الناقل أن يقوم بنقلها على طائرة أخرى مسافرة في نفس الوقت أو بعد ذلك بقليل⁽¹⁾.

الفرع الخامس: رد الأجرة في حالة عدم تنفيذ العقد:

يلتزم الناقل أيضاً في حالة عدم تنفيذ الرحلة لسبب أو لآخر، ولا يرجع ذلك إلى خطأ المسافر أن يرد كل أو بعض الأجرة التي قام المسافر بدفعها إلى الناقل. وتحسب هذه القيمة على أساس أنها تعويض يقضى به للمسافر والذي نظمته الاتفاقية⁽²⁾.

المطلب الثاني: التزامات المسافر

في مقابل الالتزامات التي يتحملها الناقل والتي تمثل بدورها حقوقاً للمسافر، توجد التزامات على المسافر يتعين عليه الوفاء بها وهي التي تتناولها الفروع الآتية:

الفرع الأول: الالتزام بدفع الأجرة

يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل عند استلام التذكرة، وهذا هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه، وهذه الأجرة تكسب عقد النقل الصفة التجارية فتجعله من عقود المعاوضة تمثل - أي الأجرة - المقابل للخدمة التي يتلقاها المسافر من الناقل ويلتزم المسافر بتسديدها دون مساوقة . والأجرة تحددها هيئة الطيران المدني بصورة موحدة وفقاً لجدول التعديلات التي تصدر بصفة دورية من الاتحاد الدولي للنقل الجوي⁽³⁾.

⁽¹⁾ انظر القانون الجوي (الطيران التجاري - النقل الجوي) وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني 1999م: د. مصطفى إبراهيم أحمد عربي، 2009م، ص 158.

⁽²⁾ القانون الجوي: محمد فريد العريبي، ص 164.

⁽³⁾ انظر المادة: 3/3 - 4 من شروط الإيانات لنقل الركاب.

الفرع الثاني: الالتزام بحجز مقعد له على متن الطائرة

ولأن التذكرة تمنح صاحبها حقاً بالسفر على الناقل والذي قامت إدارته باستخراج التذكرة للمسافر، إلا أن هذه التذكرة لا تمكنه من السفر في أي وقت ما لم يتم حجز مقعد له على متن الطائرة⁽¹⁾، وذلك لطبق المكان بالطائرات، وارتباط كل طائرة مجهولة - محددة، فإن أصر الراكب - رغم عدم حجز مكان له - على الصعود على الطائرة، فإن للناقل الحق في منعه بالقوة من دخول الطائرة، متى أصبحت جميع مقاعدها مشغولة بالركاب الحاجزين، ويمكن إجباره على النزول، ولا يقع على الناقل أي التزام باي تعويض⁽²⁾.

الفرع الثالث: التزام المسافر باحترام تعليمات الناقل:

يلتزم المسافر باحترام تعليمات الناقل الجوي والتي تحتم عليه ضرورة التواجد في محطة القيام قبل إقلاع الطائرة بوقت كاف، كما على المسافر مراعاة اللوائح الإدارية ولوائح الضبط والصحة والجمارك والجوازات ونحو ذلك، فإن خالف المسافر هذه الإجراءات أوتأخر في الوصول جاز للناقل أن يرحل دون انتظاره لأن مصلحة الجماعة في بدء الرحلة في موعدها، أولى بالرعاية من مصلحة راكب واحد مهمل⁽³⁾.

الفرع الرابع: الخضوع لإجراءات التفتيش

بعد انتشار جرائم الإرهاب وخطف الطائرات أصبح المسافر ملتزماً بالخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي الذي تقوم به سلطات أمن المطار قبل السماح له بالتوجه نحو الطائرة.

حيث جاء في قانون الطيران المدني : " لرجال البوليس القضائي في النقل الداخلي، ومتى اقتضت ذلك سلامة الرحلة، تفتيش الركاب والأمتعة

(1) م: 1/7 من شروط الإياتا.

(2) موجز القانون الجوي: د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، ص 107.

(3) م: 3/7 من شروط الإياتا.

والبضاعة والطرود البريدية، ويكون لهم بالتعاون مع رجال الجمارك، في الرحلات الدولية مباشرة هذا الإجراء بالنسبة للأمتعة والأشخاص الذين يتأهبون للصعود للطائرة " (1).

ويترتب على ما سبق بأن للناقل الجوي أن يقرر إخراج أي شخص يترتب على وجوده في الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها.

(1) المادة: 8/282.



المطلب الأول: التزامات أطراف عقد نقل البضاعة

عقد نقل البضاعة تترتب عليه التزامات على عاتق كل من طرفيه الناقل والمرسل.

الفرع الأول: التزامات الناقل

يتلزم الناقل الجوي بنقل البضاعة جواً بواسطة الطائرة في مكان إلى آخر بسلام، ويتم ذلك وفقاً للخطوات الآتية:ـ

1. استلام البضاعة في ميناء المغادرة من المرسل (الشاحن):

يستلم الناقل البضاعة المراد شحنها في المكان والزمان المحددان في عقد النقل، وعند عدم وجود نص يكون التسليم في المكان الذي يحدده الناقل لاستلام البضاعة⁽¹⁾.

وللناقل الحق عند استلام البضاعة من المرسل أن يقوم بفحصها والتأكد من مدى مطابقتها للبيانات الواردة في وثيقة الشحن، ويكون ملزماً بتسليمها بالحالة التي كانت عليها في ميناء المغادرة.

2. شحن ورص البضاعة داخل الطائرة:

يتعين على الناقل شحن البضاعة ورصها داخل الطائرة بطريقة لا تؤثر على توازنها، كذلك يلتزم الناقل بحفظ البضاعة وصيانتها من التلف، منذ لحظة استلامها في مطار القيام أو في مخازنه، وأن يكون الحفظ على حسب طبيعة البضاعة فاللحوم والخضروات الطازجة تحتاج في صيانتها إلى غرف باردة⁽²⁾.

(1) قانون الطيران وقت السلم: د. محمود مختار بربري، دار الفكر العربي، الطبعة الأولى 1976م، ص 156.

(2) موجز القانون الجوي: د. عاشور عبد الجواد، ص 109.

3. الالتزام بنقل البضائع جواً:

كذلك يلتزم الناقل بنقل البضائع من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول جواً عن طريق طائرة حتى يتم استلام البضاعة في ميناء الوصول بالسرعة المطلوبة.

كما على الناقل أن يراعي الالتزام بلوائح وقواعد الطيران أثناء تنفيذ عملية النقل الجوي.

4. تسليم البضاعة إلى المرسل إليه:

يلتزم الناقل الجوي بتسليم البضاعة من مكان الوصول إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل، ويعتبر التسليم قد تم، متى تسلم المرسل إليه المستندات التي تمكنه من إخراج البضاعة من الجمرک.

وفي حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة - بعد إخطار الناقل له بوصولها - بسبب تلفها أو تأخيرها، بحيث لم تعد له مصلحة في استلامها، لعدم وفائها بالمطلوب.

وفي هذه الحالة تتحدد واجبات الناقل الجوي طبقاً لقانون دولة التسليم، فإذا كان هو القانون السوداني، تعين على الناقل انتظار تعليمات المرسل الواردة في خطاب النقل.

ومن الناحية العملية، فإن واجبات الناقل الجوي تحكمها شروط الإياتا الخاصة بنقل البضائع، والتي تقضي بأن على الناقل الجوي أن يتبع تعليمات المرسل المبينة في خطاب النقل⁽¹⁾.

وفي حالة عدم توفر هذه المعلومات أو عدم ملاءمتها لظروف النقل أو استحالة تنفيذها، فإن الناقل الجوي يستطيع - بعد إخطار المرسل كتابةً بواقعة عدم التسليم - أن يعيد الناقل البضاعة إلى ميناء

(1) نفس المرجع السابق، ص 110.

المغادرة على طائراته أو طائرات أخرى في انتظار تعليمات أخرى من المرسل خلال مدة لا تقل عن ثلاثين يوماً، وبعدها يجوز للناقل التصرف في البضاعة أو أي جزء منها بالبيع بالمزاد⁽¹⁾.

5. التزام الناقل بتوجيهات المرسل أثناء عملية النقل:

يجب على الناقل الجوي أن يلتزم بالتعليمات التي يصدرها المرسل بشأن سير البضاعة أثناء عملية النقل وذلك فيما يتعلق بتغيير ميناء الوصول أو المرسل إليه أو إعادة البضاعة إلى محطة المغادرة⁽²⁾.

الفرع الثاني: التزامات المرسل

يلتزم المرسل في مواجهة الناقل بالتزامين هما:

أ. الالتزام بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل

وحتى يتمكن الناقل من القيام بعملية النقل الجوي يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها - إلى الجهة المطلوبة - إلى الناقل الجوي، والتسليم هذا ليس شرطاً لانعقاد العقود، لأن عقد النقل الجوي - وكما سبق - عقد رضائي، غير أن أهمية التزامه المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه الأساسي، وهونقل البضاعة، ولا يتصور تنفيذ النقل دون أن يستلم الناقل البضاعة المرسل إليه بوصول البضاعة إلى ميناء الوصول بمجرد وصولها ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك⁽³⁾.

⁽¹⁾ انظر المادة: 8 من الشروط العامة للنقل الجوي للبضائع.

⁽²⁾ انظر القانون الجوي، د. مصطفى إبراهيم عربي، ص 164.

⁽³⁾ المادة: 2/1/13 من اتفاقية مونتريال 1999م.

ب. الالتزام بدفع أجرة النقل

التزام المرسل بدفع أجرة النقل هو الالتزام الأساسي الذي يلقيه عقد النقل على عاتق المرسل، مقابل قيام الناقل بنقل البضاعة من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول، وتكون الأجرة متفق عليها قبل تنفيذ العقد، وغالباً ما يتم دفعها مقدماً في ميناء المغادرة، غير أنه قد يقضي الاتفاق على أن يتم دفع الأجرة لاحقاً عند الوصول، من المرسل إليه، وهذا الأخير لا يكون مسؤولاً عن دفعها إلا إذا قبل استلام البضاعة، ومع ذلك فإن التزام المرسل بدفع أجرة النقل لا يسقط، بل يظل قائماً حتى يتم دفعها.

هذا، ولا يدخل ضمن أجرة النقل المصروفات الإضافية التي يجب أن يدفعها المرسل في مقابل خدمات الإيداع والتأمين، أو أي مصروفات أخرى يدفعها الناقل الجوي أو تابعوه وتكون ضرورية لنقل البضاعة⁽¹⁾.

وفي حالة امتناع المرسل إليه من دفع الأجرة، فإن من حق الناقل أن يحبس البضاعة تطبيقاً للقواعد العامة في العقود الملزمة للجانبين، وله امتياز عليها.

ومما يجدر ذكره أن شروط الآيات، التي تدرجها شركات الطيران في عقودها، تقرر للناقل الجوي حق امتياز على البضاعة لا يسقط بالتنازل عن حيازتها⁽²⁾.

⁽¹⁾المادة: 4/6 من شروط الآيات الخاصة بنقل البضائع.

⁽²⁾نفس المرجع السابق المادة: 7/4.

المطلب الثامن: حق التصرف في البضاعة أثناء النقل

الفرع الأول: ثبوت الحق للمرسل

نصت اتفاقية واسو لسنة 1929م على أن: " للمرسل حق التصرف في البضاعة إما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول، وإما بوقفها أثناء الطريق عند أول هبوط، وإما بطلب تسليمها من مكان الوصول أو في أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي، وإما بطلب إعادتها إلى مطار القيام"⁽¹⁾.

وبالتالي يجب على الناقل الجوي الإنصياح إلى أوامر المرسل في هذا الخصوص، ثم واجهت الاتفاقية الحالة التي يتعذر فيها على الناقل تنفيذ أوامر المرسل، أو كان من شأن تنفيذها إلحاق الضرر بالناقل، أو بالمرسلين الآخرين، فقررت في هذه الحالة أن على الناقل إخطار المرسل فوراً⁽²⁾.

ومن أمثلة الأضرار بالناقل إهدار قيمة الضمانات المقررة له، أما الأضرار بالمرسلين فمثاله تلف بضائعهم نتيجة اضطراب حركة النقل بسبب التعليمات الصادرة إليه من المرسل.

هذا، أن الأمر بتوجيه البضاعة أثناء الطريق، لا يكون له من أثر في مواجهة الناقل الفعلي إلا إذا وجه أولاً إلى الناقل المتعاقد.

والأصل أن يظل للمرسل حق التصرف في البضاعة، حتى ينتقل هذا الحق إلى المرسل إليه، وأن هذا الانتقال يتم من لحظة انتقال خطاب النقل إلى المرسل إليه، غير أن اتفاقية وارسو خرجت عن هذا الأصل وقررت بمجرد وصول البضاعة إلى ميناء الوصول وإخطاره بذلك⁽³⁾. ويظل للمرسل إليه هذا

⁽¹⁾المادة: 12.

⁽²⁾نفس المرجع السابق ، المادة: 2/12.

⁽³⁾المادة: 1/13.

الحق حتى يعلن رغبته في رفض استلام البضاعة، وهنا يسترد المرسل حقه في التصرف فيها وتوجيهها ثانية⁽¹⁾.

الفرع الثاني: أثر عقد النقل الجوي بالنسبة للمرسل إليه:

وفقاً للنظرية العامة للالتزام، فإن آثار العقد تتصرف إلى المتعاقدين وحدهما، فالعقد لا يترتب إلزاماً في ذمة الغير، ولكن يجوز أن يكسبه حقاً. وتطبيقاً لهذه القواعد العامة، فإن الالتزامات والحقوق الناشئة عن عقد النقل، تقتصر على طرفيه - الناقل والمرسل - غير أن عقد نقل البضاعة أبرم لمصلحة المرسل إليه، فلزم أن يتمكن من الاستفادة من الحقوق المتولدة عن العقد في مقابل تحمله بالالتزامات الناشئة عنه، فيطالب باستلام البضاعة ويسأل عن دفع الأجرة⁽²⁾.

ورغم أن الفقه لم يهتد بعد إلى الأساس القانوني لحق المرسل إليه قبل الناقل، حيث ذهب بعض الفقه إلى تفسير هذا الحق في ضوء نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، وذهب رأي آخر إلى أن عقد النقل يعد بمثابة إيجاب موجه من الناقل والمرسل إلى المرسل إليه، بحيث يصبح المرسل إليه طرفاً فيه بمجرد قبوله لخطاب النقل، وذهب فريق ثالث إلى رد هذا الحق إلى فكرة النيابة الناقصة، وانتهى فريق رابع إلى أن عقد النقل عقد ثلاثي الأطراف يضم المرسل إليه⁽³⁾.

ويظهر مما تقدم أن المرسل إليه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط عقد النقل الجوي، بل تسري عليه تلك الشروط سريانها على المرسل، مما يعني أن المرسل إليه طرف ذو شأن في سند الشحن، باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن، يتكافأ مركزه ومركز الشاحن، ويرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن، ومنذ ارتباط الأخير به.

(1) المادة: 4/12 من اتفاقية وارسو.

(2) موجز القانون الجوي: د. عاشور عبد الجواد، ص 114.

(3) موجز القانون الجوي: د. عاشور عبد الجواد، ص 115.



تهييد:

إن استقلال الإنسان للجوء مثل أي نشاط يقوم به قد يثير المسؤولية فالناقل الجوي أو أحد تابعيه عند تنفيذة لعقد النقل الجوي قد يخل بالتزامه الذي يفرضه عليه عقد النقل مما يؤدي إلى إصابة المتعاقد معه بالضرر. وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب من أهم موضوعات القانون الجوي وأكثرها إثارة للمشاكل فلذلك لم تكتفي الدول بمعالجة مسؤولية الناقل الجوي الدولي بما فيه تحديد هذه المسؤولية في قوانينها الداخلية بل إن هذه الأهمية فرضت على المجتمع الدولي وتحديدها وذلك وفق اتفاقية وارسو 1929م التي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أم الأشياء.

- المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل الجوي

- المبحث الثاني: أحكام دعوى المسؤولية

المبحث الأول

مفهوم مسؤولية الناقل الجوي

- **المطلب الأول: تعريف المسؤولية**
- **المطلب الثاني: طبيعة وأساس المسؤولية**
- **المطلب الثالث: حالات المسؤولية**

المطلب الأول: تعريف المسؤولية

* أولاً: تعريف المسؤولية في اللغة:

هي حال أو صفة من يسأل عن أمر تقع عليه تبعته وبالتالي يراد بها التبعة، ومنها قوله تعالى: ﴿وَقَوْمُهُمْ إِنَّهُمْ مَسْئُولُونَ﴾⁽¹⁾، مسؤولون عن هذا القول⁽²⁾ أي تبعته. وأيضاً قوله تعالى: ﴿وَأَوْفُوا بِالْعَهْدِ إِنَّ الْعَهْدَ كَانَ مَسْئُولاً﴾⁽³⁾ أي أن نقض العهد يكون مؤاخذاً عن نقضه يوم القيامة⁽⁴⁾.

* ثانياً: تعريف المسؤولية في الاصطلاح

أما المسؤولية عند فقهاء المسلمين وإن لم توضع في نظريات، إلا أن الشريعة الإسلامية قد أوجبت رفع الضرر وذلك بإعطاء مثل الشيء الذي أتلف إن كان مثلياً وقيمه إن كان قيماً أو من المثليات أن تعذر العثور على مثلها⁽⁵⁾.

* ثالثاً: تعريف المسؤولية في القانون الوضعي:

المسؤولية بوجه عام هي حالة الشخص الذي ارتكب أمراً يستوجب المؤاخذة إذا كان هذا الأمر مخالف لقواعد الآداب. أما إذا كان القانون يوجب المؤاخذة على ذلك الأمر فإن المسؤولية مرتكبة لا تقف عند حد المسؤولية الأدبية بل تكون فوق ذلك مسؤولية قانونية توجب جزاءً قانونياً⁽⁶⁾ والجزاء

⁽¹⁾سورة الصافات، الآية: 24.

⁽²⁾تنوير المقياس من تفسير ابن عباس، ص 277.

⁽³⁾سورة الإسراء، الآية: 34.

⁽⁴⁾تنوير المقياس من تفسير بن عباس الفيروز آبادي، مصر، المكتبة التاريخية الكبرى، بيروت الشركة الشرقية للنشر والتوزيع، 1997م، ص 178.

⁽⁵⁾المسؤولية الشخصية المهنية والوظيفية في الشريعة الإسلامية والقانون السوداني، محمد صالح على، دار جامعة أمدرمان الإسلامية للطباعة والنشر الطبعة الأولى، 1990، ص 10، فالشريعة أوجبت رفع الضرر وذلك بالقاعدة الفقهية "لا ضرر ولا ضرار".

⁽⁶⁾المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، الأحكام العامة، سماح مرقس، ص 1.

القانوني يكون في الغالب عقوبة تقع على المسؤول قصاصاً له أو تعويضاً يلزم به الغير، أو الاثنين معاً.

المسؤولية المدنية:

هي جزاء الأضرار بمصلحة خاصة وتقتصر على المطالبة بالتعويض ويعتبر هذا الحق حقاً مدنياً خالصاً له يجوز التنازل عنه أو التصالح عليه وذلك خلافاً لحق المجتمع في توقيع العقوبة التي توجبها المسؤولية (الجنائية) ويقدر التعويض بقدر الضرر الذي لحق المصلحة الخاصة بغض النظر عن سوء نية مرتكب الفعل الضار أو حسنها خلافاً للحال في تقدير مدى المسؤولية الجنائية⁽¹⁾.

- وقد عرف معجم المصطلحات القانونية المسؤولية بأنها: " هي من مصادر الموجبات وتترتب عند توفر شروط نص عليها القانون وتلزم متى تقع عليه بإزالة الضرر الواقع على الغير إما بفعله الشخصي أو بفعل غيره أو بسبب الأشياء التي تكون تحت حراسته"⁽²⁾.

أنواع المسؤولية:

المسؤولية المدنية نوعان:

الفرع الأول: المسؤولية العقدية:

هي التي تنشأ عن الإخلال بما التزم به المتعاقد⁽³⁾ وهي لا تقوم إلا بين شخصين يربطهما عقد صحيح ولا محل لها إلا إذا أخل المدين بأحد الالتزامات الناشئة عن العقد ذاته، ويشترط في قيامها:

⁽¹⁾ نفس المرجع السابق ، ص 2.

⁽²⁾ أحمد زكي بدوي، ص 202.

⁽³⁾ المسؤولية المدنية التصديرية والعقدية، د. حسين عامر وعبد الرحيم عامر، دار المعارف، ط2، 1979، ص 11.

1. وجوب قيام عقد:

لا تعتبر المسؤولية عقدية إلا إذا كان هناك عقد قد أبرم صحيحاً بين متعاقدين إذ يجب أن تتصرف إرادة المتعاقدين لإحداث أثر قانوني لا تفقاها فإن خلا وكان عقد مجاملة فإنه لا يترتب على الإخلال به مسؤولية عقدية⁽¹⁾.

2. أن يكون العقد صحيحاً:

وفي هذه الحالة يغلب أن يطالب المضرور ببطلان العقد إما بطلاناً مطلقاً وإما بطلان نسبي حسبما تكون الوقائع من غلط أم تدليس أو إكراه.

3. أن يخل أحد المتعاقدين بعد انعقاد العقد بأحد التزاماته الناشئة من هذا العقد قبل انحلاله.

4. أن يسبب هذا الإخلال بالالتزام ضرر للطرف الآخر نفسه أو خلفه.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية في القانون هي التي تترتب على ما يحدثه الفرد من ضرر للغير بخطئه⁽²⁾.

وعرفها الفقهاء الإنجليز بأنها: " إخلال بواجب قانوني موجه للكافة ويقضي إلى أحقية من لحقه ضرر في التداعي أمام القضاء لجبر الضرر "⁽³⁾.

⁽¹⁾ مثال ذلك: النقل مجاملة وإن كان يعني أحكام القضاء تعتبر هذا النوع عقداً إذ هو يتكون بتوافق إرادتين، المرجع السابق، ص 42.

⁽²⁾ المسؤولية المدنية لحسين وعبد الرحيم عامر، ص 11.

⁽³⁾ أصول المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية الإسلامي السوداني، 1984م، ص 32.

أركان المسؤولية:

للمسؤولية ثلاث أركان:

الركن الأول: الخطأ:

ينص القانون المدني⁽¹⁾ الملقي لسنة 1971م عن أن: " كل خطأ سبب ضرراً للغير يعتبر عملاً غير مشروع يلزم من ارتكبه بالتعويض " والخطأ هو أهم الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية، هذا وقد عرف الخطأ بتعريفات منها:

" هو إخلال بواجب قانوني سابق مقترن بإدراك المخل إياه"⁽²⁾

والخطأ ركنان بالنظر للتعريف أعلاه:

ركن مادي: ويكون بتحدي الشخص وتجاوزه في تصرفه الحدود الواجب عليه التزامها تجاه الآخرين بأن يتعمد الأضرار بهم أو يقتصر في مراعاة حقوقهم أو يهمل فيها.

وركن معنوي: ويكون بالإدراك والتمييز وبالتالي فلا مسؤولية لغير المميز كالصبي الذي لم يكمل العاشرة من عمره⁽³⁾ والمجنون والمعتوه عتياً تاماً ونحوهم لأنهم لا يدركون أعمالهم.

أنواع الخطأ:

⁽¹⁾المادة: 149 م قانون المعاملات المدنية الملقي 1971م.

⁽²⁾المسؤولية عن فعل الغير في الفقه الإسلامي ، د. سيد أمين، 1964م.

⁽³⁾المادة: 220/أ - من قانون الأحوال الشخصية السوداني لعام 1991م.

1. **الخطأ العمد:** وهو الإخلال بواجب قانون مقترن بقصد الأضرار بالغير، فلا بد فيه من فعل أو امتناع يعد خطأ أي إخلال بواجب قانوني وأن يكون الخطأ مصحوب بقصد الأضرار بالغير⁽¹⁾.

2. **الخطأ غير العمد أي خطأ الإهمال:** وهو الإخلال بواجب قانوني سابق مقترن بإدراك المخل دون قصد الأضرار بالغير أي يحصل ذلك بحسن نية⁽²⁾.

والخطأ الإهمال درجتان:

إحداهما: الخطأ الجسيم: وهو الخطأ الذي يقع من شخص قليل الذكاء وللغاية بحيث لا يتصور وقوعه إلا من شخص غبي عديماً لإكتراث. و**ثانيهما: الخطأ اليسير:** وهو في الإهمال ما عدا الجسيم⁽³⁾.

3. الخطأ المدني والخطأ الجنائي:

نجد أن الخطأ المدني يتحقق كلما خرج الإنسان على مقتضيات الحرص والفعل المقروضين، أما الخطأ الجنائي فلا يتحقق إلا عند الإخلال بواجب قانوني "توجيه القوانين العقلانية"⁽⁴⁾.

ومن هنا فإن دائرة الخطأ المدني أوسع من دائرة الخطأ الجنائي ولهذا فإن الخطأ الجنائي يشكل على الدوام خطأ مدنياً بينما الخطأ المدني قد يتوافر ومع ذلك لا يشكل خطأ جنائياً، وفي هذا أقام القانون المدني مسؤولية المتبوع عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع على خطأ مفترض من جانب المتبوع فرضاً لا يقبل إثبات العكس، مرجعه سوء اختياره لتابعه وتقصيره في رقابته.

(1) المسؤولية المدنية لسليمان مرقس، ص 80، والمسؤولية عن قول الغير لسيد أحمد، ص 99.

(2) نفس المراجع السابقة، ص 82 - 99، على الترتيب السابق.

(3) المسؤولية المدنية لسليمان مرقس، ص 85.

(4) التعويض من الضرر المادي والأدبي والموروث، ص 25.

الركن الثاني: الضرر

هو الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أم تلك المصلحة متعلقة بسلامة جسمه أم عاطفته أم بماله أم حرите أم شرفه أو اعتباره . وهو شرط لقيام المسؤولية المدنية وإحسان المطالبة بالتعويض. وذلك لأن التعويض لا يكون إلا عن ضرر أصاب طالبه⁽¹⁾.

أنواع الضرر:

أ. **ضرر مادي:** وهو الأذى الذي يصيب المضرور في حق من حقوقه فيسبب له خسارة مالية مثل ضياع حق الملكية والارتفاق. وحق المؤلف أو المخترع وله شرطان:

1. أن يكون هناك إخلال بمصلحة مالية.

2. أن يكون الضرر وقع فعلاً أو سيقع حتماً.

ب. **الضرر الأدبي:** وهو الذي يصيب الإنسان في عاطفته أو حرите أو كرامته وشرفه مثل أن يكن بالقذف أو السب.

فالضرر المادي يستحق المضرور عليه التعويض بإجماع الفقه، أما الضرر الأدبي فإن القوانين الوضعية ترى صلاحيته للمطالبة فيه بالتعويض⁽²⁾.

الركن الثالث: رابطة السببية:

وآخيراً فإنه لا يكفي لقيام المسؤولية التقصير توفر الخطأ وحصول الضرر بل لا بد أن يكون الخطأ هو السبب المباشر في حدوث

(1) المسؤولية المدنية لسليمان مرقس، ص 42.

(2) المسؤولية عن فعل القير ، سيد أمين، ص 107.

مكسب من عملية النقل عليه أن يجبر الأضرار التي قد تحدث بسبب عملية النقل ، وأصحاب هؤلاء الاتجاه الألمانيون والروسيين.

أما بالنسبة لأساس وطبيعة المسؤولية في بروتوكول لاهاي لسنة 1955م نجد أنه لم يعدل في صيغة وأساس مسؤولية الناقل الجوي التي تبنتها اتفاقية وارسو 1929م فأبقاها كما هي مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض ولكن قام برفع حد المسؤولية في نقل الركاب إلى 6,600 دولار أمريكي، فرفضت الولايات المتحدة الأمريكية القبول بنظام المسؤولية المعمول به في الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها وهددت بالانسحاب من الاتفاقية⁽¹⁾.

وبعد رفع الحد الأقصى في بروتوكول لاهاي لسنة 1955م ووسط الوضع المعقد الذي أوجدته الولايات المتحدة الأمريكية سارعت منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) إلى إقناع بعض شركات الطيران إلى عقد اتفاقيات مع شركات طيران أمريكية تعدل بموجبها أساس مسؤولية الناقل الجوي لتصبح مسؤولية موضوعية ويرتفع بموجبها الحد الأدنى للتعويض لكي يصبح 75,000 دولار أمريكي وسمى اتفاق مونتريال 1966م وبالفعل تم الاتفاق قبل دخول قرار إنسحاب الولايات المتحدة الأمريكية حيز النفاذ في مايو 1966م⁽²⁾.

أما طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م انعقدت هذه الاتفاقية في مدينة مونتريال بكندا في مايو 1999م وتبنت المبادئ الآتية:

⁽¹⁾مسؤولية الناقل الجوي الدولي، د. ريفي عيسى غسان، الأردن، دار الثقافة للنشر، 2008م.

⁽²⁾القانون الجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، مرجع سابق، ص 170.

أ. أخذت الاتفاقية بنظام المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي سواء كان النقل ركاب أم بضائع وتحديد الحد الأقصى للتعويض عن الوفاة والإصابات البدنية بما يعادل 140,000 ألف دولار أمريكي.

ويتضح هنا في هذا المبدأ لم يعتبر التزام الناقل بسلامة الراكب وأمتعته أو البضائع التزام ببذل عناية إنما هو التزام بتحقيق نتيجة أي يجب أن يوصل الراكب وأمتعته والبضائع سليمة إلى ميناء الوصول.

أما بالنسبة لمسؤولية الناقل عن التأخير لم يتم تعديلها وبقيت كما هي أساسها الخطأ، ويستطيع الناقل أن يتخلص منها إذا استطاع أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر⁽¹⁾.

ب. تثبت الاتفاقية اتجاه لتوسيع فترة النقل الجوي حتى يصبح نطاق مسؤولية الناقل الجوي واسعة.

ج. أخذت الاتفاقية بنظام الزام شركات الطيران بالتأمين من مسؤوليتها عن حوادث الطيران وبهذا نصت الاتفاقية على: " على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كافي من التأمين يغطي مسؤوليتهم لموجب هذه الاتفاقية ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كافي من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية"⁽²⁾

وفي صدد ذلك أوضح المشرع السوداني الجهة التي يجوز التأمين لديها والتي تقوم بدورها بإخطار الهيئة العامة للطيران المدني عند رفع التأمين أو

⁽¹⁾ قانون الطيران التجاري وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، د. فاروق أحمد زاهر، القاهرة 2005م، ص 103.

⁽²⁾ المادة: 50 من اتفاقية مونتريال 1999م.

تعطيله أو إلغائه، وأيضاً سمح القانون السوداني لشركات الطيران بأن تقدم ضمانات بدلاً عن التأمين في الحالات الآتية⁽¹⁾:-

1. في حالة إيداع تأمين نقدي في خزينة الدولة المسجلة فيها الطائرة أو مصرفاً مرخص له بذلك.

2. في تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة الناقل على الوفاء بالتزاماته .

3. تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأي حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة.

4. في كل الأحوال تكون الضمانات في الحدود التي يقرها وزير الطيران بتوجيه من المدير العام للهيئة العامة للطيران وفقاً للاتفاقيات الدولية ذات الصلة⁽²⁾.

- ومع ذلك أيضاً نص القانون السوداني في قانون سلامة الطيران المدني على أنه لا يجب على مالك المركبة الهوائية أو الناقل اتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بضمان إغلاق مقصورة القيادة أثناء فترة الطيران وذلك لأغراض الأمن والسلامة⁽³⁾.

- أما أساس وطبيعة الناقل الجوي في بروتوكول غواتيمالا لسنة 1971م يتمثل في التوضيح السابق بأن اتفاقية مونتريال لسنة 1966م لم تكن إلا ترضية مؤقتة للولايات المتحدة الأمريكية فقد بذلت منظمة الطيران المدني الدولية جهود إضافية لإعادة النظر بصفة شاملة في أحكام اتفاقية وارسو.

⁽¹⁾المادة: 133 من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

⁽²⁾المادة: 135 من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

⁽³⁾المادة: 65 من قانون سلامة الطيران المدني السوداني لسنة 2010م.

وخاصة فيما يتعلق بأساس وطبيعة المسؤولية والحد الأقصى للتعويض وانتهت جهود هذه المنظمة الدولية للطيران المدني بإبرام بروتوكول جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971م الذي أدخل تعديلات على أساس وطبيعة الناقل الجوي خاصة فيما يتعلق بنقل الأشخاص وأمتعتهم . فمسؤولية الناقل أصبحت تركز على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة أي أنها مسؤولية موضوعية تتعقد على عاتق الناقل الجوي بقوة القانون بمجرد وفاة المسافر أو إصابته بأي أذى بدني أو هلاك أمتعته . فالناقل لا يستطيع دفع المسؤولية إلا إذا أثبت أن الوفاة ترجع إلى الحالة الصحية للمسافر، أو كان فقدت أو تلفت الأمتعة يرجع إلى طبيعتها أو إلى عيب ذاتي بها⁽¹⁾.

وأساس وطبيعة المسؤولية في بروتوكول مونتريال لسنة 1975م قد أرسى على مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة لنقل البضاعة بعد أن أرسته التعديلات السابقة للاتفاقية بالنسبة لنقل الأشخاص فنص على مادته الرابعة على أن: " مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناتجة عن هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها لا تدفع إلا إذا كان الضرر يرجع إلى طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها - أو لسوء تغليفها الذي يتم بمعرفة شخص آخر غير الناقل أو تابعيه أو نتيجة لأعمال الحرب والنزاع المسلح⁽²⁾.

فمن الواضح أن أساس مسؤولية الناقل الجوي تتغير بالتعديلات المتلاحقة لاتفاقية وارسو فأصبحت تقوم على فكرة المخاطر واختفت المسؤولية القائمة على أساس الخطر المفترض ولم تعدل إلا في حالة واحدة وهي حالة المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

(1) محاضرات في القانون الجوي، د. عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، ص 109.

(2) موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 121.

المطلب الثالث: حالات المسؤولية

بما أن الناقل الجوي يلتزم بثلاثة التزامات رئيسية هي الالتزام بضمان سلامة الراكب، والالتزام بالمحافظة على البضاعة والالتزام بإتمام النقل في الميعاد المتفق عليه فالإخلال بأي التزام من هذه الالتزامات يترتب مسؤوليته في ثلاث حالات وهي⁽¹⁾:

الحالة الأولى: الإخلال بالالتزام بضمان السلامة

معنى الالتزام بضمان السلامة هو أن يكون الناقل ملتزم بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سليماً معافاً، ولم تجعل اتفاقية وارسو التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين التزاماً يتحقق نتيجة إنما اعتبرته التزام ببذل عناية شروط انعقاد المسؤولية.

شروط وانعقاد المسؤولية:

قد أوردت اتفاقية وارسو هذه الشروط بقولها " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاء أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافرين، ومتى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول⁽²⁾."

ونستخلص من هذا النص توافر الشروط الآتية:—

1. أن يكون هناك حادث.
2. تسبب الحادث في وفاة أو الإصابة بجراح أو إلحاق أذى آخر له ويجب أن تكون الوفاة أثناء عملية النقل، إلا أن قانون الطيران المدني

(1) القانون الجوي، د. عز الدين الطيب أحمد، الخرطوم، مرجع سابق، ص 112.

(2) المادة: 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

المصري⁽¹⁾ قد استبعد بعض الإصابات البالغة والمميتة التي لا تترتب بصفة مباشرة على تشغيل الطائرة وهي:

أ. الوفاة لأسباب طبيعية.

ب. الإصابات التي يلحقها الشخص بنفسه.

ج. الإصابات التي تسبب فيها أشخاص آخريين.

د. إصابة الأشخاص المتسللين للطائرة خارج مقصورة الركاب.

هـ. إصابة العاملين على الأرض قبل قيام الطائرة بالرحلة أو بعد نهايتها.

3. الشرط الثالث وهو ترتيب الضرر:

فالاتفاقية لم تحدد ما هية الأضرار التي تصيب المسافرين القابلة للتعويض عنها وكذلك لم تحدد الأشخاص الذين لهم حق طلب التعويض عن هذه الأضرار ومن أقارب المسافرين أو من ورثته تاركة ذلك للقانون الوطني الذي ينعقد له الأشخاص طبقاً لشروط عقد النقل الجوي⁽²⁾.

لكن يرى بعض الفقهاء في تحديد الأشخاص الذين يجوز لهم طلب تعويض أضرار الوفاة في حالة نقل المسافرين يجب أن يكون في شأن قانون الأحوال الشخصية للمسافر المتوفى⁽³⁾.

الحالة الثانية: الإخلال بالتزام السلامة على البضاعة:

أُلفت اتفاقية وارسو على عاتق الناقل الجوي التزام بضمان المحافظة على البضاعة وسلامتها فإذا حدث لتلك البضاعة ضرر مثل هلاكها أو فقدانها أو تلفت كلياً أو جزئياً هنا يفترض إخلال الناقل

⁽¹⁾المادة: 1 ، الفقرة 32، من قانون الطيران المدني المصري.

⁽²⁾القانون الجوي، د.عز الدين الطيب، مرجع سابق ، ص 114.

⁽³⁾القانون الجوي، د. أبو زيد رضوان، دار الفكر العربي، 1983م، ص 310.

بالتزامه بضمان سلامتها وانعقدت مسؤوليته، إلا إذا نجح في إثبات بكل ما يمنع ما من شأنه منع حدوث الضرر أو إشمال عليه ذلك أو أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها، أو إلى خطأ المرسل⁽¹⁾.

ومن هنا نستخلص شروط المسؤولية كالاتي:—

1. وقوع الحادث المسبب للضرر:

فقد توسع الفقه والقضاء في معنى الحادث بخصوص نقل البضاعة عنه في حالة نقل الأشخاص.

ففي حالة نقل البضائع يقصد به "كل الأسباب" الممكنة للضرر سواء كانت تلك الأسباب متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها.

وعلة هذا الاختلاف ترجع إلى أن الناقل هيمنة وسيطرة مطلقة على البضائع المنقولة لا تكون له على المسافرين.

فالحادث المعتبر هنا هو الذي يشغل زمة الناقل بالمسؤولية مثل أن تسرق البضاعة وهي داخل مطار القيام أو الوصول - أو بتحطيم الجهاز المنقول أثناء رفعه إلى الطائرة، أو بتغيير لائحة الأطعمة والمواد الغذائية المنقولة بفعل روائح كريهة أنبعثت من بضائع أخرى منقولة على نفس الطائرة⁽²⁾.

2. أن يقع الحادث أثناء فترة النقل الجوي:

عنيت الفقرتان الثانية والثالثة من المادة 18 من اتفاقية وارسو

بتحديد فترة النقل الجوي.

⁽¹⁾ مفهوم نص المادة: 18 من اتفاقية وارسو 1929م.

⁽²⁾ القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 128.

فتشمل تلك الفترة: المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار، أي من وقت استلام الناقل للبضاعة من المرسل حتى تسليمها للمرسل إليه. فإذا وقع الحادث المسبب للضرر خلال تلك الفترة خضعت مسؤولية الناقل الجوي لاتفاقية وارسو. ويعتبر الضرر الذي يلحق البضاعة واقعاً في فترة النقل الجوي إذا حدث في أي مكان هبطت فيه الطائرة خارج المطار وهي حالة الهبوط الاضطراري⁽¹⁾.

فقد واجهت الاتفاقية أيضاً الحالة التي تشتمل فيها فترة النقل الجوي على نقل أرضي في النص الآتي: " لا تشتمل فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يتم في الخارج " .

مثال لذلك: نقل البضاعة بالسيارات من مخازن الناقل بوسط المدينة إلى المطار أو نقلها بالمراكب النهرية أو السفن بعد الهبوط الاضطراري، فصحيح أن البضاعة أثناء النقل البري أو البحري أو النهري ما زالت حراسة الناقل إلا أن مسؤوليته عن الأضرار التي تحدث للبضاعة لا تخضع لاتفاقية وارسو بل للقانون الداخلي المتعلق بنوع النقل وذلك لأن قواعد المسؤولية في الاتفاقية مرتبطة بفكرة المخاطر اللصيقة بالملاحة الجوية⁽²⁾.

الحالة الثالثة: المسؤولية عن التأخير

أي الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل ويقصد بالتأخير عدم وصول الركاب أو الأمتعة أو البضاعة في الميعاد المحدد أو المعقول

⁽¹⁾ نفس المرجع السابق، ص 129.

⁽²⁾ القانون التجاري، د. عبد الحميد الشواربي، منشأة المطارف، الإسكندرية، ص 487.

فاحترام الوقت هو من أهم مميزات النقل الجوي فإذا انعدمت هذه الخاصية تنتفي الميزة الأساسية للنقل الجوي⁽¹⁾.

فقيام مسؤولية الناقل الجوي وخضوعها لأحكام اتفاقية وارسو بخصوص التأخير في إتمام عملية النقل يقتضي توافر الشروط الآتية: (2)
الشرط الأول: أن يكون هناك تأخير:

التأخير لغة يعني تجاوز الميعاد المتفق عليه لتنفيذ عملية النقل. ومن هنا يتضح هناك التزام في ذمة الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل الجوي خلال فترة زمنية محددة وأن يتم تنفيذ النقل خلال المدة الزمنية المعقولة ولا يمكن أن نتحدث عن تأخير إلا في حالة وجود مثل هذا الالتزام⁽³⁾.

إلا أن شروط الآيات والتي تدرجها شركات الطيران في عقودها تقضي بأنه ليست هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة، وأن ساعات الرحيل والوصول الموجودة في جدول مواعيد التأمين الجويين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل.

لذلك استقر الرأي في الفقه والقضاء على أن الشروط التي تعفي الناقل من التزامه بميعاد محدد للنقل لا تعني أن الناقل خرق تنفيذ التزامه بالنقل متى شاء وإنما تفيد التزامه بإتمام النقل في الميعاد المعقول، فإن مجاوزة غير عادية لذلك الميعاد يعتبر النقل هنا مخالفاً بالتزامه وانعدمت مسؤوليته عن التأخير⁽⁴⁾.

(1) القانون الجوي، د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سابق، ص 184.

(2) المادة: 19 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

(3) القانون الجوي، د. مصطفى عريبي، نفس المرجع السابق، ص 186.

(4) موجز القانون، د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص 131.

الشرط الثاني: أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوي

أيضاً نجد أن مسؤولية الناقل الجوي لا تخضع لاتفاقية وارسو إلا إذا وقع التأخير أثناء فترة النقل الجوي، أما خارج نطاق هذه الفترة فإن المسؤولية تخضع للقانون الذي تحدده قاعدة الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر في النزاع⁽¹⁾.

وخلاصة مما سبق نجد أن الفترة الزمنية عن التأخير في نقل البضاعة هي التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل، أما بالنسبة لنقل الركاب فهي الفترة التي يكون فيها الراكب تحت إمرة الناقل في صالة المغادرة ثم التوجه إلى الطائرة حتى وصوله نقطة النهاية وتخلصه من وصايا الناقل في مباني مطار الوصول⁽²⁾.

الشرط الثالث: حدوث ضرر عن التأخير

توجد في بعض صور النقل الدولي الأخرى مثل النقل الدولي بالسكك الحديدية الذي تنظمه اتفاقية برلين نجد أن الناقل يلتزم بدفع تعويض عن التأخير حتى ولو لم ينتج عنه ضرر بالركاب أو البضاعة، أما النقل الجوي فإن مسؤولية الناقل لا تتعد إلا إذا نشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافرين أو الشاحنين. ويعتبر من قبيل الأضرار الناجمة عن التأخير والموجبة لمسؤولية الناقل عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوت عليه فرصة حضور الحفل الافتتاحي لمؤتمر علمي دعى إليه أو تأخر البضاعة في الوصول مما فوت على المرسل فرصة الاشتراك في معرض دولي أقيم لعرض هذا النوع من البضائع.

⁽¹⁾ نفس المرجع السابق، ص 133.

⁽²⁾ القانون الجوي، د. مصطفى عريبي مرجع سابق، ص 190.

المبحث الثاني

أحكام دعوى المسؤولية

- **المطلب الأول: دعوى المسؤولية**
- **المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي**
- **المطلب الثالث: تحديد مسؤولية الناقل الجوي**

المطلب الأول: دعوى المسؤولية

لقد اهتمت النظم القانونية بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي عندما لا ينفذ التزامه الذي ألقاه عليه عقد النقل ويتولد عن هذا ضرر لمستعمل الطائرة فيلجأ المضرور بدفع دعوى أحكام القضاء مطالباً بالتعويض لجبر ما لحقه من ضرر.

ولغرض الوقوف عن هذا الموضوع سوف نقوم بتقسيم المطلب إلى ثلاثة فروع:-

- الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية على الناقل الجوي
- الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي
- الفرع الثالث: رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي وسقوطها

الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

* أولاً: المدعي:

المدعي في الدعوى هو المتضرر، والمتضرر يختلف باختلاف نوع عملية النقل الجوي فيكون المتضرر هو المسافر في نقل الأشخاص وأمتعتهم ويكون وراثته في حالة وفاته.

ولقد حددت اتفاقية وارسو المدى في دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد نقل البضائع جواً دون نقل الأشخاص فقررت أنه يجوز لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية وذلك بالقدر الذي أصاب كل منهم من أضرار أما المدعي في دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد نقل الأشخاص فتطبق بشأنها القواعد العامة في القانون الواجب التطبيق⁽¹⁾.

(1) القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص 154.

* ثانياً: المدعى عليه

المدعى عليه هو الذي تقام ضده دعوى المسؤولية، ومن الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية، فالأصل أن ترفع دعوى المسؤولية عن الناقل الجوي نفسه إلا أنه حسب نص المادة⁽¹⁾ في اتفاقية وارسو يمكن رفع دعوى المسؤولية على ورثته في حالة وفاته، إذ تنص في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه المعاهدة ضد من يخلفونه، وهذا الحكم أقرته الاتفاقية حماية للمتضررين في حالة وفاة الناقل الجوي لأنه قد تقضي بعض القوانين بسقوط دعوى المسؤولية إذا توفر المسؤول⁽²⁾.

إلا أن العدالة واستقرار المعاملات يقتضيان بأن لا يترك عبء دعاوى المسؤولية بما يتضمنه من جسامه وإرهاق يستقر طويلاً على عاتق الناقل الجوي لذلك حرصت الاتفاقية⁽³⁾ على مراعاة صالح الناقل بوضع حد لدعاوى المسؤولية يتمثل في الدفع بعدم القبول فقد نصت على أنه: " في حالة تلف البضاعة، ينبغي على المرسل أن يسارع بالاحتجاج لدى الناقل بمجرد اكتشاف التلف، على أن يكون ذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر من تاريخ استلام الأمتعة وسبعة أيام في البضائع. وفي حالة التأخير خلال أربعة يوم أوجبت الاتفاقية أن يثبت هذا الاحتجاج في شكل تحفظ في سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة للاحتجاج، أما إذا تخلف المرسل إليه عن إثبات احتياجه بالكيفية وفي المواعيد التي حددتها الاتفاقية كان للناقل أن يتمسك في مواجهته بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، ولكن الناقل لا يستفيد من هذا

(1) المادة: 27 من اتفاقية واسو.

(2) القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، ص 252.

(3) المادة: 26 ، الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو.

الدفع إذا أثبت أن تخلف الاحتجاج من جانب المرسل إليه راجع إلى غش الناقل⁽¹⁾.

لكن في حالة النقل المتتابع الذي يقوم به أكثر من ناقل فقد قررت الاتفاقية باعتبار كل ناقل من هؤلاء مسؤولاً عن الرحلة التي تمت تحت إشرافه وفقاً لأحكام الاتفاقية وبناءً على ذلك يلزم الراكب أو المدعي بالرجوع إلى الناقل الذي حدثت الوفاة أو الإصابة في نطاق الجزء من النقل الذي قام بتنفيذه⁽²⁾.

إلا أن الناقل المتعاقد يسأل عن جميع الأضرار المترتبة على عقد النقل بأكمله، في حين تنحصر مسؤولية الناقل الفعلي عن الأضرار التي تحدث خلال المرحلة التي قام بتنفيذها فعلاً طبقاً لاتفاقية جوادا لأمارة لسنة 1961م. أما بالنسبة لعقد نقل البضائع نصت الاتفاقية على أنه: " في حالة النقل المتتابع يكون للمرسل الحق في رفع الدعوى على الناقل الأول ويكون للمرسل إليه الحق في مقاضاة الناقل الأخير "⁽³⁾. ويكون لكل منهما رفع الدعوى على الناقل الذي باشر مرحلة النقل التي تحقق الضرر خلالها. أما بالنسبة للناقل المتعاقد والناقل الفعلي قد وضعت اتفاقية جوادا لأمارة المكملة لاتفاقية وارسو في تعريف الناقل الجوي وقد ميزت أثناء تعريفها للناقل الجوي بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي كالاتي⁽⁴⁾:—

الناقل المتعاقد:

يقصد بعبارة الناقل المتعاقد أي شخص يكون طرف في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو الشاحن .

(1) القانون التجاري، د. عبد الحميد الشواحي، مرجع سابق، ص 500.

(2) موجد القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص 155.

(3) المادة: 30 ، الفقرة 3، من اتفاقية وارسو 1929م.

(4) المادة : 1 جوادا لأمارة لسنة 1961م.

الناقل الفعلي:

يقصد به شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل التي يقوم بها الناقل المتعاقد أو الجزء منها ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقل بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو ويعتبر هذا التصريح قائماً ما لم يثبت عكس ذلك.

الفرع الثالث: إجراءات رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي: أو المحكمة المختصة

نصت اتفاقية وارسو على إجراءات رفع الدعوى كالاتي:

1. يقيم المدعى دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين وفقاً لما يختاره. إما أمام محكمة موطني الناقل. أو محكمة الموطن الرئيسي لنشاطه. أو محكمة الجهة التي يكون فيها منشأة إبرام العقد. وأما أمام محكمة وجهة الوصول⁽¹⁾.
2. تخضع إجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى. نجد أن نص المادة السابقة يشترط على المدعي "المتضرر" أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع في إقليم أحد الدول الأطراف في اتفاقية وارسو⁽²⁾. ولا نشك أن لهذا الحكم أهمية بالغة حيث تنقيد وتلتزم الدولة المثار أمامها النزاع بأحكام الاتفاقية وذلك لأنها طرف بالاتفاقية⁽³⁾، وهذا بدوره يحقق التوازن الذي قصدته الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد معه.

(1) المادة: 28، الفقرة 1 من اتفاقية وارسو 1929م.

(2) القانون الجوي، دار الحداد حفيظة السيد "دون دار نشر وسنة نشر"، ص 160.

(3) القانون الجوي محمد فريد العربي، مرجع سابق، ص 248.

ومن ناحية أخيرة في حالة رفع دعوى على الناقل الفعلي أو المتعاقد وأراد أن يدخل إحدهما الآخر في الدعوى فإن قانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر الإدخال والإجراءات الخاصة به⁽¹⁾.

وأيضاً يتضح لنا من النص السابق أن اتفاقية وارسو خولت للمدعي "المتضرر" خياراً بين إحدى ثلاث محاكم يرفع الدعوى أمامها وهي: محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه. أو المحكمة التي يكون للناقل فيها منشأ، تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي، وأما محكمة جهة الوصول، ولكن هل نص المادة يحدد المحكمة المختصة دولياً فقط أو أنه يحدد المحكمة المختصة دولياً ومحلياً؟

اختلفت آراء الفقهاء هنا في جوابهم عن هذا السؤال فمنهم من قال أن نص المادة 1/28 يحدد المحكمة المختصة دولياً ومحلياً بنظر دعوى المسؤولية⁽²⁾ ومنهم من قال أن هذا النص يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دولياً بدعوى المسؤولية دون أن يحدد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر دعوى المسؤولية⁽³⁾.

والرأي الراجع حسب الرأي هو الاتجاه الأول لسببين:

الأول: يجب تفسير نصوص اتفاقية وارسو على نحو يؤدي إلى توحيد أحكامها.

الثاني: لأن النص يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه مما يؤدي إلى تلافي التباين في أحكام القوانين الداخلية.

⁽¹⁾ محاضرات في قانون الطيران التجاري، د. رضوان، 1999م، "دون دار نشر"، ص 225.

⁽²⁾ الوجيز في القانون الجوي، د. فخري رفعت، ص 263.

⁽³⁾ مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، د. كيدة حسن، الإسكندرية، 1958 - 1959م، ص 57.

فتعدد الخيارات أمام المتضرر "المدعى" لمكان رفع الدعوى له أهمية من ناحية، نجد أن قانون المحكمة المعروف عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي ومن ناحية أخرى يحدد أيضاً قانون المحكمة المنظور أمامها النزاع أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي، ومن ناحية ثالثة يبين قانون المحكمة المعروف عليها النزاع قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى.

الفرع الثالث: رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي وسقوطها:

سوف نعالج حالات رفع الدعوى على الناقل الجوي في هذا الفرع في مسلكين:

المسلك الأول: رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي في عقد نقل الركاب اتفاقية وارسو نصت⁽¹⁾ على أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني يلحق الراكب إذا كانت الحادثة وقعت على متن الطائرة أو أثناء صعود الركاب ونزولهم والمقصود هنا بالالتزام مكان السلامة بأن يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليم معافى⁽²⁾.

وحفاظاً على حقوق المتعاقد نظمت اتفاقية وارسو الأحكام الإجرائية بمسؤولية الناقل الجوي وعالجت بها أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وأيضاً أشار إلى ذلك قانون سلامة الطيران المدني السوداني حيث جاء النص كالاتي: " يكون قائد المركبة الهوائية مسؤولاً عن قياداتها

(1) المادة: 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

(2) القانون الجوي، د. العريني، مرجع سابق، ص 187.

وسلامتها بمن فيها أثناء فترة الطيران وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها وفقاً للقواعد المعمول بها في هذا الشأن⁽¹⁾.
المسلك الثاني: سقوط الدعوى المقامة على الناقل الجوي في عقد نقل الركاب نصت اتفاقية وارسو على:

1. تقام دعوى المسؤولية في خلال سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.
2. يعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المشار إليها⁽²⁾.

فالفقرة (1) نصت على أنه يجب رفع الدعوى خلال السنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب فيه وصول الطائرة أو من يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها.

أما عن كيفية احتساب هذه المدة فقد أحالت الاتفاقية بشأن ذلك إلى قانون المحكمة المختصة التي ترفع أمامها الدعوى⁽³⁾.

المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي:

قد مكنت اتفاقية وارسو الناقل الجوي من إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض وبالتالي التخلص من مسؤوليته عن طريق واحدة من الوسائل الآتية⁽⁴⁾:

أ. اتخاذ التدابير الضرورية.

(1) المادة: 76 من قانون سلامة الطيران المدني السوداني 2010م.

(2) المادة: 29 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

(3) القانون الجوي ، د. عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، 2012م، ص 140.

(4) القانون التجاري، د. عبد الحميد الشواري، مرجع سابق، ص 492.

ب. الخطأ الملاحي.

ج. خطأ المضرور.

بالنسبة لاتخاذ التدابير الضرورية قد يرى الفقه والفقهاء بأن على الناقل أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المتولد عنه الضرر وبإقامة الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه وعلى هذا فيمكن للناقل أن يتحمل من مسؤوليته بأن يثبت الآتي:

1. إثبات سبب الحادث الذي نشأ عنه الضرر.

2. إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه عن طريق إقامة الدليل على أنه

هو وتابعيه قد اتخذوا في مواجهته كل التدابير المعقولة لتلافي حدوثه.

أما بالنسبة للخطأ الملاحي: يقصد به إعفاء الناقل من المسؤولية عما يقع من أفراد هيئة الطاقم من أخطاء متعلقة بعمليات التسيير الفني للطائرة دون الأخطاء التجارية، وذلك نظراً لاستقلال أفراد الطاقم أثناء الطيران بالقيام بهذه العمليات وإنعدام رقابة الناقل واستحالة إشرافه عليهم في شأنها.

أما بالنسبة لخطأ المضرور نصت عليه الاتفاقية كآآتي⁽¹⁾:

" إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فعل المحكمة بالتطبيق لأحكامها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها، مما يعني إحالة المسؤولية إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، ومن أمثلته: خطأ المضرور إهمال الراكب في إطفاء سيجارة مما أدى إلى نشوب حريق بالطائرة، كذلك إفلات المسافر من رقابة تابعي الناقل وإقترابه من محركات الطائرة مما أدى إلى إصابته بالضرر نتيجة تواجده في منطقة جذب الهواء.

(¹) المادة : 21 من اتفاقية وارسو 1929م.

وأيضاً قد تناولت اتفاقية مونتريال 1999م طرق دفع المسؤولية في حالة نقل الأشخاص وفي حالة نقل البضائع والأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة وعن التأخير في نقل البضائع والركاب والأمتعة.

في حالة نقل الركاب:

أخذت الاتفاقية في هذه الحالة بنظام مزدوج للمسؤولية ففي الحالة التي لا تتجاوز فيها قيمة الأضرار 100 ألف وحدة سحب خاصة تكون مسؤولية الناقل موضوعية لا يستطيع الناقل أن يدفعها أو يتحمل منها⁽¹⁾.

أما إذا كانت قيمة الأضرار تتجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصة عندها تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض يجوز دفعها كالاتي:—

1. إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه⁽²⁾.
2. إثبات أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع في جانب الغير⁽³⁾.

أما في حالة نقل البضائع والأمتعة المسجلة: بناءً على اتفاقية مونتريال⁽⁴⁾ لم يعد التزام الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة التزاماً ببذل عناية وإنما أصبح التزاماً بتحقيق نتيجة فإذا يجب عليه أن يقوم بتسليم البضاعة والأمتعة المسجلة في ميناء الوصول بالحالة التي تم استلامها بها في ميناء المغادرة.

(1) المادة: 1/21 من اتفاقية مونتريال 1999م.

(2) المادة: 1/21 أ- من اتفاقية مونتريال 1999م.

(3) المادة: 1/22 ب/ من نفس الاتفاقية.

(4) المادة: 1/18 من اتفاقية مونتريال 1999م.

إلا أنه يستطيع أن يدفع هذه المسؤولية بأن يثبت تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها قد نتج عن سبب أو أكثر في الآتي:-

1. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو جود عيب ذاتي فيها.
2. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
3. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.
4. إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو عبورها أو خروجها.

وكذلك حسب مفهوم الاتفاقية يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة كان نتيجة لفعل أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض⁽¹⁾.

أما في حالة نقل الأمتعة غير المسجلة: هنا تقوم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض واجب الإثبات وهي مسؤولية شخصية فهنا يكون مسؤولاً حتى إذا كان الضرر ناتجاً من خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه، فالاتفاقية ألقت عبء الإثبات على المسافر في حالة الأمتعة غير المسجلة والحكمة من ذلك أن الأمتعة غير المسجلة دائماً تكون في حيازة المسافر لذا يكون هو الأقرب لمعرفة سبب الضرر الذي أصابها ومن ثم من السهل عليه أن يقدم الدليل على ذلك أن إراد التعويض.

أما دفع المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع: نجد أن أساس مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في اتفاقية مونتريال 1999م هو الخطأ المفترض أي أنها مسؤولية شخصية ولا يستطيع الناقل دفعها إلا إذا

(1) المادة: 20 من نفس الاتفاقية.

أثبت أنه اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير⁽¹⁾.

المطلب الثالث: تحديد مسؤولية الناقل الجوي:

أي ما هو الأساس الذي يستند عليه الناقل في جبر الأضرار التي تلحق بالراكب أو البضائع المنقولة على طائرته.

فقد تأرجحت حدود مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والإطلاق عبر الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات المختلفة⁽²⁾.

فحدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م على أساس أنها الاتفاقية الأخيرة التي أصبحت تمثل خلاصة التجارب التي مرت بها حدود المسؤولية في الاتفاقيات السابقة.

فقد تحدثت هذه الاتفاقية عن حدود المسؤولية في نقل الأشخاص - والأمتعة والبضائع ورسوم الدعوى ونفقات التقاضي.

حدود المسؤولية في نقل الأشخاص: ففي حالة نقل الأشخاص نجد أن الاتفاقية أخذت بنظام مزدوج بمعنى يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية إذا كانت قيمة الضرر لا تتجاوز مائة ألف وحدة سحب خاصة ويكون مسؤولاً مسؤولية شخصية إذا تجاوزت قيمة الأضرار مائة ألف وحدة سحب خاصة وهذه المسؤولية الشخصية قوامها الخطأ المفترض⁽³⁾ والذي يوجب على المضرور أن يقيم الدليل على أن الأضرار التي لحقت به كانت من خطأ الناقل.

⁽¹⁾المادة: 19 من اتفاقية مونتريال 1999م.

⁽²⁾القانون الجوي، د. مصطفى عربي، مرجع سابق، ص 197.

⁽³⁾ المادة: 2/1/21 من اتفاقية مونتريال 1999م.

حدود المسؤولية في حالة نقل الأمتعة: تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ 100 ألف وحدة سحب خاصة في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير للأمتعة المنقولة عن كل راكب .

حدود المسؤولية في حالة نقل البضائع: تكون مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع تساوي مبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام إذا حدث لها تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير ما لم يعلن المرسل في مطار المغادرة وعند تسليم البضاعة للناقل عن رغبته الشديدة في استلام البضاعة في ميناء الوصول بالحالة التي قام بتسليمها بها في ميناء المغادرة وذلك من خلال بيان خاص بعد أن يقوم بدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزم بأن يدفع مبلغ مساوياً للمبلغ الذي أعلن عن المرسل في مطار المغادرة إلا إذا استطاع الناقل إثبات أن المبلغ المطلوب دفعه يفوق مصلحة المرسل في استلام البضاعة في ميناء الوصول⁽¹⁾.

أما بالنسبة لرسوم دعوى ونفقات التقاضي: نجد أن المبالغ المالية الوارد ذكرها في المواد 22/21 كحدود قصوى للتعويض لا تشمل رسوم الدعوى ونفقات التقاضي التي يدفعها المدعي بغرض الحصول على حقوقه فيجوز للقاضي المختص أن يحكم بكل أو جزء من رسوم ونفقات الدعوى التي رفعها المدعي، إلا أن هذا النص لا يسري إذا كان المدعي عليه قد سبق وأن عرض على المدعى ذات المبلغ الذي قضت به المحكمة بدون رسوم ونفقات التقاضي وذلك خلال مدة مقدارها ستة أشهر من تاريخ وقوع الحدث الذي سبب الضرر⁽²⁾.

(1) المادة 3/22 من اتفاقية مونتريال 1999م.

(2) المادة 6/22 من اتفاقية مونتريال 1999م.

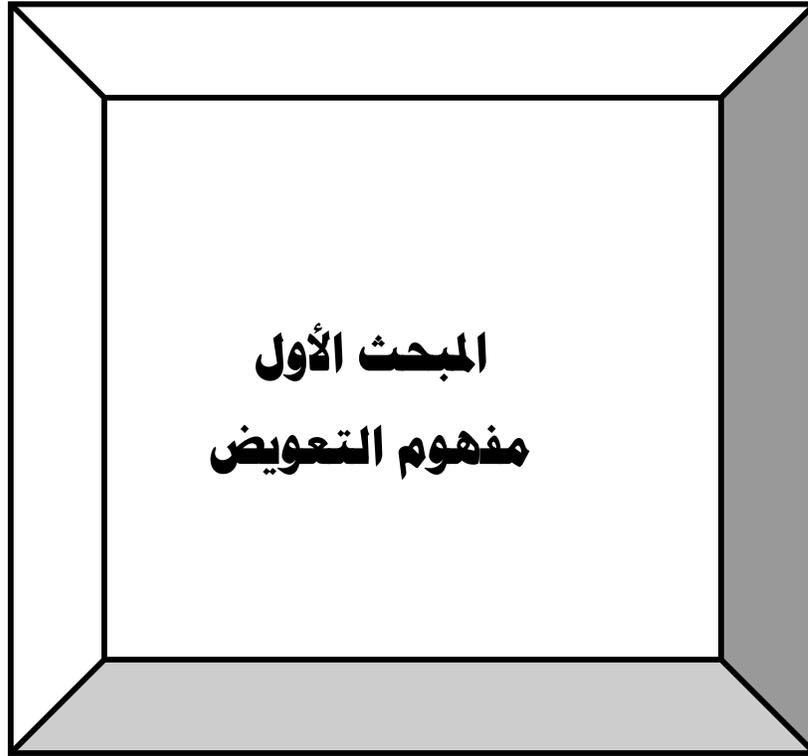


□

تمهيد وتقسيم:

ولما كانت هناك حقوق والتزامات في عقد الطيران المدني، متمثلة في طرفيه الناقل والمسافر، الأمر الذي يؤدي في بعض الأحيان إلى الإخلال بالعقد، من أحد طرفيه أو من كليهما مما يستدعي أن يكون هناك تعويض - وهذا ما سيتناوله هذا الفصل تحت المباحث الآتية:-

- المبحث الأول: مفهوم التعويض
- المبحث الثاني: تقدير التعويض
- المبحث الثالث: الجزاء المدني المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي
- المبحث الرابع: الحد الأقصى للتعويض في الاتفاقيات الدولية



المطلب الأول: تعريف التعويض وأنواعه

الفرع الأول: تعريف التعويض

* أولاً التعويض في اللغة:

أصل التعويض لغة: العوض وهو البديل، تقول عوضته تعويضاً إذا أعطيته بدل ما ذهب منه، وتعوّض منه واعتاض: أخذ العوض⁽¹⁾. وفي المعجم الوسيط: العوضُ: البديلُ والخلفُ، والجمع أَعْوَاضُ⁽²⁾، تقول عاضه وأعاضه وعوضه تعويضاً وعأوضه أي أعطاه العوض. واعتاض وتعويض أخذ العوض، واستعاض أي طلب العوض⁽³⁾. وفي لسان العرب: تقول عُضْتُ فلاناً وأعضته وعوضته إذا أعطيته بدل ما ذهب منه.

* ثانياً: التعويض في الاصطلاح:

هو دفع ما وجب من بدل مالي بسبب إلحاق ضرر بالغير⁽⁴⁾.

* ثالثاً: التعويض في القانون:

عرّف صاحب معجم المصطلحات القانونية التعويض بأنه: " ما يعطى للمرء مقابل ضرر لحق به ويقدر في المسؤولية غير التعاقدية طبقاً لحجم الضرر " مبدأ الموازنة بين الضرر والتعويض"⁽⁵⁾. وأيضاً عرّف التعويض بأنه: " جبر الضرر الذي لحق المصاب "⁽⁶⁾.

(1) تاج العروس والمصباح المنير، مادة: عوض.

(2) المعجم الوسيط 2/634.

(3) مختار الصحاح، ص 462.

(4) الموسوعة الفقهية الكويتية، الطبعة الثانية 1408هـ - 1988م، ص 35.

(5) معجم المصطلحات القانونية لأحمد زكي بدوي، ص 129.

(6) محاضرات في المسؤولية المدنية - لسليمان مرقس، ص 182.

الفرع الثاني: أنواع التعويض

التعويض ثلاث أنواع:

* النوع الأول: التعويض العيني

وهو إعادة العين المغصوبة أو المتلفة إلى صاحبها، إذ أن إزالة الضرر تكون برد المغصوب إن كان ذلك ممكناً.

* النوع الثاني: التعويض القيمي

وهو بمعنى أن المال القيمي يعوّض بالقيمة سواء كان حيواناً أم غيره⁽¹⁾.

* النوع الثالث: التعويض المثلي

إذا تعذر رد العين بسبب أو لآخر فإنه يصار إلى التعويض المثلي

المطلب الثاني: اني: طريقة التعويض

إذا ما ثبت مسؤولية المدعى عليه عما لحق المدعى من ضرر فإنه يجب على القاضي أن يلزم المسؤول بما يعوض المضرور ويجبر الضرر الذي أصابه.

وليس من ريب في أن التعويض العيني هو خير وسيلة لجبر الضرر إن كان ذلك ممكناً، ولكن إذا ما تعذر ذلك فإنه ليس ثمنه إلا القضاء بما يخفف على المضرور أثر ما حدث له من ضرر بما يقدره القاضي من مقابل⁽²⁾.

جاء في القانون المدني السوداني لسنة 1971م ما يلي:

" يكون التعويض بالنقد، على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف وبناء على طلب المضرور، أن تأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليها، أو أن تحكم بأداء

(1) المبسوط، بيروت، دار المعرفة 51/11.

(2) محاضرات في المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية لسليمان مرقس، ص 183، والمسؤولية المدنية لحسين

عامر وعبد الرحيم عامر، ص 526.

أمر معين متصل بالعمل غير المشروع وذلك على سبيل التعويض⁽¹⁾ تقبال المادة (171) مصري. (174) لبيي، (209) عراقي (173) سوري (48) موحد⁽²⁾.

وعلى الرغم من أن الأصل في التعويض كما جاء في النص السابق أن يكون مبلغ من المال، إلا أن المحكمة قد ترى أن ثمة وسيلة أخرى تكون أقرب إلى جبر الضرر من الحكم بمبلغ من النقود، وبما يبدي المضرور في طلباته، كما أنها تختلف أيضاً في نطاق المسؤولية العقدية عنها في نطاق المسؤولية التقصيرية⁽³⁾.

ولقد جاء في مذكرة المشروع التمهيدي المصري عن المادة 239 المقابلة للمادة 171 والتي تقابل بدورها المادة 164 من القانون المدني السوداني لسنة 1971م ما يلي: " إذا كان التنفيذ العيني هو الأصل في المسؤولية التعاقدية فعلى النقيض من ذلك لا يكون لهذا الضرب من التنفيذ، كهدم حائط من غير حق، إلا منزله، الاستثناء في نطاق المسؤولية التقصيرية. فالتنفيذ بمقابل أي من طريق التعويض المالي، هو القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية " ⁽⁴⁾.

المطلب الثاني: طريقة التعويض

التعويض ثلاثة طرق وهي⁽⁵⁾:

1- التعويض العيني.

2- التعويض النقدي.

⁽¹⁾ المادة (164) .

⁽²⁾ المذكرة التفسيرية لمشروع القانون المدني لسنة 1971م (206/1).

⁽³⁾ المسؤولية المدنية لحسين عامر وعبد الرحيم عامر، ص 257.

⁽⁴⁾ مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني، إصدار وزارة العدل المصرية القاهرة، 1950.

⁽⁵⁾ شرح قانون المعاملات المدنية لمحمد صالح علي ، الجزء الثاني، ص 170.

* أولاً: التعويض العيني:

للمضور الحق أن يطالب بإصلاح الضرر الذي لحق به عيناً، في كافة الأصول ليعود بذلك إلى الحالة التي كانت عليها، قبل وقوع خطأ المسؤول الذي أحدث الضرر⁽¹⁾.

فالتنفيذ العيني في المسؤولية التقصيرية لا يأتي إلا في نطاق ضيق⁽²⁾ في حين أن المدين يجبر على التنفيذ العيني في المسؤولية العقدية إذا كان ذلك ممكناً وغير مرهق للمدين⁽³⁾.

وقد نص على ذلك القانون المدني السوداني لسنة 1971م بالقول:

" 1- يجبر المدين على تنفيذ التزامه تنفيذاً عينياً متى كان ذلك ممكناً

2- مع ذلك إذا كان في التنفيذ العيني إرهاقاً للمدين جاز للمحكمة أن تحكم عليه بالتعويض، إذا كان ذلك لا يخلق بالدائن ضرراً جسيماً⁽⁴⁾.

تقابل المادة (203) مصري، (206) ليبي، (246) عراقي، (204) سوري (201) كويتي، (180) موحد⁽⁵⁾.

والتعويض العيني عنالفعل الضار هو الأصل، ومن ثم فلا يصار إلى عوضه التعويض النقدي إلا إذا استحال التنفيذ عينياً⁽⁶⁾.

(1) المسؤولية المدنية لحسين عامر وعبد الرحيم عامر، ص 527.

(2) المعاملات المدنية لمحمد صالح علي، مرجع سابق 170/2.

(3) المذكرة التنفيذية 235/1.

(4) المادة: 186.

(5) المذكرة التفسيرية 235/1.

(6) التعويض بين الضرر المادي والأدبي والموروث محمد أحمد عابدين، ص 125.

وهذا يعني إذا أقام المضرور دعواه مطالباً بالتعويض النقدي وعرض المدعى عليه التعويض عيناً كرد الشيء المغتصب مثلاً فإنه يتعين قبول عرضه.

وإذا كسر شخص لوحاً من الزجاج مملوكاً لآخر، وقام المدعى عليه بإحضار غيره من نوعه فليس لصاحب اللوح المكسور أن يرفضه ويطلب بالتعويض المادي إذ أن التعويض العيني هو خير وسيلة لجبر الضرر. ويشترط للحكم بالتعويض عيناً عدة شروط منها:

1- أن يكون ممكناً: وهذا ما أكدته المادة: 186 في فقرتها الأولى " يجبر المدين على تنفيذ التزامه عيناً متى كان ذلك ممكناً " (1).

ويستخلص أيضاً هذا الشرط من المادة: 164 من القانون المدني السوداني لسنة 1971م في فقرتها " على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف " فهذه الظروف يدخل فيها مدى إمكان إجراء هذا التنفيذ عينياً⁽²⁾.

2- ألا يكون في التنفيذ العيني إرهاب للمدين. وقد جاء ذلك في الفقرة الثانية من المادة: 186 من القانون المدني لسنة 1971م وقد سبق الإشارة إليها.

فإذا كان التنفيذ العيني ممكناً لكنه يرهق المدين بنحو يتجاوز فيه الضرر الذي يلحقه ذلك الضرر الذي يصاب به الدائن إذا كان هذا هكذا فإنه لا محل لإجبار المدين على التنفيذ عيناً لو كان المدين ملتزم ببناء عمارة فقام ببنائها على غير أبعاد المسافات المذكورة في

(1) القانون المدني لسنة 1971م.

(2) شرح قانون المعاملات المدنية 171/2.

المواصفات فإن ما يصيب المدين من ضرر في الزامه بهدم العمارة يفوق في جسامته كثيراً ما يضايق الدائن من بقائها على حالها⁽¹⁾.
3- أن يطلبه المضرور. وذلك كما جاء في المادة: 164 من القانون المدني لسنة 1971م⁽²⁾.

* ثانياً: التعويض النقدي:

وهو الغالب في الأحكام لأن الضرر سواء كان مدنياً أم أدبياً يمكن تقييمه بالمال، والأصل أن يدفع التعويض الذي يحكم به دفعة واحدة، ولكن يجوز للقاضي أن يقضي بتعويض نقدي مقسطاً يؤدي على دفعات يعين عددها ومقدارها.

كما يجوز أن يكون التعويض إيراداً شهرياً مرتباً مدى الحياة أي يؤدي على دفعات يعين ميعادها. ومقدارها وتدفع للمحكوم ما دام على قيد الحياة، وقد يكون إيراد المرتب الذي يقضى به إيراداً لفترة معينة كأن يدفع للمضرور حتى يبرأ من الإصابة التي لحقت به⁽³⁾.

* ثالثاً: التعويض غير النقدي

الأصل أن يكون التعويض في المسؤولية التقصيرية مبلغ من المال ولكن قد لا يقدر الجاني على دفعه، وقد لا يليق بالمجني عليه أن يقبله فعرض المال على شريف في جريمة قذف إهانة ثانية له⁽⁴⁾.

وبالتالي ففي دعاوى القذف والسب يجوز للقاضي أن يأمر على سبيل التعويض بنشر الحكم الذي قضى بإدانة المدعى عليه في الصحف ويعتبر النشر تعويضاً غير نقدي عن الضرر الأدبي الذي أصاب المدعى⁽⁵⁾.

(1) المسؤولية المدنية لحسين عامر وعبد الرحيم عامر، ص 529.

(2) شرح القانون المدني الجديد، محمد كامل مرسي.

(3) موسوعة القضاء في المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية، عبد المعين لطفي، ص 202.

(4) موسوعة القضاء، عبد المعين لطفي، مرجع سابق، 1977م، ص 202.

(5) التعويض بين الضرر المادي والأدبي والموروث، مرجع سابق، ص 126 - 127.

ومما لا شك فيه أن نشر الحكم في الصحف يكون على نفقة المحكوم عليه وبالإضافة إلى مصاريف الدعوى طالما تحقق القاضي من ظروف الدعوى وملاساتها ومما اتخذته المحكوم له من طرق الدفاع أن المدعى عليه هو الذي ينبغي عليه تحمل هذه المصروفات.

ثالثاً - اني

تقدير التعويض

- المطلب الأول: تقدير التعويض القانوني
- المطلب الثاني: تقدير التعويض الاتفاقي
- المطلب الثالث: تقدير التعويض القضائي

تهديد وتقسيم:

فإذا ما تبنت مسؤولية الناقل عما لحق المسافر من ضرر فإنه يتعين تعويض المسافر عما لحقه من ضرر ويجبر الضرر الذي أصابه. وليس من ريب في أن التعويض العيني هو خير وسيلة لجبر الضرر ولكن إذا تعذر ذلك فإنه يمكن الإلتجاء إلى طرق التقدير الأخرى. وهذا ما سيتم تناوله تحت المطالب الآتية:

- **المطلب الأول: تقدير التعويض القانوني**
- **المطلب الثاني: تقدير التعويض الاتفاقي**
- **المطلب الثالث: تقدير التعويض القضائي**

المطلب الأول: تقدير التعويض القانوني

القاعدة العامة في تقدير التعويض أنه يقدر بقدر الضرر مع مراعاة الظروف والملابسة ويشمل ما لحق المصاب من خسارة وما ضاع عليه من كسب بشرط أن يكون نتيجة طبيعية للفعل الضار⁽¹⁾.
ولقد جاء في القانون المدني لسنة 1971م:

" 1- إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية لعدم الوفاء استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

2- مع ذلك إذا كان الإلتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً بالتعويض الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد⁽²⁾.

تقابل المادة (221) مصري، (224) ليبي (169)، و(207) عراقي (222) سوري، (163) كويتي، (198) موحد⁽³⁾.

فإذا كان التقدير الجزائي يقدر بما فات من كسب وما وقع من خسارة فإن التعويض التأخيري قد يتولى القانون تقديره تقديراً إجمالياً كما في الفوائد القانونية التي تستحق عن مجرد التأخير عن الوفاء بغير حاجة إلى إثبات وقوع الضرر للدائن. إذ أن الضرر مفترض في الديون النقدية للحرمان من استثمارها اقتصادياً وللدائن أن يثبت أن ضرراً يجاوز الفوائد قد تسبب فيه المدين بسوء نية وأن ما يحل به من تعويض تكميلي يكون تعويضاً جزئياً⁽⁴⁾.

(1) المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية لسليمان مرقس، ص 184.

(2) المادة: 202.

(3) المذكرة التفسيرية 251/1.

(4) المسؤولية المدنية لحسين وعبد الرحمن عامر، ص 533.

وقد يحدد القانون قدر التعويض الجزائي كما تنص عليه المادة 727 من القانون المدني المصري⁽¹⁾ بمسؤولية أصحاب الفنادق والخانات ويمثلها فيما يجب عليهم بحفظ الأشياء التي يأتي بها المسافرون والنزلاء⁽²⁾.

المطلب الثامن : اني: تقدير التعويض الاتفاقي

نجد أن التعويض الاتفاقي يؤخذ على أنه: " المبلغ الذي قدره الطرفان لدى التعاقد باعتباره التعويض الذي يدفع أياً كان مقدار الضرر الفعلي " ⁽³⁾. وقد جاء في القانون المدني الملغي 1971⁽⁴⁾: " يجوز للمتعاقدين أن يقدرا مقدماً قيمة التعويض بالنص عليه في العقد أو في اتفاق لاحق ويراعى في هذه الحالة أحكام المواد 197 ، 198 " ⁽⁵⁾.

تقابل المادة (223) مصري، (226) ليبي، (170) عراقي، (224) سوري، (164) كويتي، (200) موحد⁽⁶⁾.

فالجزاء المتفق عليه لا يستحق إلا عند استحالة الوفاء بالإلتزام الأصلي لسبب يرجع إلى خطأ المدين، أما إذا كانت استحالة بالإلتزام ترجع إلى سبب

⁽¹⁾قانون رقم 131 لسنة 1948م.

⁽²⁾المادة: 727 من القانون المدني المصري نصت على 1- يكون لأصحاب الفنادق والخانات وما مثلها فيما يجب عليهم من عناية بحفظ الأشياء التي يأتي بها المسافرون والنزلاء مسؤولون حتى عن فعل المترددين على الفندق أو الخان.

⁽³⁾دراسات في التعويض عن المسؤوليتين العقديّة والتقصيرية ترجمة هنري رياض - بيروت ، دار الجيل، ط1، 1991م، ص 64.

⁽⁴⁾ المادة: 205.

⁽⁵⁾تنص المادة: 197 على أنه: " إذا لم ينفذ المدين الإلتزام كان مسؤولاً عن تعويض الدائن لعدم الوفاء وذلك ما لم يثبت أن عدم التنفيذ قد نشأ عن سبب خارج عن إرادته ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه". والمادة: 198 نصت على: " 1- يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعه الحادث المفاجئ والقوة القاهرة 2- يجوز كذلك الاتفاق على إعفاء المدين من أي مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية إلا ما نشأ عن غش أو عن خطأه الجسيم".

⁽⁶⁾المذكرة التفسيرية 255/1.

أجنبي لا يد للمدين فيه فلا يجوز أن يقضي الدائن هذا الجزاء المشروط ومع هذا فإنه يمكن مخالفة هذا الحكم على اعتبار ما هو جائز من الاتفاق على تشديد المسؤولية وتحمل تبعة الحادث الفجائي⁽¹⁾ .

وبالنسبة للشرط الجزائي كتعويض فإن للمحكمة أن تغير من مقدار التضمين المتفق عليه كشرط جزائي إذا تبين لها أن الأخذ به يتعارض مع قاعدة قانونية لها مساس بالنظام العام ومن ثم فإن كان أساس التعهد بدفع مبلغ من المال فإنه يكون للمحكمة ومن تلقاء نفسها حق التدخل لتخفيف مبلغ الجزاء إذا زاد عن أقصى حد مسموح به للفوائد ما دام الحكم قد أثبت أن كل من المتعاقدين قد قصر في التزامه⁽²⁾ .

ولما كان التعويض أو الشرط الجزائي هو أحد طرق التعويض فلا يكون مستحقاً إذا كان الوفاء العيني ممكناً . كما سبق القول . وليس للمدين أن يعوض أداءهما دام في استطاعته أن يقوم بالوفاء عيناً . وإذا كان الالتزام الأصلي يبطل بالتبعية الجزاء المشروط كما يسقط الجزاء المشروط بانتقاء الضرر . وكذلك إذا أثبت المدين قيامه بالوفاء بجزء من الالتزام فإن الجزاء المشروط ينقص بنسبة ذلك الجزء الذي تم الوفاء به⁽³⁾ .

يتضح مما تقدم أن الشرط الجزائي ليس هو سبب استحقاق التعويض وإنما سبب الاستحقاق هو عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه أو تأخره في التنفيذ وما الشرط الجزائي إلا تقدير لمقدار التعويض، اتفق الطرفان عليه مقدماً وبالتالي فإن استحقاق الجزاء المشروط لا بد فيه من توفر شروط استحقاق

⁽¹⁾ المسؤولية المدنية لحسين وعبد الرحيم عامر، ص 534.

⁽²⁾ التعويض بين الضرر الأدبي والمادي والموروث، مرجع سابق، ص 156 - 157 محمد أحمد عابدين.

⁽³⁾ المسؤولية المدنية لحسين وعبد الرحيم عامر، ص 535.

التعويض، من وجود الخطأ والضرر، وعلاقة السببية بينهما، وإلا فلا مجال لأعمال الشرط الجزائي إذا لم يكن التعويض مستحقاً.

المطلب الثالث: تقدير التعويض القضائي

جاء في المادة: 163 من القانون المدني: " تقدر المحكمة مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور وذلك وفقاً لأحكام المادتين (202-203)⁽¹⁾. مراعيه في ذلك الظروف الملابسة فإن لم يتيسر لها وقت الحكم أن تعين مدى التعويض تعيناً نهائياً فلها أن تحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير"⁽²⁾.

فالتعويض هو جبر الضرر الذي لحق المضرور . والقاعدة في تقدير التعويض أنه يقدر بقدر الضرر مع مراعاة الظروف الملابسة - وقد نص على ذلك في المادة: 163 السابق الإشارة إليها مع الإحالة إلى المادتين: 202- و203 وقد سبق الإشارة إليها وهما تبينان كيفية طريقة التعويض عن الأضرار المادية والأدبية.

وقد نص قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م على أنه: " تقدر المحكمة التعويض بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب مراعية تلك الظروف الملابسة وبشرط ما يكون قد أصاب المضرور نتيجة للفعل الضار، فإذا لم يتيسر لها أن تقدر مقدار التعويض لعيناً نهائياً فلها أن تحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير"⁽³⁾.

(¹) القانون المدني 1971م.

(²) قانون رقم 29 لسنة 1971م الملغى.

(³) المادة: 152.

ويُقاس التقدير بمقدار الضرر المباشر الذي أحدثه الخطأ ويتمثل في ما أصاب المضرور من خسارة وما فاتته من كسب مع الاعتداد بالظروف الشخصية التي تحيط بالمضرور. وذلك لأن التعويض يقاس بما أصاب المضرور بالذات.

هذا، وإن لم يتيسر للمحكمة وقت الحكم أن تحدد مدى التعويض تحديداً كافياً فيجوز لها أن تحدد تعويض مؤقتاً للضرر المعلوم وقت الحكم على أن تحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير⁽¹⁾.

وجاء في قانون العقود السوداني لسنة 1974م الملغى⁽²⁾

تراعي المحكمة عند تقدير التعويض أن الغرض منه:

1- وضع الطرف المضرور بقدر الإمكان عن طريق التعويض النقدي

في الحالة التي كان سيكون عليها لو تم الوفاء بالعقد.

2- تعويض الطرف المضرور عن الخسارة التي لحقته وليس معاقبة

الطرف الذي أخلّ بالعقد على خطئه.

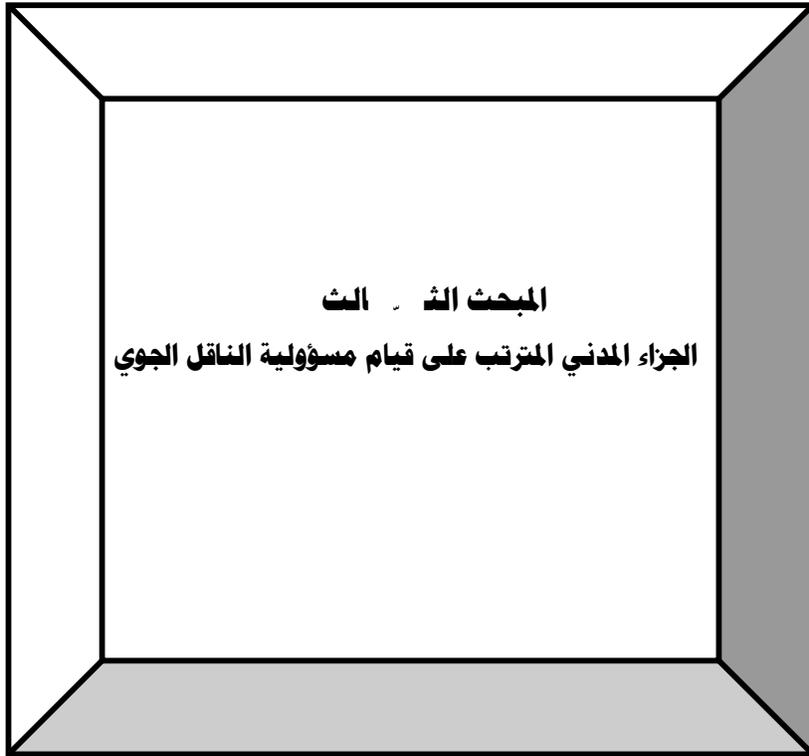
فالتعويض النقدي هو محاولة لإعادة الطرف المضرور إلى الحالة التي كان عليها قبل التعاقد، فالمشرع في هذا الحكم لا يقرر تعويض الضرر للمضرور عن خسارته فحسب، بل يحاول أن يمنحه فوائد العقد التي كان سيجنيها أو أنه تم الوفاء بالعقد دون إخلال⁽³⁾.

⁽¹⁾المذكرة التفسيرية 206/1.

⁽²⁾المادة: 79.

⁽³⁾التعليق على قانون العقود السوداني 1974م، محمد صالح علي، دار جامعة أمدرمان الإسلامية للطباعة والنشر،

ط2، 1989م، ص 334.



المبحث الثاني
الجزاء المدني المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي

تهييد وتقسيم:

نجد أنّ التعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان المسؤولية المدنية بحق الناقل الجوي الدولي للركاب المتمثلة في الخطأ العقدي والضرر وعلاقة السببية.

والغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر⁽¹⁾. لذا يجب أن يقوم التعويض على قدر الضرر وهو بالفعل ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية⁽²⁾، وهذا ما نصت عليه المادة: 366 من القانون المدني الأردني وكذلك نصت عليه المادة: 208 من قانون التجارة الكويتي رقم 68 سنة 1980م على أنه: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية صعود الركاب ونزولهم"⁽³⁾.

هذا، وسيتناول البحث التعويض في الاتفاقيات الدولية على النحو الآتي:—

- **المطلب الأول: التعويض بموجب اتفاقية وارسو وتعديلاتها.**
- **المطلب الثاني: التعويض بموجب بروتوكول غواتيما سيتي 1971م.**

(1) ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، 1990، دار النهضة العربية، الشامي محمد حسين ، ص 526.

(2) بما أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية فيجب التنويه إلى أن التعويض لا يكون إلا عن الضرر المتوقع.

(3) لم أجد فيما أطلعت نص في قانون ينظم هيئة الطيران المدني وقانون سلامة الطيران 2010 السوداني عن التعويض عن الإخلال بالعقد بحق الناقل الجوي أو المسافرين.

المطلب الأول: التعويض بموجب اتفاقية وارسو وتعديلاتها

تقضي اتفاقية وارسو لسنة 1929م بأن مسؤولية الناقل الجوي تجاه الراكب محددة بمبلغ 125 ألف فرنك فرنسي ذهب⁽¹⁾. وتقضي كذلك على أن مسؤوليته في نقل البضائع والأمتعة المسجلة محددة. بمبلغ 250 فرنك ذهب لكل كيلو جرام، ثم جاء بروتوكول لاهاي سنة 1955م فجعل التعويض 250 فرنك ذهب فرنسي لكل راكب. وأبقى على نفس مقدار التعويض بالنسبة للأمتعة اليدوية الشخصية التي يحتفظ الراكب بحيازتها أثناء الرحلة الجوية⁽²⁾.

وبالرغم من الزيادة التي حصلت في بروتوكول لاهاي بالنسبة للراكب فإن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقتنع بها واعتبرتها ضئيلة بالنسبة للراكب الأمريكي . وكان هذا سبباً في عقد اتفاق مونتريال سنة 1966م وبموجبه تم رفع المبلغ إلى 75000 دولار شامل كافة المصروفات في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى وينطبق هذا الاتفاق على كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو لسنة 1929م ولكن يجب أن يكون إقلاع الطائرة من أي مكان في أمريكا أو محطة الهبوط تقع في أي نقطة فيها ولم يتعرض الاتفاق إلى مبالغ التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لأمتعة الراكب الشخصية وكذلك بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة. فهذا وضع غريب وشاذ، فمبلغ التعويض يختلف حسبما يطبقه القاضي فهو تعويض قليل إذا ما طبق الاتفاقية الأصلية ويتضاعف إذا ما طبق تعديل لاهاي وهو تعويض أكثر مما تقدم ذكره إذا ما طبق اتفاق

(1) انظر المادة: "1/22.

(2) المادة: "2/22.

مونتريال والذي يجب أن يطبقه عندما تقلع أو تهبط الطائرة في أي بقعة من بقاع الولايات المتحدة الأمريكية، فكان هذا الوضع هو من أسباب المناداة بإعادة النظر في كل الاتفاقيات إلى أن تم وضع بروتوكول جواتيمالا لاسيتي 1971م فرفع مبلغ التعويض إلى 450 ألف فرنك فرنسي بالنسبة للاضرار التي تصيب الراكب، ووضع تعويض خاص عن التأخير بمقدار 62500 فرنك لكل راكب.

كما رفع مبلغ التعويض بالنسبة للأمتعة الشخصية للراكب إلى 15000 فرنك. واحتفظ بمبلغ التعويض المقرر في الاتفاقية الأصلية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة وهو 250 فرنك على كل كيلو جرام، ولمواجهة تقلبات أسعار الصرف ثم وضع بروتوكول جواتيمالا سيتي 1975م وبموجبه تم حساب المبالغ المذكورة آنفاً بحقوق السحب الخاصة فصار التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب هو 100 ، 000 وحدة من حقوق السحب الخاصة و4150 من حقوق السحب الخاصة عن التأخير و1000 وحدة من حقوق السحب الخاصة لأمتعته الشخصية . و17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلو جرام بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة⁽¹⁾.

المطلب الثامن : اني: التعويض بموجب بروتوكول غواتيمالا سيتي 1971م

هناك قواعد جديدة جاء بها بروتوكول غواتيمالا سيتي لسنة 1971 أصبحت تسري على مسؤولية الناقل الجوي لم تكن موجودة سابقاً وهي:—

⁽¹⁾انظر تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م د. عاطف محمد الفقي، ص 16، 17.

1- تم رفع سقف مبلغ التعويض بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب في حالة الوفاء أو الضرر البدني.

2- تم تمييز التعويض عن الضرر المتمثل في التأخير والذي لم يكن موجوداً في السابق حيث يخضع كسائر الأضرار الأخرى إلى نفس السقف الموجود في الاتفاقية. أما الآن فبموجب البروتوكول صار سقفاً محددًا لهذا الضرر.

3- تم تقليص نطاق المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في نقل الركاب وأمتعتهم الشخصية فلا يجوز تجاوز الحد الأعلى المنصوص عليه ولو في حالة ثبوت غش الناقل أو خطئه الجسيم⁽¹⁾. وذلك لأن البروتوكول اعتمد هنا المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى فكرة الخطأ المفترض ولم يستثنى عن تلك المسؤولية إلا في حالتين هما:—

أ. إذا ما أثبت الناقل أن الحالة الصحية للراكب كانت هي السبب في الوفاة أو الضرر البدني الذي حصل له، وأما إذا كانت مساهمة هذه الحالة في إحداث الضرر مساهمة بسيطة، فإن المسؤولية الموضوعية هي التي تسري على الناقل الجوي حينئذٍ.

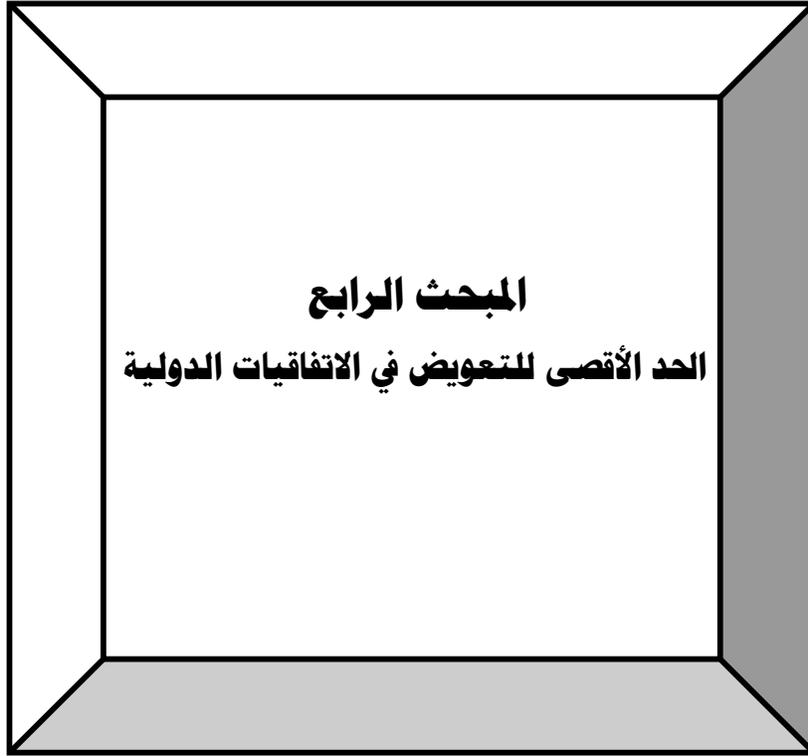
ب. إذا كان الخطأ العائد للراكب هو السبب في إحداث الضرر أو أسهم مساهمة ليست بسيطة، وجاءت هذه القاعدة استجابة للقانون الأنجلوسكسوني.

4- إن اتفاقية وارسو تتناول المسؤولية العقدية للناقل الجوي الدولي ويكفي لذلك الإشارة إلى عنوان الاتفاقية ذاتها، لذا كانت المحاولات

⁽¹⁾ نجد أن بعض ممثلي الدول صرح في المؤتمر الذي شرع البروتوكول بأن هذا الاتجاه يتعارض والغرض الهادف إلى تحقيق توحيد القانون الجوي لأن القوانين الوطنية لا تسمح لمن يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً من الاستفادة من المزايا التي يقرها القانون.

مستمرة من المدعين من أجل الاتفاق على هذه الاتفاقية من خلال إقامتهم دعاوى التعويض القائمة على أساس المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي.

فجاء البروتوكول لكي يمنع مثل هذه الدعاوى استناداً إلى مادته 1/24 والتي تضمنت بأن كل دعوى مسؤولية يصرف النظر عن طبيعتها لا تكون إلا ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.



تمهيد وتقسيم:

إذا كان التطور الحادث في مجال الحد الأقصى للتعويض وكيفية حسابه، قد أدى إلى حساب هذا الحد الأقصى وفقاً لحقوق السحب الخاصة بالمعنى الذي يقصده صندوق النقد الدولي، وبالتالي فإن اتخاذ هذه الوحدة الجديدة قد حددته الاتفاقيات الدولية المختلفة والتي سيتم تناولها في المطالب الآتية:—

- المطالب الأول: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929م
- المطالب الثاني: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955
- المطالب الثالث: الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونترئال 1966م
- المطالب الرابع: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا 1971م
- المطالب الخامس: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول مونتريال سنة 1975م.

المطلب الأول: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929م

حددت اتفاقية وارسو 1929م⁽¹⁾ الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي أمام الضحايا من المسافرين أو الشاحنين عن الضرر الذي لحق بهم نتيجة للحادث فالبنسبة لنقل الركاب حددت المادة السابقة الذكر⁽²⁾ مسؤولية الناقل الجوي قبل كل راكب بمبلغ (125) ألف فرنك. والفرنك المقصود هو الفرنك الذهب المعروف باسم الفرنك بوانكاريه الذي يشتمل على 65,5 مليجرام من الذهب عيار 900 في الألف، أما فيما يتعلق بالأمثلة غير المسجلة التي يحتفظ بها الراكب في حراسته فقد حددت الفقرة الثالثة من هذه المادة الحد الأقصى للتعويض عنها (500) فرنك ذهب عن كل راكب، أما بالنسبة لنقل الأمثلة المسجلة أو نقل البضائع فتكون مسؤولية الناقل عنها طبقاً للفقرة الثانية من المادة المشار إليها محددة بمبلغ 250 فرنك كحد أقصى عن كل كيلو جرام وزن⁽³⁾.

ويفهم من ذلك أن الفرنك الذهب في اتفاقية وارسو هو مجرد وحدة نقدية المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى لا يتأثر المضرورين فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عملات الدولة التي يعرض النزاع أمام محاكمها⁽⁴⁾، إلا أن الوفاء قد يتم بالعملة الوطنية بعد تحويل هذه المبالغ إليها ذلك أن الاتفاقية لم تفترض مطلقاً إمكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب.

⁽¹⁾المادة: 22.

⁽²⁾الفقرة الأولى من المادة: 22.

⁽³⁾المادة: 22.

⁽⁴⁾تطور مسؤولية الناقل الجوي، د. عاطف محمد الفقي، جامعة المنوفية، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي، الطبعة

الأولى، 2008م.

إلا أن السعر الرسمي للذهب ينبغي استبعاده لأنه لم يعد له وجود في العديد من الدول إلا في المعاملات التي تربط بين البنوك المركزية بعضها البعض.

فمن الأوفق هو الأخذ بسعر الذهب في السوق الحرة ويمكن للقاضي الوطني الإستناد إلى السوق المحلية أو إحدى الأسواق العالمية مثل سوق لندن. وفي ذلك توحيد للعملة التي يتم على أساسها تحديد التعويض⁽¹⁾. وفضلاً عن تحقيق مصالح المضرورين نظراً لارتفاع سعر الذهب في السوق الحرة عن أسعاره الرسمية في معظم الدول، بالإضافة إلى الثبات النسبي لقيمة هذه السلعة النفيسة⁽²⁾.

المطلب الثاني: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955م

ظل الحد الأقصى للتعويض بموجب المادة: 22 من اتفاقية وارسو مقبولاً حتى الحرب العالمية الثانية. إلا أنه مع مرور الوقت بدأ الحد ضئيلاً أمام ارتفاع الأسعار وانخفاض قيمة النقود علاوة على التطور الذي حققه الإنسان في تقنية الطيران وما ترتب عليه من تقليل المخاطر التي كانت تتعرض لها مؤسسات وشركات النقل الجوي مما دفع الفقه والمشتغلين بالطيران إلى المطالبة بإعادة النظر في الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية وارسو⁽³⁾. وهذا ما تم بالفعل بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955م الذي عدل جزئياً من اتفاقية وارسو في بعض المواضع بالنسبة للحد الأقصى للتعويض فقد

(1) نفس المرجع السابق، ص 181.

(2) القانون الجوي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 28، راجع قانون الطيران التجاري، د. هاني دويدار، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1994م.

(3) القانون الجوي، د. حفيظة الحداد، الإسكندرية، مرجع سابق، ص 232.

نصالبروتوكول⁽¹⁾ بأنه: " أصبح الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر أو أصابته بجراح أو بأي أذى بدني آخر هو (250) ألف فرنك فرنسي ذهب لكل راكب - إلا أن البروتوكول لم يغير من الحد الأقصى للتعويض بالنسبة للأمتعة غير المسجلة والأمتعة المسجلة أو بالنسبة للبضائع.

وأيضاً استحدثت بروتوكول لاهاي حكماً لم يكن وارداً في اتفاقية وارسو تضمنته المادة: 22/ب يواجه الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق جزءاً من الأمتعة المسجلة أو البضائع، ونجد أن هذا الحكم المستحدث يفرق بين فرضين: الأول: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر هذا الضرر الجزئي في قيمة الطرود الأخرى. وهنا في هذه الحالة لا يؤخذ في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرود التي لحقها الضرر وحدها⁽²⁾.

الثاني: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة ولكن الضرر يؤثر حقاً في قيمة الطرود الأخرى. مثل إذا كانت البضاعة المنقولة تتمثل في آلة تم توزيع أجزائها على عدة طرود فيؤثر هلاك أو تلف جزء منها في قيمة باقي الأجزاء، إلا أن البروتوكول اشترط لتطبيق هذا الحكم أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة واحدة أو خطاب نقل جوي واحد. أما إذا أصدرت عدة إيصالات أو خطابات فلا يؤخذ في الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحق بها الضرر⁽³⁾.

(1) المادة: 11 من بروتوكول لاهاي 1955م ، والتي عدلت نص م22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

(2) تطور مسؤولية الناقل الجوي، د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 182.

(3) قانون الطيران التجاري، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 241.

المطلب الثالث: الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال 1966م:

بالرغم من مضاعفة الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي بالنسبة لكل راكب إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية رأت أن ما جاء به البروتوكول من هذه المضاعفة غير كافي. وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارسو مما أدى إلى إبرام اتفاق مونتريال 1966م كما ذكر بين هيئة الطيران المدني الأمريكية وعدد كبير من شركات الطيران التابعة للعديد من الدول كان من بينها شركة مصر للطيران - ويلتزم الموقعون على الاتفاق المذكور برفع الحد الأقصى للتعويض بمبلغ (750) ألف دولار شامل لكافة المصروفات في حالة وفاة المسافر أو إصابته. وذلك في كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو 1929م وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو وصولها مجرد وجود مرسى جوي لها على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية. في حين أنه لم يتعرض الاتفاق للحد الأقصى للتعويض في حالة نقل أمتعة المسافرين غير المسجلة أو المسجلة أو نقل البضائع⁽¹⁾.

المطلب الرابع: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا عام 1971م

لم يدخل بروتوكول جواتيمالا 1971م حيز النفاذ على المستوى الدولي حيث رفع الحد الأقصى للتعويض بموجب المادة: 8/1/أ التي عدلت المادة: 22 من اتفاقية وارسو إلى (مليون ونص فرنك ذهب) لتغطية جميع طلبات التعويض المقدمة عن الأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو أي أذى بدني آخر⁽²⁾.

⁽¹⁾تطور مسؤولية الناقل الجوي، د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 184.

⁽²⁾تطور مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 185.

كما تعرض بروتوكول جواتيمالا لأول مرة للحد الأقصى للتعويض عن أضرار التأخير بالنسبة لنقل الركاب. ولقد قررت المادة: 1/8 ب أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناجمة عن التأخير بحد أقصى وهو (62, 500) فرنك لكل مسافر - أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن فقد أو تحطيم أو تأخير الأمتعة غير المسجلة فنجد أن المادة 1/8 ج قد حددته بمبلغ 15 ألف فرنك.

ومع ذلك فقد احتفظ البروتوكول بالحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل البضاعة دون تغيير كما حددته المادة: 22 في اتفاقية وارسو 1929م وبروتوكول لاهاي 1955م. بمعنى أن تكون مسؤولية الناقل الجوي محدده 250 فرنك عن كل كيلو جرام مع التحفظ بالنسبة للقيمة الحقيقية للبضاعة وضرورة تقديم إقرار خاص بذلك إلى الناقل الجوي عند تسلمها إياها⁽¹⁾.

المطلب الخامس: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكولات مونتريال سنة 1975م:

قد وقعت بروتوكولات مونتريال الثلاثة الموقعة سنة 1975م نظراً للخلافات المشار إليها بشأن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية فقامت باستبدال الفرنكات الذهبية التي اتخذتها اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها حقوق السحب الخاصة وذلك لحساب قيمة التعويض⁽²⁾.

وحقوق السحب الخاصة هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي (F.M.I) وفصلها عن الذهب عام 1974م. وحينئذ تم تقويمها على أساس مجموعة عملات ستة عشر دولة من أعضاء الصندوق بشرط مساهمة أي منهما بنسبة 1% على الأقل في التجارة العالمية. لكن الدولار الأمريكي أدخل في تحديد هذه الحقوق بنسبة 23% والجنيه الإسترليني بنسبة 2%

(1) نفس المرجع السابق، ص 186.

(2) تطور مسؤولية الناقل الجوي، د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 186.

والمارك الألماني بنسبة 12,5% والفرنك الفرنسي بنسبة 3,5% والين الياباني بنسبة 7% والدولار الكندي بنسبة 9%⁽¹⁾.

ثم أصبح التقويم على أساس مجموعة العملات الوطنية الرئيسية الخمسة وهي:

الدولار الأمريكي - والين الياباني والمارك الألماني والجنيه الإسترليني والفرنك الفرنسي.

وبهذا يكون الحد الأقصى للتعويض إذا ما طبقت اتفاقية وارسو الأصلية بالنسبة لنقل الركاب (8300) وحدة حقوق سحب خاصة. وبالنسبة لنقل الأمتعة (17) وحدة. وبالنسبة لنقل البضائع (332) وحدة⁽²⁾.

أما إذا تعلق الأمر بتطبيق اتفاقية وارسو بعد تعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي 1950م. فإن الحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل الركاب يكون (16600) وحدة ونقل الأمتعة (17) وحدة والبضائع (332) وحدة⁽³⁾.

أما إذا كانت الأحكام المطبقة هي تلك التي نصت عليها اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا 1971م. فيكون الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الركاب (100) ألف وحدة حقوق سحب خاصة. وفي حالة التأخير في نقل الركاب (4150) وحدة. وفي حالة نقل الأمتعة (1000) وحدة وكذلك في حالة نقل البضائع (17) وحدة⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ قانون الطيران التجاري، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 246.

⁽²⁾ المادة: 2 من بروتوكول مونتريال الفقرة 1.

⁽³⁾ المادة: 2 من بروتوكول مونتريال الفقرة 2.

⁽⁴⁾ المادة: 2 من بروتوكول مونتريال الفقرة 3.

الغائمة

على ضوء دراستنا لموضوع حقوق المسافر والتزاماته في عقد النقل الجوي، اتضح جلياً أن عقد النقل الجوي يلعب دوراً مهماً ومؤثراً في نطاق العلاقة الدولية.

وعلى ضوء ما تقدم فقد توصل البحث إلى عدد من النتائج والتوصيات
نورد أهمها:

أولاً: النتائج :

1. عقد النقل الجوي لا يختلف كثيراً عن غيره من عقود النقل الأخرى سوى وسيلة تنفيذه وهي الطائرة.
2. عقد النقل الجوي قد يكون داخلياً فيخضع للقانون الوطني وقد يكون دولياً يخضع للاتفاقيات الدولية التي تضمنتها اتفاقية وارسو وتعديلاتها.
3. يترتب على انعقاد عقد النقل الجوي حقوقاً يتمتع بها المسافر بجانب التزامات يلتزم بها.
4. تبين أن أساس المسؤولية في عقد النقل - والتي وردت في اتفاقية وارسو - هو الخطأ المفترض في الناقل الجوي وهو قابل لإثبات العكس.
5. يقع عبء الإثبات على عاتق الناقل الجوي في دفع المسؤولية عنه.

ثانياً: التوصيات

1. على الرغم من قدم التشريعات السودانية المنظمة للنقل الجوي قانون الطيران المدني 1960م وقانون الطيران المدني 1999م وقانون الطيران المدني 2010م إلا أن المكتبة السودانية تكاد تخلو من مؤلفات القانون الجوي، مما يدعو إلى الباحثين إلى ولوج هذا الباب.
2. دعوة الجامعات السودانية إلى الاهتمام بدراسة القانون الجوي خاصة وأن النقل الجوي يشكل عصب الحياة بالنسبة لشعوب العالم أجمع.
3. أوصي أن تكون مسؤولية الناقل على أساس تحمل التبعة الغنم بالغرم.

فهرس المصادر والمراجع

وهي مرتبة على حسب حروف الهجاء

القرآن الكريم

أولاً: كتب إسلامية

1. أصول الفقه: أبو النور زهير، مكة المكرمة: المكتبة القنصلية 1405هـ - 1985م.
2. تنوير المقياس من تفسير ابن عباس: طاهر محمدين يعقوب الفيروز آباد، ت: 871هـ ، مصر: المكتبة التجارية الكبرى، وبيروت: الشركة الشرقية للنشر والتوزيع 1971م.
3. الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد: الشيخ مصطفى الزرقا، بيروت: دار إحياء التراث، الطبعة السابعة.
4. كشف الأسرار عن أصول فخر الإسلام البزدوى: عبد العزيز البخاري، بيروت: دار الكتاب العربي، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى 1416هـ - 1996م.
5. المبسوط: للسرخسي، مصر: مطبعة دار السعادة، الطبعة الأولى 1324هـ.
6. المسؤولية الشخصية المهنية والوظيفية في الشريعة الإسلامية والقانون السوداني: محمد صالح علي، دار جامعة أمدرمان الإسلامية للطباعة والنشر، الطبعة الأولى 1990م.
7. المسؤولية عن نقل الغير في الفقه الإسلامي: سيد أمين، 1964م.

ثانياً: معاجم:

8. تاج العروس: السيد محمد مرتضى الزبيدي، بنغازى: دار ليبيا للنشر والتوزيع 1381هـ.
9. لسان العرب: لأبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم، ابن منظور، بيروت: دار صادر.
10. مختار الصحاح: محمد بن أبي بكر عبد القادر الرازي، بيروت: مكتبة ودار الهلال، الطبعة الأولى 1983م.
11. المصباح المنير في غريب الشرح الكبير: أحمد بن محمد بن علي الفيومي، طبعة دار الفكر.
12. معجم المصطلحات القانونية: أحمد زكي بدوي، القاهرة: دار الكتاب العربي، بيروت: دار الكتاب اللبناني 1989م.
13. المعجم المفهرس لألفاظ القرآن الكريم: وضعة محمد فؤاد عبد الباقي، لبنان، بيروت: دار إحياء التراث العربي.
14. الموسوعة الفقهية: إصدار وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، الكويت، طبعة ذات السلاسل، الطبعة الثانية، 1408هـ - 1988م.

ثالثاً: كتب قانونية

15. الأجل في الالتزام: د. عبد الناصر توفيق العطار، مصر: مطبعة دار التأليف 1946م.

16. أحكام مطالبات المدينين المتضامنين بالدين في القانون المدني، د. إسماعيل عبد النبي شاهين، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة 2006م.
17. أصول الإثبات في القانون المصري والسوداني ، دراسة مقارنة، د. ياسين محمد يحيى ، دار النهضة العربية 1990م.
18. أصول الإلتزامات (نظرية الحق): د. حلمي بهجت بدوي، القاهرة: مطبعة نوري 1362هـ - 1943م.
19. تطوير مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م: د. عاطف محمد الفقي، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى 2008م.
20. التعليق على قانون العقود السوداني 1974م: محمد صالح علي، دار جامعة أمدرمان الإسلامية للطباعة والنشر، الطبعة الثانية 1989م.
21. عقد النقل الجوي المستحدث من أحكام النقص وآراء الفقهاء: د. عدلي أمير خالد، الإسكندرية: دار المطبوعات 1976م .
22. العقد والإرادة المنفردة: أ.د. محمد الشيخ عمر، مطابع سجل العرب.
23. قانون الإثبات فقهاً وقضاءً وشرعاً، د. النجار الجعلي عبد الله، دار جامعة أمدرمان الإسلامية للطباعة والنشر 1414هـ - 1994م.
24. قانون الإثبات وما عليه العمل في السودان مقارناً بالإنجليزي والمصري والهندي: د. بخاري الجعلي، الخرطوم: المطبعة الحكومية الطبعة الأولى 1984م.

25. القانون البخاري: د. عبد الحميد الشواربي، الإسكندرية: منشأة المعارف.
26. قانون التجارة الدولية: د. عصام حنفي محمود، القاهرة: 2007م.
27. القانون التجاري البحري والجوي: د. سميحة القلبوي، القاهرة: 2011م.
28. القانون الجوي (الطيران التجاري - النقل الجوي) وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني 1999م ، د. مصطفى إبراهيم عريبي 2009م.
29. القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي): د. محمد فريد عريني ، دار المطبوعات الجامعية 1998م.
30. القانون الجوي (قانون الطيران المدني) ، د. أبوزيد رضوان الطبعة الرابعة 1994م.
31. القانون الجوي: د. الحداد حفيظة السيد.
32. قانون الطيران التجاري وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري: د. فاروق أحمد زاهر، القاهرة: 2005م.
33. قانون الطيران وقت السلم: محمود مختار بربري، دار الفكر العربي، الطبعة الأولى 1976م.
34. قانون الطيران التجاري: د. هاني دويدار، دار الجامعة للنشر 1994م.
35. القانون والمعاملات: د. مصطفى محمد الجمال د. عبد الحميد محمد الجمال، الدار الجامعية 1987م.
36. مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني، إصدار وزارة العدل المصرية القاهرة، 1950م.

37. محاضرات في القانون الجوي: د. عز الدين الطيب آدم، طبعة 2012م.
38. محاضرات في القانون الجوي: د. محمود سمير الشرقاوي، القاهرة: وحدة الطبع والتصوير 1986م.
39. محاضرات في المسؤولية المدنية: لسليمان مرقس 1958م.
40. محاضرات في قانون الطيران: د. حسن مجو بيروت: دار المستشار للنشر والتوزيع 1983م.
41. المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية: د. حسن عبد الرحيم عامر ، دار المعارف ط1، 1979م.
42. المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية - الأحكام العامة: د. سليمان مرقس.
43. مسؤولية الناقل الجوي الدولي: د. ريفي عيسى غسان، الأردن: دار الثقافة للنشر 2008م.
44. مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية: د. كبيدة حسن، الإسكندرية 1958-1959م.
45. موجز القانون الجوي: د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد ، القاهرة: دار النهضة العربية 1992م.
46. النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، وفق اتفاقية مونتريال 1999م: د. محمد أحمد الكندي، التعريب للنشر 2005م.
47. نظرية العقد - النظرية العامة للإلتزامات: د. عبد الرازق السنهوري دار الفكر.
48. الوسيط في شرح مقدمة القانون المدني (النظرية العامة للحق): د. رمضان أبو السعود، بيروت: الدار الجامعية للطباعة والنشر.

رابعاً: القوانين

49. قانون الإثبات السوداني لسنة 1993م.
50. قانون الأحوال الشخصية السوداني لسنة 1991م.
51. قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1991م.
52. قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981م المعدل بقانون 2003م رقم 92.
53. القانون المدني السوداني لسنة 1971م الملقى.
54. قانون تنظيم الطيران المدني السوداني لسنة 2010م.
55. قانون سلامة الطيران المدني السوداني لسنة 2010م.

خامساً: الاتفاقيات الدولية:

56. اتفاقية جودا لاهارا لسنة 1961م الموقعة في المكسيك، التي وضحت المقصود بالناقل الفعلي والناقل المتعاقد.
57. اتفاقية لاهاي للقمع والاستيلاء غير القانوني على الطائرات الموقعة في 16 ديسمبر 1970م.
58. اتفاقية مونتريال لسنة 1999م الخاصة بتعديل اتفاقية مونتريال لسنة 1971م.
59. اتفاقية مونتريال لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في 23 ديسمبر 1971م.
60. اتفاقية وارسو التي وقعت في أكتوبر 1929م، والتي دخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933م.
61. بروتوكول غواتيمالا سيتي 1971م.