

# النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني

بدر بن جمود بن سالم الرحبي

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة

الماجستير في الحقوق

تخصص: القانون التجاري

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة السلطان قابوس

سلطنة عمان

## ملخص الرسالة

اسم الباحث	بدر بن حمود بن سالم الرحبي
المشرف الأكاديمي	صالح بن حمد البراشدي
التخصص	القانون التجاري
العنوان	النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني

لقد تناولت هذه الرسالة موضوع النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني من خلال أربعة فصول، حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى الحديث عن المفهوم القانوني لعقد النقل الجوي، وذلك من خلال التعريف بمفهوم هذا النوع من العقود، والقواعد القانونية التي تحكمه، وذلك بغية إعطاء فكرة بسيطة عن الأحكام العامة لعقد النقل الجوي وأهميتها، ثم تطرقنا في الفصل الثاني إلى بيان كيفية إثبات هذا النوع من العقود، وماهية الوثائق اللازمة لإبرامه ودورها في الإثبات، وبعد ذلك تناولنا في الفصل الثالث الآثار المترتبة على عقد النقل الجوي والالتزامات التي تترتب في ذمة أطرافه، ومدى خضوع النقل الداخلي في سلطنة عمان لأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وأخيراً ختمنا الدراسة في الفصل الرابع منها بالحديث عن مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني.

والله ولي التوفيق،،،

## Abstract

<b>Researcher</b>	<b>Bader bin Hamood bin Salim Al-Rahbi</b>
<b>Academic Supervisor</b>	<b>Saleh bin Hamed Al-Barashdi</b>
<b>Specialty</b>	<b>Commercial Law</b>
<b>Title</b>	<b>The legal system of air transportation contract as per the international agreements and Omani law</b>

This thesis addresses the legal system of the air transportation contract as per the international agreements and the Omani regulations in four chapters. The first chapter sheds the light on the legal concept of the air transportation contract via defining its concept and addressing legal frameworks. The second chapter discusses the ways to prove this kind of contract and the documentations required to conclude it and their roles of proof. Then, the third chapter deals with the impacts of the air transportation contract and the liabilities upon the parties as well as realizing the compliance of the internal transportation in the Sultanate of Oman and Montreal Agreement in 1999. Finally, we conclude the study in the fourth chapter to address the internal air transportation responsibility as per the international agreement and Omani laws.

# الفهرس

الصفحة	المحتوى
أ	لجنة الإشراف على الرسالة
ب	لجنة مناقشة الرسالة
ج	الآية القرآنية
د	الإهداء
هـ	الشكر والتقدير
و	ملخص الرسالة باللغة العربية
ز	ملخص الرسالة باللغة الإنجليزية
ح	الفهرس
١	المقدمة
١٠-٤١	<b>الفصل الأول: المفهوم القانوني لعقد النقل الجوي</b>
١٢	المبحث الأول: تعريف عقد النقل الجوي
١٥	المطلب الأول: خصائص عقد النقل الجوي
٢٠	المطلب الثاني: أطراف عقد النقل الجوي
٣٣	المبحث الثاني: القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي
٣٤	المطلب الأول: عقد النقل الجوي الداخلي
٣٧	المطلب الثاني: عقد النقل الجوي الدولي
٤٢-٧٥	<b>الفصل الثاني: وثائق عقد النقل الجوي ودورها في الإثبات</b>
٤٤	المبحث الأول: ماهية وثائق النقل الجوي
٤٥	المطلب الأول: وثائق النقل الجوي الخاصة بالأشخاص
٨٥	المطلب الثاني: وثائق النقل الجوي الخاصة بالبضائع
٧٠	المبحث الثاني: وثائق النقل الجوي ودورها في الإثبات
٧٢	المطلب الأول: الوثائق المتعلقة بنقل الأشخاص والأمتعة ودورها في الإثبات
٧٣	المطلب الثاني: الوثائق المتعلقة بنقل البضائع ودورها في الإثبات

الصفحة	المحتوى
١١٠-٧٦	الفصل الثالث: آثار عقد النقل الجوي
٧٧	المبحث الأول: التزامات أطراف عقد نقل الركاب
٧٨	المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي
٩٣	المطلب الثاني: التزامات المسافر
٩٧	المبحث الثاني: التزامات أطراف عقد نقل البضائع
٩٨	المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي
١٠٧	المطلب الثاني: التزامات المرسل أو شاحن البضاعة
١٥٠-١١١	الفصل الرابع: مسؤولية الناقل الجوي
١١٣	المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي
١١٦	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب
١٢٣	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع
١٣٠	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع
١٣٣	المبحث الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني
١٣٤	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب
١٣٦	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع
١٤٠	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع
١٤٣	المبحث الثالث: طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني
١٤٥	المطلب الأول: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية
١٤٨	المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني
١٥١	الخاتمة
١٥٥	المصادر والمراجع

## الفصل الأول

### المفهوم القانوني لعقد النقل الجوي

#### تمهيد:

نظرًا للأهمية القصوى التي يشكلها عقد النقل الجوي في العصر الحديث فقد ثار الجدل واحتدم النقاش لتحديد ماهيته ومفهومه والقانون الجوي الذي ينظم الملاحة الجوية، ولقد نظمت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ عقد النقل الجوي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع استنادًا على ما جاء في المادة (١/١) حيث نصت على أنه "تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة في مقابل أجر، كما تسري على عمليات النقل الجوي التي تقوم بها مجاناً على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي"، ولا تسري أحكام هذه الاتفاقية على النقل الذي يتم بدون وجود عقد نقل،<sup>(١)</sup> فعلى سبيل المثال لو أن شخصًا دخل إلى الطائرة خلسةً وأقلعت الطائرة فإن النقل الذي يتم لذلك المسافر أو الراكب لا يعد نقلًا موجبًا لتطبيق أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية، والسبب في ذلك أن هذا النقل قد تمّ بدون وجود رابطة عقدية بين الناقل وذلك الشخص، كما أنه لا بدّ أن يكون الغرض الرئيس من عقد النقل الجوي التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة والبضائع من مكان لآخر، فلو كان محل العقد المبرم بين الناقل والمسافر أو الشاحن شيئًا آخر فلا يعتبر العقد من عقود النقل الخاضعة لهذه الاتفاقية، كما أنه لا تسري أحكام المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية على العقود المتضمنة تجربة الطائرات أو تدريب الطيارين،<sup>(٢)</sup> والسبب في ذلك يعود إلى أن هذا العقد هو عقد تجربة وليس عقد نقل، ولا يعتد بعملية التغيير المكاني التي تمت بموجب هذا الفرض؛ لأنها عملية تتعلق بالتجربة أو التدريب.<sup>(٣)</sup>

ولا تسري الأحكام المقررة في هذه الاتفاقية على عمليات نقل تابعي الناقل بحكم وظائفهم كقبطان الطائرة ومساعديه والمضيفين الجويين، لأن هؤلاء مرتبطين بعقد عمل مع الناقل وليس بعقد

(١) أ.د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٧.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٧٨.

(٣) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٥١.

نقل جوي، والغرض الرئيس من نقل هؤلاء التابعين تأدية مهام وظيفية على متن الطائرة، والتغيير المكاني الذي يحصل في هذه العملية ما هو إلا عملية ثانوية تابعة للغرض الأساسي المتعلق بنقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع.<sup>(١)</sup>

وفيما يلي سوف يتم التطرق إلى الحديث عن ماهية عقد النقل الجوي والقواعد القانونية المنظمة له كمدخل لهذا البحث وذلك من خلال المبحثين التاليين:

**المبحث الأول: تعريف عقد النقل الجوي.**

**المبحث الثاني: القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي.**

---

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٥١.

## المبحث الأول

### تعريف عقد النقل الجوي

يعرّف العقد بصفة عامة بأنه عبارة عن "توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين يتمثل في إنشاء التزام أو تعديله أو نقله أو إنهائه"<sup>(١)</sup> وعقد النقل الجوي لا يختلف عن عقود النقل الأخرى، وبناءً لذلك فإنه يمكن تعريفه بأنه "اتفاق يقع بين طرفين أحدهما يسمى الناقل والآخر إما المسافر أو الشاحن يتعهد بموجبه الناقل بنقل المسافر ذاته أو نقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول"<sup>(٢)</sup> التي تم الاتفاق عليها بموجب العقد وذلك بواسطة الطائرة خلال مدة معينة في مقابل أجر محدد يدفعه المسافر أو الشاحن للناقل"<sup>(٣)</sup> وهذا العقد يشترط فيه توافر الأركان العامة للعقود وهي الأهلية والرضا والمحل والسبب.<sup>(٤)</sup>

وهناك من عرّفه بأنه "الاتفاق الذي يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل أشخاص أو أشياء جواً باستخدام الطائرات من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر معين".<sup>(٥)</sup>

ويعرّف أيضاً بأنه "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد".<sup>(٦)</sup>

(١) د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص ١٥.

(٢) يقصد بنقطة القيام "النقطة التي يبدأ منها تنفيذ عقد النقل"، أما نقطة الوصول فيقصد بها "النقطة التي ينتهي عندها تنفيذ عقد النقل".

(٣) المقابل هو "كل مزينة مباشرة أو غير مباشرة يحصل عليها الناقل لقاء خدمة النقل سواء اتخذت شكلاً نقدياً أو عينياً أو صورة الالتزام بعمل" راجع في ذلك. أ.د: محمد فريد العربي، القانون الجوي، ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص ٩٩.

(٤) د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٥.

(٥) د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي (مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، عوارض الملاحة الجوية)، ٢٠٠٥، دار النهضة العربية، ص ٧٠.

(٦) أ.د. محمد فريد العربي ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ٢٠٠٢م، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص ٥٠١.



كما عرّف عقد النقل الجوي أيضا بأنه "اتفاق يجري بين طرفين هما الناقل والمسافر أو الشاحن وبموجبه يلتزم الناقل بنقل المسافر وأمتعته والبضائع من مكان لآخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر يؤديه المسافر أو الشاحن صاحب البضائع".<sup>(١)</sup>

وهناك من قال بأنه هو "ذلك النقل الذي يتعدى تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة"،<sup>(٢)</sup> وهذا يثير صعوبات عديدة من ناحية تحديد القانون الذي يحكمه نتيجة لتغير النظام القانوني الذي قد يخضع له النقل كلما عبرت الوسيلة المستخدمة في ذلك حدود الدولة التابعة لها، ونتيجة لذلك كان لا بد من توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل بهدف القضاء على ما يترتب على ذلك من تعدد للأنظمة القانونية التي قد تحكمه وبالتالي نشوء نزاعات بين الدول، وقد تم توحيد ذلك بموجب اتفاقية وارسو المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والتي أبرمت في الثاني عشر من شهر أكتوبر عام ١٩٢٩م والتي أصبحت واجبة النفاذ في الثالث عشر من فبراير عام ١٩٣٣م.

ولقد تناول قانون التجارة العماني عقد النقل بصفة عامة في المادة (١٥٦) حيث عرّفه بأنه "اتفاق يلتزم بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل شيء أو شخص من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل مقابل أجر، ويتم بمجرد الاتفاق إلا إذا اتفق الطرفان صراحةً أو ضمناً على تأخيره إلى وقت التسليم، ويجوز إثباته بجميع الطرق"<sup>(٣)</sup>، كما عرّف ذات القانون في المادة (١٩٩) عقد النقل الجوي بصفة خاصة بأنه "نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات في مقابل أجر".<sup>(٤)</sup>

ولا يعني تعهد الناقل بتأمين تغيير المكان سواء كان للأشخاص أو البضائع بأنه يكون ملزماً بأن يتولى تنفيذ عملية النقل بنفسه في جميع الأحوال، حيث أنه ينظر في هذه الحالة إلى الاتفاق، بمعنى أنه من الممكن أن يكون الناقل تعهد للمسافر أو الشاحن عند التعاقد بالالتزام بتغيير المكان

(١) د. عادل علي المقدادي، مذكرة تتعلق بالأحكام القانونية للنقل الجوي في قانون التجارة العماني، أكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة، ٢٠٠٣، غير منشور، ص ٢.

(٢) أ. د: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٣) قانون التجارة العماني رقم ٥٥ / ١٩٩٠م، الفصل الرابع، المادة (١٥٦).

(٤) نفس المرجع السابق، المادة (١٩٩).

آخذاً على نفسه تحمّل المسؤولية الناشئة عن عملية النقل، ولكنه قد يلجأ إلى تنفيذ ذلك بواسطة ناقل آخر يكون قد تعاقد معه من الباطن، وذلك بتكليفه بالقيام بجميع مراحل النقل أو أجزاء منها بدلا عنه. ويما أن مضمون عقد النقل الجوي تغيير المكان، فإنه لا بد من تحديد نقطتي القيام والوصول في العقد، كما أنه لا بد أن تكون نقطتي القيام والوصول مختلفتين حتى تكون بصدد عقد نقل، وفي كل الأحوال لا بد أن يكون ذلك مقابل أجر، ولا يعتبر تحديد مسار الرحلة من العناصر الجوهرية في عقد النقل بصفة عامة.

## المطلب الأول

### خصائص عقد النقل الجوي

من خلال ما تقدم يمكننا أن نستنبط الخصائص التالية لعقد النقل الجوي فيما لو طبقنا تعريف عقد النقل بصفة عامة على عقد النقل الجوي وهي:

#### ١ - عقد إذعان

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود التي لا غنى للناس عنها ويتصف بخاصية الإذعان<sup>(١)</sup> نظرًا لأن شروطه يتم وضعها من قبل الناقل ولا تقبل المناقشة أو المفاوضة من قبل الطرف الآخر سواء كان المسافر أو الشاحن؛ ولا يحق له القيام بأي تعديل في تلك الشروط بل يكون مذعنًا وخاضعًا لشروط الناقل ولا يستطيع مناقشة شروط العقد والتي غالبًا ما تكون موحدة بين جميع الناقلين الجويين، إلا أن صفة الإذعان هذه لا تجرد العقد من طبيعته الرضائية، كما أن تحقيق المساواة المطلقة بين المتعاقدين في هذا العقد تعد أمرًا مستحيلًا، لأن المسافر أو الشاحن يعتبر الطرف الضعيف في هذا العقد ولا يمكنه الوقوف على قدم المساواة مع الناقل الجوي، وبالرغم مما يتصف به عقد النقل من صفة الإذعان إلا أنه كغيره من العقود الأخرى التي لا تتعقد إلا بتلاقي الإرادتين وتطابقهما.<sup>(٢)</sup>

وفي وقتنا الحاضر نجد بعض شركات الطيران تقوم بتقديم عروض خاصة لبعض المؤسسات الحكومية والخاصة لنقل الأفراد الذين ينتمون إليها عن طريق الجو مقابل أسعار مخفضة غير تلك التي تقدم للأفراد عند استخدامهم لمرفق النقل الجوي، وبلا شك فإن ذلك لن يتأتى إلا بعد مفاوضات بين الأطراف؛ تشمل إجراء العديد من التعديلات في شروط العقد وخاصة فيما يتعلق بالأسعار

<sup>(١)</sup> يقصد بمصطلح الإذعان "الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفًا في العقد دون أن يكون لإرادة الطرف المذعن دور فيها"، أما عقد الإذعان فيقصد به "العقد التي ينفرد فيها أحد الطرفين بوضع شروطه، بحيث لا يكون للمتعاقد الآخر إلا قبولها برمتها، دون مناقشة أو تعديل، أو رفضها برمتها" وعكسها عقد المساومة ويقصد به "العقد الذي يملك كل طرف من طرفي العقد مناقشة شروطه بحرية كاملة قبل إبرامه، بحيث يأتي العقد نتاج التفاوض الحر بين الطرفين"، وتنتشر عقود الإذعان في الوقت الحاضر؛ نتيجة للاحتكار الاقتصادي، وتكثرت الشركات الكبرى فيما بينها؛ بقصد توحيد شروطها في شأن توحيد السلعة أو الخدمة. راجع: أ.د. محمد إبراهيم بنداري، مصادر الالتزام في مصر وعمان (دراسة مقارنة)، ٢٠٠٩م، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ص ٤١.

<sup>(٢)</sup> د. إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، ط٢٠١٢، ١م، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ص ٥٥.

والخدمات، وفي مثل هذا النوع من العقود قد تنتفي صفة الإذعان لأنها تخضع لمراحل من التفاوض بين الناقل الجوي وتلك الجهات وصولاً إلى اتفاق معين بين الطرفين.

#### ٢- عقد معاوضة

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود المعاوضة حيث أن جميع الأطراف يحصلون على عوض عما يقوم به، حيث يلتزم الناقل بنقل المسافر أو شحن بضاعة الشاحن من مكان لآخر مقابل أجر، كما أن الناقل يحصل على الأجر مقابل قيامه بنقل المسافر أو البضاعة من مكان لآخر، ولقد حرص المشرع العماني على إبراز هذا الطابع بالنص على ضرورة وجود الأجرة وذلك في المادة (٣٣/١) من قانون الطيران المدني<sup>(١)</sup>، وكذلك في المادة (١٥٦) من قانون التجارة العماني<sup>(٢)</sup>، كما أن معظم الاتفاقيات الدولية أجمعت على أن يكون النقل مقابل أجر، وفي ذلك دلالة واضحة على أن عقد النقل الجوي يعتبر من عقود المعاوضة.

#### ٣- عقد ملزم للجانبين

يتميز عقد النقل بخاصية الإلزام اتجاه أطرافه بمجرد إبرامه ويرتّب التزامات في ذمة كلا الطرفين، حيث يلتزم بموجبه الناقل بنقل الأشخاص أو البضائع من مكان لآخر، كما يلتزم المسافر أو الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة النقل المتفق عليها للناقل، وفي مجال العقد المتعلق بنقل البضائع والسلع يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة التي استلمها من الشاحن (المرسل) وتسليمها إلى المرسل إليه، في مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع الأجرة للناقل.

#### ٤- عقد تجاري

يعتبر عقد النقل الجوي عقدًا تجاريًا بالنسبة للناقل الجوي لكونه يمارس عملاً تجاريًا، واشترطت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن يكون النقل الجوي الدولي تجاريًا؛ أي بمقابل أو نظير أجر معين وقد نصت على ذلك صراحةً في المادة (١/١) منها بقولها "تسري هذه الاتفاقية على كل نقل

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٣٣ / ١) من قانون الطيران المدني على أن النقل الجوي التجاري هو "رحلات جوية تقوم بنقل ركاب وبضائع ويريد أو أي منهم، مقابل أجر".

<sup>(٢)</sup> راجع: قانون التجارة العماني، المادة ١٥٦.

دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل"، ولم تتطرق هذه الاتفاقية إلى تفسير المقابل حالها كحال اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

ويعتبر هذا العقد تجاريًا بالنسبة للناقل استنادًا على المادة (١٦/٩) من قانون التجارة العماني حيث أشارت بالنص صراحةً إلى الأعمال التي تعدّ بوجه خاص أعمالًا تجارية من بينها "النقل برًا وبحرًا وجوًا"، وأكدت على ذلك أيضا المادة (١٠) من ذات القانون.<sup>(١)</sup>

ومما يدلّل أيضا على تجارية عقد النقل الجوي ما ورد في قانون الطيران المدني في الفقرة (٣) من المادة (١) حيث عرّف النقل الجوي التجاري بأنه "رحلات جوية تقوم بنقل ركاب وبضائع وبريد أو أي منهم مقابل أجر"،<sup>(٢)</sup> ونلاحظ بأن كلتا الاتفاقيتين وقانون الطيران المدني لم يتطرقوا إلى بيان المقصود بالمقابل أو الأجر، إلا أن الرأي مستقر على تفسير المقابل تفسيرًا واسعًا بحيث يشمل "كل مقابل أيًا كان نقديًا أم عينيًا أم التزامًا بأداء عمل" ولا بد أن يكون المقابل حقيقيًا وليس صورياً، كما أنه لا يكفي لوجود المقابل مجرد الإسهام الرمزي من قبل المسافر أو شاحن البضاعة في تكاليف الرحلة، وإلا فإنه يصبح من العقود غير المسماة أو يعتبر عقد نقل مجاني،<sup>(٣)</sup> ولا بد أن يكون المقابل حقيقيًا

<sup>(١)</sup> نصت المادة (١٠) من قانون التجارة العماني على أنه يُعدّ عملاً تجاريًا الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية والملاحة الجوية وبوجه خاص:

١. إنشاء السفن أو الطائرات وبيعها وشراؤها وإيجارها وإصلاحها.
٢. العقود المتعلقة بأجر ورواتب رتبان السفينة وملاحيها وملاحي الطائرات ومسائر العاملين عليها.
٣. الإقراض والاستقراض.
٤. النقلات البحرية والجوية وكل عملية تتعلق بها كسواء أو بيع لوازمها من ميعات وأدوات وذخائر ووقود وحبال وأشرطة ومؤمن ومواد تموين الطائرات.
٥. التأمين البحري والجوي بأنواعه المختلفة.

<sup>(٢)</sup> راجع: قانون الطيران المدني العماني، المادة (١).

<sup>(٣)</sup> فيما يتعلق بالنقل المجاني فقد فرقت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بين فرضين الأول: هو النقل المجاني الذي تقوم به طائرات مملوكة للأفراد، والنقل المجاني الذي تقوم به المؤسسات التي لا تحترف النقل الجوي كالنقل الذي تقوم به شركة من شركات البترول لبعض الخبراء، أو النقل الذي تقوم به شركة تعمل في مجال صيد الأسماك، أو النقل الذي يقوم به سلاح الجو السلطاني العماني وشرطة عمان السلطانية ممثلة في الإدارة العامة لطيران الشرطة لنقل منتسبيهم بين مسقط وصلالة أو مسقط ومندم أو إلى الدول الأخرى، وما تجدر الإشارة إليه أن قانون الطيران المدني لا تسري أحكامه على الطيران العسكري الذي تباشره شرطة عمان السلطانية ممثلة في الإدارة العامة لطيران الشرطة، وسلاح الجو السلطاني العماني استنادًا على المادة (٢) من قانون الطيران المدني، حيث أنها أشارت إلى أن سريان أحكام قانون الطيران المدني تسري على الطائرات المدنية في إقليم السلطنة، والطائرات المسجلة في السلطنة أينما كانت خارج إقليمها وذلك بما لا يتعارض مع أحكام قوانين الدول الأجنبية التي تباشر نشاطها فيها، وكذلك المطارات المدنية في السلطنة. لمزيد من الإيضاح راجع: المادة (٢) من قانون الطيران المدني العماني. (=)

وموازياً في مقداره مع الرحلة الجوية المقررة،<sup>(١)</sup> ويكفي أن يكون النقل الجوي الدولي تجارياً حتى تسري عليه أحكام اتفاقية مونتريال وذلك بصرف النظر عن صفة القوائم بالنقل أي سواء كان الناقل شخصاً من أشخاص القانون الخاص أم شخصاً من أشخاص القانون العام كالدولة مثلاً أو أحد أشخاصها المعنوية.

ولقد رسم المشرع العماني أهداف السياسة العامة للنقل الجوي التجاري في المادة (٣٨) من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني، كما أشار إلى حقوق النقل الجوي التجاري في المادة (٣٩) من ذات اللائحة، وفي ذلك دلالة واضحة على تجارية عقد النقل الجوي.<sup>(٢)</sup>

#### ٥- الرضائية بين أطرافه

يتَّصف عقد النقل الجوي بأنه من العقود الرضائية ونقصد بذلك أنه ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين أي تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى إفراغه في شكل معين سواءً كان ذلك يتعلق بعقد نقل الأشخاص أم نقل البضائع، ويتحقق ذلك بتوافر الأركان الثلاثة اللازمة لانعقاد العقد وهي الأهلية والرضا والمحل والسبب، ولا يغيّر من ذلك قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة لإثبات هذا العقد سواء كانت تذكرة سفر أو سند شحن لنقل البضائع، حيث أن هذه الوثيقة تعتبر أداة لإثبات العقد، وما يدل على ذلك ما ورد في اتفاقية وارسو من أن غياب تلك الوثيقة التي يحررها الناقل الجوي لا تؤثر على وجود عقد النقل أو على صحته، وإنما يبقى هذا العقد خاضعاً لأحكامها،<sup>(٣)</sup> كما أنه لا يؤثر في صحة الرضائية لهذا العقد التزام الشاحن بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل أو أحد تابعيه، حيث أن التسليم يتم بغية تمكين الناقل من تنفيذ التزامه وذلك بنقل البضاعة من مكان لآخر حسبما تم الاتفاق

---

(=) الثاني: فهو الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي والتي تعمل في قطاع الطيران وتستخدم طائرات نقل مفتوح للجمهور أو بحسب الطلب وتتخذ من عمليات النقل الجوي حرفة لها مثال ذلك النقل الإعلاني، أو النقل الذي يتم تنفيذاً لالتزام قطعه شركة أو مؤسسة طيران على نفسها تجاه الدولة مانحة التزام النقل الجوي والذي بمقتضاه يتم سفر بعض موظفي الدولة بالمجان.

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٦٩.

(٢) راجع: المادتين (٣٨)، (٣٩) من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني.

(٣) راجع: اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، المادة (٢/٣).

عليه في العقد المبرم بينهما، ولن يتأتى ذلك إلا بالتسليم ولا يمكن اعتباره شرطاً لانعقاد العقد، وإنما يكون لتمكين الناقل من تنفيذ التزامه.<sup>(١)</sup>

## ٦ - عقد فوري

يتصف عقد النقل الجوي بأنه عقد فوري، والسبب في ذلك أن خدمة النقل تتفد بمجرد حصول المسافرين أو الشاحن عليها مرة واحدة وذلك من خلال تقديمها له من قبل الناقل الجوي، كما يبقى العقد فورياً بغض النظر عن الوقت الذي قد تستغرقه الرحلة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول.

ولا تحدد التزامات طرفي العقد على أساس المدة، بل إنه يتم تحديدها على أساس المسافة التي تقطعها الرحلة وهي السبب المعوّل عليه في دفع أجرة النقل، حتى وإن كان الناقل يحدد موعداً لوصول المسافرين أو البضائع إلى المكان الذي تم الاتفاق عليه حيث أن هذا الموعد يقتصر أثره على تحديد مدى مسؤولية الناقل عن التأخير في النقل.<sup>(٢)</sup>

(١) د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٦.

(٢) د. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ٢٠٠٨، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط ١، ص ٣١.

## المطلب الثاني

### أطراف عقد النقل الجوي

تعتبر الطائرة من أهم عناصر عقد النقل الجوي لأنها الوسيلة التي يتم من خلالها تنفيذ العقد، والمادة (١/١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اشترطت أن يتم النقل بواسطة طائرة حتى تخضع لأحكامها وبالتالي سريان أحكام المسؤولية المقررة فيها، وتختلف هذا الشرط يعني الخروج كليا من نطاق القانون الجوي والدخول في نطاق فرع آخر من فروع القانون كالقانون البحري أو القانون التجاري، وبناءً لذلك فإن تحديد المقصود بالطائرة له أهمية كبيرة لأطراف عقد النقل من ناحية تحديد القواعد القانونية الواجبة للتطبيق على النقل، فقد يحصل مثلا أن يكون لأحد أطراف عقد النقل مصلحة في تطبيق أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية فيزعم أن النقل قد تم بواسطة الطائرة، بينما تكون للطرف الآخر المصلحة في تطبيق أحكام المسؤولية المقررة في القانون الوطني ويدعي نفي وصف الطائرة عن الأداة المستخدمة في تنفيذ عملية النقل قاصدا بذلك الخروج من إطار تطبيق أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية.

كما تبدو أهمية تحديد المقصود بالطائرة عند تحديد القواعد القانونية الواجبة للتطبيق خاصة عندما يتعلق الأمر بالمخترعات الحديثة كالتائرات العمودية، والصواريخ، والمركبات الفضائية، والطائرات الشراعية<sup>(١)</sup> وغيرها لتحديد ما إذا كانت تسري عليها أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية أم ينتفي عنها هذا الوصف، وبالتالي لا تسري عليها أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية أو في القوانين الوطنية.

وبالرغم من تلك الأهمية لتحديد مفهوم الطائرة إلا أن اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩، ومونتريال ١٩٩٩، لم تتطرقا إلى تعريف الطائرة، وقد تم التطرق لتعريفها في الاتفاقيات الجوية ذات العلاقة بهذا الشأن، حيث قامت المنظمة الدولية للطيران (ICAO) في الثامن من نوفمبر عام ١٩٦٧م بتعديل

(١) يقصد بالمركبات الشراعية مركبات شاع استخدامها في السنوات الأخيرة في نقل الشخاص والبضائع، وتسير مرتفعة قليلا عن سطح اليابسة أو الماء منزلة على وسادة هوائية ناتجة عن ردة فعل الهواء الذي تنفخ به محركاتها النفاثة رأسيا على الأرض أو على سطح الماء" راجع: د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢٦.



تعريف الطائرة الوارد في الملحق رقم (٧) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والذي كان ينص على أن الطائرة هي "كل آلة تستطيع التحليق في الجو بواسطة رد فعل الهواء" فقد أصبحت الطائرة تعرف بأنها "كل آلة تستطيع التحليق في الفضاء بواسطة رد فعل الهواء غير المنعكس من سطح الأرض".

ولقد عرّف قانون الطيران المدني العماني في المادة (٦/١) الطائرة بأنها "آلة آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء، غير ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والطائرات العمودية"<sup>(١)</sup> ومن خلال هذا التعريف يتضح بأن هناك شرطين لا بدّ من توافرها لاعتبار الآلة طائرة هما:

**الشرط الأول:** أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الأساسي لبقاء الآلة في الجو، وينتفي عن الآلة وصف الطائرة إذا كان رد فعل الهواء عاملاً ثانوياً لبقائها في الجو كما هو الشأن بالنسبة للصواريخ ومركبات الفضاء.

**الشرط الثاني:** ألا يكون رد فعل الهواء منعكساً من سطح الأرض بمعناها الواسع الذي يشمل اليابسة والماء<sup>(٢)</sup> والذي يميز النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل الأخرى أنه يتم جواً بواسطة الطائرة المعدة لذلك، وتتميز الطائرة عن بقية المركبات الهوائية الأخرى كالمناطيد والبالونات بصفة أساسية وهي أنها تستخدم قوة محركها لتسييرها، إلا أنه في المقابل يبقى النقل الذي يتم بواسطة هذه المركبات نقلاً جويّاً.<sup>(٣)</sup>

واستناداً على المادة (٤٩) من قانون الطيران المدني فقد حظر المشرع العماني إجراء أي تصرفات على الطائرات التي تم قيدها في السجل الوطني سواء أكان بالبيع أو الرهن أو الإيجار أو أي تصرف آخر، إلا بعد الحصول على موافقة بذلك من سلطة الطيران المدني، واعتبر أن مثل تلك

<sup>(١)</sup> راجع: المادة (٦/١) من قانون الطيران المدني العماني.

<sup>(٢)</sup> د: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٥.

<sup>(٣)</sup> د.هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣١٣.

التصرفات لا تعتبر منعقدة بين أطرافها إلا بعد القيام بقيدها في السجل الوطني من قبل السلطة المختصة.<sup>(١)</sup>

ويمثل الناقل والمسافر طرفا عقد النقل الجوي في نقل الأشخاص، بينما يمثل كلا من الناقل والشاحن طرفا عقد النقل الجوي في نقل البضائع، ومن الممكن أن يكون هناك طرفاً ثالثاً في عقد نقل البضائع وهو المرسل إليه، وبموجب العقد تنشأ له بعض الحقوق وتترتب عليه بعض الالتزامات، وفيما يلي سوف نتطرق إلى الحديث عن تلك الأطراف:

### أولاً: الناقل الجوي

لم تتضمن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ أو بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ تعريفاً معيناً للناقل الجوي، وقد أدى ذلك إلى إثارة العديد من المشكلات، وخلق نوعاً من الغموض حول مركز الناقل القانوني عند توكيل الناقل الجوي لناقلين آخرين لتنفيذ جزءاً من النقل الجوي الذي تعاقد على تنفيذه أو ما يسمى بالنقل المتعاقب، ولذلك جاءت اتفاقية جوادالاخارا ١٩٦١م مكتملة لاتفاقية وارسو ومحاولة الحد من تلك المشكلات؛ فقد ميّزت بالتعريف بين الناقل المتتابع والناقل الفعلي، فعرفت الناقل الجوي بأنه "شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها".<sup>(٢)</sup>

كما عرّف قانون الطيران المدني العماني في المادة (٣٢/١) الناقل الجوي بأنه "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها".

ويلاحظ من خلال التعريفات السابقة أنها ترتبط بين استثمار الخطوط الجوية واكتساب صفة الناقل الجوي، إلا أنه لا يشترط بالضرورة أن يكون الناقل الجوي مالكاً للطائرات التي يستثمر عن طريقها تلك الخطوط الجوية، ونتيجة لعدم اشتراط ملكية الناقل الجوي للطائرات التي ينفذ بواسطتها التزاماته في عمليات النقل الجوي؛ ثار التساؤل عن الحالة التي يتم فيها تأجير الطائرة، فمن الذي

<sup>(١)</sup> المادة (٤٩) من قانون الطيران المدني العماني نصت على أنه "يحظر التصرف في أية طائرة مسجلة في السجل الوطني سواء بالبيع أو الرهن أو الإيجار، أو أي تصرف آخر، إلا بموافقة سلطة الطيران المدني، ولا يكون هذا التصرف نافذاً بين المتعاقدين والآخرين إلا بعد قيده في السجل الوطني".

<sup>(٢)</sup> د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣١٥.

يكتسب صفة الناقل الجوي هل المؤجر أم المستأجر، وكذلك الحال بالنسبة للناقل الفعلي، والوكالات السياحية والوكلاء بالعمولة وما إذا كان ذلك ينطبق عليهم من ناحية اكتسابهم لصفة الناقل الجوي، خاصة إذا ما عرفنا أن التعريفات السابقة لا تؤكد أن الناقل الجوي هو الذي يستثمر الخطوط الجوية بنفسه، وفيما يلي شرح مفصل لتلك الحالات:

### الحالة الأولى: الناقل الجوي في حالة تأجير الطائرة

هناك صور متعددة لإيجار الطائرة، فقد تؤجر الطائرة بدون الطاقم، وقد يتم تأجيرها مع الطاقم، ولقد تطرقت المادة (٢٣/١) من قانون الطيران المدني إلى تعريف إيجار الطائرة،<sup>(١)</sup> كما أن المادة (٥٠) من ذات القانون أجازت تأجير الطائرة للغير،<sup>(٢)</sup> وفيما يلي شرح لتلك الصور:

#### - إيجار الطائرة بدون الطاقم

قد يحصل الاتفاق بين مالك الطائرة ومستأجرها على أن يتم تأجير الطائرة بدون الطاقم ويتولى المستأجر توفير الطاقم وإدارة المشروع الجوي، وفي هذه الحالة يثور التساؤل حول تحديد صفة اكتساب الناقل الجوي وللإجابة على ذلك يجب التفرقة بين حالتين هما:

أ. استعمال مستأجر الطائرة لأغراضه الخاصة دون أن يستغلها في مجال النقل الجوي بتقديم خدمات النقل للآخرين، ففي هذه الحالة لا يكتسب مستأجر الطائرة صفة الناقل الجوي لأنه لا يوجد عقد نقل أبدًا، والعلاقة هنا بين مؤجر الطائرة ومستأجرها هي علاقة إيجار فقط.

ب. قيام مستأجر الطائرة بتقديم خدمات النقل الجوي إلى الآخرين، وهنا يكتسب المستأجر صفة الناقل الجوي في مواجهة المسافرين أو الشاحنين لأن المؤجر وإن كان يستغل الطائرة من خلال تأجيرها إلا أنه لا يقوم باستثمار خطوط جوية وإنما يكون مالكًا للطائرة المؤجرة فقط، والمستأجر هو من يقوم بهذا الاستثمار وبالتالي يتحمل مخاطر مشروع النقل الجوي ويعد ناقلًا جويًا اتجاه المسافرين

(١) عرفت المادة (٢٣/١) من قانون الطيران المدني إيجار الطائرة بأنه "عقد خطي يلتزم بمقتضاه المستأجر من الارتفاع بطائرته مع هيئة القيادة أو بدونها، لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي لمدة معينة، وذلك مقابل أجر".

(٢) نصت المادة (٥٠) من قانون الطيران المدني على أنه "يجوز لمالك الطائرة أو مستثمرها، بعد موافقة سلطة الطيران المدني أن يؤجر الطائرة بهيئة قيادتها إلى الغير وذلك لرحلة أو أكثر لاستثمارها خلال مدة محددة مقابل أجر يتفق عليه الطرفان".

أو الشاحنين، أما بالنسبة للعلاقة بين المؤجر والمستأجر فإنه يحكمها عقد الإيجار ولا يعتبر العقد الذي بينهما عقد نقل.<sup>(١)</sup>

واستنادًا على المادة (٥٤) من قانون الطيران المدني العماني، فقد اعتبر المشرع أن مستأجر الطائرة يكون مستثمرًا لها في حالة أنه قام باستئجارها بدون طاقمها، أو أنه استأجرها مع طاقمها ولكنه اشترط عند إبرام عقد الإيجار أن يكون الطاقم تحت تصرفه وخاضعًا لأوامره، وبالتالي فإنه يكون في هذه الحالة مسؤولًا عن الأخطاء أو الأضرار التي تحصل نتيجة فعل قام به أي عضو من أعضاء الطاقم.<sup>(٢)</sup>

### - إيجار الطائرة مع الطاقم

بموجب عقد إيجار الطائرة مع الطاقم يلتزم المؤجر بأن يضع الطائرة مع طاقمها تحت تصرف المستأجر وفي ذلك وضع المشرع العماني الضوابط اللازمة لطاقم التشغيل والتي بدونها لن يستطيع الطاقم ممارسة عمله على متن الطائرة،<sup>(٣)</sup> ووفقًا للمادة (٥١) من قانون الطيران المدني العماني فإنه يتوجب على مالك الطائرة أن يسلمها للمستأجر بحالة جيدة وصالحة للطيران، كما يتوجب عليه القيام بصيانتها وإجراء الفحص الفني اللازم لها ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك، أي أنه يجوز أن يتم الاتفاق بين المؤجر والمستأجر على أن يتحمل الأخير القيام بعمليات صيانة الطائرة،<sup>(٤)</sup> ويكون المالك مسؤولًا أيضًا عن الأضرار الناجمة عن عيوب الطائرة، ما لم يكن ذلك عائدًا إلى عيوب الصناعة

(١) د. هاني نويدار، المرجع السابق، ص ٣١٦.

(٢) نصت المادة (٥٤) من قانون الطيران المدني على أنه "يعتبر مستأجر الطائرة مستثمرًا لها في حالة إيجار الطائرة دون هيئة قيادة، أو بهيئة قيادة تخضع لأوامره، ويكون في هذه الحالة مسؤولًا عن الأخطاء والأضرار الناشئة عن فعل أي عضو من هيئة القيادة".

(٣) فيما يتعلق بطاقم الطائرة نصت المادة (٧٥) من قانون الطيران المدني العماني على أنه:

١. فيما عدا رحلات تدريب الأشخاص على تأدية وظائفهم على متن الطائرة يحظر على مستثمر أية طائرة مسجلة في السلطنة أن يعين شخصًا في طاقم الطائرة لأية رحلة، ما لم يكن ذلك الشخص حائزًا على إجازة سارية المفعول تؤهله لذلك ولديه من المؤهلات وشهادات الاختبارات الدولية العلمية ما يمكنه من تأدية الواجبات المنوطة به على النحو المطلوب.

٢. لسلطة الطيران المدني أن تقرر بالنسبة لجميع أو بعض الرحلات إضافة أي عضو أو أعضاء إلى هيئة القيادة علاوة على التشكيل المقرر في دليل العمليات المعتمد إذا رأت أن ذلك لازماً لتأمين سلامة الطيران.

٣. لا يجوز لأي عضو من أعضاء هيئة قيادة الطائرة أن يقوم في وقت واحد بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة.

٤. لسلطة الطيران المدني أن تقرر وجود مضيفين جويين بالطائرة يحدد عددهم بتعليمات تصدرها هذه السلطة، وذلك للقيام بأعمال متعلقة بسلامة وخدمة الركاب.

(٤) نصت المادة (٥١) من قانون الطيران المدني والمتعلقة بواجبات مؤجر الطائرة على أن يلتزم مؤجر الطائرة بتسليمها بحالة جيدة وصالحة للطيران، والقيام بصيانتها وإجراء الفحص الفني اللازم ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك".

الخفية والتي لا يمكن للمالك أن يعلمها، أو لأسباب قهرية لا علاقة للمالك فيها أو لا يستطيع دفعها، وبالتالي فإنه لا يخل ذلك في أحقية المؤجر بالرجوع على أي شخص مسؤول عن ذلك، وتنتفي هنا المسؤولية المباشرة عن المؤجر فيما لو كانت الأضرار ناجمة عن تلك الأسباب.<sup>(١)</sup>

وهنا تثار مسألة اكتساب صفة الناقل الجوي، حيث ذهب اتجاه في الفقه إلى اعتبار كلا من المؤجر والمستأجر عند إبرام عقد تأجير الطائرة مع الطاقم مكتسبًا لصفة الناقل الجوي،<sup>(٢)</sup> والسبب في ذلك أنه إذا كان مستأجر الطائرة يأخذ على عاتقه التنظيم التجاري لعملية النقل الجوي فإن المؤجر يلتزم بموجب عقد الإيجار بتنفيذ النقل الجوي ماديًا عن طريق طائرته، بالإضافة إلى ذلك هناك حجة أخرى مؤداها اعتبار المستأجر ناقلًا متعاقدًا في مفهوم اتفاقية جوادلاخارا واعتبار المؤجر ناقلًا فعليًا.

وبالرغم من أن هذا الرأي يتمكن فيه المسافر أو الشاحن من الرجوع بالمسؤولية على شخصين بدلا من شخص واحد وذلك في حال المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي قد تلحق به، إلا أننا نرى بأنه لا يمكن الأخذ به لأن المؤجر يكون دوره مقتصرًا هنا على تسليم الطائرة صالحة للملاحة الجوية وخالية من العيوب والأضرار إلى المستأجر مع طاقمها، ولم يقد باستثمار خطوط جوية، وبالتالي فإن إدارة مشروع النقل الجوي هنا تظل مقتصرة على المستأجر فقط ويكون مسؤولًا لوحده أمام من تعاقد معهم.

وألزمت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، وكذلك قانون الطيران المدني العماني مستأجر الطائرة التي تم تسجيلها في السلطنة بأن يقوم باستخدام الطائرة وفقًا لخصائصها الفنية، وفيما لو تطلب الأمر القيام بعملية الصيانة لها فإنه يتوجب عليه أن يضعها تحت تصرف المؤجر والجهات المعنية بهذا الأمر لإجراء الفحص الفني اللازم لها، كما أنه بعد انقضاء المدة الإيجارية المتفق عليها فإنه يكون ملزمًا بإعادتها إلى المؤجر وبالحالة التي كانت عليها وقت التعاقد على استئجارها، ما لم يكن هناك اتفاق على خلاف ذلك، ولا يجوز للمستأجر التنازل عن إيجار الطائرة لمؤجرها، أو أن يقوم بتأجيرها

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٥٢) من قانون الطيران المدني على أنه تكون مؤجر الطائرة مسؤولًا عن الأضرار الناجمة عن عيوب الطائرة، ما لم يرجع ذلك إلى عيوب الصناعة الخفية، أو لأسباب قهرية لا دخل له فيها ولا يستطيع دفعها، ولا يخل ذلك بحق المؤجر في الرجوع على أي شخص مسؤول عن ذلك.

<sup>(٢)</sup> د. محمد فريد العريني، ود. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ٤٥٣.

لمستأجر آخر إلا بعد الحصول على موافقة بذلك من قبل المؤجر وسلطة الطيران المدني، وهو ما أشار إليه المشرع العماني أيضا في المادتين (٥٣) و(٥٥) من قانون الطيران المدني.<sup>(١)</sup>

#### ثانيا: الناقل الفعلي والناقل المتعاقد

اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تعرّف الناقل الجوي، إلا أنه تم التطرق إلى ذلك في اتفاقية جوادلاخارا الموقعة في عام ١٩٦١م والتي جاءت لتواجه الحالات التي انتشرت بكثرة في تلك الفترة والتي يتولى فيها تنفيذ عملية النقل الجوي شخص آخر غير الناقل الجوي الذي قام بالتعاقد مع المسافر أو الشاحن، فلقد فرّقت هذه الاتفاقية بين كلا من الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، حيث عرّفت الناقل المتعاقد بأنه "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل"، أما الناقل الفعلي فقد عرّفته المادة (١/ج) من الاتفاقية ويقصد به "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة (ب) أو بجزء منه، ولكنه ليس بالنسبة إلى هذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس".

ثم جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وعرّفت الناقل المتعاقد بأنه الشخص الذي يُبرم بصفته طرفاً أساسياً عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع مسافر أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن المسافر أو المرسل.<sup>(٢)</sup>

وعالجت حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلي في المادة (٣٩) منها بنفس المنوال المقرر في اتفاقية جوادلاخارا ١٩٦١، وقررت في المادة (٤/١) سريان أحكامها على هذا النوع من

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٥٣) من قانون الطيران المدني العماني على أنه "يلتزم مستأجر الطائرة باستعمالها وفقاً لخصائصها الفنية، ووضعها تحت تصرف المؤجر والجهات المختصة لإجراء الصيانة والفحص الفني اللازم، وإعادتها إلى المؤجر عند انتهاء الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت الإيجار، ما لم يتفق صراحة على خلاف ذلك".

- كما أن المادة (٥٥) من ذات القانون نصت على أنه "لا يجوز لمستأجر طائرة مسجلة في السلطنة أن يتنازل عن الإيجار، أو أن يؤجر الطائرة لغيره إلا بموافقة المؤجر وسلطة الطيران المدني".

<sup>(٢)</sup> د. محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل البحري والبري والجوي، ٢٠١٥م، كلية الحقوق، جامعة البتراء، ص ٢٩٨.

النقل ونظمت شروطه وأحكامه في الفصل الخامس تحت عنوان (النقل الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد).<sup>(١)</sup>

ولا شك أن تنظيم اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لهذا النوع من النقل يحقق اتساعاً في نطاق تطبيقها، ويلبي حاجة الممارسات الجوية الحديثة خاصة عندما يتم إبرام عقد النقل الجوي بواسطة وكيل بالعمولة عن الناقل الجوي، أو عندما يتم تظهير وثيقة النقل إلى شركة طيران أخرى، ففي مثل هذه الحالات يتولى شخص آخر بخلاف الذي تعاقد معه المسافر أو الشاحن تنفيذ عملية النقل بالفعل بشقيها الفني والتجاري.<sup>(٢)</sup>

وبما أن الناقل الفعلي ليس طرفاً في عقد النقل الجوي وفقاً لهذا المفهوم فإنه لا يحق للمسافر أو الشاحن إثارة مسؤوليته التعاقدية، وكأن مقتضى إثارة مسؤوليته التصديرية هو عدم تمتعه بالحدود القصوى للتعويضات المنصوص عليها في اتفاقية وارسو، لذا فقد جاءت اتفاقية جوادالاخارا وأخضعته لأحكام المسؤولية التي وردت في اتفاقية وارسو على أن تكون في حدود النقل الذي يقوم به بالفعل، وبالتالي فإنه يجوز للمسافر أو الشاحن إثارة مسؤوليته إعمالاً لهذا الحكم.

ولقد حرصت اتفاقية وارسو على التأكيد على وجود اختلاف بين الناقل الفعلي والناقل المتتابع "الذي يتولى مرحلة متتابعة من النقل" لأن الناقل المتتابع<sup>(٣)</sup> يكون طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذ جزءاً منه، أما الناقل الفعلي فلا يعتبر طرفاً فيه.

ويكمن هذا الاختلاف بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي من خلال ما هو واضح من التعريف الوارد في اتفاقية جوادالاخارا لهما في الارتباط أو عدم الارتباط تعاقدياً مع منلقي خدمة النقل سواء كان المسافر أو الشاحن وإن كانت طبيعة الأعمال التي يقومان بها تتعلق بخدمات النقل الجوي، وبالتالي

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٥٤.

(٢) د. نفس المرجع السابق، ص ٥٥.

(٣) يقصد بالنقل المتتابع "هو النقل الذي يتولاه عدة ناقلين بالتناوب"، ولقد نصت اتفاقية وارسو في المادة (٣) على أن "النقل الذي يتولى تنفيذه عدة ناقلين جويين متتابعين يعتبر وفقاً لهذه الاتفاقية نقلاً واحداً إذا كانت إرادة المتعاقدين قد اتجهت إلى اعتباره عملية نقل واحدة، سواء أبرم الاتفاق بشأنه في عقد واحد أو في مجموعة من العقود، ولا يفقد هذا النقل صفته الدولية لأن أحد العقود أو بعضها منها يتعين تنفيذه كاملاً في إقليم خاضع لسيادة أو لإمارة أو لائتداب أو لسلطة واحد من الأطراف السامية المتعاقدة".

فإنه يكون قيام الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل الجوي إنما بصفته ناقلاً من الباطن، فإذا ارتبط الناقل الجوي بمناسبة تنفيذه لعملية النقل الجوي بشخص آخر يقوم بتقديم الخدمات الأخرى ذات الطبيعة المختلفة فإن هذا الأخير لا يكتسب صفة الناقل الجوي الفعلي، وهذا الحال ينطبق عند قيام المؤجر بتأجير الطائرة للمستأجر مع الطاقم، حيث أنه يقتصر دوره هنا على تسليم الطائرة له مع طاقمها ووضعها تحت تصرفه بصفته ناقلاً متعاقدًا، ويفهم من ذلك أن قيامه بتأجير الطائرة مع الطاقم لا تضي عليه صفة تقديم خدمات النقل الجوي.

أضف إلى ذلك ومن خلال الرجوع إلى تعريف اتفاقية جوادلاخارا للناقل الفعلي يتضح جلياً أن الناقل الفعلي هو الذي يقوم بتنفيذ عملية النقل الجوي أو جزءاً منها دون أن تكون هناك مشاركة من الناقل المتعاقد، ولقد حرصت هذه الاتفاقية على التأكيد بأن الناقل الفعلي لا يكون ناقلاً متتابعاً في الحالة التي يقوم فيها الناقل المتعاقد بتنفيذ جزءاً من عملية النقل ويتولى الناقل الفعلي تنفيذ الجزء الآخر.

ونخلص مما سبق بأن الناقل الفعلي هو الذي يتولى تنفيذ عملية النقل الجوي من الناحية الفنية والتجارية دون أن يكون مرتبطاً بعقد نقل جوي مع متلقي خدمة النقل، ويمكن أن يتولى الناقل الفعلي التنفيذ المادي لعملية النقل الجوي في كل مراحلها أو في بعضها دون أن يكون هناك اختلاط مع الناقل المتتابع الذي يعد في هذه الحالة ناقلاً متعاقدًا.

وقد يحدث أن يتولى شخص آخر إبرام عقود النقل الجوي مع المسافرين أو الشاحنين باسمه الشخصي ويسمى وكيلًا بالعمولة ويتعاقد باسمه لحساب الناقل الجوي والمتمثل في شركات الطيران وبالتالي فإنه يكتسب صفة الناقل المتعاقد اتجاه المسافر أو الشاحن، أما شركات الطيران فهي التي تقوم بتنفيذ عمليات النقل الجوي وتعدّ هنا الناقل الفعلي في هذا العقد، حيث أنها لم تتعاقد مع المسافر أو الشاحن ولكنها تقوم بتنفيذ عقد النقل وفيما يلي شرح لذلك:



## ثالثاً: الوكيل بالعمولة للنقل

لقد عزّف المشرع الوكالة بالعمولة للنقل في المادة (١٩١) من قانون التجارة العماني بأنها "عقد يلتزم بموجبه الوكيل بأن يتعاقد باسمه أو باسم موكله مع ناقل على نقل شيء أو شخص إلى جهة معينة، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المترتبة بهذا النقل وذلك في مقابل عمولة يتقاضاها من الموكل، وإذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة سرت أحكام عقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك".

ومن خلال التعريف السابق يتضح أن الوكيل بالعمولة سواءً تعاقد باسمه أو باسم موكله مقابل عمولة معينة يتم الاتفاق عليها بينهما، ولكن لو تولى الوكيل بالعمولة عمليات النقل الجوي بنفسه وبوسائله التي يمتلكها أو استأجرها فإنه يعد هنا ناقلاً جويًا وبالتالي تسري عليه أحكام عقد النقل الجوي، وتتقسم الوكالة بالعمولة إلى نوعين هما: الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي، والوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن، وسوف نتناولهما بالشرح فيما يلي:

### - الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي

يقصد بالوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي: أن يتولى شخص ما إبرام عقود النقل الجوي مع المسافرين أو الشاحنين باسمه شخصيًا ولكن لحساب إحدى شركات الطيران، ويحكم ممارسته لذلك فإنه يكتسب صفة الناقل المتعاقد اتجاه المسافر أو الشاحن، حيث أن العبرة هنا تكمن في النظر إلى طبيعة الخدمات التي يتعهد الناقل المتعاقد بتقديمها بغض النظر عن أية علاقات قانونية سابقة تجعل تنفيذ هذه الخدمات على عاتق شخص آخر، كما أن القول بخلاف ذلك سوف يؤدي إلى هدر مفهوم الوكالة بالعمولة، وبالمقابل فإن الموكل وهو شركة الطيران التي تتولى تنفيذ عملية النقل الجوي تعدّ الناقل الفعلي حتى ولو لم تتعاقد مع المسافر أو الشاحن ولكنها تقوم فعلاً بتنفيذ عمليات النقل الجوي. ولقد أخضعت اتفاقية جوادلاخارا كلا من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لأحكام اتفاقية وارسو، كما أن المشرع العماني ألزم الوكيل بالعمولة بأن يحافظ على مصلحة موكله وأن ينفذ تعليماته؛ استناداً على المادة (١٩٢) من قانون التجارة العماني.<sup>(١)</sup>

<sup>(١)</sup> المادة (١٩٢) من قانون التجارة العماني نصت على أنه "يضمن الوكيل بالعمولة بأن يحافظ على مصلحة موكله، وأن ينفذ تعليماته ويوجه خاص ما تعلق منها باختيار الناقل ولا يجوز للوكيل أن يقيد في حساب موكله أجره نقل أعلى من الأجرة المتفق عليها مع الناقل".

## - الوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن

غالبًا ما يتولى إبرام عقد النقل الجوي مع الناقل الجوي في مجال نقل البضائع جواً وكيلاً بالعمولة يتعاقد باسمه الشخصي ولحساب الشاحن أو المسافر، وتقتضي أحكام الوكالة بالعمولة في هذا المجال عدم اعتبار الوكيل ناقلاً متعاقدًا لأنه يرتبط مع الموكل بموجب عقد وكالة وليس بموجب عقد نقل جوي، وبالتالي فلا يمكن اعتبار الناقل الجوي الذي يتعاقد معه الوكيل بالعمولة ناقلاً فعليًا، والسبب في ذلك أنه لا يقوم بالنقل، وبناءً لذلك فإن الوكيل بالعمولة يفتقد هذه الصفة، ولا يكون للمسافر أو الشاحن سوى الرجوع على الوكيل بالعمولة إذا كان القانون الواجب التطبيق يجيز له ذلك، ويستطيع الوكيل بالعمولة إدارة مسؤولية الناقل الجوي بصفة الأخير ناقلاً متعاقدًا بحسب أحكام اتفاقية وارسو متى ما توافرت شروط تطبيقها، كما ألزمت المادة (١٩٦) من قانون التجارة العماني الوكيل الأصلي بالعمولة بأن يبقى ضامنًا للوكيل بالعمولة الذي وسطه ما لم يكن هناك اتفاق بينهما بأن المرسل قد عين الوكيل كوسيط في انفاقه مع الوكيل الأصلي.<sup>(١)</sup>

## رابعاً: الوكالات السياحية

تنتشر الوكالات السياحية أو ما يسمى بوكالات السفريات بصفة خاصة في مجال النقل الجوي للأشخاص، وتكتسب صفة الناقل الجوي بناءً على طبيعة الخدمات التي تقدمها للجمهور والدور الذي تقوم به في هذا المجال، فلو أن دورها كان مقتصرًا على حجز تذاكر السفر أو استلامها لها من شركات الطيران نيابةً عن المسافر أو كانت مفوضةً من قبل شركات الطيران في إصدار التذاكر باسم الشركة ولحسابها، فإنه في هذه الحالة لا تكتسب تلك الوكالات صفة الناقل الجوي لأنها لا تقدم خدمات نقل جوي ولا تستثمر خطوطاً جوية، وعلى العكس من ذلك لو قامت الوكالات السياحية باستئجار طائرات، وتولت إدارة عمليات النقل الجوي بنفسها فإنها حتمًا سوف تكتسب صفة الناقل المتعاقد وتخضع وفقًا لذلك لأحكام اتفاقية وارسو إذا توافرت شروط تطبيقها.<sup>(٢)</sup>

<sup>(١)</sup> نصت المادة (١٩٦) من قانون التجارة العماني بالقول "الوكيل الأصلي بالعمولة ضامن للوكيل بالعمولة الذي وسطه ما لم يكن المرسل قد عين الوكيل الوسيط في انفاقه مع الوكيل الأصلي".

<sup>(٢)</sup> د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٠.

## ثانياً: متلقي خدمة النقل (المسافر أو الشاحن)

يكون تقديم خدمة النقل الجوي للمسافر في عقد النقل الجوي متعلقاً بنقل الأشخاص، وبالمقابل يتلقى الشاحن تلك الخدمة في عقد النقل الجوي المتعلق بنقل البضائع، ولا يكفي أن يكون هناك نقل بواسطة الطائرة بل يجب أن يرد محل العقد على نقل أشخاص أو أمتعة وبضائع، ولقد نصت اتفاقية وارسو على ذلك صراحة في المادة (1/1) حيث نصت على (كل نقل دولي للأشخاص والبضائع)<sup>(١)</sup>، وسوف نتطرق فيما يلي إلى الحديث عن المسافر والشاحن كلا على حدة باعتبارهما أطراف في عقد النقل الجوي:

### ١ - المسافر:

من خلال ما تقدم رأينا أن إبرام عقد النقل الجوي يتم بين الناقل الجوي والمسافر الذي يريد السفر أو الانتقال من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة، وقد يتولى إبرام العقد مع الناقل المسافر بنفسه أو من ينوب عنه كالوكيل إذا كان نائباً قانونياً عن المسافر أو الوكيل عنه، كما يمكن أن يتولى الوكيل بالعمولة إبرام عقد النقل نيابةً عن الناقل الجوي، وقد قيل في ذلك "يعتبر عقد النقل لكون الإنسان محلاً له في بعض الحالات خير دليل على عدم إطلاق المبدأ القانوني القائل بخروج الإنسان عن دائرة التعامل، وفي الادعاء بغير ذلك تسليم بالبطلان المطلق لهذا العقد الأمر الذي لم يقل به أحد بعد".<sup>(٢)</sup>

إلا أنه ومع ذلك فإنه يراعى أن يكون الإنسان قد يكون محلاً للالتزامات أو حقوق شخصية، ولا يكون محلاً لأية حقوق عينية، والإنسان المقصود في عقد النقل هو الإنسان الحي، وفيما يتعلق بنقل جثث الموتى فإنه يكون من قبيل نقل الأشياء، والسبب في ذلك أن للإنسان الحي تقديره واعتباره من ناحية أن إرادته تكون حية متصرفة ومسؤولة عن العناية بنفسها في المقام الأول وليس للناقل سلطان تام عليها أثناء عملية النقل كما يرتب التزامات على الطرفين (الناقل والمسافر).<sup>(٣)</sup>

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٨.

(٢) د. نفس المرجع السابق، ص ٣٢٣.

(٣) د. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، ١٩٨٣م، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ٢٢٠.

## ٢- الشاحن أو المرسل إليه:

الشاحن هو الذي يبرم بنفسه عقد النقل الجوي للبضائع مع الناقل الجوي وقد يتم عن طريق وكيله أو نائبه، وفي هذه الحالة فإن الشاحن هو الذي يكتسب صفة المتعاقد وينشأ له الحق في مواجهة الناقل الجوي بغض النظر عما إذا كان سوف يتسلم البضاعة بنفسه من الناقل بعد انتهاء عملية النقل أم يتم استلامها عن طريق شخص آخر تم تعيينه للناقل الجوي في عقد النقل وسوف يقوم باستلام البضاعة، ويتوجب على الناقل إيصال البضاعة في الموعد المحدد وتسليمها للشخص الذي تم تعيينه من قبل الشاحن ويسمى بالمرسل إليه، وينشأ لهذا الأخير الحق في رفع دعوى ضد الناقل الجوي وذلك في حالة التأخير في نقل البضاعة أو تلفها أو هلاكها، وبالمقابل قد يكون المرسل إليه ملتزمًا بدفع أجرة النقل إلى الناقل الجوي فيما لو تم الاتفاق على ذلك عند إبرام العقد.

والشاحن عندما يبرم العقد بينه وبين الناقل ويحدد الشخص المرسل إليه إنما يتعاقد لمصلحة المرسل إليه أو ما يسمى بالتعاقد لمصلحة الغير،<sup>(١)</sup> ودائمًا هناك علاقة أصلية تربط الشاحن بالمرسل إليه وتكون سابقة على عقد نقل البضائع، وتنشأ إما بموجب عقد بيع يكون محله البضاعة المرسلة أو قد تكون البضاعة عبارة عن هدية أو تبرعًا من الشاحن للمرسل إليه وتكون سببًا في قيام الشاحن بإرسالها للمرسل إليه بواسطة الناقل الجوي، وبناءً على ما يتم الاتفاق عليه بين الشاحن والمرسل إليه فإنه يتم تحديد من الذي سوف يقوم بالوفاء بأجرة النقل للناقل الجوي، وتبعًا لذلك فإنه ينشأ حق مباشر للمرسل إليه اتجاه الناقل الجوي بموجب العقد الذي تم لمصلحته يخوله استلام البضاعة من الناقل، كما يحق له رفع دعوى المسؤولية عليه في حالة التأخير أو الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة.

<sup>(١)</sup> يقصد بالتعاقد لمصلحة الغير "عقد يبرم بين شخصين باسمهما الشخصي ويرتب للغير حقًا بالمطالبة المباشرة والشخصية بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالزلمه بأداء لأي من طرفي العقد أو كان هذا الحق مجردًا من أي التزام"، راجع: د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٣٤.

## المبحث الثاني

### القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي

لقد تطرقنا فيما سبق إلى التعريف بماهية الطائرة باعتبارها وسيلة من وسائل النقل الجوي، وإلى التعريف بعقد النقل الجوي، حيث يثير هذا النوع من النقل صعوبات عديدة في تحديد القانون الذي يحكمه أثناء عبور الطائرة من دولة إلى أخرى، لذا كان من الضروري جداً توحيد القواعد القانونية التي تحكم هذا النوع وذلك لمنع تنازع القوانين، وفعلاً تم توحيد ذلك بموجب اتفاقية وارسو. ويتخذ النقل العادي أشكالاً عديدة منها النقل العام والنقل الخاص، والنقل بمقابل، والنقل المجاني وغير ذلك من أنواع النقل إلا أن كل واحد من هذه الأنواع له قواعده القانونية المنظمة له والتي تحكم العلاقات التي تنشأ عند استخدامه وتحديد ما قد يكون منها خاضعاً للاتفاقيات الدولية من عدمه، ونظراً لذلك فإننا سوف نتطرق بشيء من التفصيل إلى أهم تلك الأشكال: وهي النقل الداخلي والنقل الدولي، حيث أن النقل الداخلي يمثل النقل العادي الذي يقتصر نطاقه على إقليم الدولة فقط، أما النقل الدولي فهو الذي يتعدى حدود إقليم الدولة الواحدة وسوف نوضح ذلك فيما يلي من خلال مطلبين:

**المطلب الأول: وثائق النقل الجوي الخاصة بالأشخاص.**

**المطلب الثاني: وثائق النقل الجوي الخاصة بالبضائع.**

## المطلب الأول

### عقد النقل الجوي الداخلي

النقل الجوي الداخلي يقصد به "النقل الجوي الذي يكون داخل إقليم الدولة الواحدة"، وتقع نقطتا القيام والوصول في إقليم الدولة التي يتم فيها تنفيذ عملية النقل الجوي حتى ولو مرّت الطائرة أثناء رحلتها الجوية بعد مغادرة نقطة القيام على أراضي إقليم آخر في دولة أخرى، ومثال ذلك الرحلات الجوية الداخلية التي تتم بين مطاري مسقط وصلالة، حيث أن هذا النقل يتم بين نقطتين داخل السلطنة ولم يتجاوز ذلك حدودها الإقليمية، ووفقًا لذلك فإنه يمكن تعريف عقد النقل الداخلي بأنه "الاتفاق الذي يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل أشخاص أو أشياء جواً باستخدام الطائرات من مكان لآخر ويقع كلاهما داخل حدود الدولة الواحدة، في مقابل أجره يدفعها الراكب أو الشاحن للناقل بهدف تحقيق الربح" وفي هذا النوع من النقل الجوي لا توجد صعوبة في تحديد القانون الذي يخضع له هذا النوع من أنواع النقل حيث أنه يخضع لأحكام القانون الوطني.<sup>(١)</sup>

ويترتب على الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة المسافرين من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، والمحافظة على أمتعته الشخصية وبضائعه، وإيصاله إلى الوجهة التي يقصدها في الموعد المحدد دون تأخير، وفي حالة إخلاله بأي من تلك الالتزامات فإنه تترتب عليه المسؤولية القانونية.

ونظرًا للأهمية التي يحظى بها هذا النوع من أنواع النقل الجوي فإن معظم الدول لا تسمح لأي ناقل أجنبي بمزاولته داخل إقليمها وإنما جعلته مقتصرًا على الناقل الوطني إلا أنه في بعض الأحوال تجيز للناقل الأجنبي بمزاولته داخل أقاليمها الجوية وفق شروط معينة، وهذا الحال ينطبق على السلطنة استنادًا على المادة (١٤) من قانون الطيران المدني حيث تجيز لسلطة الطيران المدني منح تراخيص لشركات أجنبية بممارسة النقل الجوي داخل أراضيها وفقًا

(١) د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٧٠.

لشروط معينة،<sup>(١)</sup> كما أنه في حالة الضرورة وتحقيقاً لمصلحة معينة يتوجب على الناقل الأجنبي الحصول على تصريح من الهيئة العامة للطيران المدني للقيام بعمليات النقل الجوي، وفي ذلك نصت المادة (67) من قانون الطيران المدني على أنه "لا يجوز للطائرات الأجنبية القيام بنقل الركاب أو البضائع أو البريد بين نقطتين واقعتين في إقليم السلطنة إلا بتصريح من سلطة الطيران المدني إذا اقتضت المصلحة العامة ذلك وبعد موافقة الوزير المختص".

ولقد أعلنت مؤخراً الهيئة العامة للطيران المدني بصفتها السلطة المختصة بتنظيم قطاع الطيران المدني في السلطنة عن الانتهاء من اعتماد ونشر قواعد التنظيم الاقتصادي التي تنظم الترخيص للنقل الجوي للركاب والبضائع والبريد والأنشطة الأخرى التي تتضمن نقل جوي بمقابل داخل السلطنة، حيث تعتبر هذه القواعد مكملةً للائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الصادر في عام ٢٠٠٤م، ويهدف هذا الإعلان إلى دعوة الأطراف المهتمة بالحصول على ترخيص طيران عام مثل (الطائرات العمودية والنقل الجوي الخاص بمقابل وغيرها من الأنشطة) لتقديم طلباتهم وفقاً لنماذج وتعليمات قواعد التنظيم الاقتصادي.<sup>(٢)</sup>

وفي الحادي والعشرين من يناير ٢٠١٦م تم الانتهاء من التقييم النهائي لطلبات التفاض على رخصة الطيران الاقتصادي والتي سبق الإعلان عنها، حيث انتقلت أربع شركات إلى المرحلة التالية، وقد أتيح لها تقديم عروض مفصلة عن تلك الطلبات، وفتح المجال لمناقشة المسؤولين فيها والرد على

<sup>(١)</sup> نصت المادة (١٤) من قانون الطيران المدني على أنه "لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في إقليم السلطنة إلا بموجب:

١. ترخيص تصدره سلطة الطيران المدني يسمح لمستثمرها القيام بعمليات جوية معينة، ويكون هذا الترخيص:  
أ. دائماً إذا استند إلى معاهدة دولية منضمة إليها السلطنة ودولة مستثمر الطائرة أو اتفاقية نقل جوي ثنائية نافذة المفعول لتنظيم النقل الجوي بينهما.  
ب. مؤقتاً لمدة لا تزيد على سنة في غير الحالة المشار إليها في الفقرة (أ) ويجوز تجديد هذا الترخيص لمدة أخرى بناء على طلب المرخص له.

٢. تصريح صادر من سلطة الطيران المدني يسمح للطائرة بالطيران في إقليم السلطنة، وفي جميع الأحوال يعتبر الترخيص أو التصريح ممنوحاً شخصياً لا يجوز التنازل عنه للغير.

<sup>(٢)</sup> راجع: شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، موقع الهيئة العامة للطيران المدني [www.paca.gov.om](http://www.paca.gov.om)، وفي يوم الثلاثاء الموافق ١٢ يوليو ٢٠١٦ أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني موافقة مبدئية لكل من شركة صلالة للطيران وشركة الشرقية للطيران للحصول على رخصة (ب) لمشغلي الطائرات التي تتسع لتسعة عشر مقعداً أو أقل ويبلغ أقصى وزن لإقلاعها أقل من عشرة أطنان في مجال الطيران العام بعد اجتيازها لمعايير التقييم وفقاً لقواعد التنظيم الاقتصادي للترخيص من الطيران المدني. راجع: جريدة عمان العمانية، العدد ١٢٨٢٤، الصادرة يوم الثلاثاء الموافق ٧ شوال ١٤٣٧هـ الموافق ١٢ يوليو ٢٠١٦م.

استفساراتهم من قبل المختصين بالهيئة واستشاري المشروع، وقد لمست الهيئة من خلال طلبات التنافس واللقاء مع المستثمرين جديتهم للاستثمار في قطاع الطيران المدني وأثنت على الجهود التي قاموا بها من تجميع للبيانات وتقديم طلبات مهنية جديرة بالمنافسة.

وأعلن عن الشركة التي حازت على أعلى نتيجة في التقييم النهائي المشار إليه وهي شركة مسقط الوطنية للتطوير والاستثمار ش.م.ع.م (أساس).<sup>(١)</sup> وبذلك أصبح طلبها هو الطلب المفضل للبدء في إجراءات استيفاء متطلبات رخصة الطيران الاقتصادي، وأن المرحلة التالية سوف تتمثل في استكمال إجراءات تسجيل الشركة واختيار الاسم التجاري لشركة الطيران الاقتصادي الجديدة، وفي الأول من مارس عام ٢٠١٦م أعلن الرئيس التنفيذي لشركة (أساس) عن تسمية الطيران الاقتصادي الجديد حيث أطلق عليه اسم (طيران السلام Salam Air)،<sup>(٢)</sup> ثم البدء في مرحلة استيفاء الجوانب الفنية للتشغيل والتي تتضمن التأكد من سلامة تشغيل أسطول الطائرات تمهيداً للحصول على مشغل جوي تجاري (AOC – Air Operator Certificate)، وبالتالي فإنها تعتبر أول شركة تحصل على ترخيص لإنشاء أول شركة عمانية منخفضة التكلفة أو ما يسمى بالطيران الاقتصادي.<sup>(٣)</sup>

<sup>(١)</sup> تسعى شركة مسقط الوطنية للتطوير والاستثمار (أساس) في المراحل الأولى من عمر الشركة إلى تشغيل رحلات ضمن نطاق جوي لا يزيد عن أربع ساعات طيران، وتستهدف الرحلات الداخلية والدولية على حد سواء، ولكن التركيز بداية سيكون على تسيير رحلات جوية بين مسقط وصلالة ودبي ومن المتوقع أن يبدأ رحلاته قبل نهاية العام الجاري ٢٠١٦م، أما بالنسبة للرحلات الدولية فستعمل الشركة على تسيير رحلات إلى مملكة البحرين، ودولة الإمارات العربية المتحدة، وجمهورية إيران الإسلامية، وباكستان. وتدرس كذلك إمكانية تسيير رحلات إلى دولة قطر، حيث لا تقوم أي شركات طيران اقتصادية بتشغيل رحلات مباشرة على بعض هذه الخطوط، وهناك خططاً مستقبلية طموحة نحو التوسع إلى وجهات جديدة على المستويين الإقليمي والدولي. راجع: جريدة الوطن العمانية، الخميس ١١ من ربيع الثاني ١٤٣٧ هـ الموافق ٢١ من يناير ٢٠١٦م، العدد (١١٨٤٧)، الملحق الاقتصادي.

<sup>(٢)</sup> راجع: جريدة الوطن العمانية، الصادرة بتاريخ ٢٢ يناير ٢٠١٦م، الملحق الاقتصادي.

<sup>(٣)</sup> يقصد بشهادة مشغل جوي تجاري (AOC – Air Operator Certificate): "هي الشهادة التي يتم من خلالها التأكد من صلاحية وسلامة الجانب الفني للتشغيل للطائرة والطاقم"، وتصدر هذه الشهادة وفقاً لأحكام قانون الطيران المدني ولائحته التنفيذية والقواعد التنظيمية التي تصدر من دائرة سلامة الطيران بالمديرية العامة لتنظيم الطيران المدني بالهيئة، وبعد الحصول على شهادة المشغل الجوي يتم إصدار رخصة التشغيل الاقتصادية (EOL – Economic Operating License) من دائرة النقل الجوي بذات المديرية العامة بالهيئة، راجع: اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني العماني.



## المطلب الثاني

### عقد النقل الجوي الدولي

النقل الجوي الدولي يقصد به ذلك النقل الذي يتعدى نطاقه حدود إقليم الدولة، وهذا النوع من أنواع النقل الجوي يثير صعوبات تتعلق بتحديد القانون الذي ينظمه بسبب اختلاف وتباين قوانين كل دولة، فعلى سبيل المثال لو أن طائرة أقلعت من مطار مسقط متجهة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة ومنها إلى فرنسا فأى قانون تخضع له هذه الرحلة؟ ومن هنا نشأت فكرة توحيد القوانين المنظمة للنقل الجوي الدولي بغية القضاء على فكرة تعدد النظم والقوانين وإيجاد قانون موحد في جميع الأحوال، والذي سيؤدي بدوره إلى تجنب تضارب المصالح وتعارض القوانين وبالتالي الحد من تفاقم النزاع بين أطراف عقد النقل الجوي، إلا أن هناك شروطاً معينة ينبغي توافرها لاعتبار عقد النقل الجوي عقداً دولياً وهي:

#### الشرط الأول: أن يكون النقل دولياً

لقد عرفت اتفاقية وارسو في المادة (٢/١) النقل الجوي الدولي بأنه (كل نقل يشترط فيه أطراف العقد أن يقع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في الاتفاقية أو بين نقطتين واقعتين في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة).

ويقصد بالطرف السامي المتعاقد "هي الدولة التي قامت بالتصديق على المعاهدة أو الانضمام إليها"، وبناءً لذلك فإنه لكي يعتبر النقل دولياً وفقاً للاتفاقية يجب أن يكون بين دولتين كل منهما طرف سام متعاقد، أما إذا كان أحد الأطراف ليس سامياً فإنه لا يخضع لأحكام الاتفاقية وإنما تحكمه قاعدة الإسناد المختصة بالفصل في النزاع، ولقد استوجب القضاء في معظم الدول لاعتبار الدولة طرفاً سامياً متعاقداً في اتفاقية وارسو تصديقها عليها أو الانضمام إليها، أما بالنسبة لمجلس اللوردات في إنجلترا فقد أقرّ بأنه يعد في حكم الأطراف السامية المتعاقدة جميع الدول الموقعة على الاتفاقية حتى ولو لم تكن قد صادقت عليها بعد.<sup>(١)</sup>

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢٨.

ووفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فإنه يشترط لكي يكون النقل الجوي خاضعاً لأحكامها وبالتالي تطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيها؛ أن يكون النقل الجوي دولياً استناداً على المادة (١/١) منها، وذلك بالمفهوم الذي حدّته الاتفاقية في الفقرة الثانية من هذه المادة حيث نصت على أن النقل الدولي هو "أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين، أو في إقليم دولة واحدة طرف سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل، أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متوقّف عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً، ولا يعتبر نقلاً دولياً في مفهوم هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متوقّف عليها داخل إقليم دولة أخرى"،<sup>(١)</sup> ثم سحبت الاتفاقية هذا التعريف على النقل الجوي المتتابع في المادة (٣/١) عندما نصت على أنه "يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبره الأطراف عملية واحدة سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة".<sup>(٢)</sup>

ويتضح من خلال تلك النصوص السابقة أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد قصرت نطاق تطبيقها كما فعلت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على النقل الذي يتم بين الدول الأطراف فيها، استناداً على معيارٍ جغرافيٍ للدولية، وعوّلت في تحديده على إرادة أطراف عقد النقل.

### الشرط الثاني: وجوب أن يكون النقل الجوي بمقابل

لقد نصّت اتفاقية وارسو على أنه يجب أن يكون النقل الدولي للأشخاص أو البضائع في مقابل أجر، ولم تحدد الاتفاقية المقصود بالأجر، وإنما اكتفت بتقرير أن أحكامها تسري على النقل الذي يتم بمقابل، وقد عرّفه الفقه والقضاء بكونه "مكافأة أو مقابل عن الخدمة التي يؤديها الناقل بقصد الحصول على الربح"، ويحدّد المقابل مقدماً بحيث يصبح جزءاً من العقد ويستوي أن يكون نقداً أو عينياً، كما يستوي أن يقوم بدفعه المسافر شخصياً أو آخر نيابة عنه، فإذا انتفى عنصر الأجر اعتبر النقل بالمجان وبالتالي فإنه لا يخضع لأحكام الاتفاقية إلا إذا قامت به إحدى مؤسسات النقل الجوي

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٩.

فإنه تسري عليه أحكام الاتفاقية بالرغم من أنه بالمجان لأن مؤسسات النقل الجوي غالبًا ما تقوم بذلك لغرض الدعاية كنقل شخصيات كبيرة في عالم السياسة والاقتصاد وفي هذه الحالة يعتبر نقلًا تجاريًا.<sup>(١)</sup>

كما اشترط جانب آخر من الفقه أن يتمثل المقابل في أجر، سواء في صورة نقدية أو عينية أو في صورة أعمال أو خدمات،<sup>(٢)</sup> ويفهم من هذا الرأي أن النقل الجوي الخاضع لأحكام اتفاقية وارسو هو النقل الجوي التجاري.

إلا أن البعض الآخر يذهب إلى عدم اشتراط تقاسب الأجر مع خدمة النقل، بل يكفي أن يحصل الناقل الجوي على مقابل ما أيًا كانت قيمته حتى يخضع لاتفاقية وارسو، ويترتب على هذا القول أنه في حالة قيام مجموعة من الأشخاص باستئجار طائرة للقيام برحلة ترفيهية مع الاتفاق على اقتسام المصاريف دون تحقيق ربح أو في حالة ملكية أحدهم للطائرة فإنه تطبق أحكام اتفاقية وارسو لتوافر عنصر المقابل،<sup>(٣)</sup> وسندهم في ذلك نص الاتفاقية ذاتها، حيث أنها تشترط في النقل الجوي الخاضع لأحكامها أن يكون بمقابل ثم بعد ذلك أضافت إليه النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي، فلو كانت تستهدف إخضاع النقل الجوي التجاري لأحكامها لاكتفت بالقول أن النقل الذي يخضع لأحكامها هو النقل الذي تقوم به مؤسسات النقل التجاري، والسبب في ذلك يعود إلى أن هذه المؤسسات تتخذ من النقل الجوي موضوعًا لنشاطها وتبشره استنادًا على تنظيم وتخطيط مسبق، كما أنه قد تقوم أحيانًا أو بصورة عرضية بعمليات نقل مجانية، وبما أنه ليس كل نقل جوي بمقابل يعد نقلًا تجاريًا فإن هدف هذه الاتفاقية هو إخضاع النقل الجوي بمقابل بصفة عامة لأحكامها بصرف النظر عمّن قام به سواء مؤسسة نقل جوي، أو قام به من لا يكتسب صفة مؤسسة النقل الجوي ولكنه قام بنقل بمقابل.

(١) د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٣٨.

(٢) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٣٨.

(٣) د. رضوان أبو زيد، قانون الطيران التجاري، ١٩٨٢، دار الفكر العربي، القاهرة، ص ٢٤٠.

وبما أن اتفاقية وارسو تُخضع لأحكامها النقل المجاني الذي يتم عن طريق مؤسسات النقل الجوي التي تحترف ممارسة نشاط النقل الجوي فإن الغاية من ذلك منع هذه المؤسسات من التحايل أو التهرب من تطبيق أحكامها تحت غطاء مجانية النقل الجوي، أضف إلى ذلك أن قيام مؤسسات النقل الجوي بتنفيذ عمليات نقل مجانية تهدف من خلالها إلى تحقيق غايات معينة وليس على سبيل التبرع، كأن تقوم مثلا بنقل شخصيات بارزة ومرموقة بهدف الدعاية لها، وقد يكمن السبب في قيامها بتقديم خدمات النقل الجوي بالمجان التزامها اتجاه السلطة العامة التي منحها امتيازًا بالنقل من أجل نقل موظفيها أو فئات معينة من الأشخاص الآخرين مجانًا، أو أن تقوم بتخصيص عدد معين من الرحلات الجوية المجانية لتلك السلطة أو الجهة.

ولقد استبعدت اتفاقية وارسو من مجال تطبيقها ثلاثة أنواع وذلك بجانب النقل الذي لم يستوف الشروط المنصوص عليها في المادة الأولى من الاتفاقية، وقد حددت المادة (٣٤) من الاتفاقية النقل الذي لا يخضع للاتفاقية وقد نصت على أنه "لا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل الجوية الدولية التي تتولاها مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى بقصد إنشاء خطوط ملاحية منتظمة، وكذلك لا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجًا عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي".

وألغى بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥م هذه المادة وذلك بموجب المادة (١٦) منه حيث نصت على أنه (لا تطبق أحكام المواد من ٣ - ٩ المتعلقة بمستندات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف عادية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي).

من خلال ما تقدّم يتضح أن الاتفاقية قد استبعدت النقل الجوي على وجه التجربة وكذلك النقل في ظروف غير عادية والنقل وفقًا للاتفاقية الدولية للبريد، إلا أن المادة (١٦) من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥م قد أسقطت صراحة الاستثنائيين الأخيرين، وبالتالي أصبح النقل على سبيل التجارب الأولى، والنقل في ظروف غير عادية خاضعين لأحكام اتفاقية وارسو، وهناك دولًا انضمت إلى اتفاقية وارسو ولكنها لم تنضم إلى بروتوكول لاهاي المعدل لها، ولهذا السبب تبقى هاتين الحالتين خارجتين

عن نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية بالنسبة لها، وتبعًا لذلك فقد جاءت اتفاقية مونتريال لتقرير ذلك تفصيلاً خاصة بعدما شاب عملية النقل الجوي أحداث وتطورات هائلة جعلت أنظمة العالم تتسارع إلى الانضمام إلى تلك الاتفاقية للمحافظة على مصالحها الاقتصادية وترسانة نقلها الجوي بعيدًا عن المنازعات العقيمة والخالية من القواعد التي تنظم علاقات الدول في هذا المجال ببعضها البعض.<sup>(١)</sup> ونستخلص مما سبق أن النقل الجوي بمقابل يخضع لأحكام اتفاقية وارسو أيًا كانت صورة المقابل أو قيمته، أما النقل المجاني الذي يتم دون أي مقابل فيخرج من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية باستثناء النقل الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي.

---

(١) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ٣٤٣.

## الفصل الثاني

### وثائق عقد النقل الجوي ودورها في الإثبات

تمهيد:

تطرّفنا فيما سبق إلى أن عقد النقل الجوي يبرم بين الناقل الجوي سواء أكان مالكًا للطائرة أم أنه مستأجر لها متى ما ثبت أن حيازته قانونية وصحيحة لها، وقد يحصل أن يبرم وكيل الناقل الجوي عقد النقل الجوي مع المسافر أو الشاحن لكي يقوم بنقل بضاعته إلى شخص آخر وهو المرسل إليه، وعقد النقل الجوي يتصف بالرضائية لكونه ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول، ولا يشترط إصدار تذكرة السفر أو خطاب نقل للبضائع لإتمام انعقاد العقد، وأن متطلب إصدار التذكرة أو سند الشحن إنما لغايات إثبات العقد واستلام الأجرة المتفق عليها من المسافر أو الشاحن، ولقد شدّت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على وثائق إثبات عقد النقل الجوي، إلا أن الاعتبار لسند الشحن الجوي للبضائع أكثر من قيمة تذكرة السفر بالنسبة لنقل الأشخاص، حيث اعتبرت المادة (١/١١) من الاتفاقية أن خطاب النقل أو الإيصال دليلًا على إبرام عقد الشحن الجوي للبضائع ما لم يثبت خلاف ذلك باعتبارها قرينة يجوز إثبات عكس ما ورد فيها،<sup>(١)</sup> أما بالنسبة لتذكرة السفر فقد اعتبرت اتفاقية مونتريال أن غيابها أو عدم تسليمها للمسافر أو عدم اشتغالها على البيانات المطلوبة لا يؤثر في صحة عقد النقل الجوي الذي يبقى موجودًا بل ويظل خاضعًا للاتفاقية ومبدأ تحديد المسؤولية.<sup>(٢)</sup>

ويعتبر الإثبات في عقد النقل الجوي من الأمور المهمة جدًا، لكونه يتضمن بيانات تتعلق بمواعيد القيام والوصول، وتعليمات الناقل الجوي، ومحطات الهبوط، وكذلك المحطات التي تمر بها الرحلة الجوية، كما تشمل تلك البيانات أيضًا معلومات تتعلق بالبضاعة التي قام الشاحن بتسليمها للناقل الجوي، وغيرها من البيانات الأخرى.

(١) راجع: المادة ( ١١ ) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م.

(٢) راجع: المادة (٥/٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

والمسافر يمكنه إثبات عقد النقل الجوي بكافة طرق الإثبات، ولقد تضمنت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بعض الأحكام التي تتعلق بوثائق النقل الجوي، حيث تُلزم الناقل بتسليم تذكرة السفر إلى المسافر، وذكر بيانات معينة تتضمنها تلك التذكرة، وإيصال الأمتعة التي يسلمها المسافر للناقل الجوي إذا كان العقد يتعلق بنقل أشخاص من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة، وخطاب النقل إذا كان العقد يتعلق بنقل بضائع جواً، وقد أشارت نفس الاتفاقية إلى أن عدم تسليم تذكرة السفر للمسافر، أو عدم تضمينها البيانات المطلوبة لا يترتب عليه أي أثر بالنسبة لوجود العقد<sup>(١)</sup> وسوف نتطرق إلى الحديث عن ماهية وثائق النقل الجوي، ودور تلك الوثائق في الإثبات من خلال المبحثين التاليين:

**المبحث الأول: ماهية وثائق عقد النقل الجوي.**

**المبحث الثاني: دور وثائق النقل الجوي في الإثبات.**

---

(١) د. محمود مختار بريري، ود. عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ١٣٢.

## المبحث الأول

### ماهية وثائق النقل الجوي

بالرغم من أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد الاتفاق، إلا أن المشرع الدولي ألزم الناقل الجوي بإصدار بعض الوثائق اللازمة لعملية النقل سواء كان نقلاً للأشخاص أم للأمتعة أم للبضائع، وهذه الوثائق ما هي إلا وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي، والمستقر عليه في الفقه والقضاء أنه يمكن إثبات عكس ما هو موجود في وثائق النقل، وأن عدم وجودها أو ضياعها أو تلفها لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي.<sup>(١)</sup>

وبالنظر إلى أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها يتضح أنها تنظم ثلاثة أنواع من الوثائق هي: النوع الأول: تذكرة السفر. النوع الثاني: استمارة الأمتعة الشخصية. النوع الثالث: خطاب النقل وهو خاص بنقل البضائع.

وسوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين: الأول نبحث فيه وثائق النقل الجوي الخاصة بالأشخاص، والثاني وثائق النقل الخاصة بالبضائع وذلك على النحو التالي:

---

(١) د. عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص ٥٩.



## المطلب الأول

### وثائق النقل الجوي الخاصة بالأشخاص

طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو هناك نوعان من الوثائق يجب على الناقل الجوي تحريرها وتسليمها للناقل وتمثل هذه الوثائق فيما يلي:

#### ١- تذكرة السفر:

وهي من الفعل "ذكر"، وتعني ما تستذكر به الحاجة، وهي بطاقة يثبت فيها أجر الركوب في السكك الحديدية والطائرات وما جرى مجراها، وجمعها تذاكر، وهي لفظة (محدثّة).<sup>(١)</sup>

وتعرّف تذكرة السفر بأنها "المستند الذي يدل على عقد النقل الجوي للأشخاص أو بطاقة خاصة مرقمة تسمح بركوب القطار أو الطائرة، أو أي وسيلة أخرى من وسائل النقل".<sup>(٢)</sup>

ولقد ألزمت اتفاقية وارسو في المادة (٣) منها الناقل الجوي الدولي بأن يستخرج تذكرة سفر ويسلمها للمسافر، ويجب عليه أن يفي بتنفيذ هذا الالتزام حتى نزول مسؤوليته، ولا تكون هناك مسؤولية اتجاهه فيما لو قام بتسليم تذكرة السفر لشخص آخر يمثله المسافر أو لمن اشتراها لحسابه أو قام بتسليمها للوكيل الذي يمثل مجموعة تنوي السفر إذا كان ذلك يتعلق برحلة جماعية.

كما تطرقت المادة (٣) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ إلى البيانات التي يجب أن تشتمل عليها تذكرة السفر، حيث نصت على أنه يجب أن تشتمل تذكرة السفر على ما يلي:

أ. مكان وتاريخ إصدارها: الغاية من ذلك تتمثل في تحديد مكان المؤسسة التي قامت بإبرام عقد النقل الجوي وإصدار تذكرة السفر نيابة عن الناقل، كما أن ذلك سوف يفيد في تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى في حالة ما إذا حدث نزاع بين الناقل الجوي والمسافر.<sup>(٣)</sup>

(١) يقصد بالمحدثته لفظ استعمله المحدثون في العصر الحديث وشاع في لغة الحياة العامة" راجع: المعجم الوسيط، ص ٣١٣.

(٢) د. مراد منير فهم، مذكرات في النقل الجوي، ١٩٨١، جامعة الإسكندرية، ص ٤٢.

(٣) د. محمد فريد العريضي، المرجع السابق، ص ١٣٢.

ب. تحديد نقطتي القيام والوصول: الغاية من ذلك تحديد صفة عقد النقل فيما إذا كان داخليًا أم دوليًا، وبالتالي سهولة تحديد الأحكام التي يخضع لها عقد النقل الجوي من أحكام اتفاقية وارسو أو أحكام الاتفاقيات الدولية الأخرى أو القانون الداخلي.

ج. تحديد المحطات التي تم الاتفاق عليها بين المسافرين والناقل الجوي مع احتفاظ الأخير بحقه في تعديل تلك المحطات عند الضرورة دون أن يؤدي ذلك التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل، وهذا البيان يحدد نقاط الرسو الجوي التي يتم الاتفاق عليها بين أطراف عقد النقل بحيث أنه لو جرى تعديلها من قبل الناقل أو لم تنزل الطائرة في المحطة المتفق عليها أثناء الرحلة الجوية لسبب أو لآخر فإن ذلك لا يؤثر على الصفة الدولية للعقد؛ لأن العبرة هنا تكون بما تم الاتفاق عليه وليس بما تم تنفيذه فعلا. كما أن ذكر هذا البيان في تذكرة السفر من شأنه أن يمنع من مساءلة الناقل الجوي إذا قام بتغيير خط سير الطائرة، حيث أنه يفترض علم المسافرين وسلطات النقل أيضًا بشأنه.<sup>(١)</sup>

د. اسم وعنوان الناقل الجوي: هذا البيان من شأنه أن يعمل على تحديد الشخص المسؤول والذي سوف يقاضيه الشخص المتضرر من هذا العقد.

هـ. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية: وفي ذلك أهمية بالغة حيث أنه يجعل المسافر على علم بأن هذا النقل الذي يعتزم القيام به يخضع لأحكام الاتفاقيات والقوانين التي تحدد التعويض عند استحقاقه له ويحدد لا يتجاوز المنصوص عليه، وبالتالي فإنه يجعل المسافر يتخذ الإجراءات المناسبة لتأمين سلامته ومصالحه إما بالعدول عن السفر أو اللجوء إلى شركات التأمين للتأمين على مصالحه.

ولا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو صياغتها، وإنما يظل عقد النقل الجوي خاضعًا للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، كما أنه إذا قبل الناقل الجوي نقل شخص ما ولم تسلّم إليه تذكرة سفر فلا يجوز للناقل أن يتمسك بأحكام اتفاقية وارسو

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٣٣.

التي تعفيه من تحمل المسؤولية أو الحد منها استنادًا على المادة (٢/٣) من اتفاقية وارسو التي تنص على أنه "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحدّ منها إذا قبل راكبًا لم تسلّم إليه تذكرة سفر".<sup>(١)</sup>

ولقد جاء بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وعدل البيانات التي يجب ذكرها في تذكرة السفر وحصرها في ثلاثة بنود فقط وهي:  
أ. تحديد نقطتي القيام والوصول.

ب. إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام فيكون من المتوقع وجود مطار أو أكثر في إقليم دولة أخرى فيتوجب ذكر أحد تلك المطارات؛ والحكمة من ذلك هو لفت أنظار المسافرين إلى الصفة الدولية التي يتمتع بها عقد النقل الجوي، وما يترتب على ذلك من تطبيق لأحكام الاتفاقية المعدلة بالبروتوكول عليه.

ج. عند قيام المسافرين برحلة تكون فيها نقطة الوصول أو إحدى محطات الرسو الجوي في دولة أخرى غير دولة الوصول المتفق عليها عند إبرام العقد النقل الجوي فإنه يجب التنبيه عليهم بأن هذا النقل قد تخضع أحكامه لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية وكذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة؛ والغاية من ذلك لفت نظر المسافر إذا ما قدر أن مبلغ التعويض الذي يستحقه لا يتناسب مع الضرر الذي قد يصيبه وبالتالي فإنه يلجأ إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة التي تكفل له مواجهة ذلك إما بإلغاء السفر والعدول عنه أو باللجوء إلى شركات التأمين للتأمين على حياته وأمتعته.

واستنادًا على المادة (٣) من البروتوكول التي تضمنت النص على جزاء الناقل الجوي في حالة ارتضى نقل الركاب دون تسليمهم تذكرة سفر أو في حالة إصدارها دون اشتغالها على البيان

(١) د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٩.

الذي يُلَقَّن المسافر أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو، ويتمثل هذا الجزاء بحرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض.<sup>(١)</sup>

أما بروتوكول جواتيمالا سيتي عام ١٩٧١م - والذي لم يدخل حيز التنفيذ - فقد نص على أنه في حالة نقل الركاب فإنه يجب تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن البيانات التالية:

أ. بيان نقطتي القيام والوصول.

ب. إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف متعاقد واحد سام وكان منصوصاً على وجود

محطة توقف أو أكثر في إقليم دولة أخرى فإنه يجب ذكر إحدى تلك المحطات.<sup>(٢)</sup>

ج. يجوز الاستعاضة عن تسليم المستند المشار إليه في الفقرة السابقة بأية وسيلة أخرى من شأنها

أن تؤدي إلى الاحتفاظ بسجل للمعلومات المنوّه عنها في البندين (أ، ب) من الفقرة السابقة.

وهما نفس البيانات التي تستوجب اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ذكرها في تذكرة السفر، حيث

ألزمت المادة (٥/٣) من هذه الاتفاقية بضرورة تسليم المسافر مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن نقطة المغادرة والمقصد النهائي إذا كانت الرحلة داخل إقليم دولة واحدة وبيان نقطة التوقف خارج إقليم هذه الدولة، أما إذا كانت الرحلة واقعة في إقليم دولة أخرى فيجب بيان نقاط التوقف كلها<sup>(٣)</sup>، ونلاحظ أن المادة السابقة قد أشارت إلى كلمة "مستند" وهي تشمل تذكرة السفر أو أي مستند آخر.

ونتيجة للتطور التكنولوجي الذي يشهده العالم واستخدام أجهزة الحاسب الآلي فإن الاتفاقية

أعفت شركات النقل الجوي ووكالات السفر من طباعة تذاكر السفر وتسليم سند الشحن والاستعاضة

عن ذلك بورقة تستخرج بواسطة الحاسب الآلي وتحتوي على البيانات الأساسية كنقطة الإقلاع ونقطة

الوصول ومحطات التوقف وأوقات المغادرة والوصول وهي ما تسمى بـ (تذكرة السفر الإلكترونية).

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٣) من بروتوكول لاهاي على أنه "ما لم يتم الدليل على العكس، فإنه تكون لتذكرة السفر حبيبتها من حيث انعقاد عقد النقل وشروطه ولا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يظل العقد خاضعاً لأحكام هذه المعاهدة، ومع ذلك فإذا ركب المسافر برضاء الناقل دون أن تكون قد سلمت إليه تذكرة السفر أو إذا لم تشمل التذكرة على التتبيه المنصوص عليه في الفقرة (١/ج) من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (٣٢)".

<sup>(٢)</sup> ١٠٢ د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٤٦.

<sup>(٣)</sup> راجع: المادة (٣/٤) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

والسبب في استبدال التذاكر التي كانت تصنع من الورق المقوى إلى المستند الورقي لتقليل التكلفة على الناقلين الجويين، وإنجاز إصدارها بأقصى سرعة وبأقل جهد بعيداً عن التعقيدات التي كانت تستخدم عند إصدار تذاكر السفر. واستناداً على المادة (٣/٤) من اتفاقية مونتريال والتي نصت على وجوب إعطاء المسافر بالإضافة إلى المستند الورقي إشعاراً يفيد بتحديد مسؤولية الناقل الجوي عند الوفاة والإصابة، أو تلف أو فقدان الأمتعة، وكذلك حالات التأخير في الوصول، إلا أنها وبعد تعداد ما يتوجب على الناقل الجوي القيام به فقد صرّحت بأن عدم التزام الناقل بأحكام المادة (٣) لا يؤثر في صحة وجود عقد النقل الجوي، وإنما يظلّ منتجاً لآثاره وصحته ويبقى الناقل الجوي خاضعاً لقواعد تحديد المسؤولية،<sup>(١)</sup> وهذا على عكس ما كانت تشدّد عليه اتفاقية وارسو.<sup>(٢)</sup>

ونظمت المادة (١٧) من الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) تذكرة السفر<sup>(٣)</sup> وقد جرى العمل على وضع هذه الشروط على التذكرة، وأهم ما جاءت به هو أن تكون التذكرة إسمية، وهذا الشرط أغفلته اتفاقية وارسو.<sup>(٤)</sup>

ولا يوجد ما يلزم الناقل باتباع شكل معين في تذكرة السفر، فلم تحدد اتفاقية وارسو شكلاً معيناً لتذكرة السفر عند إصدارها يتعين اتباعه، ومن ثم فإنه إذا أصدر الناقل ورقةً عادية تحتوي على البيانات المطلوبة وتتبعه إلى الصفة الدولية للنقل وخضوعه للمسؤولية المحدودة التي قررتها الاتفاقية

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٥/٣) من اتفاقية مونتريال على: "إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية".

<sup>(٢)</sup> لقد فرضت المادة (٣) من اتفاقية وارسو جزاءً رادعاً للناقل الذي لا يقوم بإصدار تذكرة سفر، وحرمته من أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التي تحدد مسؤوليته بحد معين، أنظر المادة (٣) من اتفاقية وارسو.

<sup>(٣)</sup> يقصد بالأياتا: الاتحاد الدولي للنقل الجوي ( Association Transport Air International ) ويرمز لها بـ (IATA)، تأسست في ١٩ إبريل عام ١٩٤٥م وذلك لمواجهة المشاكل التي قد تنجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية ومقره الرئيسي بمدينة مونتريال ويقع المكتب التنفيذي لهذا الاتحاد في جنيف كما توجد مكاتب إقليمية له في سلطنة عمان وبروكسل ونيكار ولندن وريودي جانيرو وسنغافورة وواشنطن، ولم يكن تأسيس هذا الاتحاد سابقة فريدة في عالم الطيران، إذ سبقه اتحاد مماثل تأسس في ٢٨ أغسطس عام ١٩١٩م وهو الاتحاد الدولي للحركة الجوية، وكانت عضويته قاصرة على بعض شركات الطيران الأوروبية، وهو منظمة غير حكومية تهدف أساساً إلى معالجة الشؤون الاقتصادية لأعضائها، لكن هذه الهدف لم يمنعها من أن تتابع عن قرب المشاكل القانونية الخاصة بالشركات المذكورة، بل أكثر من ذلك عملت هذه المنظمة على وضع شروط نموذجية موحدة للنقل الجوي وعلى مد نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ليغطي جميع أنواع النقل الجوي التجاري حتى ما كان منها بطبيعته غير خاضع لأحكامها كالنقل الدولي الخارج عن مفهومها والنقل الداخلي، ومن ثم فقد انتهى الأمر عقب توسع أعماله عام ١٩٣٩م، أنظر الموقع الإلكتروني لوزارة النقل والاتصالات بسلطنة عمان [www.motc.gov.com](http://www.motc.gov.com)، تاريخ الزيارة: ٢ يناير ٢٠١٦م، وقت الزيارة ٧:٤٨ مساءً.

<sup>(٤)</sup> د. رضوان أبو زيد، المرجع السابق، ص ٢٧٧.

فإنه يكون قد أوفى بالتزامه بإصدار تذكرة سفر للمسافر . أما إذا لم تشتمل تلك الورقة على البيانات المشار إليها فلا نكون بصدد تذكرة سفر على الإطلاق، كما أن بطاقة الصعود إلى الطائرة (Boarding Pass) لا تعتبر من قبيل تذكرة السفر لعدم اشتغالها على البيانات المطلوبة، وإنما هي مجرد إجراء إداري الغرض منه تنظيم وتسهيل خدمة النقل.<sup>(١)</sup>

وفيما يتعلق بكتابة بيانات تذكرة السفر بحروف ذات خصائص معينة فلم تتعرض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي وكذلك القوانين الوطنية ومن بينها قانوني التجارة، وقانون الطيران المدني العمانيين لهذا الأمر، ولكن المنطق يفترض أن تكون حروف الكتابة مقروءة بشكل واضح حتى تؤدي التذكرة وظيفتها في تبصير المسافرين بالصفة الدولية للنقل وبشروط العقد وخضوعه لأحكام اتفاقية وارسو التي تضع حداً أقصى للتعويض المستحق حتى يكونوا على بينة من أمرهم قبل القيام بالرحلة.

ولكن اتفاق مونتريال ١٩٦٦ الذي عقد بين شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي وبين هيئة الطيران المدني الأمريكية ألزم الشركات الأطراف منه كتابة البيانات التي تنبه المسافرين إلى أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية محددة بحروف كبيرة وبلون مختلف، ولقد سلكت اتفاقية مونتريال الجديدة هذا الاتجاه.<sup>(٢)</sup>

كما أن ذكر اسم المسافر لم يرد في البيانات الإلزامية لتذكرة السفر التي تشترطها اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها مما دعا اتجاه في الفقه إلى القول بعدم وجود ما يمنع إصدار تذكرة سفر لحاملها وتكون قابلة للتداول بالتسليم،<sup>(٣)</sup> ولكن هذا الاعتقاد ينتهي أو يزول إذا ما عرفنا أن الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) تحظر إصدار تذكرة سفر قابلة للتداول وتشرط أن تكون تذكرة السفر اسمية ولا يجوز التنازل عنها للغير<sup>(٤)</sup>، والسبب في ذلك من وجهة نظرنا أن مقتضيات الأمن والجوازات تفرض إعداد وتسليم قوائم بأسماء المسافرين وبصفة خاصة في النقل الجوي الدولي.

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٣٦.

(٢) د. عيسى غسان رضي، المرجع السابق، ص ٦٢.

(٣) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٤٩.

(٤) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٣٩.

أما بالنسبة للمشرع العماني فإنه لم يتطرق بالنص صراحةً على مفهوم التذكرة وإنما أشار في ذلك إلى مصطلح وثيقة النقل الجوي في المادة (٢٠١) من قانون التجارة العماني.<sup>(١)</sup> وكذلك الحال بالنسبة لقانون الطيران المدني الجديد فإنه لم يحدد مفهومًا معينًا لتذكرة السفر، وإنما تم التطرق إلى ذلك في اللائحة التنفيذية للقانون في المادة (٤٠/١) حيث نصت على أنه "يلتزم الناقل الجوي في النقل الجوي التجاري الداخلي في حالة نقل الركاب بتسليم مستند فردي أو جماعي أو أي بيان يتضمن نقطتي المغادرة والوصول، كما يلتزم بتسليم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من أمتعته المسجلة".

ويجب أن تشتمل تذكرة السفر على ما يلي: اسم الناقل الجوي، واسم المسافر، ورقم الرحلة، ونقطتي القيام والوصول، والمحطات التي تمر بها الرحلة، وتاريخ المغادرة، وتاريخ العودة، وموعد الإقلاع، وموعد الوصول، والدرجة السياحية، ورقم تسلسل تذكرة السفر.

ومن خلال البيانات السابقة التي يجب أن تشتمل عليها تذكرة السفر نجد أن هذه البيانات تسمح بتحديد نطاق التزام الناقل الجوي، وذلك من خلال تحديد نقطتي القيام والوصول، كما أنها تسمح بتحديد مدى خضوع النقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو وذلك بذكر محطة واحدة على الأقل إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة، وكانت المحطات بعضها أو إحداها واقعة في إقليم دولة أخرى.<sup>(٢)</sup> ويكون من المفيد أيضا للمسافر أن يعلم وبشكل تفصيلي بالمحطات التي تمر بها الرحلة الجوية وذلك لكي يتمكن من اتخاذ احتياطاته اللازمة كاستخراج تأشيرة دخول لتلك البلدان التي تتوقف فيها الرحلة الجوية.

ويثور التساؤل حول مسألة التزام الناقل بتحرير تذكرة السفر بلغة المسافر أو بأية لغة يفهمها وكتابتها بحروف ذات خصائص معينة من عدمه، ولعدم تصور واضعي اتفاقية وارسو والبروتوكولات

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٢٠١) من قانون التجارة العماني على أنه "يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بيانًا يفيد بأن النقل يقع وفقًا لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)، وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام".

<sup>(٢)</sup> د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٦.

المعدلة لها لهذه المشكلة فقد خلت تلك الاتفاقية والبروتوكولات من الإشارة إلى ذلك، وبالتالي فإنه يتوجب الرجوع إلى القوانين الوطنية لإيجاد الحلول التي ينبغي تطبيقها.<sup>(١)</sup>

أما بالنسبة لدور التذكرة في الإثبات فهي تعد دليلاً كتابياً يجوز دحضه بإقامة الدليل على ما يخالفه، والسبب في ذلك يرجع إلى أن عقد النقل الجوي يعتبر عقداً تجارياً وبالتالي فإنه يمكن إثباته بكافة الطرق والوسائل من قبل المسافرين أو الشاحن، إعمالاً لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، وقد نصت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها على أن يكون لتذكرة السفر حجة من حيث انعقاد عقد النقل وشروطه ما لم يقر الدليل على عكس ذلك.

## ٢- استمارة نقل الأمتعة الشخصية:

يقصد بالأمتعة الشخصية الملابس والأشياء الخاصة بالمسافر والتي لا يحملها من أجل المتاجرة فيها ويحتفظ بحراستها كحقائب اليد، وقد يحصل أن يسلمها للناقل التبعي حتى تبقى في حراسته وتسمى في هذه الحالة بالأمتعة المسجلة وتأخذ بالتالي حكم البضائع، ويكون الناقل مسؤولاً عن سلامتها عند هلاكها أو تلفها بشرط أن يكون الهلاك أو التلف أو الضياع قد حصل فقط على متن الطائرة أو أثناء الفترة التي تكون فيها الأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل.<sup>(٢)</sup> فإذا لم تكن الأمتعة المسجلة بصحبة المسافر وتم شحنها فإنها تعتبر من البضائع، ولا تكون من الأمتعة المسجلة وبالتالي فإنها ستخضع للقواعد الخاصة بنقل البضائع، كما أنه لا يسأل الناقل عن الأشياء الصغيرة أو الحقائب اليدوية التي تبقى في حراسة المسافر إلا إذا كان هلاكها أو تلفها قد حصل بسبب خطأ الناقل

<sup>(١)</sup> في فرنسا أصدر المشرع قانون ٣١ ديسمبر لعام ١٩٧٥م، الذي يحتم استعمال اللغة الفرنسية في تحرير العقود المبرمة في فرنسا والتي يكون محلها تقديم خدمة، ولما كان النقل يعتبر من قبيل تقديم الخدمات فقد قضت محكمة باريس بحكمها الصادر في الثامن من فبراير ١٩٧٨م بضرورة تحرير بيانات تذكرة السفر المسلمة إلى مسافر فرنسي والصادرة من شركة طيران أجنبية في باريس باللغة الفرنسية حتى يتسنى له أن يقف على النظام القانوني الذي سيحكم العلاقة بينه وبين الناقل، ويتخذ متى تراءى له ذلك الاحتياطات اللازمة في هذا الشأن، وكان الدافع وراء إصدار هذا الحكم هو حماية جمهور المستهلكين وإتاحة الفرصة لهم لاتخاذ الإجراءات الكفيلة بحماية مصالحهم، ولم يسلك القضاء الألماني أو اليوناني مسلك القضاء الفرنسي، وذهب إلى أنه لا أهمية للغة التي تحرر بها بيانات تذكرة السفر حتى ولو كان المسافر يجدها، ولا يعني هذا الموقف من قبل المحاكم الألمانية واليونانية أنها تفسر اتفاقية وارسو على نحو مخالف لتفسير القضاء الفرنسي لها، وإنما يعني ذلك هو عدم وجود قانون مشابه لقانون ٢١ ديسمبر ١٩٧٥ في كلا الدولتين. راجع: د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٣٧ و ١٣٨.

<sup>(٢)</sup> راجع: المادة (٢/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.



أو تابعيه أو أحد وكلائه.<sup>(١)</sup> ولقد اهتمت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها بالأمته المسجلة فقط عند تنظيم وثائق النقل الجوي، وأوجب على الناقل إصدار استمارة أمته تحتوي على بيانات معينة تختلف في الاتفاقية عنها في البروتوكولات المعدلة لها.<sup>(٢)</sup>

ولا يلزم تحرير وثيقة بالحقائب التي يحملها المسافر معه داخل الطائرة، أما بالنسبة للأمته الأخرى التي يسلمها المسافر للناقل الجوي فإنه يلتزم فيها الأخير بتحرير وثيقة نقل للأمته مكونة من نسختين إحداها تسلم للمسافر والأخرى يحتفظ بها وذلك استنادًا على المادة (١/٤) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، والتي نصت أيضًا على البيانات الإلزامية التي يجب أن تشمل عليها تلك الاستمارة وهي:

- أ. مكان وتاريخ إصدارها.
- ب. نقطتا القيام والوصول: والفائدة من هذا البيان أنه بواسطته يمكن معرفة ما إذا كان النقل دوليًا أم داخليًا.
- ج. اسم وعنوان الناقل أو الناقلين الجويين، ويفيد هذا البيان في تحديد الشخص المسؤول أمام المسافر أو الشاحن.
- د. رقم تذكرة السفر: وهذا البيان في غاية الأهمية، حيث أنه بالرجوع إلى تذكرة السفر يمكن معرفة ما إذا كانت توجد محطات رُسو من عدمه أثناء الرحلة الجوية، وبالتالي تحديد ما إذا كان النقل دوليًا أم داخليًا، دون الأخذ في الاعتبار لما يتم تنفيذه فعلا لأن العبارة هنا بما يتم الاتفاق عليه بين أطراف العقد وليس بما يتم تنفيذه، هذا فضلًا عن أنّ هذا البيان يؤكد للمسافر أن أمته المسجلة ستسلم إليه بمجرد الوصول.
- هـ. النص على أن تسليم الأمته يكون لحامل الاستمارة، والفائدة من ذلك تتجلى عند عملية التسليم في مطار الوصول، حيث أنه لا يتم تسليم الأمته إلا لحامل تلك الاستمارة.
- و. عدد الطرود ووزنها: وتبعًا لذلك يمكن تحديد مقدار التعويض المستحق للمسافر في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمته.

(١) د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٨م، ص ١٣٤.

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٤٠.

ز. مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام المادة (٢/٢٢) من الاتفاقية والخاصة بمقدار التعويض المستحق وحده الأقصى: والحكمة من ذلك أن القيمة المبينة فيه تعتبر تعويضًا اتفاقيًا يستبدل بالتعويض القانوني الذي حددته الاتفاقية.

ح. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية: والفائدة من ذلك تنبيه صاحب الشأن إلى أنه لن يحصل في حالة مسؤولية الناقل عن هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها أو ضياعها على تعويض أعلى من ذلك الذي نصت عليه الاتفاقية، وبالتالي فإنه سيتدبر أمره واتخاذ ما يراه كفيلاً بحماية حقوقه وذلك من خلال عمل إعلان بقيمة الأمتعة أو بإبرام تأمين عليها بقيمتها الحقيقية.<sup>(١)</sup>

وربّبت اتفاقية وارسو في المادة (٤/٤) جزاءً رادعاً على قبول الناقل الأمتعة ولم يسلم عنها استمارة للمسافر أو في حالة كانت تلك الاستمارة لا تتضمن البيانات المطلوبة في الفقرات (د، ح) التي سبق ذكرها، فإنه ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.<sup>(٢)</sup>

ولقد عدل بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ البيانات الواردة في اتفاقية وارسو الخاصة باستمارة الأمتعة، حيث ألغى كلا من الفقرة الأولى والثانية والثالثة للمادة (٤) واستبدالها بالنص على أنه "في نقل الأمتعة المسجلة إذا لم تكن هناك استمارة مقترنة بتذكرة السفر مطابقة لما جاء بالمادة (١/٣) من البروتوكول أو لم ينص عليها في هذه التذكرة يجب أن تسلم استمارة الأمتعة للمسافر تحتوي على البيانات التالية:

أ. بيان نقطتي القيام والوصول.

ب. بيان إحدى نقاط الرسو الجوي إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة ويكون هناك رسو جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى.

<sup>(١)</sup> راجع: المادة (٣/٤) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

<sup>(٢)</sup> د. عيسى غسان رضى، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دراسة مقارنة، ٢٠١١م، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص ٦٤.

ج. إذا اشتمل النقل الجوي على نقطة وصول نهائية أو على رُسوّ في بلد غير بلد القيام فيجب أن تشتمل استمارة الأمتعة على بيان ينبه إلى أن النقل قد يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة ضياع أو تلف الأمتعة".

ومن خلال هذا التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي فإنه يكون بذلك قد قلّص من الشكليات التي اشترطتها اتفاقية وارسو، واقتصرها على البيانات التي تنبّه إلى الصفة الدولية للنقل ومدى إمكانية خضوعه للاتفاقية التي تضع حدًا أقصى للتعويض، واستبعدت البيانات الخاصة بالأمتعة ذاتها والمتعلقة بعددها ووزنها.

كما أن هذا البروتوكول عدّل الجزاء المترتب على مخالفة أحكامه والمتعلقة باستمارة الأمتعة وحرّم على الناقل التمسك بالأحكام التي تحدد التعويض المستحق بحد أقصى في حالة عدم قيامه بتسليم استمارة الأمتعة، أو إذا لم يضمنها التنبيه بإمكانية خضوع النقل لأحكام الاتفاقية التي تحدد المسؤولية في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المذكورة.<sup>(١)</sup>

وأبقى بروتوكول جواتيمالا سيتي -الذي لم يدخل حيز النفاذ- على البيانين الأول والثاني الذي أوجب بروتوكول لاهاي اشتمال الاستمارة عليهما، وألغى البيان الثالث الخاص بالتنبيه على إمكانية خضوع النقل للاتفاقية.<sup>(٢)</sup>

ولكنه في الوقت نفسه أضاف حكمًا جديدًا يتماشى مع استخدام شركات الطيران للتكنولوجيا الحديثة ونظم المعلومات ومفاد هذا الحكم جواز استخدام أي وسيلة أخرى من الممكن أن تحل محل تسليم استمارة الأمتعة، وتتولى تسجيل البيانين الخاصين بنقطة القيام والوصول ونقطة الرسوّ الجوي في حالة وقوع نقطة الوصول في نفس دولة القيام الطرف السامي المتعاقد في البروتوكول.<sup>(٣)</sup> كذلك ألغى البروتوكول الجزاء المترتب على تخلف استمارة نقل الأمتعة أو عدم انتظامها.<sup>(٤)</sup>

(١) راجع: المادة (٢/٤) من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥.

(٢) د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، ١٩٨٩م، دار النهضة العربية، ص ١٨٧.

(٣) المادة (٣) الفقرتين (١) و (٢) من بروتوكول جواتيمالا سيتي.

(٤) المادة (٣/٣) من بروتوكول جواتيمالا سيتي.

ولقد جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وهدفت إلى تبسيط الإجراءات على أطراف العقد حيث اكتفت بإلزام الناقل بتسليم بطاقة تعريف (Identification tag Number) عن كل حقيبة من الأمتعة المسجلة حيث نصت على أنه "على الناقل أن يسلم المسافر بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة"، مع بيان كتابي يفيد تطبيق أحكام اتفاقية وارسو في حالة الضياع أو التلف وتحديد الحد الأقصى للمسؤولية التي تلحق الناقل استنادًا على المادة (٣/٤)<sup>(١)</sup>، وبما أن شروط نقل الأمتعة خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو فإنها أصبحت تخضع أيضًا للشروط العامة لاتحاد (الأياتا)، حيث نصت المادة (٩٤) من شروط (الأياتا) على أنه يجب أن تكون حقائب الأمتعة مغلقة بشكل جيد وأن الشحن بنفس الطائرة التي يسافر عليها مالك الأمتعة وإلا فيجب أن يتم نقلها إلى أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي يستقلها المسافر، كما استنتجت شروط (الأياتا) الأشياء الهشة والقابلة للكسر والتلف والنقود والمجوهرات من مفهوم مصطلح الأمتعة، إلا في حال موافقة الناقل على نقلها وبشروط خاصة ومفصلة.<sup>(١)</sup>

كما أنه بالاستناد على المادة (٥/٤) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فإن عدم الالتزام بتسليم المسافر بطاقة التعريف أو سند الشحن الجوي لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، وإنما يظل خاضعًا لقواعد وأحكام هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

ويرى الدكتور عادل المقدادي بأن الأمتعة تنقسم إلى نوعين، الأولى تسلم للناقل وتكون في الطائرة وتحت حراسة الناقل، ويجب أن تحرر بها استمارة تحتوي على اسم المسافر والناقل ومكان القيام والوصول ورقم تذكرة السفر ومكان وتاريخ إصدارها مع بيان بعدد الأمتعة ووزنها، ويكون الناقل مسؤولاً عن هلاكها أو تلفها الحاصل أثناء عملية النقل الجوي استنادًا على المادة (٢٠٣) من قانون التجارة العماني.<sup>(٢)</sup> أما النوع الثاني من الأمتعة فهي الأمتعة الشخصية التي تبقى في حيازة المسافر وحراسته أثناء السفر ولا يسأل

(١) د. محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص ٣٠١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣٠٢.

(٣) نصت المادة (٢٠٣) من قانون التجارة العماني على أنه "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت فيه، ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار. على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة على أخرى وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك".

الناقل عنها إلا إذا أثبت الراكب عند هلاكها أو تلفها خطأ الناقل أو تابعيه<sup>(١)</sup> استنادًا على المادة (٢٠٧) من قانون التجارة العماني.<sup>(٢)</sup>

ويجب تسليم الاستمارة إلى المسافر نفسه، ولكن لا يوجد ما يمنع من تسليمها إلى وكيله الذي ينوب عنه وذلك في حالة الرحلات الجماعية، كما أنه لا يشترط أن تكون الاستمارة منفصلة عن تذكرة السفر بل يمكن أن تكون مندمجة فيها.<sup>(٣)</sup> وإذا أرفق إيصال الأمتعة بتذكرة السفر أو كان داخلها فيها فيكتفي في هذه الحالة ببيانات التذكرة التي تطابق البيانات الإلزامية لإيصال الأمتعة، ولقد أعدّ الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) نموذجًا لتذكرة السفر يجعل إيصال الأمتعة داخلها وبالتالي لا يرفق بها سوى صك يفيد ذلك لكل حقيبة مسجلة.

وتستلزم شروط اتحاد (الأياتا) أن تكون الأمتعة محكمة الربط والتغليف وتستبعد الأشياء الهشة والقابلة للتلف والنقود والمجوهرات، وكذلك يجب ألا تحتوي أمتعة المسافر على مواد متفجرة أو حيوانات أو ممنوعات، ما لم يوافق الناقل الجوي على نقلها وبشروط خاصة.<sup>(٤)</sup> وحجبة استمارة نقل الأمتعة في الإثبات هي نفس حجبة تذكرة السفر، أي أنه يمكن إثبات عكس ما ورد فيها بكل طرق الإثبات استنادًا على المادة (٢/٤) من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥.

(١) د. عادل المقدادي، المرجع السابق، ص ٢ و ٣.

(٢) نصت المادة (٢٠٧) من قانون التجارة العماني على أنه "لا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر، إلا إذا أثبت خطأ الناقل أو تابعيه".

(٣) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٤١.

(٤) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٨.

## المطلب الثاني

### وثائق النقل الجوي الخاصة بالبضائع

الوثيقة الوحيدة الخاصة بنقل البضائع جواً هي (خطاب النقل الجوي)<sup>(١)</sup> وذلك حسب اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها، ووفقاً للمادة (١/٥) من اتفاقية وارسو فإن لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم (خطاب النقل الجوي)، ولكل مرسل الحق في أن يطلب من الناقل الجوي قبول هذا السند،<sup>(٢)</sup> ويفهم من ذلك أن تحرير سند الشحن يكون من جانب المرسل الذي يقوم بتقديمه إلى الناقل الجوي الذي يجب عليه قبوله متى ما قبل النقل، وهذا على عكس ما تطرقنا إليه سابقاً عند الحديث عن تذكرة السفر واستمارة الأمتعة، حيث يقوم الناقل الجوي بتحريرها وتسليمها إلى المسافرين.

والقاعدة أنه لا يقع عبء إعداد خطاب النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي بعكس ما هو معمول به في نقل الركاب والأمتعة المسجلة التي يلتزم فيها بتحرير وإصدار مستندات النقل الخاصة بهما، بل يقع هذا العبء على مرسل البضاعة، إلا أن الواقع العملي يثبت عكس ذلك، حيث أن الناقل الجوي هو من يقوم بتحرير سند شحن البضائع بنفسه بناءً على المعلومات والبيانات التي يقدمها الشاحن والمتعلقة بالبضاعة، ووفقاً للمادة (٥/٦) من اتفاقية وارسو فإنه في هذه الحالة يعتبر الناقل يعمل لحساب المرسل ما لم يثبت عكس ذلك.<sup>(٣)</sup>

وتنص اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على وجوب إصدار سند الشحن الجوي عند إبرام عقد النقل الجوي للبضائع، وقد تبينّت هذه الاتفاقية تسميته بـ (خطاب النقل الجوي) لتمييزه عن تذكرة السفر وإيصال الأمتعة<sup>(٤)</sup>

<sup>(١)</sup> ملاحظة: بالنسبة للوثيقة الخاصة بنقل البضائع جواً ورد ذكر مصطلح "خطاب النقل الجوي" أما بالنسبة لقانون الطيران المدني وكذلك قانون التجارة العماني فقد ورد مصطلح "سند الشحن"، وعلى هذا فإنه سوف يرد في هذا البحث كلا المصطلحين.

<sup>(٢)</sup> نصت المادة (١/٥) من اتفاقية وارسو على أنه لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم (خطاب النقل الجوي) ولكل مرسل منه الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا المستند.

<sup>(٣)</sup> نصت المادة (٥/٦) من اتفاقية وارسو على أنه "إذا كان الناقل هو الذي أعد خطاب النقل الجوي بناءً على طلب المرسل منه فيعتبر أنه يعمل لحساب المرسل منه ما لم يثبت عكس ذلك".

<sup>(٤)</sup> د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٥١.

ولم تتطرق إلى اللغة التي يجب استخدامها في الطيران المدني الدولي عند إعداد خطاب النقل الجوي ولم تولي هذا الجانب أهمية خاصة وإنما سكتت عن معالجته كلياً، وفي هذه الحالة يتوجب الرجوع إلى القوانين الوطنية لتحديد ذلك بالرغم من أن اللغة الشائع استخدامها حالياً هي اللغة الإنجليزية لدى معظم الدول، كما نصت المادة (٨) من الاتفاقية على وجوب اشتغال خطاب النقل الجوي للبيانات الآتية:

- أ. مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل الجوي.
- ب. نقطتا القيام والوصول.
- ج. نقاط الرسو الجوي المتفق عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في اشتراط أن يكون في وسعه تعديلها عند الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل.
- د. اسم وعنوان المرسل.
- هـ. اسم وعنوان الناقل الأول.
- و. اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر.
- ز. طبيعة البضاعة.
- ح. عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها أو أرقامها.
- ط. وزن وكمية البضاعة وحجمها وأبعادها.
- ي. الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها.
- ك. أجرة النقل إذا اشترط ذلك، وتاريخ ومكان دفعها والشخص الذي عليه أن يدفعها.
- ل. ثمن البضاعة وما تكون قد تكلفته من مصاريف إذا أرسلت على أساس التسليم مقابل الدفع.
- م. مقدار القيمة المعلنة طبقاً للمادة (٢٢) من الاتفاقية.
- ن. عدد نسخ خطابات النقل الجوي.
- س. المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي.
- ع. مدة النقل وبيان موجز عن الطريق المزمع اتباعه إذا كان ذكر لك مشروطاً.
- ف. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

ولقد رُتبت المادة (٩) من الاتفاقية جزاءً على الناقل في حالة قبوله بضائع لم يعد لها خطاب نقل جوي، أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على البيانات من حرف (أ) إلى حرف (ط)، وكذلك حرف (ف)، ويمثل ذلك الجزاء في حرمانه من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

إلا أن بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو حذف العديد من بيانات التي يجب أن يشتمل عليها خطاب النقل الجوي وحصرها وفقاً للمادة (٦) فيما يلي:

أ. نقطتا القيام والوصول.

ب. إذا نص على نقاط أو نقطة رسو جوي وكانت نقطتا المغادرة والوصول واقعتين في دولة واحدة طرف سام متعاقد فيجب بيان إحدى تلك النقاط.

ج. فإذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على نقطة رسو جوي في بلد غير بلد القيام فيجب أن يشتمل خطاب النقل على تنبيه يحيط المرسل منهم علماً بأن النقل يجوز أن يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقلين في حالة ضياع أو تلف البضاعة.

وقد حُفّف البروتوكول في المادة (٧) منه من حدة الجزاء الموقع فقصره على عدم الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تضع حداً أقصى للتعويض الملزم به الناقل.

أما اتفاقية مونتريال الجديدة ١٩٩٩ فقد أبقّت على البيانيين (أ) و(ب) وأغفلت البيان (ج) وأنتت مكانه ببيان ينص على وزن البضاعة، وألغت الجزاء في حالة تخلف إصدار خطاب النقل الجوي أو البيان التي يجب أن يشتمل عليها.<sup>(١)</sup>

واستناداً على المادة (٦) من اتفاقية وارسو فإنه يحرر المرسل منه خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية ويسلمه مع البضاعة، وتتضمن النسخة الأولى ذكر عبارة: "لِلناقل الجوي" ويوقّع عليها المرسل، وتتضمن النسخة الثانية ذكر عبارة "لِلمرسل إليه" ويوقّع عليها كلا من المرسل والناقل

<sup>(١)</sup> راجع المادتين: (٥ و ٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.



الجوي وترفق هذه النسخة بالبضاعة، وأما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل عند قبوله للنقل وتسلم البضاعة وتسلم للمرسل.<sup>(١)</sup>

وفي حالة تعدد الطرود التي يرغب الشاحن بشحنها عن طريق الناقل الجوي، فإنه يحق للأخير أن يطلب من المرسل تحرير خطابات نقل جوي بعدد تلك الطرود استناداً على المادة (٧) من اتفاقية وارسو.<sup>(٢)</sup> وهنا يثور التساؤل حول ما إذا كان يحق للمرسل أن يطالب الناقل الجوي بقبول عدد من خطابات النقل الجوي بعدد الطرود المنقولة لأن المرسل يستطيع التصرف في البضاعة المنقولة عن طريق تداول خطاب النقل الجوي كما يسمح له بإصدار عدة خطابات نقل بالتصرف في جزءاً من تلك البضاعة دون أن يضطر إلى التصرف فيها بأكملها، ومن ناحية أخرى يسمح تعددها بتسليم الطرود إلى أكثر من مرسل إليه على ضوء الصفقات التي يبرمها المرسل.

ويرى الباحث أنه يحق للمرسل إعداد خطابات النقل الجوي تبعاً للعدد الذي يتلاءم مع تحقيق مصالحه في إنجاز النقل الجوي.

والأصل أن التوقيع على خطاب النقل الجوي من قبل الناقل الجوي والمرسل يكون بالإمضاء، ولكن يجوز أن يستعاض عن توقيع الناقل بخاتمه، أما توقيع المرسل فيجوز أن يكون مطبوعاً أو يستعاض عنه بالخاتم. ونلاحظ أن القواعد الخاصة بالتوقيع التي وضعتها الاتفاقية تميز بين الناقل والمرسل، حيث أنه ينبغي أن يكون توقيع الناقل بالإمضاء بخط اليد، ومن الممكن أن يستبدل توقيع الخاتم على خطاب النقل، وبالمقابل فإنه لا يجوز أبداً أن يكون توقيع الناقل مطبوعاً، والسبب في

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٦) من اتفاقية وارسو على أنه:

١. يعد المرسل منه خطاب النقل الجوي من ثلاث صور أصلية ويسلمه مع البضائع.

٢. تتضمن الصورة الأولى ذكر عبارة (لِلنَّاقِل) ويوقع عليها المرسل منه، وتتضمن الصورة الثانية ذكر عبارة (لِلْمُرْسَلِ إِلَيْهِ) ويوقع عليها كلا من المرسل منه والناقل وترفق هذه الصورة بالبضاعة، أما الصورة الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها إلى المرسل منه عند قبوله البضاعة.

٣. على الناقل أن يوقع بإمضائه بمجرد قبوله البضاعة.

٤. ويجوز أن يستعاض عن إمضاء الناقل بوضع طابع، أما إمضاء المرسل منه فيجوز أن يكون مطبوعاً أو أن يستعاض عنه بطابع.

٥. إذا كان الناقل هو الذي أعد خطاب النقل الجوي بناء على طلب المرسل منه، فيعتبر أنه يعمل لحساب المرسل منه ما لم يثبت عكس ذلك.

<sup>(٢)</sup> نصت المادة (٧) من اتفاقية وارسو على أنه "لنَّاقِلِ البضائع الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد خطابات مختلفة للنقل الجوي إذا تعددت الطرود".

ذلك أن خطاب النقل يكون على استمارة مطبوعة ومعدة سلفاً من قبل الناقل الجوي، وبالتالي فإنه لو تم إجازة توقيع الناقل طباعةً فإن ذلك سوف يؤدي إلى فتح باب الغش والتحايل على حساب الناقل الجوي، أما المرسل فقد أعطته الخيار بين أن يكون التوقيع بخط اليد أو طباعةً أو عن طريق الخاتم.

ولم تفرض اتفاقية وارسو أي جزاء في حالة تخلف توقيع المرسل إلا أن الناقل لا يستطيع إذا قبل بضاعةً أعدَّ عنها خطاب نقل جوي غير موقع من قبل المرسل أن يتمسك في مواجهة الأخير عند حدوث النزاع، أما إذا تخلف توقيع الناقل الجوي في النسخة الخاصة بالمرسل، وكذلك النسخة المصاحبة للبضاعة والمعدة للمرسل إليه، فالجزاء لا يترتب إلا في حالة الاعتماد المستندي، حيث أن البنك المفتوح لديه الاعتماد يرفض قبول هذه المستندات، كما أنه يمكن اعتبار تخلف التوقيع من قبيل الخطأ الموجب للمسؤولية.<sup>(١)</sup>

ولكل من تلك النسخ الثلاث السابقة وظيفة معينة؛ حيث أن النسخة الأولى تحدد للناقل الشروط الخاصة بالبضاعة محل الشحن، ولا أهمية لتوقيع المرسل عليها، أما النسخة الثانية فيستخدمها المرسل إليه كسند للإثبات، لذا لا بد أن تحمل توقيع كلا من المرسل والناقل الجوي، والنسخة الثالثة فإنها تعتبر بمثابة إيصال باستلام البضاعة من المرسل، وبناءً لذلك فإن لتوقيع الناقل أهمية كبيرة في خطاب النقل الجوي.

ويتوجب على الناقل الجوي أن يراعي ويكل دقة القواعد الخاصة بالصور الأصلية التي أشرنا إليها سابقاً لخطاب نقل البضاعة التي حددتها اتفاقية وارسو، حيث أنه لو قام الناقل الجوي بتسليم المرسل النسخة الثالثة التي تحمل توقيع قبل قبوله البضاعة واستلامها، فإنه يكون هنا معرضاً للمسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالمرسل إليه، ويتمثل ذلك في الثمن الذي دفعه المرسل إليه مقابل بضاعة لم يتسلمها. والعبرة في إلزام الناقل الجوي بتعويض مثل هذا الضرر هو ما ارتكبه من خطأ تمثل في قيامه بتسليم المرسل النسخة الثالثة من خطاب النقل قبل أن يكون قد استلم البضاعة، حيث سيتمكن هنا المرسل البائع من قبض قيمة الاعتماد المستندي المفتوح لصالحه بناءً على أمر

(١) د. محمد فريد العريضي، المرجع السابق، ص ١٥٣.

المرسل إليه المشتري، بمجرد تقديمه للنسخة المشار إليها إلى البنك المفتوح لديه الاعتماد المستندي، ولناقل البضاعة الحق في أن يطلب من الشاحن إعداد خطابات نقل جوي مختلفة في حالة تعدد الطرود، وفي الغالب يطلب من المرسل نسخاً إضافية من خطاب النقل الجوي تنفيذاً لشروط (الأياتا) التي تستوجب إعداد تسع صور من خطاب النقل، ولا يسري عليها النظام القانوني المتعلق بالنسخ الأصلية.<sup>(١)</sup>

والناقل الجوي يوقع على خطاب النقل الجوي قبل أن يبدأ في شحن البضاعة داخل الطائرة، ويجوز الاستعاضة عن توقيع أي من الناقل والمرسل بوضع ختم كما يمكن أن يكون إمضاء الشاحن مطبوعاً، وأوجببت المادة (٨) من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي أن يتضمن خطاب النقل الجوي ذات البيانات الواجب توافرها في كل من تذكرة السفر وإيصال الأمتعة والتي تم التطرق إليها سابقاً، ويكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل الجوي،<sup>(٢)</sup> كما يتحمل مسؤولية أي ضرر يلحق الناقل أو أي شخص آخر تتعد في مواجهته مسؤولية الناقل الجوي نتيجة لعدم صحة البيانات أو النقص فيها. ولقد أبقى بروتوكول لاهاي على هذا الحكم مع إدخال تعديل خاص بمسؤولية المرسل عن الأضرار التي تلحق بأي شخص آخر غير الناقل الجوي، وتمثل ذلك التعديل في تحديد المقصود بالشخص الآخر الذي يسأل المرسل اتجاهه بكونه أي شخص يكون الناقل مسؤولاً في مواجهته كالمرسلين الآخرين للبضاعة مثلاً.<sup>(٣)</sup>

وتعتبر البيانات والإقرارات غير صحيحة إذا كانت من شأنها أن تعمل على إخفاء طبيعة البضاعة، أو تتضمن معلومات خاطئة عن أبعادها، كما يعد البيان غير كافياً إذ لم يشتمل على بيانات للخصائص المميزة للبضاعة، ككونها غير قابلة للكسر أو الانفجار أو الاشتعال.<sup>(٤)</sup>

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٥٠

(٢) راجع: المادة (١/١٠) من اتفاقية وارسو.

(٣) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٥٢ و ١٥٤.

(٤) د. رفعت فخري، الوجيز في أغراض الملاحة الجوية، بدون دار نشر، ص ١٥٤.

وإذا كان المرسل هو الذي يتولى إعداد خطاب النقل الجوي فإن ذلك لا يمنع الناقل الجوي من وجوب التأكد من إعداده واشتماله على البيانات اللازمة، وإلا فإنه سوف يتعرض للحرمان من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة المقررة في اتفاقية وارسو استناداً على المادة (٩) من الاتفاقية والمعدلة ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥. وقد يحصل أن يطلب المرسل من الناقل الجوي إعداد خطاب النقل الجوي، وفي ذلك إشارة إلى وجود قرينة بسيطة تدلّ على أن الناقل الجوي يعمل لحساب المرسل حسبما أشارت إليه اتفاقية وارسو.<sup>(١)</sup> ولقد تضمنت اتفاقية وارسو بعض الأحكام الخاصة التي تتعلق بحقوق المرسل والمرسل إليه، وأوجبت المادة (٢/١٥) منها تضمين خطاب النقل الجوي كل شرط يخالف هذه الأحكام.<sup>(٢)</sup>

وثار الجدل في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حول مسألة ما إذا كان خطاب النقل الجوي يؤدي نفس وظيفة سند الشحن البحري في تمثيل البضاعة بحيث يغني تداوله عن تداول البضاعة ذاتها ويمكن التصرف فيها أثناء وجودها على متن الطائرة، فهناك من يرى إنكار كل صفة تمثيلية لخطاب النقل الجوي بحجة قصر الرحلة الجوية بسبب السرعة الفائقة للطائرة الأمر الذي يقلل من فرص إجراء عمليات على البضاعة كالبيع أو الرهن وهي في حراسة الناقل الجوي وبالتالي مجرد قابلية السند للتداول من كل قيمة عملية.<sup>(٣)</sup>

إلا أن هناك من يرى عكس ذلك والحجّة في ذلك أن خطاب النقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو قابل للتداول بالاستناد على ما نصت عليه المادة (٨) البند (و) من الاتفاقية والتي أكدت على ضرورة اشتغال خطاب النقل الجوي على ذكر اسم وعنوان المرسل "إن وجد"، وبالتالي فإن هذه العبارة تعني أن خطاب النقل الجوي من الممكن أن يكون لحامله، ومن ثم تداوله بالطرق التجارية. ووفقاً لهذا الرأي فإنه إذا كان المرسل إليه يستطيع مقابل تقديم خطاب النقل تسلّم البضاعة من الناقل، كما يستطيع المرسل الذي يحوز خطاب النقل أن يوجه البضاعة أثناء وجودها على متن الطائرة وذلك إما

(١) نصت المادة (٥/٦) من اتفاقية وارسو على أنه "إذا كان الناقل هو الذي أعد خطاب النقل الجوي بناء على طلب المرسل منه، فيعتبر أنه يعمل لحساب المرسل منه ما لم يثبت عكس ذلك".

(٢) راجع: المواد (١٢ و ١٣ و ١٥) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

(٣) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٥٩.

بطلب تسليمها إلى مرسل إليه آخر، أو بطلب نقلها إلى مكان آخر غير المكان المتفق عليه أصلاً، أو بطلب إعادتها إلى مطار المغادرة، وهذا يعني أن خطاب النقل الجوي يمثل البضاعة المنقولة.<sup>(١)</sup>

ولقد حسم بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ هذا الأمر حينما نصّ في المادة (٣/١٥) على أنه "ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون إصدار خطاب نقل جوي قابل للتداول"، وبناءً لذلك فإنه طالما أن خطاب النقل الجوي قابلاً للتداول فإنه يؤدي وظيفة ائتمانية على غرار تلك التي يضطلع بها سند الشحن البحري.

إلا أن العمل قد كشف عن رفض شركات الطيران لخطاب النقل الجوي القابل للتداول تنفيذاً لما تقضي به المادة (٩) من الشروط العامة لاتحاد (الأياتا) "شروط العقد في نقل البضائع من ضرورة أن يكون خطاب النقل اسمياً بحيث لا تسلم البضاعة إلا إلى المرسل إليه المذكور اسمه في خطاب النقل الجوي".<sup>(٢)</sup>

وليس هناك أية أحكام في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها تحدد نموذجاً معيناً لخطاب النقل الجوي يجب مراعاته، إلا أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) أعدّ نموذجاً جديداً يمكن لشركات الطيران الأعضاء أن تهتدي به ويصلح لجميع أنواع النقل ويسمى (خطاب النقل الجوي العالمي)، وقد أعدّ هذا النموذج ليتوافق مع ضرورات النقل الجوي،<sup>(٣)</sup> والغرض من إعداده تبسيط الوثائق الخاصة بالتجارة الدولية وجعلها أكثر تلبية لحاجات المعالجة المعلوماتية، وأصبح استخدام هذا النموذج إجبارياً في النقل الجوي الدولي بالنسبة للشركات الأعضاء في (الأياتا) والسبب في ذلك يرجع إلى أن غالبية تلك الشركات إن لم يكن جميعها مزودة بنظام للمعالجة الإلكترونية للمعلومات والنقل الإلكتروني لجميع المعطيات المتعلقة بخطاب النقل الجوي، كما تتعدد البيانات التي يتم كتابتها في خطاب النقل الجوي ومن بينها البيانات الإلزامية التي نصت عليها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول

(١) د. محمد فريد العريفي، المرجع السابق، ص ١٦٠.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٦١.

(٣) د. عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص ٦٨.

لاهاي، وتقضي تعليمات (الأياتا) بأن يكون توقيع الناقل يمكن أن يكون خطيًا أو مطبوعًا، كما يمكن الاستعاضة عنه بوضع خاتم الناقل الجوي.<sup>(١)</sup>

ولقد أجاز بروتوكول مونتريال الرابع استخدام أية وسائل أخرى تتولى تسجيل البيانات التي تتعلق بالنقل الجوي المزمع تنفيذه لتحل محل خطاب النقل الجوي وذلك بعد أخذ موافقة المرسل، ففي حالة ما إذا استخدمت مثل هذه الوسائل فإنه يتعين على الناقل أن يسلم المرسل بناءً على طلبه إيصالاً عن البضاعة يسمح بتعيين الرسالة والنفاذ إلى البيانات المسجلة بواسطة الوسائل المشار إليها،<sup>(٢)</sup> ولقد أخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بنفس الحكم في المادة (٢/٤) منها.<sup>(٣)</sup>

ووفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فإن خطاب النقل الجوي هو إيصال من الناقل الجوي بالدرجة الأولى ويصدره اتحاد (الأياتا) ويكون اسمه كوكيل عن الناقل الجوي،<sup>(٤)</sup> حيث يقوم الوكيل الناقل المناب من قبل المرسل بتوكيل (الأياتا) بتحرير خطاب النقل الجوي ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك،<sup>(٥)</sup> ويتضمن اسم المرسل إليه وعنوانه ورقم هاتفه ومطار المغادرة ومطار الوصول، كما أنه يمكن إلزام الناقل الجوي بتقديم وثيقة تبين من خلالها طبيعة البضاعة والالتزام بإجراءات الجمارك والأجهزة الأمنية،<sup>(٦)</sup> ويعتبر خطاب النقل الجوي دليل إثبات على وجود عقد الشحن الجوي، وفي الغالب تكون هذه العقود معدة سلفاً من خلال نموذج يعدّه اتحاد (الأياتا).

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٥٢.

(٢) راجع: المادة (٢/٥) من بروتوكول مونتريال الرابع.

(٣) نصت المادة (٢/٤) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى فعلى الناقل أن يسلم المرسل بناءً على طلب هذا الأخير إيصالاً بوضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى".

(٤) الإيصال هو عبارة عن "صك مثقوب يتضمن نشرة خاصة تسمح بمجرد المعالجة المعلوماتية بتزويد المرسل بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة، والهدف من هذا الحكم المستحدث هو تسهيل عمل شركات الطيران وتمكينها من الاستعانة بالعقول الإلكترونية التي أصبحت ضرورية بعد ازدياد حركة الطرود والرسائل الداخلة إلى والخارجة من مخازن الناقلين الجويين إلى أماكن شتى في بقاع المعمورة، ونظام الإيصال ليس إجبارياً بالنسبة للناقل الجوي، وينبغي لإعماله واستبداله بخطاب النقل أن يوافق المرسل ابتداءً على استخدامه بشأن نقل بضاعته إذا أراد أن يحتفظ لنفسه بما يثبت نقل البضاعة والتي يحتفظ الناقل أو الهيئة المشرفة على العقول الإلكترونية بأوصافها تفصيلاً وبشروط عملية النقل مسجلة لديهم" د. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣١٢، ٣١٣.

(٥) نصت المادة (٤/٧) من اتفاقية مونتريال على أنه "إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناءً على طلب المرسل يعتبر الناقل متصرف نيابة عن المرسل ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك".

(٦) راجع: المادة (٦) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

ونلاحظ أن استحداث نظام الإيصال من شأنه أن يؤدي إلى الاستغناء عن خطاب النقل المتمثل في مستند ورقي ليحل محله نظام تلقائي يعمل إلكترونياً لمعالجة المعلومات ونقلها إلكترونياً، وهذا بدوره سيؤدي إلى انخفاض كبير في النفقات التي يتطلبها إعداد خطاب النقل الورقي، وكذلك التخفيف من شكلياته المعقدة في مجال نقل البضائع.

واستناداً على المادة (٢/٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فإنه يمكن أن نستنتج من عبارة (وثيقة الشحن أو إيصال البضاعة) أن الاتفاقية وبهدف تسهيل الإجراءات والسرعة أجازت استبدال خطاب النقل الجوي بتسليم الشاحن أي وثيقة حاسوبية تشمل المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به.<sup>(١)</sup> وكما أشرنا سابقاً بأن الأصل أن يقوم المرسل بتحرير وثيقة خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ، إلا أنه وفي الواقع العملي يمتلك الشاحن وثائق شحن جاهزة وقد يقوم بتعبئتها المرسل أو الناقل، فإذا قام الأخير بتعبئتها فإنه يقوم بذلك كنائب فيما يتعلق بتلك البيانات، ولقد حددت الاتفاقية البيانات التي يجب أن يشتمل عليها سند الشحن أو إيصال استلام البضاعة وهي بيان نقطتي المغادرة والوصول، ونقاط التوقف، ووزن البضاعة.<sup>(٢)</sup>

ونظراً لما يمثله خطاب النقل الجوي من أهمية في إثبات عقد نقل البضائع فقد أكدت المادة (٥) من اتفاقية مونتريال على وجوب أن يتضمن خطاب النقل اسم مطار المغادرة واسم مطار الوصول الذي ستسلم فيه البضاعة المنقولة، مع بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف التي تقع خارج إقليم الدولة إذا كانت الرحلة الجوية واقعة في إقليم دولة واحدة ونقطة توقف أو نقاط متفرقة عليها إذا كانت الرحلة تقع في إقليم دولة أخرى.

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٢/٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (١) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة، وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة". د. محمد محمود عابنة، المرجع السابق، ص ٣٠٣.

<sup>(٢)</sup> نصت المادة (٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ما يلي:  
أ. بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.

ب. بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف ذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفرقة عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.

ج. بيان وزن الإرسالية.

ونلاحظ أن بيانات خطاب النقل الجوي لم تتطرق إلى ذكر نوع أو طبيعة البضاعة حتى يتمكن الناقل الجوي من التعامل معها وتوفير أماكن الحفظ المناسبة لها، وهذا كان محور الخلاف الرئيسي أثناء عقد مؤتمر إقرار اتفاقية مونتريال، فقد رأى البعض منهم أن خطاب النقل لا بد أن يتضمن ذكر نوع البضاعة وطبيعتها، وذلك لكي يتمكن الناقل من إعطائها العناية المناسبة وتقدير مدى خطورتها، وفي ذلك تسهيل لسلطات الجمارك والأجهزة الأمنية أيضا.<sup>(١)</sup>

في حين رأى البعض الآخر أن التطرق إلى ذكر نوع البضاعة وطبيعتها يؤدي إلى إرهاق الناقل ويترتب عليه اتخاذ إجراءات وضياع للوقت يمكن تلافيه لإحداث التوافق المطلوب مع متطلبات السرعة وبالتالي تسهيل عمليات نقل البضائع بواسطة الناقل الجوي، ولقد برز هؤلاء موقفهم بأن ذكر نوع البضاعة وطبيعتها تم النص عليه في اتفاقية وارسو وقد تم إلغاؤه بموجب بروتوكول لاهاي ١٩٥٥.<sup>(٢)</sup> وفيما يتعلق بتسهيل مهمة سلطات الجمارك والأجهزة الأمنية فإن هذه الحجة لا تقوم على أساس سليم، ذلك لأن المرسل ملزم بموجب اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بأن يقدم المعلومات الضرورية واللازمة لإنهاء الإجراءات التي تطلبها سلطات الجمارك والأجهزة الأمنية، ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم صحة الوثائق أو نقصها، وبالمقابل فإن الناقل الجوي ملزم بالتحقق من صحة البيانات.<sup>(٣)</sup>

ولقد أسفرت المناقشات بين الأطراف بالتوصل إلى اتفاق مؤداه عدم ذكر عبارة طبيعة البضاعة، وإدخال المادة (٦) من الاتفاقية كحل وسط بين الفريقين وحملت عنوان (الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع)، حيث نصت على أنه "يجوز إلزام المرسل إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد بإجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة الأخرى بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو مسؤولية ناتجة عنه".

(١) د. محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص ٣٠٣.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣٠٤.

(٣) نصت المادة (١٦) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لإتمام إجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه، ويكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ من عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها ولك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه".



وبالنسبة للمشرع العماني فقد أكد على ضرورة التأكد من حيازة مستندات السفر وذلك في

المادة (١١٠) من قانون الطيران المدني ٢٠٠٤ حيث نصت على أنه:

١. يجب على كل ناقل جوي يعمل في إقليم السلطنة التحقق من استيفاء الركاب والبضائع

للمستندات والوثائق اللازمة للدخول في الدولة أو الخروج منها.

٢. ويجوز تطبيق أحكام الفقرة السابقة على النقل الجوي الداخلي طبقاً لما تقرره اللائحة الداخلية".

وأعطت المادة (١٦) من ذات القانون الحق للعاملين بشرطة عمان السلطانية والحجر الصحي

والزراعي الحق في تفتيش الطائرات حيث نصت على ذلك بالقول "للعاملين بشرطة عمان السلطانية

والحجر الصحي الحق في تفتيش الطائرات أو أي شخص أو حمولة على متنها طبقاً للقوانين والأنظمة

والقواعد المعمول بها في السلطنة، ويجري هذا التفتيش بالتنسيق مع سلطة الطيران المدني"، وفي ذلك

دلالة واضحة على وجوب إصدار خطاب نقل جوي للبضائع، حيث أنه لن يتأتى للسلطات المعنية

المذكورة في المادة السابقة القيام بتلك المهام ما لم يوجد هناك خطاب نقل جوي أو استمارة الأمتعة.

كما نصت المادة (٢/٤٠) من اللائحة التنفيذية الخاصة بقانون الطيران المدني على ضرورة

التزام الناقل الجوي في النقل الداخلي في حالة نقل البضائع بتسليم المرسل وثيقة شحن جوي أو إيصال

أو أي بيان آخر يتضمن بيان نقطتي المغادرة والوصول ووزن الإرسالية، كما أن المادة (٤١) أشارت

إلى شروط وإجراءات نقل المواد الخطرة من وإلى السلطنة وأكدت على ضرورة تقديم مستند الشحن

الجوي (Air Way Bill) إلى سلطة الطيران المدني، كما أكدت الفقرة الأولى البند (ع) من المادة (٤١)

على ضرورة التزام الشاحن بالشروط والأنظمة الأخرى الصادرة عن الجهات المختصة

بالمبارك والأمن ووزارة البلديات الإقليمية وموارد المياه ووزارة البيئة الخاصة باستيراد وتصدير

البضائع الخطرة.<sup>(١)</sup>

(١) راجع: اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني رقم (٩٣ / ٢٠٠٤)، المواد (٤٠ و ٤١، ص ٢٨ و ٢٩).

## المبحث الثاني

### دور وثائق النقل الجوي في الإثبات

من خلال ما تقدّم رأينا أن وثائق النقل الجوي تكون حجة على انعقاد العقد وما يتضمّنه من بنود وشروط.<sup>(١)</sup> ولكن هذه الحجية تعتبر نسبيّة والسبب في ذلك أن اتفاقية وارسو تقبل في نفس الوقت الإتيان بأي دليل على انعقاد العقد أو مضمونه،<sup>(٢)</sup> وهذا يعني أن وثائق النقل الجوي ليست هي الطريقة الوحيدة لإثبات عقد النقل الجوي أضف إلى ذلك أن اتفاقية وارسو حرصت على تأكيد هذا المعنى وذلك من خلال نصها على أنه لا يؤثر على قيام العقد أو على صحته عدم وجود وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها وإنما يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية، فإذا فقدت مثل تلك الوثيقة يمكن إثبات واقعة إبرام عقد النقل الجوي وتسليم الوثيقة بكافة طرق الإثبات، ويمكن إثبات عكس ما ورد بها من بيانات بكل الطرق في نفس الوقت.<sup>(٣)</sup>

كما تضمنت المادة (٢/١١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حكماً خاصاً بعقد نقل البضائع الجوي، حيث فرّقت بين خطاب النقل المتعلق بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وعدد الطرود، وبين البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها، وبالنسبة للنوع الأول من البيانات يكون خطاب النقل حجة عليها إلى أن يقام الدليل على عكسها، أما بالنسبة للنوع الثاني من البيانات فإن الاتفاقية لا تجعل من خطاب النقل الجوي حجة عليها ما لم يكن الناقل قد تحقق بنفسه وبحضور المرسل من صحته، ليس هذا فقط وإنما يشترط أن يكون قد تم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي، أو إلا إذا تعلق الأمر بالحالة الظاهرة للبضاعة.

ولما كانت لوثائق النقل الجوي هذه الحجية النسبية في الإثبات بمقتضى أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فإن هذا الأمر لا يقلل من أهمية هذه الوثائق ودورها الهام الذي تمثله في إثبات عقد

<sup>(١)</sup> راجع: المادة (٢/٣) بالنسبة لتذكرة السفر، والمادة (٢/٤) بالنسبة لإبصال الأمتعة، والمادة (١/١١) بالنسبة لخطاب النقل الجوي من اتفاقية

وارسو ١٩٢٩، وبيروتوكول لاهاي ١٩٥٥ المعطل لها.

<sup>(٢)</sup> د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٥٢.

<sup>(٣)</sup> د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٥٥.

النقل الجوي، والسبب في ذلك وكما رأينا سابقاً أن الناقل ملزم بإصدار تذكرة السفر وإيصال الأمتعة، كما أنه ملزم بقبول خطاب النقل الجوي الذي يعده المرسل، أو الذي يعده الناقل الجوي بناءً على طلب من المرسل.

وفيما يلي سوف نتطرق إلى الحديث عن تلك الوثائق بشيء من التفصيل من خلال

المطلبين التاليين:

**المطلب الأول: الوثائق المتعلقة بنقل الأشخاص والأمتعة ودورها في الإثبات.**

**المطلب الثاني: الوثائق المتعلقة بنقل البضائع ودورها في الإثبات.**

## المطلب الأول

### الوثائق المتعلقة بنقل الأشخاص والأمتعة ودورها في الإثبات

من الالتزامات المترتبة على عاتق الناقل الجوي هو إصدار تذكرة السفر للأشخاص الذين يتعاقد معهم لنقلهم جواً من مكان إلى آخر، ورُتبت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ جزاءً قاسياً عند الإخلال بهذا الالتزام، حيث نصت المادة (٢/٣) من اتفاقية وارسو بعد تعديل بروتوكول لاهاي لها على أنه "إذا قبل الناقل راكباً لم تسلّم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة الأولى(ج) من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢ من الاتفاقية".

ونصت المادة (٢/٤) من اتفاقية وارسو بعد تعديلها على أنه إذا قبل الناقل أمتعة دون أن تسلّم عنها استمارة، أو إذا لم تكن استمارة الأمتعة مقترنة بتذكرة السفر وفقاً لأحكام المادة (١/٣) أو لم تكن داخلة فيها كما ذكرنا سابقاً بأنه قد يكون إيصال الأمتعة مستقلاً عن تذكرة السفر كما قد يكون مرفقاً به أو داخلاً فيه، أو كانت الاستمارة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة الأولى (ج) من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (٢/٢٢)، وتلك الفقرة تتناول تحديد الحد الأقصى لقيمة التعويض عن هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها أو التأخير في نقلها.

## المطلب الثاني

### الوثائق المتعلقة بنقل البضائع ودورها في الإثبات

تقضي المادة (٩) من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي بأنه "لا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (٢/٢٢) إذا قام بنقل بضائع لم يعد بشأنها خطاب نقل جوي أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على الإعلان الوارد في المادة الثامنة الفقرة (ج)".

ونصت المادة (١/١١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حول حجبة المستندات على أنه "تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيها ما لم يثبت خلاف ذلك".

ومن خلال التدقيق في مضمون المادة السابقة يمكننا أن نستنتج أن وثيقة الشحن تؤدي ثلاث

وظائف هي:

- أ. وثيقة الشحن هي عبارة عن إيصال باستلام البضائع المشحونة على متن الطائرة.
- ب. تعتبر وثيقة الشحن دليلاً على إبرام عقد النقل الجوي وهي قرينة قابلة لإثبات العكس.
- ج. وثيقة الشحن دليل إثبات لشروط النقل المدونة بالوثيقة ما لم يثبت خلاف ذلك.

إلا أن المادة (٢/١١) فرقت بين نوعين من البيانات، وأعطت حجبة قابلة لإثبات عكس البيانات الواردة في وثيقة الشحن أو إيصال البضائع المشحونة فيما يتعلق بوزنها وأبعادها وتغليفها ويعدد الطرود وبحضور المرسل،<sup>(١)</sup> أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكتسب حجبة ضد الناقل إلا بمقدار ما تحقق للناقل من صحتها بحضور المرسل إليه أو بمقدار ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضاعة، ويرجع سبب التفريق بين نوعي البيانات التي يصرح بها المرسل أو يقوم بتدوينها على سند الشحن إلى أن البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها تحتاج إلى فحص وتدقيق من قبل الناقل وبحضور المرسل بخلاف البيانات المتعلقة بالوزن والتغليف

(١) د. إلياس حداد، القانون الجوي، ٢٠١١، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص ١٤٩.

وعدد الطرود، فيمكن للناقل التحقق منها على الفور، واعتبرت اتفاقية مونتريال أن عقد النقل يكون صحيحًا عند عدم وجود سند الشحن الجوي أو الإيصال بتسليم البضائع حيث يبقى العقد خاضعًا للاتفاقية ويبقى الناقل يتمتع بقاعدة تحديد المسؤولية.<sup>(١)</sup>

ومن وجهة نظر الباحث فإنه من الأسلم لأطراف عقد النقل الجوي أن يتم تحرير وثيقة أو إيصالًا بالبضائع المراد نقلها جواً للغايات التي سبق ذكرها.

ويتضح من النصوص السابقة أن جزاء الحرمان من التمسك بأحكام المسؤولية المحددة يكون في حالة عدم تحرير إحدى وثائق النقل أو عند عدم اشتغالها على الإعلان بإمكان خضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو، أما في حالة عدم ذكر نقطتي القيام والوصول في إقليم دولة متعاقدة واحدة مع وجود محطة أو عدة محطات في دولة أخرى فإن ذلك لا يؤدي إلى توقيع جزاء على الناقل الجوي، والسبب في ذلك أنه يمكن الرجوع إلى جدول مواعيد الناقل أو ظروف الاتفاق.<sup>(٢)</sup>

ويثور التساؤل هنا حول ماهية الجزاء الذي يترتب في ذمة الناقل الجوي عند قيامه بإصدار خطاب النقل الجوي من نسخة واحدة بدلا من ثلاث نسخ حسبما نصت عليه اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، والجواب أنه لا مجال لتوقيع الجزاء على الناقل الجوي لأنه ليس هو الملزم أصلا بإصدار خطاب النقل الجوي بل إن إصداره يكون من واجبات المرسل، وكل ما يكون الناقل الجوي ملزماً به هو قبول النسخة الخاصة به والتي تكون موقعة من قبل المرسل مثلما رأينا سابقاً.

وعلى ضوء ما تقدم فقد ارتأت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ أنه من الضروري أن يعلم متلقي خدمة النقل خضوع النقل الجوي للإعلان الوارد في وثائق النقل الجوي، وذلك حتى يتمكن من مواجهته بأحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي، ولن يتم التأكد من هذا العلم إلا بتوافر وثيقة النقل والإعلان عن خضوع النقل لأحكام الاتفاقية، إلا أن الاتفاقية لم تجعل من وثائق النقل الجوي حجة قاطعة على انعقاد العقد أو على ما اشتمل عليه الاتفاق بين الناقل الجوي ومتلقي خدمة النقل.<sup>(٣)</sup>

(١) د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١١٥.

(٢) د. مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٤٤.

(٣) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٥٧.

ويلعب خطاب النقل الجوي دورًا مهمًا في إثبات عقد النقل الجوي للبضائع وشروطه وتسليم البضاعة للناقل الجوي، وقد نصت المادة (١/١١) من اتفاقية وارسو على أنه يعد خطاب النقل الجوي حجة على أن العقد قد أبرم، وعلى أن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك، وبناءً لذلك فإن خطاب النقل الجوي ما هو إلا قرينة على انعقاد العقد، وشروطه، وإتمام التسليم، وعلى من يدّعي بخلاف ذلك فيقع عليه الإثبات بشتى الطرق.

أما المادة (٢/١١) من الاتفاقية فقد ميّزت بين نوعين من البيانات التي يتضمنها خطاب النقل الجوي من حيث الحجية وهي:

**النوع الأول:** البيانات الوارد ذكرها في خطاب النقل الجوي بشأن وزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو تعبئتها وعدد الطرود، وبموجب هذه البيانات يعتبر الخطاب حجة على أنها موافقة لحقيقة الحال ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

**النوع الثاني:** البيانات التي تتعلق بكمية البضاعة وحجمها وحالتها، وهذه البيانات لا يكون للخطاب حجة بشأنها، إلا في حالة ما إذا قام الناقل بالتحقق من صحتها بنفسه وبحضور المرسل، وبشرط أن يكون تم إثبات ذلك في الخطاب، أو إذا تعلق الأمر ببيان يمتد إلى الحالة الظاهرة للبضاعة.<sup>(١)</sup> وفيما يتعلق بوثيقة نقل البضائع في النقل الداخلي، فإن إصدار وثيقة في مجال نقل الأشياء هو أمر جوازي وغير وجوبي مثلما رأينا ذلك سابقاً، بمعنى أن ذلك يتوقف على إرادة المتعاقدين، فلو اتّجهت الإرادتين إلى تحرير وثيقة نقل للبضائع فإنها ستشكّل حجة على ما ورد فيها من بيانات، وعلى من يدّعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك.

وسواءً تم تحرير وثيقة النقل أم لم يتم تحريرها فإنه يتوجب على المرسل أن يقدم للناقل الجوي عدة بيانات تتمثل في اسم المرسل وعنوانه والمكان المطلوب الإرسال إليه، ونوع الأشياء المرسلة، ووزنها، وحجمها، وكيفية تغليفها، وحزمها، وعدد الطرود التي تشتمل عليها الإرسالية، وغير ذلك من البيانات التي يقرها القانون أو قد يطلبها الناقل الجوي لتعيين ذاتية الشيء المراد إرساله.<sup>(٢)</sup>

(١) د. عيسى غسان رضي، المرجع السابق، ص ٦٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٧٠.

## الفصل الثالث

### آثار عقد النقل الجوي

#### تمهيد:

لا شك أن موضوع النقل الجوي المتعلق بنقل الركاب يختلف في موضوعه عن عقد نقل البضائع، حيث أن موضوع عقد نقل الركاب يكون الهدف منه تغيير مكان إنسان حي، بينما يكون موضوع نقل البضائع هو تغيير مكان وجودها، إلا أنهما يشتركان في أن كلتا العمليتان تتمّان عبر الجو وباستخدام الطائرة.

ولقد اتضح لنا أن عقد نقل الأشخاص هو عقد يبرم بين الناقل والمسافر وفيه يلتزم الناقل بنقل المسافر وأمتعته بواسطة الطائرة من مكان إلى آخر والمحافظة على سلامته وسلامة أمتعته أثناء الرحلة الجوية في مقابل أجر يدفعه المسافر، ويتم إثباته بواسطة تذكرة السفر أو أي مستند إلكتروني آخر، وهو من العقود التي تتّسم بالرضائية بين أطرافه والتي تتعقد بالإيجاب والقبول.

ونظرًا لاختلاف موضوع النقل في كلا العقدين فإن هناك التزامات يربتها العقد على عاتق أطرافه وهم الناقل الجوي والمسافر، والناقل الجوي والمرسل أو الشاحن، وفيما يلي سوف نستعرض التزامات الناقل الجوي والمسافر من خلال مبحث أول، ومن ثم سنتناول التزامات الناقل الجوي والمرسل أو الشاحن في عقد نقل البضائع في مبحث ثان.



## المبحث الأول

### التزامات أطراف عقد نقل الركاب

لقد أشرنا سابقاً عند الحديث عن خصائص عقد النقل الجوي بأنه يعتبر من عقود المعاوضة الملزمة للطرفين، ويرجع السبب في ذلك إلى أن النقل الجوي المقصود هنا هو النقل الجوي التجاري، والذي من خلاله يقدم الناقل الجوي خدمة النقل الجوي للمسافر مقابل حصوله على أجر، وبالتالي فإن هذا العقد يرتب التزامات عدة تقع على عاتق طرفيه وسوف نتناولها من خلال المطالبين التاليين:

**المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي**

**المطلب الثاني: التزامات المسافر**

## المطلب الأول

### التزامات الناقل الجوي

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام رئيسي يتمثل في القيام بتنفيذ عملية النقل الجوي، ويتضمن هذا الالتزام بعض الالتزامات الأخرى الأساسية مثل الالتزام بضمان سلامة المسافر، والالتزام بالمحافظة على أمتعته، كما يتضمن بعض الالتزامات الثانوية والتي تتمثل في تقديم الخدمات اللازمة للمسافرين أثناء الرحلة الجوية، وفيما يلي شرح مفصل لتلك الالتزامات:

#### أولاً: الالتزام بتوفير طائرة صالحة للملاحة الجوية:

يتوجب على الناقل الجوي توفير طائرة صالحة للملاحة الجوية أثناء تنفيذ عملية النقل الجوي، ولقد أكدت على هذا الالتزام التشريعات الدولية من خلال اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤<sup>(١)</sup> والتي تعتبر دستور نظام النقل الجوي في المادة (٣١) منها حيث نصت على أنه "يجب على كل طائرة تتخبط بالملاحة الدولية أن تحصل على شهادة بصلاحية الطيران الجوي "Certificate of Air worthiness"، وأن تكون معتمدة من الدول المسجلة بها الطائرة،<sup>(٢)</sup> وهذا الالتزام نص عليه أيضاً المشرع العماني في قانون الطيران المدني حيث نصت المادة (١٥) منه على أنه "يجب توفر الشروط التالية بالنسبة للطائرات التي تعمل في إقليم السلطنة:

أ. أن تحمل شهادة تسجيل سارية المفعول وفقاً لأحكام الملحق السابع لمعاهدة شيكاغو.  
ب. أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران وشهادة إجازة مستوى الضوضاء سارية المفعول وصادرة عن الدولة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة منها وفقاً للضوابط والمقاييس الدولية المقررة في هذا الشأن.

ج. أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد والأنظمة الدولية المقررة.

د. أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات المقررة.

<sup>(١)</sup> معاهدة شيكاغو: هي معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤ والملاحق التابعة لها وتعديلاتها المصادق عليها من الدولة. راجع: قانون الطيران المدني العماني، المادة (٨/١).

<sup>(٢)</sup> د. محمود محمد عيابنة، المرجع السابق، ص ٣٠٦.

هـ. أن يكون أعضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة عن سلطة الطيران المدني في الدولة المسجلة فيها الطائرة، أو معتمدة منها وأن يكونوا بالعدد المقرر في دليل الطيران المعتمد.

ز. أي شروط أخرى تضعها سلطة الطيران المدني.

و. أن تكون مؤمنة لصالح طاقمها وركابها ولصالح الغير على سطح الأرض وفقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن.

٢- يجوز لسلطة الطيران المدني إعفاء الطائرات التي تلحق بقصد التجربة الفنية أو التعليم أو التدريب من شرط أو أكثر من هذه الشروط باستثناء الفقرة (و) من البند (١) من هذه المادة".

ولقد حظر المشرع العماني على أية طائرة أن تعمل في إقليم السلطنة ما لم يكن لديها شهادة صلاحية الطيران سارية المفعول استناداً على المادة (٣٧) من قانون الطيران المدني حيث نصت على أنه "يحظر على أية طائرة أن تعمل في إقليم السلطنة ما لم يكن لديها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول، صادرة من أو معتمدة من السلطات المختصة بدولة التسجيل أو من سلطة الطيران المدني طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المقررة في هذا الشأن".

كما أعطى ذات القانون لسلطة الطيران المدني الصلاحية في وقف أو سحب شهادة صلاحية الطيران لأية طائرة مسجلة في السلطنة إذا تبين لها عدم سلامة الطائرة، أو عدم صلاحيتها للطيران، وأجاز لها إخضاع تلك الطائرة لكشف فني، وعدم السماح لها بالطيران إلا بعد اتخاذ الإجراءات الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها.<sup>(١)</sup> وكذلك القيام بالتحقق من صلاحية الطائرة وأجهزتها ومكوناتها عن طريق

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٣٨) من قانون الطيران المدني العماني على أنه "يجوز لسلطة الطيران المدني إذا تبين لها عدم سلامة أية طائرة مسجلة في السلطنة، أو عدم صلاحية طرازها للطيران، أن توقف أو تسحب شهادة صلاحيتها للطيران، ولها أن تخضع الطائرة لكشف فني، وأن لا تسمح لها بالطيران إلا بعد اتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها. ويجوز لها، استثناء، السماح للطائرة بالطيران بدون ركاب طبقاً لما تقرره اللائحة التنفيذية".

مفتشيها الذين يتصفون بالضبطية القضائية بغية التأكد من سلامة الطائرة قبل قيامها بعمليات الملاحة الجوية.<sup>(١)</sup>

ويفهم من ذلك أنه لا بد أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية حتى تستطيع القيام بعمليات النقل الجوي.

**ثانياً: الالتزام بتنفيذ النقل الجوي دون تأخير:**

بمجرد إبرام عقد النقل الجوي يصبح الناقل الجوي ملتزماً بتنفيذ عملية النقل الجوي، فيتوجب عليه نقل المسافرين وأمتعته الشخصية من مطار المغادرة إلى مطار الوصول جواً وبواسطة الطائرة وهو الالتزام الرئيسي للناقل الجوي، كما أنه يتوجب عليه احترام الموعد الذي حدده للمسافر للوصول إلى المطار الذي يقصده.

فإذا قرّر الناقل الجوي منع المسافرين من صعود الطائرة، أو حرمانه من الجلوس في المقعد المخصص له، أو أنه قام بإلغاء الرحلة دون أن يكون هناك سبباً قاهرًا فإنه يتحمل مسؤولية ذلك ويلتزم بإعادة ثمن التذكرة ودفع التعويض للمسافر،<sup>(٢)</sup> إلا أن مساءلته عن ذلك لا تتم بناءً على نصوص وأحكام اتفاقية وارسو أو مونتريال لأنهما خلتا من معالجة حرمان المسافرين من المقعد أو إلغاء الرحلة، ولذلك يلجأ المسافر إلى القواعد المنظمة لهذا الجانب في القانون الوطني، بالإضافة إلى ما تفرضه سلطات الطيران المدني على الناقل من جزاءات، كما أن الناقل يكون مسؤولاً عن التأخير غير المعقول لموعد الوصول إلى الوجهة التي يقصدها المسافر، وينبغي لمساءلة الناقل عن ذلك أن يثبت

<sup>(١)</sup> كما نصت المادة (٤٤) من قانون الطيران المدني على أن تتولى سلطة الطيران المدني بواسطة مفتشيها الذين لهم صفة الضبطية القضائية التحقق من صلاحية الطائرة أو أي من أجهزتها أو مكوناتها وذلك عن طريق القيام بتفتيشها، أو بإجراء اختبارات لها أو بطيرانها بقصد التجربة كلما كان ذلك ضرورياً، ويكون لهذه السلطة حق الدخول في أي وقت إلى أي مكان لمباشرة أي من هذه الأعمال طبقاً لما هو مبين في دليل الطيران المعتمد، ويتحمل المستثمر أية تكاليف يقتضيها تنفيذ تلك الإجراءات. وتحدد هذه السلطة نظم وإجراءات التفتيش ومنع الطائرات أو حجز وثائقها. كما تحدد التعليمات اللازمة للمستثمر في هذا الشأن.

<sup>(٢)</sup> يعرف إلغاء المقعد للمسافر بـ Cancel the passenger seat، أما إلغاء الرحلة الجوية فيعرف بالـ Cancellation، راجع: د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٦.

المسافر وقوع الضرر وفوات المنفعة على المسافر، ومن الأمثلة على ذلك فوات موعد للمقابلة الوظيفية، أو فوات فرصة للحصول على صفقة تجارية.<sup>(١)</sup>

وبالنسبة لنقل الأمتعة الشخصية فإنه لا يجوز للناقل الجوي أن يتقاضى أجرًا خاصًا مقابل القيام بنقلها، ولكن بشرط أن يكون وزنها في حدود الوزن المسموح به،<sup>(٢)</sup> وإذا زاد وزنها عن هذه الحدود فإنه يحق للناقل الجوي الحصول على أجرة إضافية.<sup>(٣)</sup>

ولقد ألزم المشرع العماني مستثمر الطائرة القيام بوزنها، وتحديد مركز ثقلها، وإعداد جدول بوزن الحمولة التي تكون فيها.<sup>(٤)</sup>

### ثالثًا: الالتزام بالمحافظة على سلامة المسافر:

رتبت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو مسؤولية في ذمة الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يصيب المسافر، حيث نصت على ذلك بالقول "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني يلحق براكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

ويقصد بالالتزام بالمحافظة على سلامة المسافر "أن يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً معافى"،<sup>(٥)</sup> ووفقاً لاتفاقية وارسو فإنه يبدأ التزام الناقل بضمان سلامة المسافر من لحظة صعوده إلى متن الطائرة، وينتهي بنزوله عن سلم الطائرة ووصوله إلى أرض

(١) د. محمود محمد عيابة، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

(٢) تحدد الشروط العامة لـ (الأياتا) الحد الأقصى الذي يجوز لكل مسافر حمله معه من أمتعة بعشرين كيلو غراماً فقط، إلا أنه في الواقع العملي نجد أن بعض شركات الطيران ترفع مقدار السقف المسموح به من وزن الأمتعة إلى ٣٠ كيلو غراماً أو أكثر.

(٣) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٦٠.

(٤) راجع: المادة (٤٣) من قانون الطيران المدني العماني.

(٥) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٨٧.

المطار،<sup>(١)</sup> أي أن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالمسافر أثناء تواجده على متن الطائرة، وفي أثناء عمليات الصعود والنزول.

ولقد أكد المشرع العماني على ضرورة توفير أجهزة ومعدات الطيران في المادة (٣٩) من قانون الطيران المدني، وحظر القيام بتشغيل الطائرة بدون أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات اللازمة لقيامها بعمليات الطيران والملاحة الجوية سواءً في الأحوال العادية أم الاضطرارية والقصد من ذلك ضمان تحقيق السلامة العامة للمسافرين أثناء الرحلات الجوية.<sup>(٢)</sup>

ولم تكن هناك صعوبة في تحديد مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء تواجده على متن الطائرة، حيث أن المسافر يكون في تلك اللحظة قد أصبح تحت رعايته وبالتالي يكون مسؤولاً عنه، إلا أنه ثار النقاش واحتدم الخلاف حول تحديد المقصود بعمليات الصعود والنزول خاصة وأن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ سكتت عن بيان المقصود بعمليات الصعود والنزول.

واستبعد بعض الفقهاء التفسير الحرفي للمقصود بعمليات الصعود والنزول، لأنه يترتب عليه تضيق الفترة الخاصة بضمان سلامة المسافر التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عما يصيب المسافر من أضرار، وهذا لا يتماشى مع الغاية التي من أجلها تقرر فرض الالتزام بضمان سلامة المسافر على عاتق الناقل الجوي، وهي حماية المسافرين من مخاطر الطيران.<sup>(٣)</sup>

والتفسير الحرفي يحدد فترة النقل الجوي بوجود المسافر على متن الطائرة، وأثناء عملية الصعود والنزول، وكما أشرنا سابقاً فإن هذا التفسير استبعده بعض الفقهاء، ونتيجة لذلك برزت عدة آراء أخرى تحدد الزمان الذي إذا وقع فيه الحادث انعقدت مسؤولية الناقل الجوي، ونتيجة لذلك ذهب جانب آخر من الفقهاء إلى تحديد التزام الناقل بضمان سلامة المسافر من اللحظة التي يكون فيها تحت رعاية الناقل الجوي، أي منذ دخوله قاعة المطار ويستقبله موظفو الناقل الجوي حتى يصل إلى الطائرة

<sup>(١)</sup> راجع: المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

<sup>(٢)</sup> راجع: المادة (٣٩) من قانون الطيران المدني العماني.

<sup>(٣)</sup> د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٩٣.

المعدة لنقله، ومن ثم صعوده على متن الطائرة، وتنتهي بخروجه إلى الأماكن التي يتواجد فيها الجمهور.<sup>(١)</sup>

وانتقد هذا الرأي لتوسيعه نطاق مسؤولية الناقل الجوي، حيث أنهم اعتبروا أنه إذا سلم المسافر نفسه للناقل في مكتبه بوسط المدينة فإنه سوف يكون واقعاً تحت رعايته من تلك اللحظة، وبالتالي يكون مسؤولاً - وفقاً لهذا المعيار- عن أي ضرر يصيب المسافر حتى لو لحق الضرر بالمسافر خارج المطار.<sup>(٢)</sup>

فيما اتجه جانب آخر من الفقه إلى اعتماد معيار آخر لبدء ضمان سلامة المسافر التي تقع على عاتق الناقل الجوي، حيث تعد فترة النقل الجوي التي يلتزم الناقل الجوي فيها بضمان سلامة المسافر، والتي تتعدّد مسؤوليته بها؛ تبدأ منذ اللحظة التي يعد المسافر فيها معرضاً لمخاطر الطيران، وتطبيقاً لذلك يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء انتقاله من صالة الانتظار إلى صحن المطار حيث تقف الطائرة، إذ يكون في هذه الفترة تحت إمرة الناقل وفي مكان تحفّ به مخاطر الطيران، ولا يسأل الناقل عن الحادث الذي يقع للمسافر أثناء عبوره حديقة مطار الوصول بقصد دخول مبانيه تحت وصاية الناقل؛ لأن مكان الحادث لا تحيط به مخاطر الطيران.<sup>(٣)</sup>

وهناك اتجاه آخر من الفقه يفسر عمليات الصعود والنزول وفقاً لطبيعة العمليات التي كان يقوم بها المسافر عند وقوع الحادث، وليس بمكان وجوده، فبالنسبة لعمليات الصعود وفقاً لهذا الاتجاه يتوجب تحديدها على ضوء العمليات التي كان يقوم بها المسافر والتي يتحمّن إنجازها من أجل الصعود إلى متن الطائرة، فما دام المسافر موجوداً في مكان ما بقصد إتمام إجراءات الصعود إلى الطائرة، كتقديم تذاكر السفر، والمرور ببوابة الجوازات والجمارك، فإن الناقل يسأل عن الحوادث التي تقع للراكب في هذا المكان، أما عمليات النزول فتتصرّف في الفترة التي تقع بين خروج الركاب من بطن الطائرة تحت إمرة الناقل وحتى تخلصهم من هذه الوصاية بدخولهم مباني مطار الوصول، ويتضح من

(١) د. جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٥، ص ٢٨٨.

(٢) د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، ط٢، بدون دار نشر، ١٩٩٩، ص ١٨٨.

(٣) د. عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص ٩٧.

خلال هذا الرأي أنه يعتمد على ثلاثة عناصر هي: مكان وجود الراكب، والنشاط الذي كان يقوم به أثناء وقوع الحادث، ومدى خضوعه لرقابة الناقل أو تابعيه، ويؤدي الأخذ بهذا المعيار إلى امتداد التزام الناقل بضمان السلامة ليغطي تقريبًا مرحلة تنفيذ العقد بأكملها، على الرغم من أن الراكب قد يكون متمتعًا بحرية الحركة والتجول بعيدًا عن سيطرة الناقل اللازمة.<sup>(١)</sup>

وذهب بعضهم إلى اعتماد معياري مخاطر الطيران، ورعاية الناقل الجوي للمسافرين وذلك لتحديد اللحظة التي يلتزم فيها الناقل بضمان سلامة المسافر، والتي تبدأ مسؤوليته من خلالها، حيث رأوا أن دمج هذين المعيارين يوسع مجال تطبيق وسريان الالتزام بالسلامة في النقل الجوي،<sup>(٢)</sup> واستدوا في ذلك إلى الأسباب الآتية:

أولاً: لا يجب ربط التزام السلامة بطريقة ميكانيكية وتجريدية بفترة النقل بمعناها الضيق.

ثانيًا: التوسع في سريان التزام السلامة يوفر الحماية لكل من المسافرين والناقل الجوي، فالمسافر يعفى من عبء إثبات خطأ الناقل الذي غالبًا ما يقع خارج نطاق التزام السلامة بمفهومه الضيق، والناقل الجوي تخضع مسؤوليته للحد الأقصى المقرر في اتفاقية وارسو.

ثالثًا: إن التوسع في التزام السلامة موجود في نقل البضاعة، فمن باب أولى أن يتوسع في نقل الأشخاص، لأن البضاعة ليست أعلى ثمنًا من حياة الإنسان.

ولقد استقرّ الفقه على أن الالتزام بضمان السلامة للمسافر من مخاطر الطيران يبدأ من اللحظة التي يغادر فيها المسافر تحت إمرة ورعاية الناقل الجوي قاعة المطار المعدة لتجمع المسافرين حتى الطائرة المعدة للنقل، ويستمر ذلك الالتزام على عاتق الناقل الجوي منذ تواجد المسافر على الطائرة أثناء الرحلة الجوية حتى عملية الهبوط ونزول المسافر إلى أرض مطار الوصول وحتى خروجهم إلى المكان الذي يستطيع تسلّم أمتعته منه والخروج إلى الأماكن التي يتواجد فيها الجمهور، وعندئذٍ تنتهي مسؤولية الناقل الجوي.<sup>(٣)</sup>

(١) د. هشام فضلي، المرجع السابق، ص ١٩٩ و ٢٠٠.

(٢) د. محسن شفيق، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، بدون سنة للنشر، ص ٥٨.

(٣) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، بدون سنة نشر، ص ٣٢٦.



وبحسب التعريف السابق فإن الناقل لا يعد مسؤولاً وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالمسافر خارج حدود هذه الفترة، ولا تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء نقله من مكتب الناقل الجوي إلى مطار المغادرة،<sup>(١)</sup> ولكن لا يعني ذلك إعفاءه كلياً من المسؤولية، وإنما تتعدد مسؤوليته وفقاً لأحكام المسؤولية في قانون النقل البري التي تأتي بها القواعد العامة في القوانين الوطنية،<sup>(٢)</sup> وكذلك يخرج من نطاق هذه المدة الأضرار التي تصيب المسافر أثناء تجوله في المطار، أو أثناء تواجده في مطعم المطار.<sup>(٣)</sup>

ويرى الباحث أن الالتزام بضمان سلامة المسافر يترتب في ذمة الناقل الجوي منذ دخول المسافر إلى قاعة المغادرون وانتهاء بوصوله إلى مطار الوصول واستلام أمتعته الشخصية.

وهناك التزام يقع على عاتق الناقل الجوي وهو السهر على راحة المسافرين أثناء الرحلة الجوية، وإرشادهم إلى ما فيه تأمين لسلامته، والناقل عندما يقوم بتلك المهام والتدابير فإنه يهدف من ذلك إلى التمسك بنص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو التي تقضي بأن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد عملوا على اتخاذ كل التدابير اللازمة والضرورية لتفادي وقوع الضرر.<sup>(٤)</sup>

وأشارت المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال أيضاً إلى أن الناقل يكون مسؤولاً عن سلامة المسافر أثناء عمليات الصعود والنزول،<sup>(٥)</sup> وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، ولتحقيق هذه الغاية يتوجب على الناقل الجوي القيام بما هو مفروض عليه من دعم وتوفير وسائل حماية المسافرين واتخاذ الإجراءات اللازمة لتحقيق ذلك.

(١) د. إبراهيم النسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، بدون دار نشر، ص ١٧٨، ١٧٧.

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، طبعة ٢٠٠١، ص ١٩٢.

(٣) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٤) راجع: المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

(٥) راجع المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

مؤدى ذلك أن الفترة الزمنية التي يسري خلالها التزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافرين لا يقتصر فقط على المدة التي تكون فيها الطائرة محلقة في الجو، بل تمتد أيضًا لتشمل عمليات الصعود والنزول.

بعد الرجوع إلى نصوص مواد اتفاقيتي وارسو ومونتريال نجد أن المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال تقابل المادة (١٧) من اتفاقية وارسو مع وجود اختلاف طفيف في الصياغة، حيث حصرت الأولى مصادر الضرر في الوفاة والإصابة الجسدية، أما الثانية فقد جعلت مصادر الضرر هي الوفاة والجرح وأي أذى بدني آخر، ووفقًا لذلك فقد أثار تفسير عبارة "أذى بدني آخر" خلافًا كبيرًا في ظل تطبيق أحكام اتفاقية وارسو، ولقد كان التساؤل المطروح حول شمولية تلك العبارة للأضرار النفسية حتى ولو لم تكن مصاحبة لأضرار جسدية أم لا،<sup>(١)</sup> ومن الممكن أن تثار تلك المشكلة عند تطبيق اتفاقية مونتريال والتي استبدلت الإصابة الجسدية بالجرح والأذى البدني المنصوص عليهما في اتفاقية وارسو.

وتعددت الآراء في الفقه والقضاء حول هذا الموضوع خاصة مع سكوت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ عن بيان مدى جواز التعويض عن الأضرار النفسية استقلالاً، ويمكن ردها إلى اتجاهين رئيسيين هما:

**الاتجاه الأول:** يرى أن الاتفاقية قد عدت في المادة (١٧) مصادر الضرر، أما طبيعته ومداه فتركتها للقوانين الداخلية للدول، وأن المشرع عندما استعمل عبارة "أي أذى بدني آخر" لم يقصد استبعاد الأذى النفسي من نطاق التعويض في الاتفاقية، بل أراد المقابلة بين الأذى الذي يصيب الإنسان في شخصه، وذلك الذي يصيبه في ذمته المالية، واعتبر الأول دون الثاني داخلًا في عداد مصادر الضرر، وبالتالي لا يعد إغفال النص على الأذى النفسي في المادة (١٧) إسقاطه من نطاق التعويض وفقًا لأحكام الاتفاقية.<sup>(٢)</sup>

(١) د. رفعت فخري، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات ومسؤولية الناقل الجوي وفقًا لاتفاقية وارسو، ١٩٩٢، الدار الجامعية، ص ١٤٢.

(٢) د. هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٢١.

أما الاتجاه الثاني فإنه يحصر الأضرار التي يتم التعويض عنها طبقاً للاتفاقية، في تلك المنصوص عليها في المادة (١٧) من الاتفاقية وهي الوفاة والجرح والأذى البدني دون الأضرار النفسية.<sup>(١)</sup>

وانتقد الاتجاه الثاني لأنه من ناحية يخلط بين الضرر ومصدره وعند تفسير المادة (١٧) من اتفاقية وارسو، ولم ينتبه إلى أن مسؤولية الناقل تكون عن الضرر الحاصل في الحالات المنصوص عليها في الاتفاقية وهي الوفاة والجرح والأذى البدني بحسبانها مصادر للضرر، وليس عن الوفاة والجرح والأذى البدني باعتبارها حصراً أوردته الاتفاقية للأضرار التي يتم التعويض عنها، ومن ناحية أخرى فإن الأخذ بالاتجاه الثاني يؤدي إلى تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية باعتبارها واردة ضمن الحالات المنصوص عليها في المادة (١٧)، وفي عدم تحديدها للأضرار النفسية باعتبارها من اختصاص القوانين الداخلية أصالةً ودون إحالة من الاتفاقية الأمر الذي يفضي إلى هدم قاعدة تحديد المسؤولية الواردة في الاتفاقية.<sup>(٢)</sup>

وقد كان مشروع اتفاقية مونتريال يتضمن مسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة والإصابة دون تحديد لطبيعتها، وكذلك عدم مسؤوليته إذا حدثت الوفاة أو الإصابة نتيجة حالة المسافر الصحية، وعند الصياغة النهائية للاتفاقية أضيفت كلمة الجسدية للإصابة، وحذفت العبارة التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة نتيجة حالته الصحية.<sup>(٣)</sup>

ولقد أشار المشرع العماني في المادة (١٠٧) من قانون الطيران المدني إلى أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تنتج عن وفاة أي مسافر، أو إذا تعرض لإصابة جسدية، ولكن اشترط بأن يكون الحادث قد وقع على متن الطائرة، أو أثناء عملية صعود المسافر أو نزوله.<sup>(٤)</sup>

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٠٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٠٧.

(٣) د. هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٢٢.

(٤) نصت المادة (١٠٧) من قانون الطيران المدني على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة أي راكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع على متن الطائرة، أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

ونصت المادة (٤٢) من قانون الطيران المدني على أنه "لقائد الطائرة اتخاذ أي إجراءات أو تدابير اللازمة لتأمين سلامة الطائرة وما تحمله من أشخاص وممتلكات، وحفظ النظام وإقرار الانضباط على متنها طبقاً لما تحدده اللائحة التنفيذية" كما ألزم قانون الطيران المدني مشغل الطائرة بإجراء الصيانة للمحركات والمعدات والأجهزة اللاسلكية الخاصة بالطائرة.<sup>(١)</sup> كما أنه ملزم باتخاذ الإجراءات الكفيلة بإرشاد ركاب الطائرة بربط أحزمة المقاعد واستعمال أطواق النجاة ومخارج الطوارئ وأطواق النجاة وأجهزة الأكسجين وأجهزة الطوارئ الأخرى المعدة لضمان سلامة الطائرة وسلامة ركابها وطاقمها.<sup>(٢)</sup>

#### رابعاً: الالتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها:

رأينا فيما سبق أن الأمتعة الشخصية هي التي يصطحبها المسافر معه خلال الرحلة الجوية وتكون على نوعين: الأمتعة المسجلة وهي تلك التي يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي فتنتقل حراستها إليه، والأمتعة الخفيفة وهي التي يحتفظ المسافر بحيازتها المادية على متن الطائرة ولا تنتقل حراستها إلى الناقل الجوي.<sup>(٣)</sup>

فيلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافر على متن نفس الطائرة المقلّة له فإن تعذر ذلك فعلى طائرة أخرى مسافرة في نفس الوقت أو بعد ذلك بقليل، وسواءً أكانت تلك الأمتعة من الأمتعة المسجلة والتي يأخذ فيها المسافر بطاقة أو إيصال لها (Identification tag Number)، أو من الأمتعة الغير مسجلة والتي يحملها المسافر معه داخل الطائرة مثل حقائب اليد أو الهدايا الصغيرة أو جهاز الحاسوب، ومما ينبغي الإشارة إليه أن امتناع الناقل عن تسليم بطاقة تعريف أو إيصال عن الأمتعة المسجلة لا يؤثر على قيام مسؤولية الناقل أو على عدم وجود العقد وصحته حسبما جاء في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، كما أن مسؤولية الناقل من الأمتعة المسجلة تقوم على قاعدة الخطأ المفترض بينما

<sup>(١)</sup> المادة (٤٠) من قانون الطيران المدني نصت على أنه "يلتزم مستثمر الطائرة المسجلة في السلطنة بصيانتها بما فيها من معدات وأجهزة لاسلكية في مؤسسة صيانة معتمدة أو في أية مؤسسة أخرى مكثفة لها طبقاً لبرنامج الصيانة المعتمد من سلطة الطيران المدني ووفقاً للشروط المقررة في اللائحة التنفيذية، على أن يوقع تصريح الصيانة من المهندس المختص... كما يلتزم المستثمر بأن يحتفظ بوثائق الصيانة لفترة لا تقل عن سنتين بعد انتهاء مدة سريان مفعولها، أو للفترة التي تحددها سلطة الطيران المدني".

<sup>(٢)</sup> راجع: المادة (٤٢) من قانون الطيران المدني العماني ٢٠٠٤م.

<sup>(٣)</sup> د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٨.

يكون عبء الإثبات على المسافر عن تضرر أو فقدان الأمتعة غير المسجلة والتي قد يحملها المسافر معه داخل الطائرة وعلى المسافر إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه.<sup>(١)</sup>

فإذا كان يتعين على الناقل الجوي قبول الأمتعة الخفيفة طالما لا تتجاوز الحدود المقرّر لها من حيث عدد الوحدات أو وزنها أو طبيعة الأشياء المنقولة، فإنه يقع على عاتقه الالتزام بالمحافظة عليها رغم أنها تظل في حيازة المسافر، ويتحقق ذلك من خلال إعداد الأمتعة داخل الطائرة والتي يمكن للمسافر أن يضع أمتعته الخفيفة فيها على نحو يضمن عدم إلحاق الضرر بها أو بسلامة المسافرين الآخرين، أما بالنسبة للأمتعة المسجلة فيتخلى المسافر عن حيازتها المادية ويعهد بها إلى الناقل الجوي فيكون أيضاً ملزماً بالمحافظة عليها، ويتحقق هذا الالتزام من خلال شحن الأمتعة في المكان المخصص لها على متن الطائرة ورصّها بشكل يجنبها التعرض للتلف، ونود الإشارة هنا إلى أنه عادة ما يرفض الناقلون اصطحاب المسافرين لأشياء أو مواد قد تشكل خطورة على أمن الطائرة أو تهديداً لسلامة الأشخاص المتواجدين على متنها، ولتلافي تلك الإشكالية نظّمت اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني العماني شروط وإجراءات نقل المواد الخطرة.<sup>(٢)</sup>

ويمتد الخطر إلى الأشياء التي قد تستخدم في ارتكاب إحدى الجرائم وإن كانت مخصصة في الأصل لأغراض سلمية ومشروعة كالخناجر مثلاً، وفي سبيل ذلك نصت المادة (٤٢) من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني العماني على أنه "يحظر حمل أو لبس الخناجر عند السفر بالطائرة. ويجوز -استثناءً- لأصحاب السمو والوزراء والوكلاء والسفراء ومن في حكمهم المكلفين بمهام رسمية، حمل خناجرهم وتسليمها إلى طاقم الطائرة في الرحلات الدولية، والاحتفاظ بها في الرحلات الداخلية".

وعلى سبيل المثال لا الحصر رفضت شركة (البيتانيا) في رحلتها من روما إلى القاهرة بتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٨٩م اصطحاب أحد المسافرين "مقص" ذي حجم كبير يستخدم لتقطيع الأسماك في

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٢/١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، غير أنه إذا كان الضرر ناجماً ويقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً، وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطأه أو خطأ تابعيه أو وكلائه".

<sup>(٢)</sup> راجع: المادة (٤١) من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني العماني.

حقيبة اليد التي كان يصطحبها معه وذلك بحجة أنه من الممكن استخدامها كسلاح أبيض، وأجبرت المسافرين على تسجيل المقص وتسليمه إليها لشحنه ضمن الأمتعة المسجلة وأعطته إيصالاً بذلك.<sup>(١)</sup>

#### خامساً: الالتزام بالتأمين على الطائرة:

لا يمكن للناقل القيام بتجارة النقل الجوي دون القيام بالتعاقد على تأمين هذه المسؤولية المدنية مع شركات التأمين التي تشكل مخاطر الطيران هاجساً كبيراً لها؛ ونتيجةً للتقدم التقني في مجال الطيران فقد تلاشت مخاطر السفر باستخدام الطائرات، الأمر الذي توارت معه أيضاً الكثير من مخاوف شركات التأمين تبعاً للتناقص الملحوظ لحوادث الطيران إذا ما قورنت بعدد الرحلات وعدد الركاب.<sup>(٢)</sup>

وساعد على ازدهار نشاط التأمين الجوي في وقتنا الحاضر أيضاً مبدأ المسؤولية المحدود للناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، وتساعد الحد الأقصى للتعويض منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وحتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. حيث يوفق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بين حرية ونشاط الناقل الجوي وبين ضمان حصول ضحايا حوادث الطيران على التعويضات المقررة، إلا أن عقود التأمين المبرمة في هذا المجال لم تحظ بذات الأهمية على المستوى الدولي بدايةً. فلم تتعرض اتفاقية وارسو للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب أو مرسل البضاعة؛ كما اكتفى بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظام لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو.<sup>(٣)</sup> وجاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وأخذت أولى خطواتها على طريق التأمين الجوي كضمان لتغطية مسؤولية الناقل الجوي الأمر الذي يؤدي إلى حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم. فالاتفاقية ألزمت الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقليها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم بحيث يكون هذا التأمين كافيًا لتغطية المسؤولية المقررة بموجب هذه الاتفاقية، وللدولة أن تقدر مدى ملاءمة التأمين وكفايته

(١) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٦١ و ٣٦٢.

(٢) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢١٠.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢١١.

لتحقيق الغرض منه، كما يجوز للدولة حتى تستوثق من وجود التأمين وكفايته أن تطلب من الناقل تقديم دليل كشهادة من شركة التأمين تثبت بأن التأمين قد تم فعلاً؛ وفي ذلك نصت المادة (٥٠) من الاتفاقية على أنه "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية".

بيد أن هذه الاتفاقية قد اقتصررت في هذا الشأن على تنظيم العلاقة بين الدول الأطراف فيها والناقلين التابعين لها، دون التطرق بشكل مفصل إلى تنظيم مرفق التأمين من المسؤولية أو لبيان العلاقة بين الناقلين والمسافرين أو مرسلي البضائع، الأمر الذي يبقى الباب مفتوحاً للدول لتقييم نظاماً للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي تبرمها شركات ومؤسسات الطيران إما لصالح العملاء من مسافرين أو شاحنين بغرض ضمان حصول الضحايا أو ورثتهم على التعويضات المقررة دون حاجة إلى اللجوء إلى إجراءات التقاضي المعقدة، وإما لصالح هذه الشركات نفسها بهدف الحصول على تغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها اتجاه العملاء أو ورثتهم.<sup>(١)</sup>

ولضمان حقوق المسافرين فرضت الاتفاقيات الدولية الجديدة والقوانين الوطنية وبصفة إلزامية التأمين على الطائرة وعن الأضرار التي قد تحصل للمسافرين وطاقم الطائرة والأمتعة والبضائع، على أن يسري التأمين منذ دخول المسافرين والبضائع في نطاق مسؤولية الناقل الجوي.<sup>(٢)</sup>

**سادساً: الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب:**

ذكرنا فيما سبق إلى أن عقد النقل الجوي يرد على الإنسان الحي، ولا شك بأن الرحلة الجوية تستغرق وقتاً معيناً من الزمن وفيها يحتاج المسافر إلى تناول الطعام والشراب، وكذلك بعض الخدمات الأخرى التي قد يحتاج إليها أثناء الرحلة التي من شأنها أن تحقق له الراحة أثناء تواجده على متن الطائرة، ويجري عُرف شركات الطيران على تقديم مثل هذه الخدمات إلى المسافرين خاصة في الرحلات الطويلة المدى.

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢١١.

(٢) د. محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص ٣٠٩.

وفي سبيل تحقيق ذلك نصت المادة (٤/٧٥) من قانون الطيران المدني على أنه "لسلطة الطيران المدني أن تقرر وجود مضيفين جويين بالطائرة يحدد عددهم بتعليمات تصدرها هذه السلطة، وذلك للقيام بأعمال متعلقة بسلامة وخدمة الركاب".

كما أن هذا الالتزام لا يقتصر فقط أثناء تواجد المسافر على متن الطائرة، وإنما يمتد كذلك حتى في حالة تعطل الطائرة، أو أثناء الحالات الطارئة التي يستلزم الأمر فيها هبوط الطائرة في أحد المطارات غير مطار الوصول ويتطلب الأمر مكوثها فيه لفترة من الزمن، فيلتزم الناقل في هذه الحالات بتوفير الطعام والشراب للمسافرين، وكذلك نقلهم إلى أحد الفنادق إذا لزم الأمر وعلى نفقته الخاصة، وهذا الالتزام لم تتطرق له اتفاقية وارسو، وبالتالي تخضع مسؤولية الناقل لأحكام القانون الداخلي الواجب التطبيق.<sup>(١)</sup>

---

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٧.



## المطلب الثاني

### التزامات المسافر

في مقابل الالتزامات التي تترتب في ذمة الناقل توجد أيضًا التزامات تترتب في ذمة المسافر ويتوجب عليه الوفاء بها، ويتمثل تلك الالتزامات فيما يلي:

#### أولاً: الالتزام بدفع الأجرة:

الالتزام بدفع الأجرة هو الالتزام الرئيسي الذي يترتب في ذمة المسافر اتجاه الناقل الجوي، ومثلما أشرنا سابقاً بأن هذا العنصر له أهمية كبيرة حيث أنه يضيف على النقل الجوي صفة الطابع التجاري، وصفة التجارية في النقل الجوي هي إحدى الشرطين الواجب توافرها في النقل الجوي حتى يكون خاضعاً لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

ويحصل الناقل على أجرة النقل مقدماً أي قبل البدء في تنفيذ الرحلة الجوية، والمتعارف عليه أنه يتعين على المسافر الوفاء بقيمة الأجرة فور إصدار الناقل لتذكرة السفر وتسليمها إليه،<sup>(١)</sup> وحتى في ظل التطور الإلكتروني في مجال حجز تذاكر السفر فإنه لا يمكن استخراج التذكرة إلكترونياً قبل القيام بدفع قيمتها عن طريق البطاقة البنكية، وتقضي المادة (١/٣) من الشروط العامة لاتحاد (الأياتا - الشروط العامة لنقل الركاب) بعدم إصدار تذكرة السفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملةً كما حددتها المنظمة، ويحتفظ الناقل بحقه في رفض نقل أي مسافر لا يكون حائزاً لتذكرة سفر قانونية.

ونظراً لأن تذكرة السفر لا تعطي للمسافر الحق في الانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية إلا بعد أن يقوم بحجز مكان له في الطائرة، ولن يتمكن من ذلك إلا بعد الوفاء بهذا الالتزام، فقد نصت الشروط العامة للأياتا "شروط نقل الركاب" على ذلك صراحةً بقولها "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافر مقعداً محددًا في الطائرة ما لم يكن هناك اتفاق خاص على ذلك"، والحكمة من تقرير هذا الالتزام على عاتق المسافر ترجع إلى ضيق الأمكنة بالطائرة، وارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصاً على السلامة الجوية، وإذا أصرَّ أحد المسافرين على الصعود إلى الطائرة بالرغم

(١) د. محمد فريد العريفي، المرجع السابق، ص ٨٧.

من عدم قيامه بحجز مقعد له على متنها ووجود مسافرين آخرين لهم الأولوية في ذلك فلا جناح على الناقل الجوي إذا ما قام بإجباره على مغادرة الطائرة، ولا يلتزم في مواجهته بالتعويض.<sup>(١)</sup>

ويمكن للمسافر حجز ذلك المكان قبل الحصول على تذكرة السفر وفي هذه الحالة يكون الحجز مؤقتاً إلى حين صدور التذكرة وتسليمها للمسافر.<sup>(٢)</sup>

وأوجبت المادة (١١٠) من قانون الطيران المدني على الناقل الجوي في التأكد من حياة مستندات السفر حيث نصت على أنه:

١. يجب على كل ناقل جوي يعمل في إقليم السلطنة التحقق من استيفاء الركاب والبضائع للمستندات والوثائق اللازمة للدخول في الدولة أو الخروج منها.

٢. يجوز تطبيق أحكام الفقرة السابقة على النقل الجوي الداخلي طبقاً لما تقرره اللائحة التنفيذية.

وعقد النقل الجوي يتولى تحديد مقدار الأجرة التي يلزم المسافر بدفعها للناقل الجوي دون أن تكون هناك مساومة من قبل المسافر؛ لأنه وكما ذكرنا سابقاً بأن هذا العقد يتسم بصفة الإذعان، ومما ينبغي الإشارة إليه هو أن تحديد أجرة النقل لا يتم عن طريق المؤسسات والشركات العاملة في مجال الطيران بإرادتها المنفردة بل إنها في الواقع تلتزم بالأسعار التي يحددها اتحاد (الأياتا) فيما يتعلق بالخطوط الدولية المنتظمة، أما بالنسبة لحالات الطيران غير المنتظم فإنه ينفرد الناقل بتحديد أجرة النقل ويخضع في ذلك لرقابة الدولة التي ينتمي إليها، وينص نظام الـ (أياتا) على عقد مؤتمرات دورية لتحديد أسعار النقل تضم مختلف شركات الطيران.<sup>(٣)</sup>

وأعطى المشرع العماني الصلاحية للهيئة العامة للطيران المدني فيما يتعلق باعتماد ومراقبة أجور النقل الجوي سواءً أكان داخلياً أم دولياً؛ حيث نصت المادة (٤/٦٤) من قانون الطيران المدني على أنه "سلطة الطيران المدني اعتماد ومراقبة أجور النقل الجوي الداخلي والدولي المنتظم وغير والمنتظم وإصدار الأوامر المتعلقة بذلك".

(١) د. محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ١٦٥.

(٢) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٠.

(٣) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٦٢.

كما أحسن المشرع حينما رتب عقوبة على شركات ومؤسسات النقل الجوي إذا ثبت أنها تعلن أو تقوم باستلام أسعار أو أجور مخالفة لأسعار أو أجور النقل الجوي المعمول بها وذلك للحد من تلاعب تلك الشركات والمؤسسات في أسعار الأجور، وفي ذلك نصت المادة (١٢٩) من قانون الطيران المدني على أنه "تعاقب بغرامة تحددها سلطة الطيران المدني على أن لا تقل عن خمسمائة ريال عماني كل شركة أو مؤسسة نقل جوي تعلن أو تتسلم أسعارًا أو أجورًا تخالف أسعار أو أجور النقل الجوي المعمول بها وتضاعف الغرامة في حالة تكرار المخالفة مع جواز سحب الترخيص الممنوح لها"، ونلاحظ من خلال نص المادة السابقة بأنها لم تحدد سقفًا معينًا لقيمة الغرامة لا يجوز تجاوزه وإنما حددت سقفًا لا يجوز النزول عنه في حال فرض الغرامة وترك تقدير ذلك للسلطة المختصة.

#### ثانيًا: الالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي:

يصدر الناقل الجوي مجموعة من التعليمات تستهدف في مجملها حسن تنفيذ عمليات النقل الجوي وتوجب على المسافرين احترامها؛ والتي من بينها ضرورة التواجد في مطار المغادرة في الميعاد الذي تحدده جداول مواعيده تمهيدًا للإقلاع،<sup>(١)</sup> ويجب أن يكون موعد التواجد قبل ميعاد إقلاع الطائرة بفترة كافية؛ لإنهاء إجراءات الجوازات والتفتيش الجمركي وكذلك التفتيش الشخصي لاعتبارات أمن الطائرة وتسجيل الأمتعة، وتحدد هذه المدة بساعتين في حالات النقل الدولي ويكتفى بساعة واحدة في حالات النقل الداخلي.<sup>(٢)</sup>

كما يجب أن يكون مصطحبًا معه تذكرة السفر وإذا تطلب الأمر منه تأكيد الرحلة فعليه تأكيد رغبته بالسفر ويكون ذلك ضروريًا عند شراء التذكرة، وفي حال عدم رغبته في السفر فعليه إخطار الناقل لإلغاء الحجز وتثبيت موعد جديد للسفر والغاية من ذلك إتاحة الفرصة للناقل لبيع تذكرة جديدة لمسافر جديد بدلًا عن من قام بالاعتذار.

<sup>(١)</sup> راجع: المادة (٣/٧) من شروط اتحاد (الأياتا) المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم.

<sup>(٢)</sup> د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩١.

وإذا لم يحترم المسافر تلك التعليمات وتأخر عن الحضور في الموعد المحدد فإنه يكون بإمكان الناقل الجوي بدء الرحلة الجوية دون انتظار المسافر حتى لو قام بإخطار الناقل الجوي بأنه في طريقه إلى المطار، ودون أن يتحمل الناقل أية مسؤولية عن الأضرار التي تلحق به من جراء فوات الرحلة.<sup>(١)</sup> فعلى سبيل المثال قررت المحكمة العليا لولاية نيوجرسي بالولايات المتحدة الأمريكية في القضية (Allen & Tumarkin V. Pan American Airline's) أن الناقل قد اختار المصلحة الجماعية عند مباشرته الرحلة الجوية في موعدها وأن هذا أولى بالرعاية من مصلحة مسافر متباطئ.<sup>(٢)</sup>

ويتوجب على المسافر أيضًا أن يحترم النظام المقرر على متن الطائرة، وأن يحترم التعليمات التي يصدرها طاقم الطائرة له كضرورة الجلوس عند إقلاع الطائرة أو هبوطها، وربط حزام الأمان، والامتناع عن التدخين أثناء الرحلة الجوية، كما يتمتع عليه بوجه عام القيام بأي عمل من شأنه أن يعرض أمن وسلامة الطائرة للخطر.

ولقد نصت المادة (١٧) من قانون الطيران المدني على أنه "سلطة الطيران المدني بالتنسيق مع الجهات ذات الصلة اتخاذ كافة الإجراءات الوقائية اللازمة للحيلولة دون ارتكاب الأفعال والجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني بالسلطنة، والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات الوطنية طبقاً للاتفاقيات والقواعد الدولية". وفيما سبق رأينا أنّ المادة (٤٢) من قانون الطيران المدني أعطت الصلاحيات لقائد الطائرة من أجل تأمين سلامتها وما تحمله من أشخاص وأمتعة.

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٩.

(٢) نقلًا عن د. محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص ٣١١.

## المبحث الثاني

### التزامات أطراف عقد نقل البضائع

ذكرنا سابقاً بأن عقد نقل البضائع جواً هو العقد الذي يتم إبرامه بين الناقل وشاحن البضاعة (المرسل) أو من ينوب عنه لنقل بضائع بواسطة الطائرة من مكان إلى آخر جواً مقابل أجر، ويتم إثبات عقد النقل الجوي للبضائع عن طريق تحرير خطاب النقل الجوي والقصد من ذلك الإثبات وليس الانعقاد، وهو من العقود الرضائية التي يستوجب انعقادها توافر الشروط العامة للعقد (كالمحل والسبب والمشروعية) ومسؤولية الناقل فيه تقوم على أساس الخطأ المفترض.

كما تختلف التزامات الناقل الجوي في عقد نقل البضائع جواً بواسطة الطائرة عن التزامات الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص، ويكمن الاختلاف في أن محل العقد هنا هو البضائع وليس الشخص المتعاقد على السفر، كما أنه في عقد نقل البضائع يبقى المرسل أو الشاحن المتعاقد مع الناقل الجوي على الأرض، وتنتقل حيازة البضاعة من المرسل أو الشاحن إلى الناقل الجوي لإرسالها إلى شخص ثالث تترتب له حقوق في نهاية العقد بالرغم أنه لم يوقع عليه وهو المرسل إليه أو لإرسالها إلى مخازن الشاحن في بلد آخر.

ونقل البضاعة إلى مكان الوصول هو الالتزام الرئيس للناقل الجوي في عقد نقل البضائع، ويستوجب النقل هنا الالتزام بشروط العقد المبرم، وفي حالة عدم وجود ما يغطي الواقعة المتنازع عليها يتم الرجوع إلى الأحكام العامة التي حددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والتي تهدف إلى اعتماد نماذج دولية لسند الشحن الدولي (Air Way Bill) يمكن تحويلها إلكترونياً دون الإخلال بقواعد الإثبات القانونية،<sup>(١)</sup> وفيما يلي سوف نتطرق إلى شرح الالتزامات التي تترتب في ذمة كلا من الناقل الجوي والمرسل أو الشاحن من خلال المطلبين التاليين:

**المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي.**

**المطلب الثاني: التزامات المرسل أو شاحن البضاعة.**

(١) د. عيسى غسان ريضي، المرجع السابق، ص ٣١٣.

## المطلب الأول

### التزامات الناقل الجوي

عقد النقل الجوي للبضائع لا يختلف في طبيعته عن عقد النقل الجوي للأشخاص، فهو يعتبر أيضاً من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين، حيث أنه يرتب التزامات في ذمة أطرافه (الناقل الجوي والمرسل)، ومهمة الناقل الجوي في هذا العقد هي نقل البضائع من مطار القيام إلى مطار الوصول جواً وبواسطة الطائرة، ومن أجل إتمام هذه المهمة يتوجب على الناقل الجوي القيام بعدة أعمال تتمثل في استلام البضاعة المراد نقلها من مطار القيام ومن ثم نقلها بواسطة الطائرة وانتهاءً بتسليمها في مطار الوصول إلى المرسل إليه،<sup>(١)</sup> ووفقاً لتلك المراحل التي تمر بها عملية النقل الجوي تتحدد التزامات الناقل الجوي والتي سوف نتطرق إليها بشيء من التفصيل فيما يلي:

#### أولاً: الالتزام باستلام البضائع وشحنها:

بمجرد إبرام عقد النقل الجوي يتوجب على الناقل استلام البضاعة من المرسل أو الشاحن بناءً على اتفاق يحصل بينهما، فقد يتم الاتفاق على تسليم البضاعة في مطار المغادرة، أو قد يحصل الاستلام في مكاتب الناقل الجوي وفي هذه الحالة يكون ملزماً بتوصيل البضاعة إلى مطار المغادرة لشحنها على متن الطائرة، أو قد يتم تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي لحفظها في مخازنه مقابل أجر إضافي يتحمله المرسل إلى أن يتم نقلها، وبالمقابل يكون الناقل الجوي ملتزماً هنا بالمحافظة على البضاعة من وقت تسلّمها لها ويخضع في ذلك لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩.<sup>(٢)</sup> وإذا تأخر الناقل أو عدّل عن تحميل البضاعة بعد إبرام عقد النقل الجوي دون وجود سبب يمنعه من ذلك يكون مسؤولاً في مواجهة مرسل البضاعة أو الشاحن. وعلى الرغم من وجود شرط تحديد خط سير الطيران إلا أنه يجوز للناقل أن يخالف هذا الشرط وأن يسلك خطأً آخر أو يتوقف في محطة أخرى بشرط توصيل البضاعة في النهاية إلى المكان المقصود.

(١) د.أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(٢) راجع: المادة (٣/١٠) من شروط اتحاد (الأياتا) الخاصة بنقل البضائع.

وعند استلام البضاعة يكون من حق الناقل الجوي القيام بالتحقق من صحة البضاعة وصحة بياناتها التي دونها المرسل في خطاب النقل الجوي من حيث النوع والحجم والحالة الظاهرة للبضاعة. وإذا وجد الناقل الجوي أن البضاعة غير مطابقة لما ذكر في خطاب النقل الجوي فإنه يحق له في هذه الحالة التحفظ على البضاعة المراد نقلها والامتناع عن القيام بتنفيذ عقد النقل الجوي، كما يحق له رفض استلامها إذا ما وجد أنها تشكل خطورة على أمن وسلامة الطائرة، أو إذا كانت من المواد التي يحظر نقلها جواً تبعاً لقوانين الطيران أو لوائح وتعليمات السلطات العامة كالمواد المتفجرة أو المواد الخطرة.<sup>(١)</sup>

وفي ذلك أشارت المادة (٣/١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إلى أن مدة النقل الجوي تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل، وتبدأ منذ اللحظة التي يتسلم فيها الناقل البضاعة في مطار المغادرة مروراً بشحنها إلى جوف الطائرة وانتهاءً بالتسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه، ويجوز للناقل الجوي معاينة البضاعة وإبداء تحفظاته على خطاب النقل الجوي وذلك فيما يتعلق بحالة البضاعة ومستوى تغليفها، وعلى العكس من ذلك إذا لم يُبَدِّ الناقل الجوي أية تحفظات، فإن ذلك يعتبر قرينة على أنه تسلم البضاعة بحالة جيدة وسليمة، وبالتالي تعتبر البيانات التي ترد في خطاب النقل الجوي دليلاً يحتج به.<sup>(٢)</sup>

ويقع على الناقل الجوي عبء الالتزام بشحن البضاعة على متن الطائرة لكون عملية الشحن تتعلق بأمن وسلامة الطائرة ومن فيها<sup>(٣)</sup> الأمر الذي يتطلب معه رصّ البضاعة في المكان المخصص لها وبشكل يحقق التوازن للطائرة ولا يعرضها للخطر، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من أن يتم الاتفاق على أن يقوم المرسل أو الشاحن بشحن البضاعة على متن الطائرة، ولا يخلّ هذا الاتفاق بحق الناقل

(١) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٦٧.

(٢) راجع: المادة (٢/١١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٣) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٠.

الجوي في الإشراف على عملية شحن البضاعة ورصّها داخل الطائرة بشكل يحفظ سلامتها لأنه هو المسؤول عن سلامة الطائرة.<sup>(١)</sup>

ولقد حظر قانون الطيران المدني العماني في الفقرة (٢/أ/٨) من المادة (٤٥) منه على أية طائرة مسجلة في السلطنة أن تبدأ أية رحلة دولية أو داخلية ما لم تكن تحمل مجموعة من الوثائق والسجلات والتي من بينها: قائمة بشحنة البضائع والبريد، وإقرار بكل التفاصيل الخاصة بها.<sup>(٢)</sup>

#### ثانياً: الالتزام بنقل البضائع جواً:

تبدأ مرحلة نقل البضائع جواً بواسطة الطائرة بمجرد استلام الناقل الجوي للبضاعة من المرسل ويقوم بشحنها داخل الطائرة، ومن ثم نقلها من مطار المغادرة إلى مطار الوصول المتفق عليه، ويكون لزاماً عليه احترام ما يتضمنه العقد من شروط خاصة تتعلق بإنجاز عملية النقل والتي من بينها احترام المواعيد المحددة في العقد.

وأشارت المادة (١٩) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ إلى هذا الالتزام المترتب على عاتق الناقل الجوي،<sup>(٣)</sup> إلا أن الشروط العامة لاتحاد (الأياتا) الخاصة بنقل البضائع تقضي بأن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد نقل البضائع ولا يوجد - في مواجهة الناقل - أي ميعاد محدد لنقلها.<sup>(٤)</sup>

#### ثالثاً: الالتزام بالمحافظة على سلامة البضائع:

الحيازة المادية للبضائع تنتقل إلى الناقل الجوي بمجرد استلامه لها، ويترتب عليه مباشرة الالتزام بالمحافظة عليها وحراستها، وهذا الالتزام يوجب عليه حسن رصّ البضاعة في مكانها المخصص لها على متن الطائرة، واستناداً إلى المادة (١/١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يكون

(١) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٤.

(٢) راجع: المادة (٤٥) من قانون الطيران المدني العماني.

(٣) نصت المادة (١٩) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه "يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو".

(٤) راجع: المادة (٣/٦-أ) من شروط اتحاد (الأياتا).



الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث عن تلف البضائع أو ضياعها أو نشوء عيوب فيها أثناء فترة النقل الجوي.<sup>(١)</sup>

والتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة البضاعة يستوجب بذل عناية خاصة لإتمام عملية النقل، فإذا كانت البضاعة قابلةً للهلاك أو التلف وتعطلت الطائرة لبعض الوقت نتيجة عطب أصابها، أو توقفت لإنهاء بعض الإجراءات، ففي هذه الحالة يتوجب على الناقل الجوي اتخاذ الإجراءات المناسبة لحفظ البضاعة كحفظها في أجهزة التبريد إذا كانت من النوع الذي يحتاج إلى تبريد، أو تعيين حارس عليها خشية تعرضها للسرقة.<sup>(٢)</sup>

ولا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن هلاك أو تعيب أو ضياع البضاعة أثناء وجودها على متن الطائرة في الجو فقط، بل قد يحدث أن تتعطل الطائرة التي تنقل البضاعة في مطار القيام أو إحدى المطارات الأخرى التي تتوقف فيها وبالتالي يكون ملزماً بتوفير طائرة أخرى لنقلها وفي حالة عدم استطاعته يكون مسؤولاً عن ذلك.<sup>(٣)</sup>

#### رابعاً: الالتزام بإيصال البضاعة دون تأخير:

الناقل الجوي ملزم بإيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه دون تأخير، ولقد أكدت المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على ذلك حيث نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، وفي المقابل أعفت الاتفاقية في الجزء الثاني من نفس المادة السابقة الناقل الجوي من المسؤولية عن الأضرار التي تنشأ عن التأخير بشرط أن يثبت الأخير أنه بذل هو وتابعيه ووكلائه كافة الإجراءات اللازمة لتفادي حدوث الضرر، أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ التدابير اللازمة لذلك،<sup>(٤)</sup> ومن ذلك يمكن القول بأن التأخير الذي يحصل نتيجة لقوة قاهرة وينتج عنه أضراراً للمرسل إليهم أو للمسافرين لا يترتب أية

<sup>(١)</sup> نصت المادة (١/١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي".

<sup>(٢)</sup> د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٥.

<sup>(٣)</sup> د. محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص ٣١٤.

<sup>(٤)</sup> نصت المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، الجزء الثاني منها، على أن "الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

مسؤولية على الناقل الجوي لكون أن مسؤوليته هي التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة فيما يتعلق بالوصول في الموعد المقرر والمتفق عليه سابقاً بين الأطراف، ويقع عبء إثبات ذلك على عاتق الناقل الجوي ولا بد له من أن يثبت أنه قام هو وتابعيه باتخاذ كافة الإجراءات المطلوبة التي من شأنها أن تعمل على تفادي التأخير إلا أنه استحال عليه أو عليهم تحقيق ذلك، فعلى سبيل المثال لو تعرضت الطائرة لعملية اختطاف فإنه يستحيل على الناقل القيام بأي إجراء لتفادي التأخير في الوصول بالميعاد المتفق عليه، وينبغي أن نشير هنا إلى أن الاتفاقية لم تعط تحديداً أو تفصيلاً معيناً لما يعتبر تأخيراً في تنفيذ عملية النقل الجوي.

فهل لو تأخرت الطائرة عن الوصول إلى المطار المتفق عليه لمدة ساعتين يعتبر تأخيراً؟ وهل يعتبر التأخير في الانتظار من أجل إتاحة المدرج الذي سوف تهبط عليه الطائرة من قبل السلطات المسؤولة في المطار من أجل هبوط الطائرة تأخيراً يترتب عليه مساءلة الناقل الجوي؟

يبدو أن عدم تطرق الاتفاقية إلى تحديد المقصود بالتأخير الذي يستوجب مساءلة الناقل الجوي عنه كان مقصوداً، بحيث يترك الأمر للقضاء لتقدير الحالة الموجبة للمساءلة بناءً على معيار موضوعي يتعلق بظروف النقل الجوي وطبيعة البضاعة المنقولة بواسطة الطائرة، ومما يعزز هذا الاستنتاج أن الشروط العامة لاتحاد (الأياتا) نصت على أن "مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد نقل البضاعة، ولا يوجد في مواجهة الناقل أي ميعاد لنقل أو تسليم البضاعة"، وعليه فإن التأخير في إيصال البضاعة وإن كان خارج إطار عقد النقل من جهة فهو التزام حددته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وفترة التأخير غير المعقولة يسأل الناقل الجوي عنها بموجب المسؤولية التقصيرية.<sup>(١)</sup>

(١) د. محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، ٢٠٠٠م، مجلس النشر العلمي، الكويت، ص ٩٠.

رابعاً: خضوع الناقل الجوي لتعليمات المرسل في توجيه البضائع المرسلّة:

تبقى حيازة البضاعة للمرسل من الناحية القانونية بالرغم من قيامه بتسليمها للناقل الجوي وانتقال حيازتها المادية لهذا الأخير، وفي هذه الحالة يستطيع المرسل أن يصدر تعليمات إلى الناقل الجوي بتعديل وجهة مطار الوصول، أو تغيير شخص المرسل إليه، أو إعادة البضاعة المرسلّة إلى مطار المغادرة وإرجاعها إليه مرةً أخرى، ولقد حددت المادة (١/١٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ الحقوق المقررة للمرسل وهي:

١. سحب البضاعة من مطار القيام أو من مطار الوصول.
  ٢. وقف البضاعة أثناء الطريق عند أي هبوط.
  ٣. طلب تسليم البضاعة في مطار الوصول أو أثناء الرحلة الجوية إلى شخص آخر غير شخص المرسل إليه المذكور اسمه في خطاب النقل الجوي.
  ٤. طلب إعادة البضاعة إلى مطار المغادرة.
- ويحق للمرسل توجيه البضاعة لأنه هو الذي أبرم عقد النقل الجوي، ويعتبر هذا الحق بمثابة تعديل في عقد النقل الجوي الذي ارتضاه الناقل الجوي صراحةً أو ضمناً عند إبرام العقد،<sup>(١)</sup> ووفقاً للمادة السابقة من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فإنه لكي يتمكن المرسل من استعمال حقه في توجيه البضاعة يجب توافر شرطين هما:

أولاً: القيام بدفع المصاريف الناتجة عن عقد النقل الجوي.

ثانياً: ألا يترتب على استعمال هذا الحق إضرار بالناقل الجوي أو بالمرسلين الآخرين.

ويجب على الناقل الجوي احترام التعليمات التي يصدرها المرسل والمتعلقة بموضوع توجيه البضاعة ما دام ذلك ممكناً، فعلى سبيل المثال لو أن الطائرة أقلعت من مطار القيام قبل قيام المرسل بإصدار أمر إلى الناقل بسحب البضاعة فإنه لن يتمكن الناقل الجوي من القيام بذلك ويكون أمراً مستحيلاً، كما أنه إذا كانت الطائرة في وضع الاستعداد لمغادرة المطار ويترتب على الخضوع لأمر

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٤، د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٨.

المرسل تأجيل إقلاع الطائرة؛ فإنه لا جناح على الناقل الجوي إن أقدم على المضي في تنفيذ الرحلة الجوية،<sup>(١)</sup> وعندما يكون تنفيذ أمر المرسل مستحيلًا يتوجب على الناقل الجوي إخطار المرسل بذلك فورًا وإلا فإنه يكون مسؤولًا عن الأضرار التي تلحق به نتيجة عدم تنفيذ الأمر استنادًا على المادة (٢/١٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.<sup>(٢)</sup>

وإذا ترتب على خضوع الناقل الجوي لتعليمات المرسل تكبد الأول دفع مصاريف إضافية فإنه يكون المرسل ملزمًا بدفعها له.<sup>(٣)</sup>

### خامسًا: الالتزام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وإخطاره بوصولها:

يتم عادةً تسليم البضاعة ماديًا إلى المرسل إليه في مطار الوصول وينتهي هنا عقد النقل الجوي، وقد يحصل أن يتم التسليم في أي مكان آخر إذا جرى الاتفاق على ذلك، واستنادًا على المادة (٢/١٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يتوجب على الناقل الجوي إخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك،<sup>(٤)</sup> ويكون من حق المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة مطالبة الناقل الجوي بتسليم البضاعة إليه بعد إبرازه لنسخة خطاب النقل الجوي،<sup>(٥)</sup> ويقصد بتسليم البضاعة هنا هو التسليم المادي للمرسل إليه بحيث يتمكن من بسط سيطرته المادية على البضاعة المرسله وذلك بعد قيامه بإبراز خطاب النقل الجوي بقصد استلام البضاعة، ويكون التسليم في مطار الوصول المحدد في خطاب النقل الجوي ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، ووفقًا للمادة (١/١٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فإنه إذا طلب المرسل إليه تسلم البضاعة وقام بدفع التكاليف المستحقة فإنه ينتهي حق المرسل بالبضاعة اعتبارًا من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه.<sup>(٦)</sup>

(١) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٧٠.

(٢) نصت المادة (٢/١٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه "على الناقل عند استحالة تنفيذ أوامر المرسل منه أن يخطره بذلك فورًا".

(٣) راجع: المادة (٣/١٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

(٤) نصت المادة (٢/١٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضائع، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك".

(٥) راجع: المادة (١/١٣) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

(٦) نصت المادة (١/١٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه:

أ. ما لم يكون المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة (١٢) يحق للمرسل إليه عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وتنفيذ شروط النقل.

وفيما يتعلق بأجرة النقل فإنه في الأصل يتم دفعها مقدماً من قبل المرسل أو الشاحن، إلا أنه قد يتم الاتفاق على أن يقوم المرسل إليه بدفعها في مطار الوصول،<sup>(١)</sup> وقد يحصل أحياناً أن يكلف الناقل من قبل المرسل بقبض ثمن البضاعة المرسلة من قبل المرسل إليه ويتحقق ذلك عندما يكون هناك عقد بيع بين المرسل والمرسل إليه يكون فيه المرسل بائعاً والمرسل إليه مشترياً ويكون الناقل الجوي وكيلا عن المرسل في قبض الثمن.

وإذا امتنع المرسل إليه عن القيام بالوفاء بأجرة النقل أو ثمن البضاعة فإنه يكون من حق الناقل الجوي الامتناع عن تسليم البضاعة إليه، وتقرر الشروط العامة لاتحاد (الأياتا) امتيازاً للناقل الجوي على البضاعة تأميناً لحقه في الأجرة،<sup>(٢)</sup> ويكون للناقل بوصفه وكيلا عن المرسل أعمال امتياز البائع في حالة امتناع المرسل إليه عن الوفاء بثمان البضاعة.<sup>(٣)</sup>

إما إذا امتنع الناقل الجوي عن تسليم البضاعة للمرسل إليه فإن قانون دولة مطار الوصول هو الذي يحكم التزامات وحقوق الناقل الجوي، وعادةً ما يلجأ الناقل عن طريق موكله كإجراء احتياطي إلى الحصول على الإذن من المحكمة المختصة، وعن طريق قاضي الأمور المستعجلة لانتداب خبير لإثبات حالة البضاعة والإذن بإيداعها لدى أمين أو سلطة المطار لحساب المرسل إليه، وإذا كانت البضاعة قابلةً للتلف أو الهلاك أو تتطلب رعاية خاصة فيكون للقاضي أن يعطي الإذن ببيعها وبأمر بإيداع ثمنها في خزنة المحكمة.<sup>(٤)</sup> وقد يحصل أن يمتنع المرسل إليه عن استلام البضاعة، كما قد يكون من المستحيل أيضاً الاهتداء إليه نتيجة خطأ في عنوانه وفي هذه الأحوال تتحدد واجبات الناقل الجوي على ضوء قانون بلد التسليم.<sup>(٥)</sup>

ولقد نظمت الشروط العامة لاتحاد (الأياتا) الحالة التي لا يتمكن فيها الناقل الجوي من تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، والتي يجب فيها تطبيق تلك الشروط بما لا يتعارض مع أحكام قانون

(١) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٧.

(٢) راجع: المادة (٧/٤) من الشروط العامة لاتحاد (الأياتا) الخاصة بنقل البضائع.

(٣) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٧٢.

(٤) د. محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص ٣١٦.

(٥) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٧٣.

الدولة التي يتم فيها التسليم الفعلي للبضاعة، وقضت الشروط العامة لـ (الأياتا) بأنه يتوجب على الناقل الجوي الالتزام باتباع تعليمات المرسل الواردة في خطاب النقل الجوي، وفي حالة ما إذا كان خطاب النقل الجوي غير متضمناً لتلك التعليمات أو أن أمر تنفيذها مستحيلاً أو غير مناسب لظروف النقل، عندئذٍ يستطيع الناقل بعد إبلاغ المرسل بواقعة عدم إمكانية تسليم البضاعة أن يعيد نقل البضاعة بواسطة طائرته أو أية طائرة أخرى إلى مطار المغادرة لحين صدور تعليمات أخرى جديدة من قبل المرسل، وإذا لم تصدر أية تعليمات جديدة للناقل الجوي خلال ٣٠ يومًا على الأقل فإنه يجوز له التصرف بالبضاعة كلها أو بجزء منها عن طريق المزاد العلني.<sup>(١)</sup>

---

(١) المادة (٤/٨) من الشروط العامة لاتحاد الأياتا، راجع: د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨١، د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٧٤.

## المطلب الثاني

### التزامات المرسل أو شاحن البضاعة

عند إبرام عقد النقل الجوي بين الناقل الجوي والمرسل فإن الأخير يلتزم في مواجهة الناقل الجوي بالتزامين رئيسيين يتمثل الأول في الوفاء بالأجرة ويتمثل الثاني في تمكين الناقل من القيام بعملية النقل.

#### أولاً: الالتزام بالوفاء بالأجرة:

يعتبر الوفاء بالأجرة من قبل المرسل هو الالتزام الرئيس الذي يترتب في ذمته، وفي الغالب تكون الأجرة مستحقة مقدماً أي عند الإقلاع من مطار القيام، حيث يلتزم المرسل بدفعها للناقل الجوي قبل الشروع في إنجاز عملية النقل الجوي، وعلى الصعيد العملي والتنظيمي أوكل أمر تنظيم دفع الأجرة إلى الشروط العامة لاتحاد (الأياتا) فهي تدفع مقدماً ما لم ينص على خلاف ذلك. وفي حالة عدم الوفاء بالأجرة فإنه يحق للناقل الجوي الامتناع عن استلام البضاعة، ويكون الدين المستحق للناقل المتمثل ببديل الأجرة هو دين يتم استيفاءه عند بيع البضاعة قبل تسديد باقي الدين.<sup>(١)</sup>

وقد يحصل أن يتم الاتفاق على أن تكون الأجرة مستحقة الدفع عند الوصول وبناءً لذلك يتوجب على المرسل إليه الوفاء بها، إلا أنه مع ذلك يظل المرسل ملتزماً بالوفاء بها والسبب في ذلك أنه هو الذي تعاقد مع الناقل الجوي، ويترتب على ذلك أنه إذا لم يقم المرسل إليه بالوفاء بأجرة النقل للناقل الجوي جاز لهذا الأخير الرجوع على المرسل ومطالبته بالوفاء بدفع الأجرة.<sup>(٢)</sup>

ويموجب العقد يتم تحديد مقدار الأجرة، إلا أن شروط (الأياتا) تؤكد على أن أجرة النقل لا تشمل أية مصاريف إضافية يتوجب على المرسل دفعها مقابل الحصول على خدمات الإيداع أو

(١) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٧٥.

(٢) نصت المادة (٤/٧) من شروط اتحاد (الأياتا) على أن (الناقل يستطيع اشتراط كفالة يتوازى مقدارها مع مقدار الأجرة إذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول).

التأمين على البضاعة المرسله أو أية مصروفات أخرى كرسوم عملية التحميل التي تكون ضرورية لتنفيذ عملية نقل البضاعة.<sup>(١)</sup>

### ثانياً: الالتزام بتمكين الناقل الجوي من تنفيذ النقل:

بموجب هذا الالتزام يتوجب على المرسل تسخير كافة الإمكانيات التي تمكن الناقل الجوي من القيام بتنفيذ عملية النقل الجوي، حيث أنه ومن خلال ما تقدم تطرقنا إلى أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ألزمت المرسل بتحرير ثلاث نسخ من خطاب النقل الجوي، ويتم تسليم إحداها إلى الناقل الجوي إضافة إلى النسخة الخاصة بالمرسل إليه، وأوجب بأن تكون بيانات خطاب النقل الجوي صادقةً وكاملة عن البضاعة المرسله.<sup>(٢)</sup>

كما يتوجب أيضاً على المرسل تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي في الموعد المتفق عليه حتى يتمكن هذا الأخير من إنهاء كافة الإجراءات اللازمة للرحلة الجوية وذلك بوقت كافٍ من موعد إقلاع الطائرة، ويجب أن تكون البضاعة محكمة الربط والتغليف حتى يتمكن الناقل الجوي من نقلها بكل سهولة ويسر وبدون أن تتعرض للتلف أو أن تؤدي إلى إتلاف غيرها من البضائع الأخرى الخاصة بالمرسلين الآخرين.

وتسليم البضاعة من قبل المرسل للناقل الجوي لا يعد شرطاً لانعقاد عقد النقل الجوي للبضائع، حيث أنه وكما رأينا فيما سبق بأن هذا النوع من العقود هو عقد رضائي، إلا أن الالتزام بالتسليم ضروري وذلك من أجل تمكين الناقل من تنفيذ التزامه الأساسي والمتمثل في نقل البضاعة.<sup>(٣)</sup>

### ثالثاً: الالتزام بالمصاريف الناشئة عن الحق بتوجيه البضاعة من المرسل إلى المرسل إليه:

بعد تسليم البضاعة للناقل فإن حيازتها المادية تخرج من حوزة المرسل أو الشاحن، إلا أنه يبقى مالكاً للبضاعة وحائزاً لها بشكل قانوني كما رأينا سابقاً، وبناءً لذلك فإنه إذا لم يتمكن الناقل من

(١) راجع: الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا).

(٢) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٦.

(٣) د. محمد فريد العريضي، المرجع السابق، ص ٨٢.



إكمال الرحلة إلى المكان المقصود وصاحب ذلك إلحاق ضرر بالبضاعة في إحدى محطات التوقف ففي هذه الحالة يسأل الناقل من قبل المرسل أو الشاحن وليس من قبل المرسل إليه.<sup>(١)</sup>

وبالاستناد على المادة (١/١٢) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يحق للمرسل أن يتصرف بالبضاعة المرسلة وذلك إما بسحبها من مطار المقصد النهائي أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة، أو المطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو في أثناء الرحلة الجوية إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً أو المطالبة بإعادتها إلى مطار المغادرة بشرط قيام المرسل بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، كما يجب أن لا يمارس المرسل حق التصرف هذا بشكل يعود بالضرر على الناقل الجوي أو المرسلين الآخرين، كما يتوجب عليه أن يتحمل أية مصاريف تترتب على استخدام هذا الحق.<sup>(٢)</sup> أما بالنسبة لقانون الطيران المدني فإننا لم نجد ما يتطرق إلى هذا الجانب وبالتالي فإنه يتم إحالة ذلك إلى أحكام اتفاقية شيكاغو ومعاهدة مونتريال ١٩٩٩ استناداً على المادة (٣) من قانون الطيران المدني والتي سبق الإشارة إليها.

وحيازة المرسل للبضاعة وحقه بالتصرف فيها تستمر طوال الفترة التي تستغرقها عملية الشحن والنقل والوصول إلى المقصد النهائي وإلى ما قبل تسليم مستند الشحن الجوي والبضاعة للمرسل إليه، حيث يستطيع المرسل أو الشاحن توجيه البضاعة مرة أخرى والطلب من الناقل الجوي تسليم البضاعة المرسلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأول ولتحقيق ذلك ينبغي توافر شرطين هما:

**الشرط الأول:** أن لا يؤدي قرار توجيه البضاعة إلى إلحاق ضرر بالناقل الجوي أو المرسلين أو الشاحنين الآخرين على نفس الطائرة، فعلى سبيل المثال لو طلب المرسل أو الشاحن من الناقل الجوي إنزال البضاعة في نقطة توقف أخرى فإنه يترتب على ذلك تأخير وصول بضائع باقي المرسلين أو الشاحنين.

**الشرط الثاني:** أن يتحمل المرسل أو الشاحن جميع المصاريف التي تترتب على ممارسة حق توجيه البضاعة قبل تسليم مستند الشحن للمرسل إليه، ويجب على الناقل الجوي لكي يخلي مسؤوليته

(١) د. محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص ٣١٨.

(٢) راجع: المادة (١/١٢) من اتفاقية مونتريال، ١٩٩٩.

أمام الغير أو المرسل إليه أن يحصل على وثيقة شحن جوي أو إيصال البضاعة من المرسل،  
ويدون الحصول على ذلك فإن الناقل الجوي يكون عرضة للمسائلة من الغير المتضرر.<sup>(١)</sup>

---

<sup>(١)</sup> د. محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص ٣١٨.

## الفصل الرابع

### مسؤولية الناقل الجوي

#### تمهيد:

لا شك بأن الطائرة معرضة لحدوث مخاطر جسيمة أثناء الرحلة الجوية، وحوادث الطيران لها آثار وخيمة جداً على الأرواح والأموال وتفضي غالباً إلى الهلاك، لذلك فقد احتلت مسؤولية الناقل الجوي المرتبة الأولى من الأهمية في موضوعات وأحكام القانون الجوي بالنظر إلى ما تشكّله من أهمية بالغة في مجال النقل الجوي، وجاءت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي بصفة جوهرية وخصصت الباب الثالث منها لتنظيم الأحكام المتعلقة بهذا الموضوع، ونتيجة لتلك الأهمية البالغة شهدت الاتفاقية إجراء تعديلات متوالية عليها ويعزى السبب في ذلك إلى التطور السريع الذي يشهده قطاع النقل الجوي، وقد تجلّى ذلك من خلال توقيع البروتوكولات والاتفاقيات المتتابعة والتي نتج عنها إقرار العديد من القواعد المنظمة لتنازع القوانين.

ولقد جرى تحديث مفهوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بخلاف عما كان عليه في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، حيث أفردت اتفاقية مونتريال المواد (١٨ - ٢٠) منها لمعالجة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في حالة الضرر الذي يلحق بالبضائع، والتأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع، وحالات الإعفاء من المسؤولية التي تترتب على عاتق الناقل الجوي.<sup>(١)</sup>

ولم يكن المشرّع العماني بمعزل عن تلك التطورات حيث أولى اهتماماً كبيراً بهذا الموضوع، وتجلّى ذلك من خلال النص على بعض القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة العماني رقم: ٩٠/٥٥ في الفصل الرابع من الباب الثالث.<sup>(٢)</sup>

(١) راجع: المواد من ١٨ - ٢٠ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٢) راجع: الفصل الرابع من قانون التجارة العماني.

وفي ضوء ما تقدم فإننا نقسّم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث: المبحث الأول سنتحدث فيه عن أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقًا للاتفاقيات الدولية، والمبحث الثاني فسنتطرق بالحديث فيه عن أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقًا للقانون العماني، أما المبحث الثالث فسنتحدث فيه عن طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية والقانون العماني.

## المبحث الأول

### أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية

تتباين التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل الجوي فعلى سبيل المثال جعلت التشريعات اللاتينية مسؤولية الناقل على وجه العموم مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، ولقد فرّقت الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ومسؤولية الناقل الخاص،<sup>(١)</sup> ولقد أشرنا سابقاً إلى أن الناقل العام هو الذي يلتزم بتلبية جميع طلبات النقل دون أن يكون هناك تمييز بينها في مقابل أجر، أما الناقل الخاص فهو الذي يقوم بعمليات النقل بناءً على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون أن يكون هناك أي التزام عليه بقبول عملية النقل.<sup>(٢)</sup>

وتستند مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التصيري المفترض،<sup>(٣)</sup> أما مسؤولية الناقل الخاص فإنها تستند على الخطأ التصيري الواجب إثباته،<sup>(٤)</sup> ولقد برز هذان الاتجاهان أثناء انعقاد مؤتمر اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وأثيرت في الوقت ذاته إضافة لذلك فكرة تحمّل التبعة كأساس لمسؤولية موضوعية أو مادية يتحملها الناقل الجوي، ولكن لم تجد هذه الفكرة أي صدى ولم تلق أية استجابة والسبب في ذلك يعود إلى عدم استقرار فكرة تحمّل التبعة في الضمير القانوني للجماعة الدولية آنذاك، واتخذت اتفاقية وارسو موقفاً وسطاً بين تلك الاتجاهات الرئيسية المتنازعة وأقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدية.<sup>(٥)</sup>

واستناداً على المادتين (٢٠) و(٢١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فإنه ليس على المسافر أو الشاحن إثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوي وإنما يقع إثبات ذلك على هذا الأخير حيث يستطيع أن يثبت أنه هو وتابعيه قد قاموا باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير والاحتياطات اللازمة من أجل تجنب

(١) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٧٩.

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩١، ٩٢.

(٣) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٨.

(٤) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٢.

(٥) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٨٠.

وقوع الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، بالإضافة إلى ضرورة الأخذ في الاعتبار تسبب المضرور أو مساهمته في حدوث الضرر.<sup>(١)</sup>

ولما كان هذا الأمر يعتبر تشديداً على الناقلين الجويين؛ وضعت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقلين الجويين بدفعها، والغرض من ذلك تحقيق نوع من التوازن بين تمكين المضرورين من الحصول على التعويضات المناسبة، والمحافظة على استقرار نشاط الملاحة الجوية، والسبب في ذلك يعود إلى أنه لو جعلت قيم التعويض مطلقاً ولم تحدد بسقف معين أو كانت أسقف التعويض مرتفعة جداً فإن ذلك يؤدي إلى عزوف المستثمرين عن الاستثمار في مشروعات النقل الجوي التجاري.<sup>(٢)</sup>

واشترطت اتفاقية وارسو حسن النية لدى الناقل الجوي لتحقيق الاستفادة من تحديد مسؤوليته، ولذلك اتجهت المحاكم المختلفة إلى التوسع في تفسير سوء نية الناقل الجوي عندما اتضح لها بأن قيم التعويض لم تعد تتناسب والتعويضات التي يحصل عليها الأفراد المتضررين من استخدام وسائل النقل الأخرى في الوقت الذي لم تعد فيه الملاحة الجوية تواجه نفس المخاطر التي كانت تواجهها في بداية ظهورها نتيجة للتقدم العلمي والتكنولوجي في صناعة وسائل النقل الجوي.<sup>(٣)</sup>

أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد نصت المادة (١/١٧) منها على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"، كما جعلتها كذلك في حالة الأضرار التي تصيب الراكب إذا كان مبلغ التعويض الذي يطالب به المضرور يتجاوز المائة ألف وحدة نقد، وفي حالة التأخير عند نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة المؤدية إلى إلحاق ضرر بالراكب وكان مبلغ التعويض الذي يطالب به الأخير

(١) راجع: المواد (٢٠ و ٢١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

(٢) د. رضوان أبو زيد، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

(٣) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٦.

يتجاوز المائة ألف وحدة نقد فإن الاتفاقية هنا جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض.<sup>(١)</sup>

وبالنسبة للمشرع العماني؛ فقد جعل مسؤولية الناقل الجوي - كقاعدة عامة - مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، إلا أنه استثنى حالتين من هذه القاعدة هما: الأشياء الصغيرة التي تبقى في حوزة وحراسة الراكب أثناء الرحلة الجوية، وحالة النقل بالمجان، واعتبر فيهما أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات وليس الخطأ المفترض والذي سنرجع للحديث عنه في المبحث الثاني.<sup>(٢)</sup> وبناءً لما تقدم فإننا سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب هي:

**المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب.**

**المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع.**

**المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.**

<sup>(١)</sup> الباحث: سالم بن راشد الحانمي، المرجع السابق، ص ٦٨.

<sup>(٢)</sup> راجع: المواد (٢٠٣ و ٢٠٧ و ٢١٥) من قانون التجارة العماني.

## المطلب الأول

### مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب

أشرنا سابقاً بأن المادة (١٨) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، والمادة (١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس موضوعي، حيث أنهما جعلتا تلك المسؤولية تتعقد بمجرد حدوث الضرر في حالة الأضرار التي تصيب البضائع، كما أن اتفاقية وارسو جعلتها كذلك بالنسبة للأضرار التي تلحق بالركاب، ويفهم من ذلك أن كلتا الاتفاقيتين جعلتا مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض.<sup>(١)</sup>

كما تطرقنا سلفاً إلى أن المشرع العماني جعل مسؤولية الناقل الجوي - كقاعدة عامة - مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، وذلك استناداً على نصوص المواد من (٢٠٣-٢٠٧) والمادة (٢١٥) من قانون التجارة العماني.<sup>(٢)</sup>

ونصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه 'يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالمسافر إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة في أثناء عملية الصعود أو النزول"، ويتضح من هذا النص أن الالتزام المترتب في ذمة الناقل الجوي هو التزام بتحقيق نتيجة يتمثل في ضمان سلامة المسافر وإيصاله إلى الوجهة التي يقصدها. إلا أن خطأ الناقل الجوي دائماً ما يكون مفترضاً وقوعه، وتثار مسؤوليته عند وفاة أحد الركاب أو حدوث إصابة له؛ إلا أن الناقل الجوي يستطيع أن يدفع تلك المسؤولية عنه فيما لو استطاع أن يثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا جميع الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ أي إجراء لدفع ذلك الضرر كما في حال القوة القاهرة.<sup>(٣)</sup>

(١) لمزيد من الإيضاح راجع: المادتين رقم (١٨) من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩، ومونتريال ١٩٩٩.

(٢) الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٣) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٠٥.



ولإثارة مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لنص المادة (١٧) الأتفة الذكر لا بد أن تتوفر ثلاثة شروط هي: وقوع حادث، ولا بد أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة في أثناء الصعود أو النزول، ولا بد أن ينتج عن ذلك الحادث حدوث ضرر، وفيما يلي شرح مفصل لتلك الشروط:

### أولاً: شرط وقوع الحادث

لمساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب وفقاً لقواعد المسؤولية المقررة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يجب أن ينتج عن الحادث ضرر يوجب المسؤولية، بيد أن هذه الاتفاقية، واتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تتطرقا إلى بيان المقصود بكلمة "حادث" الأمر الذي يلقي بتبعية تعريفه على عاتق الفقه والقضاء.<sup>(١)</sup> واختلف الفقه في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ في بيان المقصود بالحادث بين موسّع ومضيق، حيث ذهب الاتجاه المضيق إلى الربط بين الحادث والاستغلال الجوي بحيث ينصرف مفهوم الحادث إلى "كل واقعة مفاجئة ناجمة عن عملية النقل الجوي ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة كعطب فني أو خلل ميكانيكي، أما الاتجاه الموسّع فقد أطلق وصف الحادث على كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب سواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة في النقل الجوي أم ناتجة عن تدخل لا يمكن توقعه من عامل خارجي كثورات عناصر الطبيعة أو فعل الغير. ولقد ظل هذا الخلاف الفقهي نظرياً بحثاً حتى تحول عملياً في صورة منازعات أمام القضاء حول بيان المقصود بالحادث، وذلك بمناسبة ظهور عمليات القرصنة الجوية واختطاف الطائرات، واستقر الرأي على الأخذ بالاتجاه الموسّع في بيان المقصود بالحادث بحيث يدخل في مفهومه كل الأسباب الممكنة لوقوع الضرر سواء كانت هذه الأسباب ناتجة عن عملية النقل أو لم تنتج عنها، وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة بها، وبناءً لذلك تدخل حوادث الإرهاب الجوي في مفهوم الحادث.<sup>(٢)</sup>

إلا أن البروتوكول الموقع في مونتريال ١٩٦٦ وبروتوكول جواتيمالاسيتي عام ١٩٧١ اعتبر أن الحادث هو كل الأسباب التي تؤدي لحدوث الضرر سواء كانت ناتجة عن عملية النقل أم عن

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٧٤.

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٦٧ و ٣٧٧.

غيرها وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة به، وعليه يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالراكب نتيجة لقيام أحد الأشخاص بتغيير مسار الطائرة والهبوط في غير مطار الوصول.<sup>(١)</sup>

ويرى الدكتور محمد الفقي أن احتدام الخلاف حول تفسير مصطلح "الحادث" أمام المحاكم القضائية منذ اتفاق مونتريال ١٩٦٦ وبروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ هو أمر مفهوم من حيث السبب والنتيجة.<sup>(٢)</sup>

فمن حيث السبب كانت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥ هي مسؤولية شخصية أساسها الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي الذي يمكنه التخلص من هذه المسؤولية عن طريق نفي الخطأ ودفع المسؤولية بشئى طرق الدفع التي نصت عليها المادة (٢٠) من الاتفاقية والمتمثلة في اتخاذ كافة التدابير الضرورية واللازمة لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، والمادة (٢١) وهي نشوء الضرر عن خطأ المضرور، وبهذا كان أمام الناقل الجوي طرق عديدة لدفع المسؤولية لعل أيسرها أن يثبت أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لتلافي حدوث الضرر أو استحاله عليه اتخاذها، ومن ثم كان من الطبيعي أن ينصرف دفاع الناقل الجوي إلى هذا الطريق من أجل التخلص من المسؤولية دون الحاجة إلى اللجوء للمنازعة في وصف "الحادث" لإثبات أن الواقعة التي سببت الضرر لا تعدّ حادثاً في مفهوم الاتفاقية وبالتالي يتخلص من المسؤولية.

ومنذ انعقاد اتفاق مونتريال ١٩٦٦ وبروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ فقد أصبحت مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب مسألة موضوعية أساسها المخاطر أو تحمل التبعة، وأصبح التزام الناقل بضمان سلامة الراكب التزاماً قانونياً وليس عقدياً مستقلاً تماماً عن فكرة الخطأ، ومن ثم انحصرت طرق دفع المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الراكب في خطأ المضرور أو الحالة الصحية لهذا الأخير، وبذلك يكون الناقل قد حُرم من الدفع باتخاذ كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو

(١) د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٧٨.

(٢) د. محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٧٦.

استحالة اتخاذها، الأمر الذي دفعه إلى البحث عن دفع آخرى منها الدفع بأن الواقعة التي سببت الضرر لا تعدّ حادثاً في مفهوم الاتفاقية فكثرت النزاعات أمام القضاء بشأن هذه المسألة.<sup>(١)</sup>

ويمكن تعريف الحادث بأنه عبارة عن "حادثة أو واقعة تنتج عن عملية النقل الجوي وترتبط باستغلال الطائرة وتتسبب عنه". ونستنتج من هذا التعريف أن الحادث قد يشمل انفجار الطائرة أو اصطدامها بالأرض أو بطائرة أخرى في الجو ويكون ذلك بسبب حدوث عطل فني بالطائرة أو نتيجة ارتكاب خطأ من قبل قائدها. ونود أن ننوه بأنه عند حدوث الضرر نتيجة لوقوع شجار بين شخصين من المسافرين مثلاً فإن هذا الشجار لا يعتبر حادثاً ولا تترتب أية مسؤولية على عاتق الناقل الجوي.<sup>(٢)</sup>

#### ثانياً: شرط تحديد النطاق الزمني للنقل

أشرنا فيما سبق إلى أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين وأنه ملتزم بضمان سلامتهم أثناء تواجدهم على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والنزول منها، وحتى يتمكن الركاب المضطربون من مساعلة الناقل الجوي لا بدّ أن يكون الضرر الذي لحق به أصابه أثناء الفترة التي يكون الناقل الجوي ملتزماً بضمان سلامته، وبناءً لذلك لا بد من أن يتم تحديد النطاق الزمني لهذا الالتزام.

وبالاستناد على المادة (١٧) من اتفاقية وارسو الأنفة الذكر فإن الناقل الجوي يكون مسؤولاً إذا وقع الحادث على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود أو النزول، أي أنه منذ اللحظة التي يكون فيها الركاب خاضعاً لأوامر الناقل الجوي عند مغادرته للقاعة التي يتجمع فيها الركاب في مطار القيام استعداداً للتوجه لركوب الطائرة.<sup>(٣)</sup> ويستمر هذا الالتزام طوال فترة الرحلة الجوية وبعد الهبوط في مطار الوصول وانتهاءً باللحظة التي ينهي فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مباني مطار الوصول واستلام أمتعتهم.<sup>(٤)</sup>

(١) نفس المرجع السابق، ص ٧٦ و ٧٧.

(٢) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٨٣.

(٣) د. محمد فريد العريضي، المرجع السابق، ص ١٠٩.

(٤) د. مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٧٣.

ولا يسأل الناقل عمّا يصيب الراكب من ضرر بسبب حادث يقع خارج نطاق هذا النطاق الزمني، كما لو أن الحادث وقع أثناء انتقال الراكب من مكاتب النقل الموجودة في المدينة إلى المطار عن طريق العربات المخصصة من قبل الناقل لهذا الغرض، إلا أنه تتعدّد مسؤوليته وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني والتجاري، أو إذا أصيب أثناء تجواله في ردهة مطار القيام أو مطار الوصول طالما أنه لم يكن موجوداً تحت إمرة الناقل الجوي لأن هذه المباني ليست ملكاً لشركات النقل الجوي والمسافرين الحرة المطلقة أثناء وجودهم بها.<sup>(١)</sup>

### ثالثاً: شرط حدوث الضرر

لكي تتحقق مسؤولية الناقل الجوي لا بد من وقوع الضرر المتمثل في الوفاة أو أي أذى بدني آخر استناداً على المادة (١٧) من اتفاقية وارسو، ويمكن التوسّع في تفسير مفهوم ذلك الضرر البدني بحيث يشمل أيضاً الاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تلحق بالمسافر.<sup>(٢)</sup>

كما نصت المادة (١/١٧) - الفصل الثالث - من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسيمة، بشرط أن تكون الحادثة التي سبقت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

ومن هنا يتضح أن هذه المادة أيضاً قد وضعت على عاتق الناقل الجوي التزاماً بضمان سلامة الركاب، وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام وترتب على ذلك الإخلال حدوث ضرر للراكب فإن المسؤولية تتحقق في مواجهة الناقل وبالتالي يصبح ملزماً بتعويض الراكب عن الضرر الذي لحق به.

وهذه المسؤولية تعتبر مسؤولية موضوعية ولا يجوز للناقل نفيها أو الحد منها، ولقد نصت المادة (١/٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (١/١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، ولا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها".

(١) د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٧٩.

(٢) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٨٥.

ومن خلال ذلك يتضح أن هذه الاتفاقية قد خرجت عن هذا الأصل في الحالة التي تتجاوز فيها قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور (الراكب أو ذويه) عن مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، حيث جعلت المسؤولية شخصية ومفترضة على الناقل استناداً على المادة (٢/٢١) والتي تنص على أنه "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (١/١٧) والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠,٠٠٠ وحدة سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:

أ. أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب. أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير".<sup>(١)</sup>

وبالتالي فإن هذا الحكم يكون مخالفاً لما قرره اتفاقية وارسو وجميع البروتوكولات المعدلة لها، حيث أن اتفاقية وارسو خالفت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من حيث أنها تلزم المضرور في حالة طلب الحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى الذي قرره اتفاقية وارسو أن يقيم الدليل على سوء نية الناقل أو خطأه، كما خالفت أيضاً بروتوكول لاهاي الذي يشترط حصول المضرور على تعويض في مثل هذه الحالة أن يقوم بنفسه بإثبات فعل أو امتناع الناقل الجوي سواء بقصد أو برعونة تسببت في إحداث الضرر عليه. كما أنه يخالف أيضاً اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في هذا الشأن ما ذهبت إليه نصوص بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ الذي لا يجيز بأي حال من الأحوال تجاوز الحد الأقصى للتعويض الذي قرره.<sup>(٢)</sup>

والحكم الذي نصت عليه المادة (٢/٢١) من اتفاقية مونتريال يصب في مصلحة المضرور ظاهرياً، حيث لا يطلب منه للحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى سوى أن يقيم الدليل على ما أصابه من ضرر وقيمة هذا الضرر، وذلك لكي تتعدد مسؤولية الناقل الجوي ويتم الحكم لصالح

<sup>(١)</sup> راجع: المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

<sup>(٢)</sup> الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، المرجع السابق، ص ٧٠.

المضرور بطلباته.<sup>(١)</sup> إلا أنه من خلال الواقع نجد أن اتفاقية مونتريال قد أعطت الحق للناقل في نفي قرينة الخطأ المفترض، وبالتالي انتفاء المسؤولية عنه التي كانت مترتبة في حقه ولا يستطيع دفعها ما دام أن المضرور قد أثبت وقوع الخطأ من جانب الناقل الجوي، ونستخلص من ذلك أن هذه الاتفاقية قد أجازت للناقل الجوي دفع المسؤولية المترتبة عليه وذلك بنفي الخطأ المفترض من خلال إثبات أن الضرر لم يحدث نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع من قبله أو من قبل تابعيه أو وكلائه.<sup>(٢)</sup>

---

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٠٩.

(٢) الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، المرجع السابق، ص ٧١.

## المطلب الثاني

### مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع

إن أساس المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل الجوي في حالة نقل الأمتعة بواسطة وسائل النقل الجوي الدولي هو عملية تسجيلها، وبالتالي تختلف المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل الجوي حول الأضرار التي تصيب الأمتعة فيما إذا كانت مسجلة أم لا.<sup>(١)</sup>

ولقد جمعت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بين المسؤولية المترتبة على عاتق الناقل الجوي فيما يتعلق بنقل البضائع ونقل الأمتعة الشخصية في آن واحد، حيث نصت المادة (١/١٨) على أنه "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع إذا وقعت الحادثة التي تولد عنا الضرر خلال النقل الجوي"، واستنادًا على هذا النص فإن الاتفاقية أوجبت على الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة البضاعة، وهو التزام بتحقيق نتيجة يفترض فيه وقوع خطأ من قبل الناقل الجوي، وبالتالي فإنه يتوجب عليه إذا ما ثبت حدوث الضرر أن يقيم الدليل على أنه هو وتابعه قد قاموا باتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة من أجل تفادي حدوث ذلك الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.<sup>(٢)</sup>

أما إذا كانت الأمتعة التي يراد نقلها بواسطة الطائرة مسجلة لدى الناقل الجوي وتعرضت للتلف أو الضياع أو الهلاك أو الفقد فإن مسؤولية الناقل الجوي عنها تكون مسؤولية موضوعية أساسها حدوث الضرر، وذلك استنادًا على المادة (٢/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي تنص على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حال تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحادث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، غير أنه إذا كان الضرر ناجمًا عن خلل كامن في الأمتعة أو في نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها، وفي حال

(١) د. محمود الكندري، المرجع السابق، ص ١١١.

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١٢.

الأمّعة غير المسجلة بما في ذلك الأمّعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر إذا كان ناتجاً عن خطأه أو تابعيه أو وكلائه".

ويتضح من خلال نص المادة السابقة أن المسؤولية المترتبة عن نقل الأمّعة المسجلة تستند على أساس المسؤولية الموضوعية، أما بالنسبة للأضرار المتمثلة في التلف أو العيب الذي يصيب الأمّعة التي لم يتم تسجيلها كالأشياء الشخصية التي تبقى في حوزة الراكب وتحت حراسته أثناء الرحلة الجوية فإن مسؤولية الناقل الجوي عمّا يلحق بها من أضرار هي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ الذي يجب إثباته.<sup>(١)</sup>

وهذا يعني أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمّعة الخاصة بالركاب التي لم يتم تسجيلها، إلا إذا أقام الراكب الدليل على ارتكاب خطأ من قبل الناقل أو تابعيه أو وكلائه وأدى ذلك إلى تلف البضاعة أو فقدانها أو ضياعها أو هلاكها، وعلى هذا فإن الحكم المتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوي عن الأمّعة المسجلة جاء منقفاً مع ما جاء في بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ والمعدّل لاتفاقية وارسو، كما أنه يختلف عن ما جاء في هذا البروتوكول حول الأمّعة الغير مسجلة والتي يحتفظ بها الراكب في حوزته بداخل الطائرة أثناء الرحلة الجوية، حيث أنها تقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس موضوعي بالنسبة للأمّعة المسجلة، وتجعل المسؤولية شخصية قائمة على الخطأ الواجب إثباته فيما يتعلق بالأمّعة الغير مسجلة الخاصة بالراكب.<sup>(٢)</sup>

ومن خلال ما تقدم يتضح أنه لكي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي لا بد من أن تتوافر عدة شروط تتمثل في حدوث ضرر، وأن يكون ذلك الضرر ناتجاً عن حادث، ويجب أن يكون الحادث قد وقع أثناء النطاق الزمني لعملية النقل الجوي، وفيما يلي شرح مفصل لذلك.

(١) د. محمود الكندري، المرجع السابق، ص ١١١.

(٢) الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، المرجع السابق، ص ٧٢.



## أولاً: شرط حدوث الضرر

تتطبق أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ في حالات هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع، ووفقاً لذلك يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن أية أضرار تلحق بالمسافرين أو الشاحنين في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة وسواءً أكان ذلك الهلاك كلياً أم جزئياً، وكذلك عند فقدانها نتيجة للسرقة أو حدوث خطأ عند تسليم البضاعة أو الأمتعة إلى شخص آخر. وكذلك في حالة ما إذا تعرضت البضاعة أو الأمتعة إلى حالة من التلف تؤدي إلى التأثير على قيمتها أو على استخدامها على النحو الذي هي معدة له فإن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تنجم عن هذه الحالة.<sup>(١)</sup>

والقاعدة العامة لاستحقاق التعويض هي أن لا تعويض بدون ضرر،<sup>(٢)</sup> ولكي تتحقق مسؤولية الناقل الجوي لتعويض المتضرر ضمن النطاق الزمني لمسؤوليته لا بد من وقوع حادث ينتج عنه ضرر يتمثل في تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها أثناء تواجدها تحت حراسة الناقل الجوي، وبمفهوم المخالفة فإنه إذا لحق بالبضاعة ضرر في الوقت الذي تكون فيه البضاعة خارج حدود نطاق حراسة الناقل الجوي لها، أو إذا توافرت إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة (٢/١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والمتمثلة في وجود خلل كامن في البضائع، أو بسبب تغليفها، أو بسبب أعمال السلطة العامة، أو بسبب الحرب فلا مسؤولية على الناقل الجوي.<sup>(٣)</sup> ويتمثل الضرر في ثلاثة أشكال هي:

أ. الضرر المتمثل في هلاك البضاعة كلياً: ويتمثل ذلك الضرر في وصول البضاعة وهي فاقدة لقيمتها المادية، كوصول شحنة من فاكهة التفاح وهي فاسدة ومتعفنة ولا يمكن الاستفادة منها، أو ضياع البضاعة بأكملها أو عدم وصولها نهائياً بالرغم من وجود مستند الشحن الجوي.

(١) د. هاني دوبدار، المرجع السابق، ص ٣٨٦.

(٢) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم ١٨٤٩ / ٢٠١٢، راجع: د. محمود محمد عيابنة، المرجع السابق، ص ٣٣٥.

(٣) راجع: المادة (٢/١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

ب. الضرر المتمثل في تلف البضاعة جزئياً: ويتحقق ذلك في حالة عدم الاستفادة من الجزء التالف من البضاعة، فعلى سبيل المثال لو أنه تم شحن أربعة أطنان من اللحوم الطازجة من الهند إلى سلطنة عمان وعند وصولها وجد حدوث تلف في أحد تلك الأطنان فإن هذا يعتبر تلف جزئي لحق بالبضاعة ويسأل عنه الناقل الجوي.

ج. وجود عيب في البضاعة: ويقصد بذلك أن البضاعة لم تتلف أو تهلك ووصلت كاملة إلا أنه يوجد بها عيوب تقلل من قيمتها المادية ومثال ذلك وصول شحنة من الفواكه وقد تمزقت الأغلفة الخاصة بها.<sup>(١)</sup>

### ثانياً: شرط وقوع الحادث

من أجل ترتيب مسؤولية على عاتق الناقل الجوي فإنه لا بد من وقوع حادث يتضرر منه الراكب أو بضائعه وأمتعته أثناء تواجده على متن الطائرة أو أثناء الصعود والنزول منها، وتعتبر حادثة كل الأسباب التي ينتج عنها ضرر وسواء كانت تحدث أثناء فترة الرحلة الجوية أو عند تشغيل الطائرة. كما يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تنتج عن انهيار مبنى المطار أو جزءاً منه أو نفوق الحيوانات بسبب انتشار عدوى بين حيوانات أخرى، أو نبول الزهور نتيجة انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى، أو ضياع البضاعة بسبب سرقتها من مبنى المطار.<sup>(٢)</sup>

### ثالثاً: شرط تحديد النطاق الزمني للنقل

حددت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ النطاق الزمني للنقل الجوي للبضائع والأمتعة في المادة (٢/١٨) منها على أن النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في مطار القيام أو على متن طائرة أو في مكان آخر عند الهبوط خارج المطار.<sup>(٣)</sup>

(١) د. محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص ٣٣٥.

(٢) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٩.

(٣) راجع: المادة (٢/١٨) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

إلا أنه يعاب على نص تلك المادة أنها ضيّقت النطاق الزمني للنقل الجوي لأنه يبدأ منذ دخول البضاعة إلى مباني مطار القيام وانتهاءً بخروجها من نطاق مطار الهبوط.<sup>(١)</sup> ويمتد هذا النطاق ليشمل الحالة التي تضطر فيها الطائرة إلى الهبوط خارج إحدى المطارات حيث تظل فيها البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي، إلا أن الفقرة الثالثة من نفس المادة عيّنت بالنص على حالة النقل المركّب حيث نصت على أن فترة النقل الجوي لا تشمل أي نقل بري أو بحري يقع خارج نطاق المطار وعرّجت على ذلك بالقول أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بغية شحن البضاعة أو تسليمها أو نقلها من طائرة إلى أخرى فإن كل ضرر قد يقع يفترض فيه أنه حدث بسبب حادثة وقعت خلال عملية النقل الجوي ما لم يتم إثبات عكس ذلك.<sup>(٢)</sup>

والقصد من ذلك أنه عند تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي في مكاتبه التي تقع خارج المطار بغية قيامه بنقلها إلى مطار القيام بوسائل النقل البري أو البحري تمهيداً لشحنها داخل الطائرة تنفيذاً لعقد النقل الجوي الذي جرى الاتفاق عليه بينه وبين الشاحن أو المرسل فإنه تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن النقل البري والبحري لأحكام اتفاقية وارسو بالرغم من أن البضاعة في هذه الحالة تكون تحت حراسة الناقل الجوي منذ اللحظة التي تم تسليمها له، وبالتالي فإن المسؤولية المترتبة على عاتق الناقل الجوي عن تلك المراحل تخضع لأحكام القانون الوطني.

إلا أن هذا الأمر نكتفئه صعوبةً بالغة في تحديد اللحظة التي وقعت فيها الحادثة والتي لولاها لما حدث ذلك الضرر، سواء أكان ذلك أثناء النقل البري أو البحري، أو بعد وصول البضاعة إلى مطار القيام. فهنا نجد أن اتفاقية وارسو قد وضعت قرينةً قانونيةً مؤداها أن الضرر نتج عن وقوع حادثة أثناء فترة النقل الجوي وبالتالي فإنه لا يتوجب على الراكب أو الشاحن إثبات أن ذلك الضرر نتج عن حادثة وقعت متى ما وصلت البضاعة إلى مطار القيام وهي تحت حراسة الناقل الجوي حتى يتمكن من إثارة مسؤوليته استناداً على أحكام اتفاقية وارسو، إلا أن عبء الإثبات يكون على الناقل

(١) د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٨٧.

(٢) راجع: الفقرتين (٢ و ٣) من المادة (١٨) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

الجوي حيث يتوجب عليه إثبات أن الحادثة وقعت أثناء عملية النقل البري أو البحري وبشكل عام قبل وصول البضاعة إلى مطار القيام.<sup>(١)</sup>

وطالما أن اتفاقية وارسو ربطت بين حراسة الناقل الجوي للبضائع والأمتعة ومسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بها، فمن الطبيعي جداً أن فترة النقل التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن البضائع أو الأمتعة تنتهي بانتهاء حراسته لها؛ وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه ووضعها تحت تصرفه حتى وإن كانت البضائع أو الأمتعة لا تزال داخل مبنى مطار الوصول. كما أن قيام الناقل الجوي بتفريغ البضاعة من الطائرة لا ينهي مسؤوليته، كذلك الحال فيما لو كانت البضاعة لا تزال موجودة في المنطقة الجمركية تحت حراسة تابعي الناقل الجوي. أما بالنسبة للأمتعة فإنه تنتهي حراسة الناقل الجوي لها بمجرد النقاط الراكب لها في مطار الوصول، ولا يؤثر قيام تابعي الناقل الجوي بمعاونة الراكب في حمل الأمتعة إلى خارج مبنى المطار على انتهاء فترة حراسة الناقل لها.<sup>(٢)</sup>

ولقد جاءت مبادئ بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ متفقةً مع المبادئ التي نصت عليها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الخاصة بتحديد المسؤولية المترتبة حول نقل البضائع وذلك من ناحية إقرارهما للمسؤولية الموضوعية التي تقع على الناقل عند هلاك أو تلف أو ضياع البضائع عند وقوع الحدث الذي سبب الضرر أثناء فترة النقل الجوي، وهذا يعني أن كلاهما يقيمان مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع على أساس موضوعي.<sup>(٣)</sup>

كما نصت المادة (١/١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة للحدث الذي يقع على البضاعة في الوقت الذي تكون تحت حراسته على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي"، وفترة النقل الجوي لا تختلف في مفهومها عن ما جاء في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها.

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١١٨.

(٢) د. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١١٧ و ١١٨.

(٣) الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، المرجع السابق، ص ٧٣.

إلا أن هذه الاتفاقية أغفلت التطرق إلى إيجاد تعريف معين للحادث وتركت تفسير ذلك للفقهاء والقضاء، ولقد عرّف بعض الفقهاء الحادث أو الواقعة بأنها "كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها"<sup>(١)</sup> وبناءً لذلك يعتبر الحادث أو الواقعة أكثر شمولاً في المعنى ومرتبطة بالأضرار التي تصيب البضاعة، أما الحادثة فهي كل أمر فجائي أو غير متوقع يتعلق بعملية النقل الجوي ذاتها ويصيب الراكب في جسده. وتأسيساً على ذلك فإن هناك فرقاً بين الحادثة والحادث، فالحادثة تشمل الأضرار التي تصيب المسافرين أو الركاب في سلامتهم الجسدية، أما الحادث فإنه يتعلق بكل ما يصيب البضاعة من تلف أو هلاك مثل موت الحيوانات بسبب انتشار وباء معين في حيز البضائع، أو بسبب سوء التخزين بداخل الطائرة، أو في المطارات التي توقفت بها الطائرة، أو في مطار الوصول دون أن تكون هناك حادثة جوية وقعت.<sup>(٢)</sup>

وحول تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن التلف الذي يصيب البضائع أو العيب الذي يلحق بها أوجبت اتفاقية مونتريال توافر سبب أو أكثر حتى يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية الملقاة على عاتقه عن الأضرار التي تصيب البضائع، وفي ذلك نصت المادة (٢/١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أن "الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت ويقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:

- أ. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.
- ب. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
- ج. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.
- د. إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٢٤.

(٢) د. محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص ٣٣٢.

## المطلب الثالث

### مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع

لا شك بأن عامل كسب الوقت مهم جدًا للإنسان وهو السبب الذي يجعل الركاب أو الشاحن يلجأ غالباً إلى استخدام النقل الجوي على الرغم من ارتفاع قيمة استخدامها مقارنة بوسائل النقل البري والبحري، ونظرًا لذلك فإنه لا بد للناقل الجوي من أن يلتزم المواعيد التي يتم الاتفاق عليها في عقد النقل الجوي والتي يتم إبرامها بينه وبين الركاب.<sup>(١)</sup>

ولقد أكدت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، واعتبرتها مسؤولية تقوم على أساس الخطأ العقدي المفترض استنادًا على المادة (١٩) منها والتي نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، وبذلك تكون قد حسمت الخلاف الذي نشأ بين الأعضاء أثناء انعقاد مؤتمر وارسو حول هذه المسؤولية، حيث كان يرى الناقلين الجويين عدم تحملهم لمسؤولية الضرر الذي يحدث للركاب نتيجة التأخير وذلك بسبب حداثة الاستثمار في قطاع النقل الجوي والأخطار المناخية المصاحبة له، كما ذهب الوفد البريطاني المشارك في المؤتمر إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية المترتبة على التأخير ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة في العقد، إلا أن الاتفاقية حسمت ذلك واستقرت على إقرار المسؤولية على الناقل الجوي.<sup>(٢)</sup>

ومما يلاحظ على حكم اتفاقية وارسو أنه جاء عامًا ليشمل نقل الركاب ونقل البضائع معًا وعلى حد سواء، كما يلاحظ عليه أنه لا يرتب مسؤولية على الناقل الجوي عن مجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي وإنما عن الضرر الذي قد يترتب على هذا التأخير.<sup>(٣)</sup> ويعني ذلك أنه لا يمكن القول بأن التأخير في ذاته يشكل إضرارًا بالمسافر أو الشاحن وإنما قد يكون مصدرًا للضرر، حيث لو أن المرسل استطاع أن يبيع بضاعته بالرغم من تأخر وصولها بنفس السعر الذي كان يستطيع بيعها به

(١) د. عيسى غسان رضي، المرجع السابق، ص ١٠٩.

(٢) الباحث: سالم بن راشد الحانمي، المرجع السابق، ص ٧٥.

(٣) د. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٣٤.

فيما لو وصلت البضاعة في الموعد المتفق عليه فلا يكون هنالك ضرر لحق بالمرسل وبالتالي لا يمكن اعتبار التأخير هنا سبباً لإلحاق الضرر به ولا تثور المسؤولية اتجاه الناقل الجوي، أما لو أدى التأخير إلى تفويت فرصة على المسافر كالحصول على وظيفة مثلاً، فإنه يكون الضرر الموجب للمسؤولية قد تحقق هنا ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض ذلك الضرر.<sup>(١)</sup> وحتى تثور مسؤولية الناقل الجوي ينبغي التمييز بين حالتين هما:

**الحالة الأولى:** أن يتم الاتفاق مسبقاً على موعد معين لإنجاز عملية النقل الجوي، ويستفاد هذا الاتفاق ضمناً من خلال جدول المواعيد الذي يصدره الناقل الجوي المنتظم، حيث يكون ملتزماً فيه بتنفيذ عقد النقل الجوي المتفق عليه بواسطة الطائرة، وبمجرد حدوث التأخير تثور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنجم عنه، ولا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع تلك المسؤولية عن نفسه إلا عن طريق الإثبات بأنه قد قام باتخاذ كافة التدابير الضرورية واللازمة لمنع وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها.<sup>(٢)</sup>

**الحالة الثانية:** مؤدى هذه الحالة هو عدم الاتفاق على موعد مسبقاً حول مواعيد محددة لإنجاز عملية النقل الجوي، إلا أن هذا لا يعني بأن الناقل الجوي تكون له الحرية المطلقة في إنجاز عملية النقل الجوي في المدة الزمنية التي يريتها هو وإنما يبقى ملتزماً بإتمام النقل خلال فترة زمنية معقولة، وهو نفس الأمر الذي أشارت إليه أيضاً الشروط العامة لاتحاد (الأياتا)، حيث أنها جعلت المواعيد التي يتم الإعلان عنها سلفاً هي مواعيد تقريبية، وهذا يعني أن الناقل الجوي يكون ملتزماً بإنجاز النقل خلال فترة زمنية معقولة، وإلا اعتبر ذلك من قبيل شروط الإعفاء من المسؤولية،<sup>(٣)</sup> والتي تعتبر باطلّة استناداً على المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، إلا أن ذلك لا يعني بطلان عقد

<sup>(١)</sup> من الأمثلة أيضاً على الحالات التي يتحقق فيها الضرر نتيجة التأخير: تفويت الفرصة على المسافر من المشاركة في افتتاح مؤتمر علمي، أو التأخير في وصول مسافر مريض إلى دولة أخرى لإجراء عملية جراحية بصورة عاجلة وأدى ذلك التأخير إلى وفاته أو تفاقم حالته المرضية، أو أن التأخير أدى إلى تفويت فرصة على المسافر من الاشتراك في مسابقة رصدت لها جوائز مالية كبيرة. راجع في ذلك: د.

هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٩٠.

<sup>(٢)</sup> د. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٣٥.

<sup>(٣)</sup> د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٩٠ و ٣٩١.

النقل الجوي بأكمله وإنما يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية.<sup>(١)</sup> ومما ينبغي الإشارة إليه أن الهدف من اعتبار الناقل الجوي ملتزماً بتنفيذ عقد النقل الجوي خلال مدة زمنية معقولة التأكيد على طبيعة التزامه بأنه التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة.<sup>(٢)</sup>

وانتهجت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نفس النهج الذي اتخذته اتفاقية وارسو حول موضوع عامل السرعة في النقل الجوي لما له من أهمية في توفير الوقت والجهد على الراكب، حيث نصت على ذلك في المادة (١٩) منها على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"، ويتضح من خلال نص هذه المادة أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ جعلت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير مسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض إلا إذا تم إثبات عكس ذلك، وبذلك تكون هذه الاتفاقية قد حذت حذو اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حول موضوع مساءلة الناقل الجوي عن التأخير في النقل.

---

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو على أنه "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكأنه لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل مع ذلك خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

<sup>(٢)</sup> د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٢٠.



## المبحث الثاني

### أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني

يتحمل الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني ثلاثة التزامات أساسية تتمثل في الالتزام بسلامة الراكب، والالتزام بالمحافظة على الأمتعة والبضائع وضمان سلامتها، وأخيراً الالتزام بتنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه وبدون تأخير، ومن هذا المنطلق فإن الناقل الجوي يسأل عن الأضرار التي تصيب الراكب والتي تتمثل في الوفاة أو الجرح أو الإصابة بأي أذى بدني آخر، وكذلك يتحمل الناقل مسؤولية الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع والمتمثلة في هلاكها أو ضياعها أو تلفها، ويكون الناقل الجوي مسؤولاً أيضاً عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

لذا فإننا سوف نتناول الحالات التي يسأل عنها الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني من خلال

المطالب التالية:

**المطلب الأول: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب.**

**المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع.**

**المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.**

## المطلب الأول

### مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب

إن أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني هو الخطأ المفترض، والسبب في ذلك يعود إلى أن المشرع العماني جعل الناقل الجوي ملتزم بتحقيق نتيجة تتمثل في ضمان سلامة وصول الركاب المتعاقد معه سليماً ومعافى إلى الوجهة التي يقصدها، ولقد أكدت المادة (١٨٤) من قانون التجارة العماني على ذلك حيث نصت بالقول على أنه "يضمن الناقل سلامة الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل ويكون مسؤولاً عما يلحق به من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الركاب، وللورثة الحق في مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن".

كما نصت المادة (٢٠٢) من ذات القانون على أنه "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الركاب أو إصابته بجروح أو بأي أذى بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم".

وبناءً على ما سبق فإنه بمجرد وقوع الضرر تقوم قرينة الخطأ والعلاقة السببية على الناقل، وبالتالي لا يمكن للناقل أن ينفي هذه المسؤولية إلا إذا أثبت توافر حالة من الحالات التي تطرقت إليها المواد الآتية الذكر.

كما أن المشرع العماني قد رتب في ذمة الناقل الجوي المسؤولية في حالة وفاة أي راكب أو تعرضه لإصابة جسدية ولكن بشرط أن يكون ذلك قد حدث على متن الطائرة، أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الطائرة استناداً على المادة (١٠٧) من قانون الطيران المدني التي نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة أي راكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"، وبالمقابل فإنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا استطاع أن

يثبت هو وتابعيه أنهم قاموا باتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر استناداً على المادة (٢٠٥) من قانون التجارة العماني التي نصت على أنه "يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

ولقد تطرقت المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني إلى تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالراكب أو أمتعته أو الأضرار التي تصيب الشاحن نتيجة هلاك أو تلف البضائع.<sup>(١)</sup>

ومن خلال ما سبق نستخلص أن المشرع العماني قد حذا حذو اتفاقية وارسو ١٩٢٩، واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في مساهلة الناقل الجوي عن الضرر الذي يتعرض له الراكب.

---

(١) نصت المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني على أنه "لا يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي (عشرة آلاف ريال عماني بالنسبة إلى كل راكب إلا إذا انفق صراحة على تجاوز هذا المقدار...."

## المطلب الثاني

### مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع

أقام المشرع العماني في حالة نقل البضائع والأمتعة مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض وقوعه من قبل الناقل الجوي، ويتضح ذلك جلياً من خلال نص المادة (٢٠٣) من قانون التجارة والتي أوجبت مساءلة الناقل الجوي في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة والبضائع أو تلفها ولكنها اشترطت أن يقع ذلك الضرر أثناء عملية النقل الجوي، وحددت الفترة الزمنية التي تكون فيها البضائع والأمتعة تحت حراسة الناقل الجوي أثناء الطيران أو عند تواجد الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر قد تهبط فيه لأي سبب كان، ولقد اشترطت المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني في حالة نقل الأمتعة أو البضائع أن لا يتجاوز التعويض عند هلاكها أو تلفها مبلغ عشرة ريالات عن كل كيلو جرام، وعليه فإن التعويض عند هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع يكون على أساس الوزن بحيث يكون كل كيلو جرام منها يساوي عشرة ريالات عمانية.<sup>(١)</sup>

كما أنه وبالإستناد على نص المادة (١٠٨) من قانون الطيران المدني فإن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عند قيامه بإلقائه للبضائع المشحونة أثناء الطيران، وحتى لو كان ذلك في سبيل إنقاذ الطائرة من خطر محقق يحيط بها، حيث نصت على ذلك بالقول أنه "يكون الناقل مسؤولاً تجاه الشاحنين والمرسل إليهم عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران حتى ولو كان إلقائها ضرورياً لنجاة الطائرة".

إلا أن المشرع استبعد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع والأمتعة وتؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو ضياعها خلال الفترة التي تكون فيها تلك البضائع محل نقل بواسطة البر أو البحر أو النهر، ولكن بشرط أن يقع ذلك خارج مطار القيام، وإذا حدث النقل البري أو البحري

<sup>(١)</sup> فيما يتعلق بالتعويض عن الأمتعة والبضائع نصت المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني على انه "... وفي حالة نقل الأمتعة أو البضائع لا يتجاوز التعويض (عشرة ريالات عمانية) عن كل كيلو جرام. ومع ذلك إذا قدم المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل إقراراً خاصاً بما يعلقه من أهمية على تسليمها في مكان الوصول ودفع ما قد يطلبه الناقل من أجر إضافي نظير ذلك التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة المبينة في الإقرار، إلا إذا أثبت الناقل أن هذه القيمة تجاوزت مدى الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل على التسليم...."

أو النهري للبضائع عند تنفيذ عملية النقل الجوي بهدف شحنها أو تسليمها أو نقلها من طائرة إلى أخرى ونتج عن ذلك وقوع حادث أدى إلى هلاكها أو ضياعها أو تلفها فإنه يعتبر ذلك الحادث وقع أثناء عملية النقل الجوي الأمر الذي يستوجب في هذه الحالة مساءلة الناقل الجوي ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك، ولقد أكدت المادة (٢٠٣) الأنفة الذكر على ذلك حيث نصت على أنه "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة والبضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي، ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع تحت حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت فيه، ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك".

كما أن المادة (٢٠٧) من ذات القانون استبعدت مسؤولية الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تكون في حراسة الراكب عند السفر ما لم يستطع الأخير إقامة الدليل على أن ذلك حدث بسبب خطأ ارتكبه الناقل الجوي أو تابعيه، حيث نصت على ذلك بالقول على أنه "لا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه"، وفي ذلك إشارة واضحة إلى أن الأشياء الصغيرة التي يحملها المسافر معه على متن الطائرة وتبقى في حوزته لا يتحمل الناقل الجوي مسؤولية فقدانها أو تلفها أو ضياعها ما لم تكن مسجلة، أو إذا كان ذلك الهلاك ناتج عن خطأ من الناقل الجوي أو تابعيه أو وكلائه، ويستطيع الراكب إثبات ذلك.

ومن خلال نص المادة السابقة يرى الباحث أن المشرع قد أحسن حينما تطرق إلى تحديد فترة النقل الجوي حيث جعلها في الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع تحت حراسة الناقل الجوي أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي أو عند وجود الطائرة في أي مطار آخر غير مطار الوصول المتفق عليه تكون قد هبطت فيه.

ومن خلال استقراء نصوص المواد السابقة لاحظنا أن المشرع العماني قد جعل قوام مسؤولية الناقل الجوي الخطأ العقدي المفترض، والذي يستطيع من خلاله الناقل أن يتخلص منها في حالة أنه استطاع أن يثبت هو وتابعوه أنهم قاموا باتخاذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، ولقد قرن المشرع حدوث الضرر خلال فترة النقل الجوي؛ والغاية من ذلك استنفادة المتضرر من التعويض المقرر في القانون بشرط أن يحدث ذلك أثناء تنفيذ عملية النقل الجوي وهي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع تحت حراسة الناقل الجوي.<sup>(١)</sup>

**الاستثناء:** مما سبق نستخلص أن المشرع العماني قد أقام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، إلا أنه بالمقابل استثنى من ذلك حالتين هما: النقل بالمجان، والأشياء الصغيرة الشخصية التي تكون في حراسة الركاب أثناء الرحلة الجوية، وفي تلك الحالتين أقام المشرع مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ الواجب إثباته، وفيما يلي نتناول تلك الحالتين بشيء من التفصيل:

#### الحالة الأولى: النقل بالمجان

أشار المشرع العماني إلى أنه في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الركاب أو الأمتعة والبضائع؛ إلا في حالة أن المتضرر استطاع أن يثبت بأن تلك الأضرار قد حصلت نتيجة ارتكاب خطأ من قبل الناقل الجوي أو تابعيه، وذلك استناداً على المادة (٢١٥) من قانون التجارة العماني التي نصت على أنه "في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه، وفي هذه الحالة يسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٠٨.....".

<sup>(١)</sup> الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، المرجع السابق، ص ٧٧.

ولا يعتبر النقل مجانيًا إلا إذا كان بدون مقابل ويقوم به شخص غير محترف، أما إذا كان يقوم به ناقل محترف يعتبر نقلًا بمقابل وليس مجانيًا، وذلك استنادًا على الفقرة الثانية من المادة السابقة.<sup>(١)</sup>

#### الحالة الثانية: الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر

لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأشياء الصغيرة الشخصية والتي لا تكون عادة تحت حراسة الناقل الجوي، إلا في حالة إذا ما استطاع الراكب أن يثبت أن الضرر الذي لحق بها حصل نتيجة ارتكاب خطأ من قبل الناقل أو تابعيه، ولقد أكدت المادة (٢٠٧) من قانون التجارة بالقول على أنه "لا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو أحد تابعيه".

أما إذا ثبت أن هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب معه وتحت حراسته الشخصية كان بسبب خطأ الناقل الجوي أو تابعيه فإن التعويض عنها يكون بمبلغ لا يجوز أن يزيد عن مائتين ريال عماني لكل راكب استنادًا على المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني.<sup>(٢)</sup>

(١) نصت المادة (٢/٢١٥) من قانون التجارة العماني على أنه "... ويعتبر النقل بالمجان إذا كان بدون مقابل ولم يكن الناقل محترفًا للنقل، فإن كان الناقل محترفًا اعتبر النقل غير مجاني"، ملاحظة: من خلال اطلاعنا على قانون الطيران المدني العماني، وقانون التجارة العماني لم نجد ما يشير إلى المعايير الخاصة بالاحتراف في النقل الجوي، إلا أنه حسب الإفادة من مدير الشؤون القانونية بالهيئة العامة للطيران المدني فإن معيار الاحترافية في النقل الجوي المعمول به يتمثل في الالتزام بما نصت عليه المعاهدات والاتفاقيات الدولية، وعلى وجه الخصوص اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ وملاحقها والمنظمة إليها السلطنة، وقد تشترط بعض الدول ذات المستوى المتقدم في الطيران معايير فنية معينة في الاتفاقيات الثنائية للتشغيل إلى مطاراتها، أو عبور أجوائها، كما أنه لا يوجد إطلاقًا طيران غير محترف للنقل الجوي. تاريخ المقابلة: الإثنين الموافق ٢٠١٦/١٠/١٠، مبنى الهيئة العامة للطيران المدني، الوقت: الساعة: ٩ صباحًا.

(٢) نصت المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني على أنه "... وبالنسبة إلى الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به لكل راكب عن تلك الأشياء على مائتي ريال...".

## المطلب الثالث

### مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع

لقد جعل المشرع العماني الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ المفترض، كما اعتبر أن التزام الناقل الجوي عند تنفيذ عقد النقل الجوي هو التزم بتحقيق نتيجة تتمثل في ضمانه لسلامة وصول الركاب إلى الجهة التي يقصدها سليماً ومعافى، ولقد أكدت المادة (٢٠٤) من قانون التجارة على مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب نتيجة التأخير من قبل الناقل الجوي حيث نصت على ذلك بالقول أنه "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع".

وبالمقابل فإنه أعفى الناقل من المساءلة إذا أثبت أنه هو وتابعيه قاموا باتخاذ كافة التدابير اللازمة من أجل تفادي وقوع الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر بأكمله قد حدث بسبب خطأ ارتكبه المضرور، وأجاز للمحكمة أن تخفض مسؤولية الناقل الجوي إذا استطاع أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه المضرور قد ساهم في إحداث الضرر، حيث نصت المادة (٢٠٥) من قانون التجارة العماني على أنه "يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، كما نصت المادة (٢٠٦) من ذات القانون على أنه "يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور، ويجوز للمحكمة أن تخفض مسؤولية الناقل إذا أثبت أن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر".

ومن خلال نصوص المادتين السابقتين نستخلص ما يلي:

١. القانون العماني جاء مواكباً للاتفاقيات الدولية والتطورات التي شهدتها في هذا الجانب من ناحية مساءلة الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

٢. لقد أشرنا سابقاً بأن مسؤولية الناقل الجوي لا تتعقد إلا عند حصول التأخير، وأن يكون ذلك التأخير حدث خلال فترة النقل الجوي، وأن يؤدي ذلك التأخير إلى إحداث ضرر، وبناءً لذلك



فإن مجرد حدوث التأخير في عملية النقل الجوي لا يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي مباشرة، وإنما لا بد أن يكون ذلك التأخير مصحوباً بإحداث ضرر يصيب الراكب أو الشاحن.

وتنتفي المسؤولية عن الناقل الجوي عند قيام قائد الطائرة بإنزال أحد الركاب من الطائرة نتيجة لإخلاله بالنظام داخلها، أو أن وجود الراكب يشكل خطراً على سلامة الطائرة ومن فيها.<sup>(١)</sup>

ويثور التساؤل هنا حول مدى خضوع النقل الجوي الداخلي في السلطنة لأحكام الاتفاقيات الدولية؟ فقد ذكرنا سابقاً بأن السلطنة انضمت رسمياً إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بتاريخ ٢٥ يوليو ٢٠٠٦م بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٠٠٦/٦٥، وقضت المادة الأولى من المرسوم بالموافقة على انضمام السلطنة إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ومنذ ذلك اليوم أصبحت أحكام هذه الاتفاقية والقوانين العمانية هي التي تنظم هذا الجانب، كما أن المشرع العماني أصدر عدة تشريعات داخلية تمثلت في قانون الطيران المدني، وقانون التجارة الذي تضمن فصلاً كاملاً تتعلق أحكامه بالنقل الجوي كما أشرنا سابقاً.

وتعتبر الاتفاقيات الدولية هي التي تحكم النقل الجوي الدولي في جميع الدول الأعضاء، إلا أنّ هنالك تشريعات داخلية تنظم النقل الجوي في السلطنة تتمثل في قانون الطيران المدني، والأحكام التي وردت في قانون التجارة العماني، والأصل أن النقل الجوي الداخلي في السلطنة يخضع لأحكامهما، إلا أنه في حالة عدم وجود نص فإنه يتم الرجوع إلى القواعد العامة الموجودة في الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها السلطنة، أما بالنسبة للنقل الجوي الدولي فإنه يخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تطرقنا إلى ذكرها.

ونود الإشارة هنا إلى أن القواعد المنظمة للنقل الجوي وفقاً للتشريع العماني تعثرها العديد من الصعوبات والسبب في ذلك يرجع إلى عدم وضوح تلك القواعد، ومن بين مظاهر عدم الوضوح نجد أن قواعد النقل الجوي موزعة بين قانون الطيران المدني وقانون التجارة الذي أفرد المشرع العماني

<sup>(١)</sup> نصت المادة (١٠٩) من قانون الطيران المدني العماني على أنه "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اضطر قائد الطائرة لإنزال أي راكب يخل بالنظام فيها، أو يشكل خطراً على سلامة الطائرة أو ركبها".

الفصل الرابع منه للأحكام الخاصة بالنقل الجوي، كما أفرد الباب الرابع عشر من قانون الطيران المدني للمسؤوليات والضمانات التي تتعلق باستثمار الطائرات.

وهناك مظهرًا آخر يتّثل في عدم وضوح موقع النقل الداخلي في التشريع الوطني، وبالتالي تثار هنا مسألة أخرى وهي مدى إمكانية تطبيق التشريع الوطني على النقل الداخلي في السلطنة، وما هي الأحكام التي سوف تطبق على النقل الجوي الداخلي، خاصة وأن المادة (٢٠٠) من قانون التجارة العماني نصت على أنه "مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية التي تكون طرفًا فيها تسري على النقل الجوي أحكام الباب الثالث مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية".

وتبعًا لذلك نجد بأن المشرع لم يحدد نوع النقل الجوي هل هو النقل الداخلي أم الخارجي؟ كما أن المادة (٣) من قانون الطيران المدني نصت على أنه "تعتبر معاهدة شيكاغو ومعاهدة مونتريال ١٩٩٩ جزءًا مكملًا لهذا القانون، وإذا حدث تعارض بينهما تسري أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية" ويتضح من خلال نص هذه المادة أنها لم تتطرق إطلاقًا إلى بيان نوعية النقل الجوي الذي يخضع له القانون.<sup>(١)</sup>

ومن خلال ما تقدم نلاحظ عدم استقرار المشرع العماني في التشريع الداخلي لأحكام النقل الداخلي، وبالتالي فإننا نرى بأن النقل الجوي الداخلي في السلطنة يخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية عند توافر شروط وأحكام تلك الاتفاقيات، وفي حالة عدم توافرها في النقل الداخلي فإنه تسري عليها الأحكام المنصوص عليها في قانوني التجارة العماني وقانون الطيران المدني.

(١) الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، المرجع السابق، ص ٦٢.

## المبحث الثالث

### طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية

#### والقانون العماني

تختلف طرق دفع المسؤولية بحسب ما إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ الذي يستوجب إثباته<sup>(١)</sup> أو الخطأ المفترض أو قرينة تدل على وجود المسؤولية<sup>(٢)</sup> أو على فكرة الخطأ وتحمل التبعة،<sup>(٣)</sup> وإذا ما أخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزام الملقى على عاتقه بموجب عقد النقل فإنه تتعدّد مسؤوليته وبالتالي يكون ملزماً بتعويض المتضرر إلا إذا قام الدليل على انتفاء مسؤوليته فهنا تبراّ ذمته في مواجهة مستخدمي الطائرة من ركاب أو شاحنين.

(١) الخطأ الواجب الإثبات: عرّف بعض الفقهاء بأنه إخلال بواجب قانوني، وعرفه البعض الآخر بأنه إخلال بواجب قانوني من شخص مميز، ويذهب البعض إلى تعريفه بأنه إخلال بواجب قانوني، فيما ذهب أ.د. محمد إبراهيم بنداري إلى تعريف الخطأ بأنه "انحراف الشخص عن سلوك الرجل المعتاد مع إدراكه لهذا الانحراف" ويتميز هذا التعريف، من وجهة نظره، بأنه قد اشتمل على عنصري الخطأ وهما: عنصر الانحراف أو التعدي، وعنصر الإدراك أو التمييز، كما أنه أوضح معيار التعدي أو الانحراف وهو معيار الرجل المعتاد. فالقانون يوجب على الشخص أن يلتزم في سلوكه باليقظة والتبصر حتى لا يضر بغيره، فإذا انحرف عن هذا السلوك الواجب عليه وكان لديه القدرة على التمييز بحيث يدرك أنه قد انحرف عن السلوك المعتاد، كان هذا الانحراف خطأ يستوجب مسؤوليته التقصيرية. راجع: أ.د. محمد إبراهيم بنداري، المرجع السابق، ص ٣١٠ و ٣١١.

(٢) الخطأ المفترض أو القرينة الدالة على وجود المسؤولية: القاعدة أنه لا أهمية للتمييز بين الخطأ العمدي والخطأ غير العمدي وبين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير فكلها ترتب المسؤولية التقصيرية وتوجب تعويض الضرر كاملاً، والخطأ العمدي هو الانحراف في السلوك الذي ينطوي على قصد (تعمد) إحداث الضرر بالخطأ لا يكون عمدياً إلا إذا تعمد الشخص إحداث الضرر بالغير، فلا بد أن يعتمد السائق مثلاً إصابة المارة أو إصابة شخص معين. أما إذا تعمد فقط الإسراع بالسيارة فأصاب أحد المارة فلا يكون الخطأ عمدياً. أما الخطأ غير العمدي فهو انحراف عن سلوك الشخص المعتاد دون أن تتجه الإرادة إلى الإضرار بالغير. ومثال ذلك: أن يقود شخص سيارته بسرعة زائد أو يسير والإشارة حمراء، أو يقود سيارته بلا مكابح (فرامل) لإيقافها عند اللزوم، ولكن دون أن يعتمد إصابة أحد. راجع: نفس المرجع السابق، ص ٣١٢ و ٣١٣.

(٣) التبعية وفقاً لقانون العمل يقصد بها التبعية القانونية والإدارية والتنظيمية والتي تتحقق بتبعية العامل وخضوعه لأوامر وتعليمات صاحب العمل سواء فيما يتعلق بأداء العمل أو فيما يتعلق بالجزاءات، أو هي على حد تعبير محكمة النقض المصرية التبعية "المهنية" التي تتبدى في السلطتين التنظيمية والتأديبية لصاحب العمل، وهما السلطانان اللذان تميز بهما علاقات العمل دون غيرها من العلاقات المالية التي تنظمها فروع القانون الأخرى، ولقد قضت المحكمة العليا العمانية بأنه "لا يشترط أن يعمل العامل تحت سيطرة صاحب العمل بصفة دائمة، كما لا يشترط أن تكون التبعية القانونية تبعية فنية أو تبعية مهنية بل يكفي لتحقق التبعية صورتها التنظيمية أو الإدارية". راجع: د.مصطفى مندور موسى، الوجيز في شرح قانون العمل والتأمينات الاجتماعية العماني، مركز الغندور، القاهرة، ٢٠١٤، ص ١١٢ و ١١٣.

وتقوم فكرة دفع المسؤولية على أساس يهدف إلى تحقيق العدالة بين أطراف عقد النقل الجوي، فعند عدم قيام الناقل بتنفيذ الالتزامات المترتبة عليه في عقد النقل يكون ملزماً بالتعويض، إلا أن المنطق والعدالة تقتضيان إعطاء الناقل الجوي الحق بدفع المسؤولية المترتبة عليه وعلى تابعيه تبعاً لمسؤوليته وفيما إذا كانت مبنية على أساس الخطأ المفترض أو على فكرة الخطأ وتحمل التبعة. ففي الحالة الأولى يستطيع الناقل أن يدفع المسؤولية عن طريق الإثبات بأنه وتابعيه لم يرتكبوا أي خطأ، أما في الحالة الثانية فإن مسؤوليته تقوم في جميع الأحوال ما لم يثبت أن الضرر حدث بسبب خطأ المضرور نفسه أو بسبب أجنبي.<sup>(١)</sup> وسوف نتناول في هذا المبحث طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني من خلال المطلبين التاليين:

---

(١) د. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٣٨.

## المطلب الأول

### طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية

إن فكرة دفع المسؤولية عن الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تأسست استناداً على المادة (١/٢٠)، والتي أعطت الحق للناقل أن يدرأ عن نفسه المسؤولية وخففت من قاعدة افتراض الخطأ نتيجة سبب عام للإعفاء والمتمثل في إثبات الناقل وتابعوه أنهم اتخذوا كافة الإجراءات والتدابير اللازمة والضرورية لتفادي حدوث الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها أصلاً، ولقد جاءت الفقرة الثانية من نفس المادة السابقة وأكدت على أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عند نقله للبضائع والأمتعة ولكن بشرط أن يثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو الملاحة الجوية، وأنه هو وتابعوه قد قاموا باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير الضرورية التي من شأنها منع حدوث الضرر، أو أنه استحال عليهم اتخاذ الإجراءات المناسبة والتي عادة يتخذها الناقل الحريص بغية تفادي وقوع الضرر، أو إثبات أن الضرر قد حصل نتيجة خطأ المتضرر،<sup>(١)</sup> ومن الأمثلة على ذلك العيب الذاتي الذي يظهر على البضاعة أثناء شحنها، أو بسبب القوة القاهرة، ومن هذا المنطلق كان من الضروري جداً التطرق إلى أساس مسؤولية الناقل الجوي التي تقوم على الخطأ وذلك لمواكبة التطورات التي لحقت بأساس المسؤولية.

واستناداً على المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو فإنه لا يمكن للناقل أن يستند على أحكام هذه الاتفاقية لإعفائه من المسؤولية المترتبة عليه أو الحدّ منها فيما إذا كان الضرر قد حصل نتيجة ارتكابه للغش أو نتيجة حدوث خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش.<sup>(٢)</sup>

أما بالنسبة لاتفاق مونتريال ١٩٦٦ فقد تغيّر أساس مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص حيث أصبحت مسؤوليته تقوم على أساس مبدأ الخطر وتحمل التبعة وليس على أساس الخطأ المفترض، وبالتالي فإنه لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع بأنه قام باتخاذ التدابير الضرورية التي من

<sup>(١)</sup> نصت المادة (٢/٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب بالضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

<sup>(٢)</sup> راجع: المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو ١٩٦٩.

شأنها أن تؤدي إلى منع وفاة الراكب أو تعرضه للإصابة، وفي بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ أصبحت مسؤولية الناقل في نقل البضائع والأمتعة تقوم على أساس مبدأ الخطر وتحمل التبعة، ويعني ذلك أنه لا يستطيع الناقل أن يتمسك بقيامه باتخاذ الإجراءات الضرورية أو أنه كان من المستحيل عليه هو وتابعوه القيام بإجراءات وتدابير احترازية لمنع وقوع الضرر، وقد حدّد هذا البروتوكول الحالات التي يجب على الناقل إثباتها لدفع المسؤولية المترتبة عليه وقد أشرنا إلى بيان تلك الحالات آنفاً.<sup>(١)</sup>

وتأسيساً على ما سبق ليس للناقل أن يتمسك بالقيام باتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية، أو أنه استحال عليه اتخاذها من أجل تفادي وقوع الضرر، عدا حالة التأخير في نقل الركاب أو إيصال البضاعة.

أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وبالاستناد على المادة (٢/١٧) يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة والبضائع كالتلف والتعيب والضياع، ولكن بشرط أن يقع الحادث الذي أدى إلى ذلك على متن الطائرة، أو في حالة وجود الأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل الجوي، وبالمقابل فإنها أعفت الناقل الجوي من المسؤولية إذا كان الضرر قد حصل بفعل عيب أو خلل يكمن في الأمتعة نفسها أو بسبب نوعيتها أو بسبب وجود عيب ذاتي فيها، أما في حالة الأمتعة الشخصية الغير مسجلة فإنه لا يكون الناقل الجوي مسؤول عنها إلا في حالة أن الضرر الذي أصابها كان بسبب خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعوه أو وكلاؤه.<sup>(٢)</sup>

وكما أشرنا سابقاً بأن المادة (٢/١٨) تطرقت إلى ذكر حالات إعفاء الناقل الجوي عند التأخير في نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع،<sup>(٣)</sup> وجاءت المادة (٢٠) من ذات الاتفاقية لتشير إلى سبب عام لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وهي حالة تسبب المتضرر في وقوع الضرر أو مساهمته في

(١) د. محمود محمد عيابة، المرجع السابق، ص ٣٤٢ و ٣٤٣.

(٢) نصت المادة (٢/١٧) على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحادث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، غير أنه إذا كان الضرر ناجماً ويقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها. وفي حالة الأمتعة الغير مسجلة بما فيها الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطأه أو خطأ تابعيه أو وكلاؤه".

(٣) راجع في ذلك: الصفحة (١٠٦).

وقوعه حيث نصت على ذلك بالقول على أنه "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب...)، وأشارت المادتين (٢٦) و(٤٧) من ذات الاتفاقية إلى بطلان كل بند في العقد يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ولكن بطلان هذه البنود لا يعني بطلان عقد النقل بأكمله وإنما يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية.<sup>(١)</sup>

---

(١) راجع: نصوص المواد (٢٦) و(٢٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

## المطلب الثاني

### طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني

لقد نص المشرع العماني على ثلاث حالات يجوز فيها للناقل أن يدفع عن نفسه المسؤولية المترتبة على عاتقه هو وتابعوه وهي كما يلي:

**الحالة الأولى:** إذا قام الناقل الجوي قام وتابعوه باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير اللازمة بغية تفادي وقوع الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، ففي هذه الحالة يعفى الناقل الجوي من المسؤولية عن الأضرار التي قد تصيب الراكب أو الأمتعة أو البضائع ولكن بشرط إثبات ذلك من قبل الناقل الجوي وتابعوه وذلك استناداً على نص المادة (٢٠٥) من قانون التجارة العماني والتي أكدت على ذلك بالنص على أنه "يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

**الحالة الثانية:** إذا كان الضرر قد حصل نتيجة فعل قام به المضرور أو أنه كان مساهماً في إحداث الضرر، حيث أن المشرع قد أعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أن الضرر الحاصل قد وقع نتيجة خطأ قام بارتكابه الراكب أو المرسل، كما أنه في نفس الوقت أجاز تخفيض مسؤولية الناقل إذا ما استطاع الناقل نفسه أن يثبت أن المضرور (الراكب أو المرسل) كان قد ساهم في نسبة الخطر المؤدي لحدوث الضرر، ولقد جعل المشرع أمر التخفيف من المسؤولية بيد المحكمة حيث منحها حق تخفيض مسؤولية الناقل بما يتوافق ومقدار الخطأ الذي ساهم المضرور في حدوثه وفقاً لمبدأ السلطة التقديرية الممنوحة للمحكمة فيما يتعلق بهذا الأمر، ولقد أكدت على ذلك المادة (٢٠٦) من قانون التجارة العماني التي نصت على أنه "يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور ويجوز للمحكمة أن تخفض مسؤولية الناقل إذا أثبت أن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر".

**الحالة الثالثة:** النقل بالمجان، ولقد نصت المادة (٢١٥) من قانون التجارة العماني على أنه "في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه. وفي





فإن الهيئة العامة للطيران المدني هي التي تتولى التحقيق في الحادث لمعرفة الأسباب المؤدية إليه، كما أنه يجوز لها نذب جهة خارجية للتحقيق في حوادث الطيران التي تقع في إقليم السلطنة، وكذلك في الحوادث التي تقع للطائرات المدنية الوطنية في أعالي البحار.<sup>(١)</sup>

وفي حالة ما إذا وقع الحادث بين طائرة مدنية وأخرى عسكرية فإنه وبالاستناد على نص المادة (١٠٠) من قانون الطيران المدني تشكل لجنة مهمتها التحقيق في الحادث وتضم عددًا متساويًا من ممثلي الهيئة العامة للطيران المدني، وسلطات الطيران العسكري، والسلطات الأمنية بالسلطنة، وتكون اللجنة برئاسة الهيئة العامة للطيران المدني وبعد انتهائها من مهمتها ترفع النتائج التي توصلت إليها إلى سلطة الطيران المدني لاتخاذ ما يلزم بشأنها وفقًا للقواعد والأنظمة الدولية.<sup>(٢)</sup>

وعند وقوع حادث بين طائرتين عسكريتين أو أكثر فإن السلطات العسكرية والأمنية في السلطنة هي التي تتولى التحقيق في ذلك الحادث دون أن يكون للهيئة العامة للطيران المدني أي تدخل، إلا إذا طلب منها ذلك من قبل السلطات التي تباشر إجراءات التحقيق في الحادث.<sup>(٣)</sup>

---

(١) نصت المادة (٩٣) من قانون الطيران المدني على أنه:

١. تقوم سلطة الطيران المدني، سواء بنفسها أو بواسطة جهة خارجية تنتدبها بالتحقيق في حوادث الطيران التي تقع في إقليم السلطنة وفي

الحوادث التي تقع في إقليم السلطنة وفي الحوادث التي تقع للطائرات المدنية الوطنية في أعالي البحار.

٢. عند وقوع حادث في إقليم السلطنة لطائرة مدنية وطنية أو أجنبية، أو عند وقوع حادث لطائرة مدنية وطنية في أعالي البحار أو في أقاليم غير تابعة لدولة ما، تخاطر سلطة الطيران المدني الوزير المختص وتصدر قرارًا بإجراء التحقيق في ظروف وأسباب الحادث.

٣. إذا ثبت من التحقيق قبل نشر نتائجه ما يدل على وجود عامل أو أكثر من العوامل التي تهدد تأمين سلامة الطيران، تقدم سلطة الطيران المدني التوصيات اللازمة للجهات المعنية.

(٢) نصت المادة (١٠٠) من قانون الطيران المدني على أنه "إذا وقع حادث طيران في إقليم السلطنة بين طائرة عسكرية وأخرى مدنية أو أكثر، تشكل لجنة تحقيق تضم عددًا متساويًا من ممثلي سلطة الطيران المدني، وسلطات الطيران العسكري، وسلطات الأمن بالسلطنة، وترفع اللجنة تقريرها إلى سلطة الطيران المدني لاتخاذ الإجراءات اللازمة طبقًا للقواعد والأنظمة الدولية".

(٣) حسبما أشار إليه مدير الشؤون القانونية بالهيئة العامة للطيران المدني، يوم الإثنين الموافق ١٠ أكتوبر ٢٠١٦، مبنى الهيئة العامة للطيران المدني، الوقت: الساعة ٩ صباحًا.

## الخاتمة

لقد استعرضنا من خلال هذا البحث موضوع - النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقًا للاتفاقيات الدولية والقانون العماني - ورأينا من خلاله التطورات التي مرّ بها قطاع النقل الجوي، وتمثّل ذلك في إبرام الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية ابتداءً من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ التي تعتبر اللبنة الأولى لتنظيم هذا القطاع، وحتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي أوجدت مجموعة من القواعد القانونية وساهمت بشكل كبير في تنظيم قواعد وأحكام النقل الجوي تماشيًا مع المتغيرات السياسية والاقتصادية والقانونية التي تحدث على صعيد المجتمع الدولي في مجال النقل الجوي.

كما رأينا كيف أن المشرع العماني واكب تلك التطورات من خلال سنّ القوانين والأحكام التي تنظم قطاع النقل الجوي بما يتماشى مع أحكام الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها السلطنة كاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، واتفاقية شيكاغو، وطوكيو، وغيرها من الاتفاقيات الدولية الأخرى المتعلقة بهذا المجال، بدءً من إيجاد فصل مستقل في قانون التجارة رقم ١٩٩٩/٥٥ - الفصل الرابع - وتلا ذلك إصدار قانون الطيران المدني بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٠٠٤/٩٣، ولقد خلصنا من ذلك إلى مجموعة من النتائج وهي:

١. القواعد القانونية والأحكام المنظمة لعقد النقل الجوي في السلطنة موزعة بين قانون التجارة وقانون الطيران المدني.
٢. لم يحدّد المشرع العماني في المادة (٢٠٠) من قانون التجارة العماني نوع النقل الجوي الذي يخضع لأحكام قانون التجارة العماني هل هو النقل الجوي الداخلي، أم النقل الجوي الدولي، أم أن أحكامه تسري على النوعين معًا، حيث أن في ذلك محل لإثارة العديد من التساؤلات حول تطبيق أحكام قانون التجارة والمتعلقة أحكامه بالنقل الجوي.
٣. في مجال نقل الركاب أشارت المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني إلى أن قيمة التعويض الذي يدفعه الناقل الجوي للراكب في حالة الإصابة أو الوفاة مبلغ عشرة آلاف ريال فقط ويجوز الاتفاق

بين الطرفين على رفع هذا المبلغ، بينما تم رفع مبلغ دية النفس في السلطنة إلى خمسة عشر ألف ريال عماني، وتقدر الأرواح في الإصابات والجروح من منطلق الدية، وفي ذلك نصت المادة رقم (١) من المرسوم السلطاني رقم ٢٠٠٨/١١٨ على أنه "ترفع دية النفس المشار إليها في القرار السلطاني رقم ٨٣/٢ إلى خمسة عشر ألف ريال عماني، وتقدر الأرواح في الإصابات والجروح من منطلق الدية.

وفي جميع الأحوال يعتبر فقد منفعة العضو في حكم فقدته، ولا تتعدد دية العضو الواحد بتعدد منافعها".<sup>(١)</sup>

٤. لقد أشارت المادة (٣) من قانون الطيران المدني إلى أن أحكام معاهدة شيكاغو ١٩٤٤ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والاتفاقيات والبروتوكولات الأخرى المنظمة لقطاع النقل الجوي المنظمة إليها السلطنة جزءاً مكملاً لهذا القانون، وعند حدوث تعارض بينهما تسري أحكام تلك المعاهدات الدولية، ونلاحظ من خلال نص هذه المادة أن المشرع قد أوجب تطبيق نصوص وأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في حين أن السلطنة لم تكن قد انضمت بعد إلى الاتفاقية في تلك الفترة، حيث كان انضمامها إليها في عام ٢٠٠٦م، أي بعد مرور حوالي سنتين من صدور قانون الطيران المدني، وبالتالي فإن هذه المادة جاءت مخالفة لما ورد في المادة (٧٦) من النظام الأساسي للدولة الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ١٩٩٦/١١٠م والتي تنص على أنه "لا تكون للمعاهدات والاتفاقيات قوة القانون إلا بعد التصديق عليها ولا يجوز في حال أن تتضمن المعاهدة أو الاتفاقية شروطاً سرية تناقض شروطها العلنية".

٥. أشارت المادة (٢١٥) من قانون التجارة العماني إلى أن النقل المجاني يعتبر نقلاً بمقابل في حالة ما إذا كان الناقل الذي يقوم بذلك ناقلاً محترفاً للنقل الجوي، إلا أنه لم يحدد معايير معينة للاعتراف في النقل الجوي.

<sup>(١)</sup> راجع: المرسوم السلطاني رقم ٢٠٠٨/١١٨.

٦. ألزمت المادة (١٠٨) من قانون الطيران المدني الناقل الجوي اتجاه الشاحنين بالتعويض في حالة إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران حتى لو كان ذلك في سبيل نجاة الطائرة ومن فيها من المخاطر التي تحيط بها.

٧. من خلال اطلاعنا على نصوص مواد قانون الطيران المدني ولائحته التنفيذية لم نجد ما يشير إلى تحديد قيمة التعويض الذي يستحقه الراكب في حالة الإصابة أو الوفاة، وكذلك التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمثلة أو البضائع، وإنما ورد ذلك في المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني فقط.

و بعد استعراضنا لموضوع البحث، والذي تطرقنا فيه إلى الحديث عن الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية، وقانون التجارة العماني، وقانون الطيران المدني العماني، والتي تنظم في مجملها قطاع النقل الجوي، والتطورات التي يشهدها هذا القطاع على الصعيدين الدولي بصفة عامة، والداخلي في سلطنة عمان بصفة خاصة، ورأينا كيف أن المشرع العماني واكب تلك التطورات بما يتواءم مع كل مرحلة من مراحل التطور وتمثل ذلك في سن القوانين والتشريعات المنظمة لهذا القطاع الحيوي.

ومن خلال هذه الدراسة خلصنا إلى مجموعة من التوصيات نوجزها فيما يلي:

١. بناءً على النتيجة رقم (١) نرى ضرورة نقل الفصل الرابع من الباب الثالث من قانون التجارة العماني إلى قانون الطيران المدني وذلك لكي تكون الأحكام المتعلقة بتنظيم النقل الجوي في قانون واحد وغير مشتتة بين أكثر من قانون.

٢. بناءً على النتيجة رقم (٢) نقترح على المشرع المضي قدماً في تحديد النقل الجوي الداخلي بحيث تسري عليه أحكام قانون الطيران المدني وقانون التجارة العماني، والنقل الجوي الدولي الذي تسري عليه الأحكام الواردة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، واتفاقية شيكاغو ١٩٤٤.

٣. بناءً على النتيجة رقم (٣) نرى ضرورة تعديل نص المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني، ورفع قيمة التعويض المستحق للراكب في حالة الإصابة أو الوفاة إلى خمسة عشر ألف ريال عماني استناداً على ما ورد في المرسوم السلطاني رقم ٢٠٠٨/١١٨، وإلغاء عبارة "إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المقدار"، بحيث لا تدع مجالاً للتفسير والتأويل.

٤. بناءً على النتيجة رقم (٤) نقترح على المشرع تعديل نص المادة بما يتوافق مع ما ورد في المادة رقم (٧٦) من النظام الأساسي للدولة.
٥. بناءً على النتيجة رقم (٥)، وبما أن المشرع أشار إلى الاحترافية في النقل الجوي فإننا نرى ضرورة تحديد المعايير المطلوبة لاعتبار الناقل الجوي محترفاً للنقل الجوي وتضمينها لنصوص القانون.
٦. بناءً على النتيجة رقم (٦) فإن الناقل الجوي لن يلجأ إلى إلقاء البضائع من على متن الطائرة إلا لسبب طارئ يحتم عليه فعل ذلك من أجل إنقاذ الطائرة ومن فيها، وهذا يعتبر من وجهة نظر الباحث سبب من أسباب القوة القاهرة وليس خطأ مرتكب من قبل الناقل الجوي أو تابعيه، وفي سبيل ذلك نقترح على المشرع تعديل نص هذه المادة بحيث تتنفي فيها المسؤولية عن الناقل الجوي في حالة قيامه بذلك.
٧. بناءً على النتيجة رقم (٧) نرى ضرورة أن يتم تضمين قانون الطيران المدني قيمة التعويض المستحق للراكب في حالة الإصابة أو الوفاة، وكذلك قيمة التعويض المستحقة للشاحن في حالة هلاك أو تلف الأمتعة والبضائع.

والله ولي التوفيق،،،

# قائمة المراجع

أولاً: المعاجم.

١. المعجم الوسيط، الجزء الأول والثاني، ١٩٩٤.

ثانياً: الكتب.

١. د. ابراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة ودار النشر.
٢. د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، ١٩٨٢م، دار الفكر العربي، القاهرة.
٣. د. إلياس حداد، القانون الجوي، ٢٠١١م، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
٤. د. إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، ٢٠١٣، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى.
٥. د. جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، ١٩٩٥م، دار المطبوعات الجامعية.
٦. د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، بدون دار وسنة النشر.
٧. د. رفعت فخري، الوجيز في أغراض الملاحة الجوية، بدون دار وسنة النشر.
٨. د. رفعت فخري، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات ومسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو، ١٩٩٢م، الدار الجامعية.
٩. د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، ١٩٨٩م، دار النهضة العربية، القاهرة.
١٠. د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ١٩٩٨م، دار النهضة العربية، القاهرة.
١١. د. عادل علي المقدادي، الأحكام القانونية للنقل الجوي في قانون التجارة العماني، ٢٠٠٣م، أكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة، غير منشور.
١٢. د. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، ١٩٩٩، ٢٠٠٤م، دار النهضة العربية، القاهرة.
١٣. د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، بدون سنة النشر.

١٤. د. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، ١٩٨٣م، منشأة المعارف، الإسكندرية.
١٥. د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، ٢٠٠٦م، دار الجامعة الجديدة.
١٦. د. عيسى غسان رضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، ٢٠١١م، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
١٧. د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، ١٩٩٩م، بدون دار نشر، الطبعة الثانية.
١٨. د. محسن شفيق، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة للنشر.
١٩. أ.د. محمد إبراهيم بنداري، مصادر الالتزام في مصر وعمان (دراسة مقارنة)، ٢٠٠٩م، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى.
٢٠. أ.د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.
٢١. أ.د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد النقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - بدون سنة النشر.
٢٢. د. محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، ٢٠٠٠م، مجلس النشر العلمي، الكويت.
٢٣. د. محمود مختار بريري ود. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي (مقدمة عامة أغراض الملاحة الجوية - عوارض الملاحة الجوية)، ٢٠٠٥م، دار النهضة العربية، القاهرة.
٢٤. د. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري والبري والجوي، ٢٠١٥م، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى.
٢٥. د. مراد فهم منير، مذكرات في النقل الجوي، ١٩٨١م، جامعة الاسكندرية.
٢٦. د. مصطفى مندور موسى، الوجيز شرح قانون العمل والتأمينات الاجتماعية العماني، الجزء الأول، ٢٠١٤م، مركز الغندور، القاهرة.
٢٧. د. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ٢٠٠٨، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى.



٢٨. د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الخارجي والداخلي (دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد)، ٢٠٠٥م، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، الطبعة الأولى.

٢٩. أ. وائل أنور بندق، معاهدات النقل الجوي (كراسات تشريعية)، ٢٠١٠م، مكتبة الوفاء القانونية.

#### ثالثاً: الرسائل العلمية.

١. المقدم أحمد عبدالمجيد مهدي، قواعد أمن المطارات الدولية، رسالة مقدمة لكلية الدراسات العليا بأكاديمية الشرطة للحصول على درجة الدكتوراه في علوم الشرطة، ٢٠١١م، القاهرة.
٢. الباحث: سالم بن راشد الحاتمي، مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية مونتريال ٩٩ وأحكام القانون العماني، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون، جامعة السلطان قابوس، ٢٠٠٩، كلية الحقوق.

#### رابعاً: التشريعات.

١. النظام الأساسي للدولة الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ١٠١ / ٩٦.
٢. قانون التجارة العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٥٥ / ٩٠.
٣. قانون الطيران المدني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٩٣ / ٢٠٠٤.
٤. اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني رقم ٩٣ / ٢٠٠٤.

#### خامساً: المواقع الإلكترونية.

1-[www.aca.org.ma/documents](http://www.aca.org.ma/documents)

2-[www.paca.gov.om](http://www.paca.gov.om)

3-[www.motc.gov.com](http://www.motc.gov.com)

4-[www.omanair.com](http://www.omanair.com)