

بسم الله الرحمن الرحيم



جامعة أفريقيا العالمية

كلية الشريعة و القانون

عمادة الدراسات العليا

أحكام عقد النقل الجوي للأشخاص

على ضوء الاتفاقيات و البرتوكولات الدولية

بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص

إشراف:

د. أحمد إسماعيل عمر

إعداد الطالب:

حذيفة عثمان عمر مدني

1440هـ / 2018م

يهدف هذا البحث إلى دراسة عقد النقل الجوي بحسب طبيعة ونوعية العقد؛ كما يهدف البحث إلى نشر الوعي القانوني بين مستخدمي مرفق النقل الجوي، وكذلك إلى ربط القوانين الداخلية بالاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل الجوي. فآثار عقد نقل الأشخاص تختلف عن آثار عقد نقل البضائع وغيرها من العقود، وذلك لأن بمجرد انعقاد عقد النقل الجوي فإنه يترتب التزامات متبادلة على طرفيه. وتم اختيار اتفاقية وارسو لعام 1929م والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال 1999م كمحل لبحث آثار عقد النقل الجوي كمجال عملي لتطبيقه، وذلك لدراسة أحكامه المتعلقة بآثار عقد النقل الجوي من حيث أساسها وطبيعتها التي عملت اتفاقيتي وارسو و مونتريال على اختياره وتحديده ليكون ملائماً لطبيعة وخصوصية النشاط الجوي وتحديد مسؤولية الناقل الجوي أمام مستخدمي مرفق النقل الجوي.

واستخدم الباحث المنهج الاستقرائي، والمنهج التحليلي، بالإضافة إلى المنهج المقارن والرجوع إلى قانون الطيران المدني السوداني والمصري، واللجوء إلى المعاهدات والاتفاقيات الدولية في مجال النقل الجوي والمقارنة بين ما جاء فيها من مواد وأحكام وتعديلات؛ وخلص البحث إلى عدة نتائج أهمها: يتميز النقل الجوي بصفة دولية وذلك بسبب تجاوز الطائرة الحدود السياسية بين الدول ، وقد تطلب هذا الأمر الى وضع نظم واتفاقيات دولية تحكم عملية النقل الجوي وذلك لمنع امكانية حدوث تنازع القوانين ما بين الدول. ولقد كان لاتفاقية وارسو 1929م أثرها الواضح على القوانين والتشريعات الوطنية فقد أخذ بما قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م وقانون الطيران المدني المصري لسنة 1981م.

بروتوكول لاهي سنة 1955م.

بروتوكول جواتيمالا سنة 1971م.

International Air Transport Association (I. A.T.A)

فهرس الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع
أ	البسمة
ب	الآية
ج	الإهداء
د	الشكر والتقدير
هـ	مستخلص البحث
الفصل الأول- المقدمة وإجراءات البحث	
1	المقدمة
4	أهمية البحث
4	أهداف البحث

4	أسئلة البحث
5	مشكلة البحث
5	منهج البحث
5	هيكل البحث
الفصل الثاني- ماهية القانون الجوي وخصائصه ومصادره	
7	المبحث الأول: ماهية القانون
7	• المطلب الأول: تعريف القانون الجوي
9	• المطلب الثاني: خصائص القانون الجوي
14	المبحث الثاني: مصادر القانون الجوي
14	• المطلب الأول: المصادر الرسمية
26	• المطلب الثاني: المصادر التفسيرية أو المكملة
الفصل الثالث- عقد النقل الجوي	
31	المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي
32	المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي
34	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي
38	المبحث الثاني: إثبات عقد النقل الجوي
38	المطلب الأول: وثائق عقد النقل الجوي
46	المطلب الثاني: حجية وثائق عقد النقل الجوي في الإثبات
48	المبحث الثالث: أنواع النقل الجوي
48	المبحث الأول: النقل الجوي الداخلي
50	المبحث الثاني: النقل الجوي الدولي
الفصل الرابع - آثار عقد النقل الجوي ومسؤوليته	
63	المبحث الأول: آثار عقد نقل الأشخاص
63	المطلب الأول: التزامات الناقل
67	المطلب الثاني: التزامات الراكب
70	المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي
70	المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي وتطوره
76	المطلب الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي واستبعادها
81	المطلب الثالث: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي

87	الخاتمة
87	النتائج
88	التوصيات
90	المراجع و المصادر

الفصل الأول

المقدمة وإجراءات البحث

- المقدمة
- أهمية البحث
- أهداف البحث
- أسئلة البحث
- مشكلة البحث
- منهج البحث
- هيكل البحث

منذ قرون خلت والإنسان ينظر من حوله ومن أعلى إلى الكائنات السابحة في الجو بأجنحتها وأعتقد في بادئ الأمر أنها همس من عمل الشيطان إذ لم يكن الإنسان البدائي ليتصور وهو يرى النسور وهي سابحة من فوقه أنها مخلوقات طبيعية. وكان يعتقد أنها لا بد وأن تكون مخلوقات غير طبيعية تسبح من حولها الخرافات وجسد لها من الحجارة والأصنام، ولقد ساد الاعتقاد قديماً أن رفرقة أجنحة الطير هي الوسيلة الوحيدة للطيران، وأن الطيران ما هو إلا (سابحة في الجو) على حد تعبير أرسطو فيلسوف اليونان.

ولقد كان هذا الاعتقاد دافعاً لأولى محاولات الطيران التي تمت حسب الأسطورة اليونانية- على يد النحات اليوناني ديدالوإبنها إيكاراس، وإذ ثبتا لجسميهما أجنحة صناعية من ريش الطير والصاقها بشمع النحل ثم رفرقا في الجو باستعمال عضلات الجسم وطارا حتى دنا إيكاراس من الشمس التي أذابت بحرارتها الشمع وهو يرفرف فوق البحر ومن ثم ابتلعه الأمواج.(1)

فقد كان أول المحاولات في الطيران لأبي القاسم العباس بن فرناس التي بدأها بدراسة عن الطيران في حوالي سنة 800م، ودشنها بتطبيق عملي بأن كسى جسمه بالريش مصطنعاً لنفسه جناحين ليطير بهما في سماء قرطبة لحظات ليهوى بعدها إلى الأرض ميتاً. وأقتدى به أبو النصر إسماعيل بن حماد (الجوهري) الذي ربط سنة 900م، دفتين على جسمه لينطلق من على سطح المسجد الكبير في نياسبور ليحلق في الجو لحظات ثم يهوى هو الآخر ميتاً.(2)

وسار الكثيرون على درب هذه المحاولات والتي تمثلت في محاكاة الطيور في أسلوب طيرانها إلى أن جاء القرن الثامن عشر، ففي عام 1783م، تمت أول محاولة

(1)د. أبوزيد رضوان، القانون الجوي -قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1974م، ص: (3).
(2)د. جعفر محمد مقبل الشلاحي، مبادئ القانون الجوي، الدار الجامعية للطباعة والنشر، ط1، 2005م، ص: (9)

ناجحة للطيران، حيث تمكن الفرنسيان جوزيف واثيانمونجو لغيبة من الطيران ببالون مملوء بهواء ساخن(1)

في القرن التاسع عشر عمت العديد من المحاولات لإدخال الأجهزة الميكانيكية واستخدامها في الطيران بعد اكتشاف فكرة (انحناء الأجنحة) التي تمكن أي جسم أثقل من الهواء من الاحتفاظ بتوازنه، وكانت تجربة لصناعة أول طائرة ذات محرك قد قام بها (سلمينت أدو) سنة 1897م لتتبعها تجربة الأخوة (راين) الأمريكيان اللذان قطعاً 260 متر بواسطة طائرة ذات محرك أثقل من الهواء.(2)

ولعل المحاولات الفاشلة و الناجحة كانت الدافع الأساسي لتطور صناعة الطيران، فمن المنطاد الى الطائرات ذوات المراوح الى الطائرات النفاثة ثم الطائرات العملاقة.

يعد النقل الجوي في عصرنا الحاضر- عصر العولمة - هو عصب الحياة الاقتصادية، وقد أصبح ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها في عمليات نقل السلع التجارية بين الدول، وذلك خلال فترة وجيزة من الزمن، وصار الزمن عنصراً هاماً في الحياة الاقتصادية، وكذلك تعتبر مناهم المرافق التي تطور سريعاً و الذي انعكس بدوره في ربط شعوب الأرض بعضها ببعض، وساهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، وتحفيز الاستثمار في القطاعات المختلفة، الصناعية و الزراعية و الخدمية، ولذا نجد أن النقل الجوي يلعب دوراً حيوياً في نمو الدول من الناحية الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية.

ويعزى تطور النقل الجوي الى التقدم التكنولوجي الذي شهده هذا العصر والذي انعكس بدوره على صناعة الطائرات بمختلف أنواعها وأحجامها واختصاصها من المروحية الى النفاثة الى الطائرات العملاقة.

ويمكن القول أن هناك عدة عوامل ساعدت في تطور النقل الجوي ومن بينها أن الطائرة وسيلة مرنة وحديثة وآمنة وبمعنى أنها تستطيع أن تجوب الكرة الأرضية شرقاً

(1)د. جلال وفاء محمد، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، 1992م، ص: (4).

(2)د. جعفر محمد مقبل الشلالي، المرجع السابق، ص: 10.

و غرباً دون أن تتأثر بالحواجز الطبيعية و السياسية بين الدول (وفق النظم و الاتفاقيات المتعلقة بالنقل الجوي).

وسهولة انتشار المطارات وهذا الوضع لا يتوفر بالنسبة للنقل البحري ويرجع ذلك لأن بعض الدول لا تطل على البحر بحكم موقعها الجغرافي والا أن عنصر الأمان في النقل الجوي بدأ يفقد هذه الميزة وخاصة بعد احداث سبتمبر 2001م.

وبهذه المزايا العديدة التي تتمتع بها الطائرة من حيث السرعة والأمان وسهولة الاجراءات الجمركية و الادارية واجتياز الطبيعة بدون عقبات ساعدتالطائرة العديد من عرض منتجاتها المحلية لدول أخرى في قارات مختلفة في زمن وجيز.(1)

أهمية البحث:

(1)د. عز الدين الطيب ادم، محاضرات في القانون الجوي، دار جامعة امدرمان الاسلامية للطباعة و النشر، بدون تاريخ، ص: 9.

يعتبر النقل الجوي عصب الحياة الاقتصادية ، وذلك لأن النقل الجوي لا يرتبط فقط بنقل الركاب، ومن هنا جاءت أهمية دراسة هذا البحث لموضوع آثار عقد النقل الجوي للأشخاص لمعرفة الاشكاليات التي تنتج عن الأخذ بأحكام اتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها واتفاقية مونتريال 1999م، ومحاولة وضع بعض الاقتراحات لمعالجة هذه المشاكل.

أهداف البحث:

هدف الدراسة يتجلى في الوقوف على آثار عقد النقل الجوي للأشخاص ، وذلك بمعرفة الالتزامات المتبادلة التي تقع على طرفيه بمجرد انعقادها وذلك على ضوء الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية، كما تهدف الدراسة الى قيام المشرع السوداني بالنص على أحكام التي أوردتها الاتفاقيات الدولية وبالأخص اتفاقية مونتريال.

أسئلة البحث:

1. ما هو عقد النقل الجوي وما مفهومه وأهميته؟
2. هل يدرك متلقي خدمة النقل الجوي دورة طبيعة اجراء النقل الجوي؟
3. ما هو الدور الذي يلعبه الوسيط وما مدى أهميتهم في تسهيل مهام متلقي الخدمة الجوية؟
4. ما هو الأثر الاقتصادي الذي يلعبه دور النقل الجوي؟
5. ما هو الدور الاجتماعي الذي يساهم به النقل الجوي؟

مشكلة البحث:

تتمحور مشكلة البحث حول كيفية تسهيل خدمات نقل الركاب و البضائع وتوعيتهم بكيفية الاجراءات المتبعة في عملية كيفية مواكبة التطور التكنولوجي وذلك من خلال الحجزات الالكترونية و التذاكر الاليكترونية، والضوابط المتبعة في حركة النقل الجوي ، مما يساعد الراكب أو العميل في عمليات الملاحة الجوية و البروتوكولات المتبعة في الدول والاتفاقيات الدولية.

منهج البحث:

تتناول رجال القانون الخاص عقد النقل الجوي بإسهاب في رسائل وبحوث ومقالات، ولكن نتعرض في هذا البحث لموضوع آثار النقل الجوي للأشخاص، باتباع المنهج الاستقرائي والتحليلي المقارن بالرجوع الى قانون الطيران المدني السوداني، و المصري ، و الى المعاهدات و الاتفاقيات الدولية في مجال النقل الجوي، والمقارنة بين ما جاء فيها من مواد وأحكام وتعديلات.

هيكل البحث:

إن خطة البحث تقتضي دراسة آثار النقل الجوي للأشخاص ولهذا اتبعت في هذه الدراسة نظام الفصول ، فجاءت على النحوالتالي:

الفصل الأول: ماهية القانون الجوي وخصائصه ومصادره.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي.

الفصل الثالث: آثار عقد النقل الجوي ومسؤوليته.

الفصل الثاني

ماهية القانون الجوي وخصائصه ومصادره

المبحث الأول: ماهية القانون

- **المطلب الأول:** تعريف القانون الجوي
- **المطلب الثاني:** خصائص القانون الجوي

المبحث الثاني: مصادر القانون الجوي

- **المطلب الأول:** المصادر الرسمية
- **المطلب الثاني:** المصادر التفسيرية أو المكملة

الفصل الثاني

ماهية القانون الجوي وخصائصه ومصادره

يتناول هذا الفصل تعريف القانون الجوي في المبحث الأول ومن ثم يتناول خصائصه في المبحث الثاني ومصادره في المبحث الثالث.

المبحث الأول: ماهية القانون الجوي

استخدم اصطلاح القانون الجوي لأول مرة عندما انشئت في باريس عام 1909م، المدرسة العليا للطيران. ولقد بقيت هذه التسمية رغم ما وجه إليها من انتقادات عنواناً لمعظم المؤلفات والمجلات القانونية المتخصصة في هذا المجال الأهم إلا إذا استثنينا بعض كتابات الفقه الايطالي الذي يميل الى اعتناق اصطلاح قانون الطيران كتسمية لهذا الفرع من القانون.(1)

المطلب الأول: تعريف القانون الجوي

أثار الفقهاء جدلاً واسعاً محتدماً حول مضمون القانون الجوي ويرجع ذلك إلى مضمون هذا الفرع الجديد ويمكن رد هذا الجدل والنقاش إلى اتجاهين رئيسيين:-

الفرع الأول: ويجعل من (البيئة الجوية) المحور الذي يدور حوله أحكام القانون الجوي ومن ثم يعرفه بأنه (مجموعة القواعد التي تحكم العلاقة القانونية التي تتولد عن استخدام البيئة الجوية).(2)

ويعرف هذا الاتجاه بالاتجاه الموسع، فأصحاب هذا الاتجاه يرون أن القانون الجوي لا يقتصر على الطائرة فقط بل يتعداها ليشمل كل الاستخدامات المتولدة عن البيئة الجوية وما يترتب على هذا الاستخدام من آثار وعلاقات في الحاضر والمستقبل، مثل انشاء محطات الفضاء والأقمار الصناعية والاتصالات اللاسلكية وأجهزة الإرسال الجوي، ورغم تحديده للوظيفة الأساسية للقانون الجوي في تنظيم ما هو كائن والتطلع في نفس الوقت إلى تنظيم ما سيكون يؤخذ على هذا التعريف اتساعه على نحو يصعب معه رسم الحدود الفاصلة بين القانون الجوي والقانون القضائي، كما يؤخذ عليه كذلك اهماله لبعض المسائل التي تعتبر وبتفاق من صميم

(1)د. محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص: (7).
(2)د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1974، ص: (9).

موضوعات القانون الجوي كالبنية الأساسية التي تستلزمها الملاحة الجوية كالنظام القانوني للمركبات الهوائية.(1)

وينتقد جانب من الفقه هذا الاتجاه على أساس (عدم شمول المسائل المتعلقة بالمركبات الهوائية في حالة سكونها والتي تعتبر بحق من صميم موضوعات هذا الفرع من القانون).(2)

الفرع الثاني: يجعل من الطائرة المحور الذي يدور حوله أحكام القانون الجوي ومن ثم يعرفه بكونه من القانون الذي يتكون من مجموعة القواعد القانونية التي تنظم استخدام الطائرة في الملاحة الجوية.(3)

ويعرف هذا الاتجاه بالاتجاه المضيف، فأصحاب هذا الاتجاه يركزون على نقطة أساسية وهي الطائرة دون البيئة الجوية. ونتيجة هذا التعريف فإن القانون الجوي يشمل المسائل المتعلقة بشروط صلاحية الطائرات للملاحة الجوية وكسب ملكيتها ونقلها ورهنها والحجز عليها، كذلك يشمل الخدمات الجوية الخاصة للملاحة كالمطارات والطرق الجوية والملاحين الجويين والارصاد الجوي كما يشتمل أيضاً على المسائل المتعلقة بأحكام التصادم الجوي، والتأمين الجوي، والجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، وكذلك عقد النقل الجوي.(4)

ويرى الباحث أن القانون الجوي يمكن تعريفه بأنه مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم أمور الملاحة الجوية واستغلال الطائرة وما ينشأ عن هذا الاستغلال من قواعد وعلاقات قانونية.

المطلب الثاني: خصائص القانون الجوي

يتميز القانون الجوي بخصائص عدة يمكن اجمالها فيما يلي:

الفرع الأول: حداثة القانون الجوي

(1)د. محمد فريد العريني، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص: (8).
(2)د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي- حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص: (8).
(3)د. محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، 1985، ص: (4).
(4)د. جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص: (9).

يعد القانون الجوي من حيث تاريخ نشأته قانوناً حديثاً مقارنة بالقوانين الأخرى كالقانون المدني والقانون البحري مثلاً، فيؤكد الفقه بأنه لم يتبلور كقانون إلا بعد أن وضعت الحرب الأولى أوزارها. فقد ظهر القانون الجوي في ظل تطور الطيران وتطور وسيلة النقل (الطائرة) حيث استخدمت وسيلة مهمة للنقل التجاري في 1919/2/8م، وذلك بافتتاح الخط الجوي بين باريس ولندن ثم الخط الجوي بين باريس وبروكسل في 1919/2/12م. فأصبحت الطائرة أهميتها على صعيد الحياة في المجتمعات وارتباطها بتطورها في ظل علاقات تميزت بالطابع الدولي نتيجة لتوسع حركة الطيران بين الدول.(1)

ومع ذلك فإننا لا نستطيع الذهاب إلى القول بأن القانون الجوي جديد كل الجدة وله الصلة بفروع القانون الأخرى بحيث لا يمكننا الذهاب إلى هذا الحد لأن القانون الجوي وإن بدأ متمتعاً بنوع من الاستقلالية والأصالة إلا أن كثيراً من أحكامه إن هي في واقع الأمر إلا تركيب مزجي من أحكام مشتقة من بعض فروع القانون الأخرى سيما القانون الدولي العام والقانون الدولي الخاص والقانون التجاري.(2)

الفرع الثاني: الطابع الدولي للقانون الجوي

الطائرة تتميز بنوع من السرعة التي تمكنها من عبور الحدود الجغرافية والسياسية ما بين الدول في زمن قصير ولهذا اضيفت على القانون الجوي صفة الدولية ذات الصبغة السياسية.(3)

لذا اتجهت الدول غداة ظهور المركبة (الطائرة) إلى تنظيم حركتها واستعمالها، وما ينجم عنها من وقائع أو علاقات قانونية في معاهدات دولية. ولقد اقترن هذا الاتجاه على الصعيد الداخلي المتمثل في قيام كل دولة وذلك أما بتنسيق قواعد قانونها الجوي الداخلي على ضوء المبادئ والقواعد التي وضعتها هذه المعاهدات وهذا ما يعرف بظاهرة (الاستمالة أو الانجذاب) وإنما يتبنى أحكام هذه المعاهدات

(1) جعفر محمود مقبل الشلالي، مبادئ القانون الجوي، دار جامعة عدن للطباعة، ط1، 2005م، ص: (17).

(2) د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1974، ص: (9).

(3) اتفاقية باريس 1919 عرفت الطائرة في ملحقتها (A) بأنها "كل آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء بفضل رد فعل الهواء"، وكذلك عرفت اتفاقية شيكاغو 1944 في ملحقتها (H) بأنها: "الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء"

لتصبح في ذاتها قانونها الخاص وهذا ما يسمى (ظاهرة التأميم) وذلك بهدف القضاء على ما يمكن أن يؤدي إليه تعايش هذه المعاهدات مع القوانين الوطنية المختلفة عنها من (ازدواج القواعد القانونية).⁽¹⁾

وربما فسرت لنا هذه الخاصية من خصائص القانون الجوي لماذا كان التنظيم القانوني لشؤون الطيران عنه على الصعيد الوطني؛ ونخلص إلى أن القانون الجوي يتميز بطابع الدولية.⁽²⁾

الفرع الثالث: الصفة التنظيمية الآمرة لأحكام القانون الجوي:

نظراً للمخاطر التي تحيط باستعمال الطائرة فقد وضعت قواعد القانون الجوي سواء كان على المستوى الوطني أو الدولي بحيث تكون قواعد قانونية أمرة، فلم يترك للمشرع الوطني الحرية الكاملة في سن التشريعات بل تدخلت المعاهدات والاتفاقيات الدولية لوضع قواعد أمرة تكفل تأمين هذه المركبة والمتعاملين معها وذلك لأن الأخطاء التي يمكن أن تقع في استعمال الطائرات من الصعوبة أن يتم تداركها دون خسائر كبيرة في الأموال والأرواح ولهذا لم تترك الحرية للمشرع في وضع القواعد التي تنظم النقل الجوي، بل هي قواعد أمرة لا يجوز مخالفتها لتحقيق أعلى درجة أمن وسلامة الأموال والأشخاص.⁽³⁾

والطابع اللاتحي للقانون الجوي وصيغته الآمرة قد تقاوم ومرجع ذلك ما يحيط استعمال هذا النوع من المركبات من مخاطر وما يكمن فيه من خطورة تركت بصماتها على جميع تشريعات هذا الفرع من القانون التي تسعى كلها إلى تحقيق هدف واحد هو ضمان السلامة بمعناها الواسع.⁽¹⁾

(1) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص: (16).

(2) د. مصطفى إبراهيم احمد عربي، القانون الجوي، الطيران التجاري وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م-2007م، ص: (7).

(3) المرجع نفسه، ص: (8).

(4) د. محمود فريد العريني، القانون الجوي والدولي، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص: (17).

وان النصوص الآمرة عادة ما تفرض عن طريق معاهدات دولية، أي يغلب الطابع الجماعي على الطابع الانفرادي ومن ذلك كيفية إنشاء المطارات ومواصفاتها وإداراتها ومراقبة الملاحة الجوية وغير ذلك من الأمور الحيوية.

الفرع الرابع: ذاتية القانون الجوي

إن القانون الجوي لا يتمتع بالذاتية ولا يتوفر له الاستقلالية ويستند أنصار هذا النظر إلى أن القانون الجوي يتشابه إلى حد كبير مع القانون البحري على وجه الخصوصية.(2)

وانتصر المشرع الايطالي لهذا الرأي حيث أصدر في عام 1942 تقنياً للملاحة يضم القواعد القانونية للملاحة البحرية والجوية معاً ويدلل أصحاب هذا الاتجاه على صحة ما ارتأوه بما يلي:-

أولاً: أن القانونيين يجدون أن أساسها في فكرة المخاطر التي تتعرض لها أداتي الملاحة البحرية والجوية بعد انفصالهما عن الأرض.

ثانياً: ان الرحلتين البحرية والجوية تتميزان عالياً بالطابع الدولي.

ثالثاً: تابعي المجهز الجوي كتابي المجهز البحري، يباشرون أعمالهم بعيداً عنه ويتمتعون في مواجهته باستقلال كبير نظراً لتعذر رقابته وإشرافه عليهم.

رابعاً: أن مسؤولية الناقل الجوي تكاد تتطابق مع مسؤولية الناقل البحري من حيث القواعد الحاكمة لكل منها ومن حيث تمتع هذه القواعد بالصفة الاستثنائية بالقياس إلى القواعد العامة في المسؤولية المدنية.

خامساً: أن التشابه كبير بين النظام القانوني لكل من السفينة والطائرة.

(2) جلال وفاء محمد، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، ص: (15).

سادساً: ان الملاحة الجوية شأنها في ذلك شأن الملاحة البحرية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأمن الدولة وسلامتها.(1)

بينما ذهب البعض الآخر إلى أن القانون الجوي يتمتع بالذاتية والاستقلالية ويستند القائلون باستقلال القانون الجوي إلى أن الطيران هو ظاهرة جديدة لها مخاطرها الخاصة التي تستلزم قانوناً جديداً في كل عناصره، بحيث لا تكبله القواعد والتقاليد القانونية التي نشأت أو استقرت وقت أن كان الإنسان حبيس الأرض والبحر ويرى غزو الفضاء حتماً بعيد المنال، بالإضافة إلى ذلك فإن القانون الجوي بطبيعته قانون دولي لأن الطائرة وسيلة نقل بين الدول؛ إذ قليلة هي الدول التي تسمح مساحتها باستعمال الطائرة كوسيلة نقل محلي، لذلك يحسن تخلص هذا القانون من أسر المبادئ والمفاهيم التي تحكم المشرع الوطني والتي تؤدي إلى اعاقه حركة التدويل.(2)

فالمشرع الوطني لا ينظر إلا مصلحة دولته على حين أن القانون الذي يجب أن يحكم حركة الطيران ذاته باعتباره نشاطاً يحقق مصلحة المجتمع الدولي بأسره وهذا ما دفع الهيئات الدولية إلى أن يكون لها الدور الرئيس في إنشاء القانون الجوي وهي التي تسعى أيضاً إلى تطويره.(3)

كما يذهب البعض إلى القول بأن الاستقلال له أهمية كبرى وهي أن الفنيين يصمدون عند إعداد هذه المعاهدات الدولية إلى إيجاد حلول قانونية تتلاءم مع عملهم، والصعوبة التي تعترض عملهم وذلك في اختيار وسائلهم القانونية الخاصة دون التقييد بنصوص وطنية عادية يتمسك بها رجل القانون على الصعيد المحلي.(4)

يلاحظ هؤلاء الفقهاء أن هذا الاستقلال قد تحقق فعلاً الى مدى بعيد لأن الغالبية العظمى في أحكام القانون الجوي مستمدة من اتفاقيات دولية لم تقم هذه الاتفاقيات وزناً عند اختيار قواعدها إلا بضرورات الملاحة الجوية وأعرضت عن

(1) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص: (19).

(2) عاشور عبد الجواد عبد الرحيم، موجز القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1992م، ص: (13).

(3) جلال وفاء حمدين، مرجع سابق، ص: (17).

(4) محمد فريد العريني مرجع سابق، ص: (21).

القواعد العامة والنظريات الفقهية السائدة في القوانين الداخلية استقلالاً لا يتمتع به أي فرع آخر من فروع القانون. ويرى هؤلاء الفقهاء أن تدعيم هذا الاستقلال ودوامه لن يتأتي إلا بتفسير أحكام الاتفاقيات الدولية على ضوء الضرورات العملية التي أملتتها حتى ولو أدى اتباع هذا الأسلوب في التفسير إلى الخروج عن منطوق القواعد العامة المعمول بها في الدولة.(1)

الفرع الخامس: عدم الثبات وتورية القانون الجوي

يتميز القانون الجوي بعدم الثبات والتورية نظراً لارتباطه بفن الطيران ضمن المناظير إلى الطائرات ذات المراوح إلى الطائرات النفاثة ثم إلى الطائرات العملاقة، تأثرت وتطورت موضوعات وأحكام القانون الجوي.(2)

إن التطورات العلمية والاكتشافات الحديثة عادة ما يستفاد منها وتصح، وذلك من خلال تتبع صناعة الطائرات؛ إذ أن الطائرات أصبحت حقيقة ملموسة في نهاية القرن التاسع عشر، وقد ظهرت بصورة بدائية أما الآن فيواكب هذه الثورة الهائلة في صناعة الطائرات بثورات تشريعية تحكم كل حركتها وسكناتها.(3)

ويرى الباحث أن عدم الثبات وتورية القانون الجوي تبرز في الناحية الفنية، وتأثيره بأي من المفاهيم الفلسفية أو الأيدولوجية التي تتأثر ببقية القوانين الأخرى.

المبحث الثالث

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: (21)

(2) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1974م، ص: (10).

(3) مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، القانون- القانون الجوي، الطيران التجاري وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م، 2007م، ص: (8).

مصادر القانون الجوي

مقدمة

مصادر القانون الجوي بصفة عامة تقسم إلى مصادر رسمية كالتشريع والعرف أو مصادر تفسيرية أو مكملة لقواعد العدالة والقانون الطبيعي والفقهاء والقضاء، غير أن التشريع يحتل المكانة الأساسية كمصدر للقانون الجوي، يرجع ذلك إلى أن أحكام القانون الجوي يغلب عليه الطابع التنظيمي اللائحي، وفي المقابل أنكمش دور العرف إذ أصبح له دوراً ثانوياً، وبالتالي لم يسهم بدور يذكر ويرجع ذلك لعدم اتاحة الوقت الكافي بأن تتكون في رقابة قواعد عرفية واضحة وأيضاً للطور التكنولوجي السريع في مجال صناعة الطيران، ولهذا جاءت غالبية أحكام القانون الجوي في صورة اتفاقيات دولية.

وفي رأي بعض الفقهاء أن أول من ساهم في بناء لبنات القانون الجوي هو الفقه، وربما كان ذلك صحيحاً إذا لاحظنا أن الفقهاء قد اهتموا منذ أمد بعيد وقبل ظهور الطيران بمسألة ملكية السطح وما يعلوا في الفضاء الجوي، وذلك عند معرض بحثهم لحق المالك في الفراس والبناء ثم بمناسبة صيد الطيور أبعد الأسلاك.⁽¹⁾ وبالإضافة إلى التشريع المصدر الأساسي لقانون الجوي فإن هنالك مصادر أخرى للقانون الجوي مثل الفقه والقضاء واتفاقيات شركات ومؤسسات النقل الجوي في الدول المختلفة، وسوف نقوم بشرح هذه المصادر تفصيلاً كما يلي:-

المطلب الأول: المصادر الرسمية

(1) ابو زيد رضوان، القانون الجوي- الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1974م، ص (10).

والتشريع كمصدر أساسي للقانون الجوي ينقسم إلى قسمين، فهو إما تشريع دولي ويتمثل ذلك في الاتفاقيات الدولية الثنائية والجماعية، وإما تشريع داخلي ويتمثل ذلك في التشريعات الوطنية.

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية للقانون الجوي

وتتضمن الاتفاقيات الدولية نوعين من الأحكام، فهناك تتعلق بأحكام القانون العام، كما أن هناك اتفاقيات تتعلق بأحكام القانون الخاص كما يلي:-

(أ) **الاتفاقيات التي تتعلق بالقانون العام:** وتدور أحكام تلك الاتفاقيات حول تنظيم استخدام الفضاء الجوي للدول الموقعة عليها وحل التناقض بين مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي وبين حرية حركة الملاحة الجوية وأيضاً علاج المشاكل المتعلقة بالجرائم والتصرفات التي ترتكب على متن الطائرة وقمع الاستيلاء غير المشروع عليها، وتجريم الأفعال التي تهدد أمن وسلامة الطائرة وغير ذلك من المسائل التي تكفل تأمين سلامة هذا المرفق.⁽¹⁾ ومن هذه الاتفاقيات الآتي:-

1. **اتفاقية باريس لعام 1919م:** - ادركت الدول بعد الحرب العالمية الأولى أهمية الدور الخطير الذي تلعبه الطائرات في مجال الحرب ولذا عنيت الدول الأطراف في مؤتمر السلام بإنشاء لجنة للطيران، وهذه الأخيرة هي التي قامت بإعداد مشروع اتفاقية باريس، ودخلت هذه الاتفاقية دور النفاذ في 11/يوليو/ 1992م، وأن بعض الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفييتي والصين التي تنضم إلى هذه الاتفاقية والتي تعد بحق حجر الزاوية في تطور قوانين الملاحة الجوية وذلك بما ارتثته من مبادئ هامة.⁽²⁾

كما عرفت هذه الاتفاقية باسم (الاتفاقية الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس بتاريخ 13/ أكتوبر/ 1919م، بعد أن حددت عليها أربع

(1) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1992م، ص: (17).
(2) جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص: (21).

عشرة دولة وقد تم تعديل هذه الاتفاقية لاعتبارات سياسية بمقتضى بروتوكول 27/ أكتوبر/ 1991م، 30/ يوليو/ 1923م، مما سمح بانضمام بعض الدول إليها وعلى وجه الخصوص اسبانيا.(1)

وقد اشتملت هذه الاتفاقية على تسعة أبواب وثمانية ملاحق وتناولت هذه الأبواب التسع على سبيل المثال المسائل المتعلقة بحق الدولة في السيادة على الفضاء الجوي الذي يعلو اراضيها وكيفية استعمالها الملاحه الجوية فوق الأراضي الأجنبية والقواعد والواجب مراعاتها عند الاقلاع وأثناء الرحلة بالنسبة للطائرة وانشاء لجنة باسم اللجنة الدولية للملاحة الجوية. أما عن ملاحقها والتي تعتبر وفقاً لنص المادة (39) من الاتفاقية جزء مهما للاتفاقية، وقد تناولت على سبيل المثال الأمور المتعلقة بشهادة صلاحية الطائرة للطيران والوثائق التي تؤدي على متنها والعلامات المميزة لها، ولقد اعتبرت هذه الاتفاقية أول دستور للملاحة الجوية إلا أنها لم تخرج عن النطاق الأوروبي ولم يعد لهذه الاتفاقية قيمة عملية سوى قيمة تاريخية حيث حلت محلها اتفاقية شيكاغو المبرمة في عام 1944م.

2. **اتفاقية مدريد لعام 1926م:** وقعت هذه الاتفاقية في 30/ أكتوبر/ 1926م بجهود اسبانيا، حيث بادرت بدعوة دول شبه جزيرة الأيبيرية ودول أمريكا اللاتينية، ولهذا عرفت الاتفاقية باسم الاتفاقية الأيبودو الاميركية الخاصة بالملاحة الجوية، ولم تأتي هذه الاتفاقية بجديد، ولدت هذه الاتفاقية عديمة الجدوى لقلة الدول المصدقة عليها وانضمام اسبانيا الدولة الراعية لها إلى اتفاقية باريس 1919م.(2)

3. **اتفاقية هافانا لعام 1928م:** بادرت الولايات المتحدة الأمريكية التي تنظم الملاحة الجوية ما بين دول القارتين الأمريكيتين الشمالية والجنوبية وأسفرت هذه الجهود إلى توقيع اتفاقية هافانا لعام 1928م. وأن هذه الاتفاقية قد التوقيع عليها من جانب واحد وعشرين دولة، إلا أن اثنتا عشر دولة فقط هي

(1) محمد فريد العيني، مرجع سابق، ص: (23).

(2) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1992م، ص: (19).

التي قامت بالتصديق عليها ومن أهم الأحكام التي وردت في هذه الاتفاقية هي إلزام الدول المصدقة عليها بإنشاء مناطق سياحية للهبوط على اقليمها والاقلاع منها.

4. **اتفاقية شيكاغو 1944م:** مع تبشير نصر الحلفاء تتأكد خلال عام 1944م، حيث أخذت الولايات المتحدة الأمريكية زمام المبادرة ودعت إلى عقد دولي لمعالجة مشاكل الملاحة الجوية على نحو أكثر احكاماً مما حدث بعد الحرب العالمية الأولى واستجابت الدول لهذه المبادرة وأسفر المؤتمر عن إبرام اتفاقية شيكاغو التي حلت محل اتفاقية باريس، وقد ابرزت أعمال المؤتمر التعارض بين مصالح الدول، فبينما اتجهت الولايات المتحدة الأمريكية إلى تكريس مبدأ الحرية المطلقة في استقلال الفضاء الجوي، نجد أن انجلترا وكندا يتسم موقفهما بالتحفظ وتفسير هذا الاختلاف ويكمن في الولايات المتحدة الأمريكية التي لم تتعرض للأضرار والهزات الاقتصادية الناجمة عن الحرب والتي تعرضت لها الدول الأخرى، مما أثر على حجم اسطولها الجوي وجعلها في موقف أدنى على صعيد المنافسة.¹

وبعد مناقشات طويلة، عقدت اتفاقية شيكاغو في 7 ديسمبر 1944م، ووقعت 53 دولة على الوثيقة النهائية للمؤتمر وتم الوصول إلى اتفاقيات أربعة وبعض اللاحق الفنية وهيئة الأمم المتحدة، أما الاتفاقيات الأربع التي تمت في مؤتمر شيكاغو فهي:-

أولاً: اتفاق مؤقت لتنظيم الملاحة الجوية في فترة الانتقال:- وهي الفترة التي تقع ما بين انتهاء أعمال المؤتمر وتاريخ بدء العمل بالاتفاقية الأساسية في 4 أبريل 1974م.

ثانياً: اتفاقية المرور الأساسية:- وهي التي تعرف ويشار إليها عادة باتفاقية شيكاغو وتتضمن 96 مادة موزعة على أجزاء أربعة تتعلق بالملاحة الجوية ومنظمة الطيران المدني والنقل الجوي الدولي والأحكام الختامية.

ثالثاً: اتفاق المرور:- ويتضمن منح حريتين للدول الموقعة عليه.

¹محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: (15).

رابعاً: اتفاق النقل:- ويتضمن منح ثلاث حريات أخرى للدول الموقعة عليه، بالإضافة إلى الحريتين المقررتين في اتفاق المرور وترتب على مؤتمر شيكاغو إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) ICAO، وأيضاً اتخذت، (IOTA) مركزها سنة 1945م في هذه المدينة، وقد وضعت اتفاقية شيكاغو في الجزء الثاني أحكام هذه المنظمة التي حلت محل اللجنة الدولية للملاحة الجوية التي انشأتها اتفاقية باريس سنة 1919م.(1)

وقد عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات كان آخرها بموجب البروتوكول الموقع في مدينة نيويورك في 21 مارس 1971م والبروتوكول الموقع في مدينة مونتريال 1984م.

5. اتفاقية طوكيو لعام 1936م: أبرمت هذه الاتفاقية في الرابع عشر من سبتمبر 1936م، وتتعلق أحكامها بمواجهة الجرائم التي تقع على متن الطائرة أثناء طيرانها وكثيراً ما تحدث جرائم أو تتم تصرفات على متن الطائرة، فصارت مشكلة قانونية ووجب التطبيق على تلك الجرائم والتصرفات حيث اختلفت الآراء وتشعبت، فذهب رأي البعض إلى الأخذ بقانون دولة السطح، أي الدولة التي تحلق الطائرة فوق اقليمها. وذهب البعض إلى تطبيق قانون الهبوط، أي الدولة التي تهبط فيها الطائرة بعد ارتكاب الجريمة؛ وذهب البعض إلى رأي ثالث وهو تطبيق قانون دولة الاقلاع وقال فريق رابع بموجب تطبيق قانون الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها.(2)

وإزاء تضارب رأي الفقه وعدم الاهتداء أو الاتفاق على القانون الواجب التطبيق في جميع الحالات، اجتهد البعض بالقول برأي توفيق، وهو البلجيكي ويرى فيشر ويشاركة في ذلك البعض من الفقه أنه لا يجب تغليب أحد القوانين المحتملة التطبيق بصفة دائمة وفي جميع الحالات، وإنما يجب إقامة افضلية بين القوانين المقترحة وتغليب أحدها على الآخر حسب كل حالة على حده. فيرى أنه يجب تغليب قانون دولة السطح أو أن تكون

(1) د. محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1986م، ص: (18).

(2) د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1992م، ص: (23).

الجريمة قد ارتكبت اثناء تحليق الطائرة فوق إقليم تلك الدولة، أو أن تكون الجريمة قد وقعت على متن الطائرة وهي رابضة على أرض المطار، كما أنه من الناحية الأخرى، يجب تغليب القانون إذا وقعت الجريمة والطائرة تحلق فوق المياه الدولية.(1)

ونجد تطبيق اتفاقية طوكيو 1936م، قد وضع حداً لتضارب الآراء حول القانون الواجب تطبيقه على الأفعال والجرائم التي ترتكب على متن الطائرة؛ إذ نصت المادة (1/3) منها على "تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة"(2)

6. **اتفاقية لاهاي لعام 1970م:** لما كان من شأن الاستيلاء غير المشروع على المركبات الهوائية، تعرضت أرواح المتعاملين معها لمخاطر جمة كفيلة بإعاقة النقل، نظراً لازدياد حوادث الاستيلاء غير المشروع وأعمال التخريب واستعمال القوة المسلحة ضد هذه المركبات والتي وصل عددها فيما بين الفاتح من يناير 1969م والثلاثين من يونيو 1970م إلى مائة وأثنين وثلاثين حادثة.(3)

ولقد نهضت المنظمة الدولية للطيران المدني بعبء حماية وسيلة النقل الجوي، فدعت إلى عقد لجنة لدراسة هذا الموضوع وانهقد المؤتمر الدولي للقانون الجوي في شهر ديسمبر 1970م، في مدينة لاهاي ولقد اقر هذا المؤتمر مشروع الاتفاقية الذي قدم إليه، وتم التوقيع عليها من الدول المشتركة في المؤتمر وذلك في السادس عشر من ديسمبر 1970م.(1)

وتتضمن الاتفاقية أربع عشر مادة أوضحت فيها الاتفاقية أن تشهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقب عليها وأن توقع أقصى العقوبات على

(1) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: (47).
(2) المادة (1/3) من اتفاقية طوكيو لسنة 1936م.
(3) د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص: (47).
(4) د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص: (30)

مرتكبيها واتخاذ الاجراءات اللازمة للقبض عليهم وملاحقتهم ومحاكمتهم، بالإضافة إلى الأحكام الخاصة بالتصديق عليها ونقضها.

7. اتفاقية مونتريال لعام 1971م: فبعد عام من إبرام اتفاقية لاهاي لعام

1970م بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، تمت الموافقة على اتفاقية مونتريال وذلك في اطار حماية وأمن الطيران المدني من التهديدات المستمرة والأفعال على متن الطائرات خلال تحليقها.(2)

استهدفت هذه الاتفاقية تضيق الخناق على مرتكبي جرائم اختطاف الطائرات حيث ألزمت الدول بمعاقبة هؤلاء الأشخاص حتى ولو لم يرتكب هذه الأفعال على إقليم الدول التي ضبط على إقليمها.(3)

(ب) **الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون الخاص:** لم تقتصر الدول على

وضع اتفاقيات دولية تستهدف تأمين سلامة المركبات الهوائية وحركتها، بل عملت كذلك على سن تشريع دولي يسعى إلى حماية جمهور المتعاملين مع هذه الوسيلة الجديدة من وسائل النقل، تلك الوسيلة التي يؤدي استعمالها في غيبة من القواعد القانونية الدولية الموحدة إلى عدم استقرار المراكز القانونية لأطراف العلاقات الناشئة عن هذا الاستعمال بسبب ما تتمتع به هذه المركبة من سرعة فائقة تمكنها من تجاهل الحدود الإقليمية للدول، وبالتالي من اتاحة الفرصة تعدد التشريعات الحاكمة لهذه العلاقات وما يؤدي إليه هذا التعدد من تنازع بينها؛ ذلك التنازع الذي عبر عنه العلامة الفرنسي (جورج ريبير) بقوله: "كان فولتير يقول مشيراً بذلك إلى قدم التنوع والاختلاف بين أعرافنا، أنه غالباً ما كانت التشريعات في فرنسا تستبدل كما الخيول، إلا أنه على الأقل كان هناك شريعة عرقية عامة وقانون روماني عالي النزعة أما اليوم، يستطيع الطيار أن يجوب في بضع ساعات قارة كأوروبا لكل دولة فيها قانونها الوطني الخاص،

(2) المرجع نفسه، ص: (31).

(3) د. جعفر محمد مقبل الشلالي، مبادئ القانون الجوي، دار جامعة عدن للطباعة، ط1، 1997م، ص: (29).

ناهيك عن رحلة المنظار، لا يعود إلى حظيرته إلا وقد قابل كل تشريعات العالم.(1)

ولهذا استشهدت الدول الحاجة إلى توحيد القواعد المتعلقة بعملية النقل الجوي الدولي، ولهذا نجد الاتفاقيات في هذا المجال، وتعالج هذه الاتفاقيات موضوعات مختلفة منها ما يتعلق باستغلال الطائرة في أغراض النقل الجوي والتصرفات القانونية التي ترد على الطائرة والمسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة الغير على سطح الأرض.

1. اتفاقية وارسو لعام 1929م، والمتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي:

وُقعت هذه الاتفاقية في مدينة وارسو في الثاني عشر من أكتوبر عام 1929م، ودخلت حيز التنفيذ في الرابع عشر من شهر أكتوبر عام 1933م، وتتضمن هذه الاتفاقية خمسة فصول عالجت موضوعات مختلفة منها ما يتعلق بنطاق تطبيقها ومستندات النقل، ومسؤولية الناقل الجوي، والأحكام الخاصة بعمليات النقل المشترك والأحكام العامة الختامية بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ونقضها وتعديلها.

ولقد طرأت على الاتفاقية تعديلات كثيرة ومتلاحقة وتم تعديلها بمقتضى البروتوكول الموقع بمدينة لاهاي في الثامن والعشرين من سبتمبر عام 1955م والذي دخل دور التنفيذ في اغسطس عام 1963م، ثم عدلت مرة أخرى تعديلاً جوهرياً بموجب البروتوكول الموقع بمدينة جواتيمالا في الثامن من مارس 1971م، وبمقتضى بروتوكولات أربعة وقعت في مونتريال عام 1975م، وقد اكملت أحكام اتفاقية وارسو بمقتضى الاتفاقية الموقعة بمدينة جواد الاخارا في الثامن عشر من سبتمبر 1961م، والتي أصبحت واجبة النفاذ في مايو عام 1964م(2)

2. اتفاقية روما لعام 1933م، والمتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات:

(1) د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص: (35).

(2) المرجع نفسه، ص: (36).

لما كان ايقاع الحجز التحفظي على الطائرات يؤدي إلى تفضيل المصلحة الخاصة للدائن على مصلحة الجماعة الدولية في دوام حركة النقل الجوي، فلقد رأت كثير من الدول ضرورة تنظيم هذه المسألة باتفاقية حتى يتأكد للنقل الجوي فعاليته، ولقد تم التوقيع على الاتفاقية الخاصة بالحجز التحفظي على الطائرات في مدينة روما في التاسع والعشرين من شهر مايو عام 1933م.(2) وقد نصت هذه الاتفاقية على مجال تطبيق أحكامها وعلى حالات الحجز التحفظي، وعلى القواعد الخاصة بالتصديق عليها والانضمام إليها وتعديلها ونقضها.

3. اتفاقية جنيف لعام 1948م، والمتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات:

يحتاج انشاء الطائرات وحفظها إلى تمويل قد تعجز عنه في بعض الأحيان الشركات والمؤسسات العاملة في حقل الطيران التجاري، التي لا تجد أمامها من سبيل إلا التوجه للاقتراض من البنوك وبيوت الائتمان، وبديهي أن تكون وسيلة هؤلاء المقترضين على الصعيد الدولي هي ضمان حقوقهم التي تقرر على الطائرة وألا تتعرض هذه الحقوق للضياع لمجرد اختراق الطائرة يومياً الحدود السياسية لعدد من الدول، ولقد كانت هذه المسألة احدى شواغل اللجنة الفنية الدولية لخبراء الطيران منذ سنة 1931م، وبعد العديد من الاجتماعات والمداولات كان آخرها في القاهرة في نوفمبر سنة 1946م، وباريس في فبراير سنة 1974م وقعت الاتفاقية في جنيف بتاريخ 19 يونيو 1948م ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من 17 ديسمبر 1953م.(3)

4. اتفاقية روما لعام 1952م، والمتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض:

(2) د. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص: (35).
(3) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: (35).

إن طبيعة المشاكل الناجمة عن المسؤولية قبل الغير على سطح الأرض للذين يصابون بأضرار نتيجة المركبات الهوائية قد فرضت تشريع هذه الاتفاقية حيث كان بعض من الفقهاء في مجال القانون الجوي يرون ضرورة إيجاد تشريعي خاص يتبنى المسؤولية الموضوعية كمبدأ للحكم على هذه المشاكل، ولقد تم التنبيه على هذه المشكلات منذ المؤتمر الدولي الثاني للملاحة الجوية المنعقد في لندن يونيو 1927م، فلقد كان من الضروري وضع قواعد موحدة لحكم المسؤولية أمام الغير عن الأضرار التي تلحقه المركبات الهوائية على السطح، وذلك نتيجة لاختلاف التشريعات الوطنية وما يعكسه ذلك في منازعات لها نتائج سيئة في مجال الاستقلال الجوي واستخدام الطائرات.(1)

فاتفاقية روما لسنة 1952م، جاءت بعد جهود عديدة من جانب اللجنة الفنية لخبراء الطيران حتى وقعت وللمرة الأولى في سنة 1923م وأعيد النظر فيها على نحو شامل بمقتضى اتفاقية روما الثانية سنة 1952م بناء على مقترحات المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) ودخلت دور التنفيذ في 8 فبراير سنة 1958م.(2)

وتتضمن هذه الاتفاقية قواعد المسؤولية قبل الغير على سطح الأرض ونطاق هذه المسؤولية والضمانات المقررة لضمان مسؤولية المستغل والقواعد الخاصة بالتصديق عليها والانضمام إليها ونقضها.

5. اتفاقية مونتريال لعام 1999م والمتعلقة بتوحيد قواعد النقل الدولي:

فكر المجتمع الدولي في إعادة لملمة القواعد الموحدة التي جاءت لتحكم النقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو 1929م وبروتوكولاتها المعدلة والتنسيق بينها والإضافة إليها بعد أن تاهت في وسط هذه الوثائق الكثيرة وذلك عن طريق وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة ترضي الكافة وتلزمهم وتحكم النقل الجوي الدولي بنصوص تراعي ظروف العصر الاقتصادية والتقنية والسياسية.(1)

(1) د. جعفر محمد مقبل الشلالي، مرجع سابق، ص: (32).

(2) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: (91).

(3) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، 1999م، دار الفكر الجامعي، 2007م، ص: (18).

لذا عملت الجماعة الدولية على تفادي الآثار المترتبة على تعدد الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي، فانعقد في مونتريال مؤتمراً دولياً في الفترة ما بين العاشر إلى الثامن والعشرين من مايو 1999م، لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في مجال النقل الجوي الدولي، وقد انتهت أعمال المؤتمر بتوقيع اتفاقية دولية تعرف باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 يوليو 1999م، وتعتبر اتفاقية مونتريال معاهدة دولية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو التي بلغ عمرها سبعين عاماً.⁽²⁾ ولقد حررت هذه الاتفاقية بست لغات لها جميعاً ذات الحجية وهي الإنجليزية والفرنسية، والإسبانية، والروسية، والعربية، والصينية، وتشتمل هذه الاتفاقية على سبع وخمسين مادة موزعة على سبعة فصول لتعالج المسائل التالية:-

نطاق تطبيق الاتفاقية، والمستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع، إضافة إلى مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر، وكذلك النقل بعدة وسائل، والنقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، والاحكام الختامية المتعلقة بالتوقيع والتصديق على الاتفاقية وسريان مفعولها ونقضها وعلاقتها باتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها. بحيث أصبحت هذه الاتفاقية نافذة اعتباراً من 4 نوفمبر عام 2003م بعد أن صادقت عليه الولايات المتحدة الأمريكية، وهي الدولة رقم ثلاثون التي أودعت وثيقة تصديقها على الاتفاقية.⁽³⁾

الفرع الثاني: التشريعات الوطنية

بادرت الدول على إثر ظهور الطائرة واستعمالها كوسيلة للنقل الجوي إلى وضع التشريعات اللازمة التي تنظم العلاقات والوقائع القانونية الناشئة عن حرك الطائرات واستعمالها. ونجد أن غالبية الدول تستأنس بأحكام الاتفاقية الدولية في وضع تشريعاتها الداخلية ولم يشذ المشرع السوداني هذا الاتجاه. فقد أصدر المشرع

(2) د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، 2005م، ص: (11).
(3) المادة (6/35) من اتفاقية مونتريال 1999م.

السوداني قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م وتبنى الأحكام التي قررتها الاتفاقية الدولية بأن نص المادة (4) الفقرة (أ) يدل على (تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الدولة بموجب قانون أو التي تنضم إليها مستقبلاً، كما تطبق أحكام هذا القانون بما لا يتعارض مع أحكام تلك الاتفاقيات. ويتضح من نص المادة أعلاه أن الاتفاقية لا تطبق بمجرد أنها اتفاقية دولية تتعلق بالطيران، أي لا بد أن يتم المصادقة عليها بموجب قانون وكذلك اشترط المشرع أيضاً أن يراعي القانون - قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م، عن التطبيق أحكام الاتفاقية التي تم المصادقة عليها، بمعنى آخر لا تتعارض أحكام القانون مع أحكام الاتفاقية، بل كلاهما مكملًا للآخر.

هذا ما قرره محكمة استئناف الخرطوم في قضية على الخضر إبراهيم ضد معاهدة وارسو Warsaw Convention لسنة 1929م وبروتوكولات لاهاي 1955م اللذين تم التصديق السوداني عليهما في عامي 1974م - 1986م على التوالي أخذت محكمة استئناف الخرطوم بالرأي الفقهي الذي ينادي بأن المعاهدات متى تم عقدها، وأصبحت نافذة تكن ملزمة للأطراف عليهم تنفيذها بحسن نية والنتيجة الطبيعية لهذا المبدأ، كما أن المحكمة ضرورة القوانين الداخلية السابقة لها في حالة التعارض وقابلية مبدأ عدم رجعية القوانين وخلصت المحكمة إلى أن معاهدة وارسو وبروتوكولات لاهاي المعدل لها تشكل جزءاً من قوانين السودان.⁽¹⁾

المطلب الثاني: المصادر التفسيرية أو المكملة

الفرع الأول: القضاء

نظراً إلى حداثة القانون وعدم وجود جهة قضائية مختصة للفصل في المنازعات الناجمة عن الملاحة الجوية واستغلال الطائرات، إذ أن المادة (84) من معاهدة شيكاغو تحل حل المنازعات إلى محكمة العدل الدولية. كما أن المادة (85)

⁽¹⁾مجلة الأحكام القضائية السودانية لسنة 1987م، ص: (305).

منها تعطي حق اللجوء إلى حل النزاعات إلى لجنة تحكيم أو مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني، فإن ذلك يؤدي إلى عدم ترسخ قواعد قضائية دولية في هذا المجال تضيئي نوعاً من التطور على القانون والحد من الثغرات والنواقص ولتصحيح الأخطاء الواردة فيه الأمر الذي يمنع بعض الفقهاء من الأخذ بالقضاء كمصدر تفسيري من مصادر القانون الجوي.⁽¹⁾

يعتبر القضاء مصدراً مفسراً للقانون الجوي، ولكن هذا الدور الذي يلعبه القضاء ما زال محدوداً، ويرجع ذلك لعدة أمور أهمها عدم وجود محكمة متخصصة في منازعات ناشئة عن الملاحة الجوية واستغلال الطائرات، بالإضافة إلى تضارب الأحكام الصادرة من المحاكم الوطنية عند تفسيرها لنصوص اتفاقيات دولية متعلقة بقواعد النقل الجوي الدولي. وذلك ناتج عن تعصب القاضي الوطني للقانون الداخلي وبالتالي المحصلة النهائية هي تضارب الأحكام القضائية الصادرة، وعليه وحدة الأحكام والتي هي غاية هذه الاتفاقيات مجرد وحدة شكلية أكثر منها وحدة موضوعية.

الفرع الثاني: الفقه

الدور المنوط للفقه هو دراسة تحليلية مقارنة للتطبيقات القضائية للنصوص الدولية الموحدة، ومحاولة التوفيق بين ما تعارض منها في بوتقة واحدة وارشاد القضاء إليها، كما ينبغي عليه أيضاً متابعة تقويم النصوص القائمة على ضوء التطور التقني الهائل والتنبه إلى غير الصالح منها ليتم الغاؤه أو تعديله حتى لا يتخلف القانون أو ينفصل عن الواقع.⁽¹⁾

الفرع الثالث: اتفاقيات شركات ومؤسسات النقل الجوي

(1) د. جعفر محمد مقبل الشلاحي، مرجع سابق، ص: (37).
(2) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: (51).

انشأت شركات النقل الجوي في أغسطس سنة 1919م بمدينة لاهاي، الاتحاد الدولي للنقل والمعروف حالياً باسم (IATA) وضم هذا الاتحاد في بادئ الأمر شركات الطيران الأوروبية ثم أعيد تشكيله في أبريل سنة 1945م في هافانا بكوبا وأحتفظ بذات حروف التسمية وإن كانت كلمة (Traffic) حل محلها كلمة (Transport) وعقدت الجمعية العمومية الأولى للاتحاد المذكور في مونتريال بكندا في أكتوبر 1945م وضم الاتحاد عند تكوينه (44) شركة ومؤسسة كأعضاء عاملين و(13) شركة كأعضاء منتسبين ويهدف هذا الاتحاد أساساً إلى تنظيم علاقات طرفي عقد النقل الجوي ووضع الشروط التي تكفل ولا تعتبر هذه الشروط ملزمة إلا إذا تبناها طرف عقد النقل فتستمد الزامها حينئذٍ من هذا الاتفاق ويشترط الا تتعارض مع التشريع الوطني أو مع احدى المعاهدات الدولية.(2)

أما المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، (ECAC) فقد نشأ في عام 1955م على اقتراح من المجلس الأوروبي ويهدف هذا المؤتمر من خلال تعاونه مع منظمة الايكاو إلى توحيد مسائل الجوي الأوروبي وتنمية قدرة كبيرة من التعاون والتنسيق بين الدول الاوربية.(3)

ومن ناحية أخرى شعرت الدول العربية بحاجتها إلى انشاء اتحاد في مجال النقل الجوي ولقد انشئت الدول العربية في أغسطس 1965م هذا الاتحاد وأطلق عليه الاتحاد العربي للنقل الجوي، ويرمز إليه باسم AACO ويتكون من شركات ومؤسسات النقل العربية ويهدف هذا إلى تنظيم عمليات النقل الجوي، وتصوير حركة النقل الجوي وتشجيع السياحة بين البلاد العربية.

(2) د. محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1986، ص: (8).

(3) د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص: (56).

الفصل الثالث

عقد النقل الجوي

المبحث الأول: ماهية عقد النقل

المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل الجوي

المطلب الأول: وثائق عقد النقل الجوي

المطلب الثاني: حجية وثائق عقد النقل الجوي في الإثبات

المبحث الثالث: أنواع النقل الجوي

المبحث الأول: النقل الجوي الداخلي

المبحث الثاني: النقل الجوي الدولي

الفصل الثالث

عقد النقل الجوي

مقدمة

الهدف الرئيس من عملية الملاحة الجوية هو استغلال الجو، ويتم ذلك عن طريق النقل الجوي، فالنقل بالطائرة يعتبر أسرع وسيلة عرفها الإنسان لنقل الأشخاص والبضائع بين الدول في وقتنا الحاضر.

يثير النقل الجوي سواء كل نقل أشخاص أو نقل بضائع مشكلة تنازع بين قوانين الدول المختلفة، ذلك أن الملاحة الجوية في أغلبها دولية تتم بين دولتين أو أكثر مما يفتح باب التنازع بين كل من قوانين الدول التي تقوم منها أو تمر بها أو

تهبط فيها الطائرة؛ فرغم حداثة العهد بها بين وسائل النقل المختلفة، فقد غدت الطائرة اليوم في طبيعة هذه الوسائل لتحقيقها للاتصال والربط السريع اليومي بين مختلف الدول.(1)

ومن هنا كانت الحاجة ملحة لإيجاد قواعد موحدة للنقل الجوي على النطاق الدولي وتحقيقها، وذلك فقد تم توحيد الكثير من المسائل الخاصة بعقد النقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو 1929م، ولقد لاقت اقبالاً كثيراً على الانضمام إليها من جانب الكثير من الدول وذلك لما حققته هذه الاتفاقية من ميزة ضخمة بالنسبة لشركات الطيران، وذلك بتحديد الحد الأعلى للتعويض والواقع أنه وإن كانت اتفاقية وارسو 1929م قد عملت على توحيد القواعد الخاصة بعقد النقل الجوي، إلا أنها مع ذلك، لم تستطع القضاء نهائياً على امكانية حدوث تنازع بين القوانين الوطنية للدول المختلفة، فمن ناحية أولى؛ فإن نطاق تطبيق الاتفاقية لا يشمل كل أنواع النقل الجوي الدولي، كما أن هذا التوحيد من ناحية ثانية ليس توحيداً كاملاً حيث أن الاتفاقية قد تركت الحرية لكل دولة متعاقدة لكي تنظم الملاحة الجوية التي تتم على اقليمها طبقاً للقانون الوطني ولا شك أن تؤدي إلى ازدواجية في القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي تبعاً لما إذا كانت هذه الملاحة دولية فتخضع لاتفاقية وارسو 1929م أو ملاحه داخلية تخضع للقانون الوطني لكل دولة.(1)

وسوف نقوم بتقسيم هذا الفصل إلى المباحث الآتية:-

المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي.

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل الجوي.

المبحث الثالث: أنواع النقل الجوي.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي

(1)د. حسن كبيره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية (فارسوفيا) وبروتوكول (لاهاي) المعدل لها، مطبعة جامعة الاسكندرية، 1959م، ص: (1).

(2)د. جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص: (255).

النقل هو تغيير مكان الشخص أو الشيء، ويقصد به قانوناً العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل شخصاً أو شيئاً من مكان إلى آخر مقابل أجره معينة وهو عموماً من أهم العقود التجارية المسماة والتي تولى المشرعون بيان أحكامها على وجه التفصيل.(2)

وتختلف الأداة التي تستخدم في النقل فقد تكون السكة الحديد أو الترام أو السيارة في النقل البري أو المركب في النقل النهري أو الطائرة في النقل الجوي أو السفينة في النقل البحري، ويترتب على اختلاف أداة النقل اختلاف في بعض القواعد التي تسري على النقل، كما هو الشأن بالنسبة للقواعد الخاصة التي تطبق في حالة النقل بالسفن أو الطائرات.(3)

المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي

الفرع الأول: العقد في اللغة يعني الإحكام والشدة(1).

والعقد بصفة عامة هو توافق ارادتين على إحداث أثر قانوني معين، هو إنشاء التزام أو نقله أو تعديله أو إنهائه.(2)

لم يعرف القانون المصري العقد، وإنما ابتداء الحديث مباشرة عن أركان العقد، أما قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م، فقد عرف العقد في المادة (1/33) (العقد هو ارتباط الإيجاب الصادر من أحد المتعاقدين بقبول الآخر

(2) د. أكرم ياملكي، القانون الجوي، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، 1997م، ص: (106).

(3) د. علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1969م، ص: (194).

(1) القاموس المحيط.

(2) د. السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الأول، دار النهضة العربية، ص: (273)

على وجه يثبت أثره في المعقود عليه ويترتب عليه التزام كل منهما بما وجب عليه
للآخر.(3)

ولا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل الأخرى، وعلى ذلك
فيمكن تعريفه بكونه أنه اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر إما الراكب أو
الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو بنقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة
الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد، ويجب أن يتوافر في هذا
العقد أركانه من رضا ومحل وسبب وإلا كان العقد باطلاً.(4)

من التعريف يتضح أن عقد النقل الجوي قد يكون موضوع نقل أشخاص
وأمتعتهم المسجلة لدى شركة الطيران الناقلة وذكرنا المسجلة لأن اتفاقية مونتريال
1999م، قد ميزت بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة في المسؤولية إذ
يكون الناقل مسؤولاً عن التلف والهلاك الذي يحدث للأمتعة التي أعلن صاحبها عنها
في ميناء المغادرة ولا يكون مسؤولاً عما سواها.

كما قد يكون موضوعه البضائع التي تنقل من مكان إلى آخر، ويجب أن يتم
عقد النقل بواسطة الطائرة وعن طريق الجو أي لا يصبح عقد نقل جوي إذا تم نقل
الركاب والأمتعة والبضائع وعن طريق البر أو البحر أو تم نقلها عن طريق الطائرة
ولكن ليس بواسطة الجو، وذلك في حالة الطائرات التي تستخدم المحرك وترحف
على الأرض أو المركبات الهوائية الأخرى أو المناطير (مع أنها نادرة الحدوث)
وعبارة خلال فترة زمنية محددة الواردة في التعريف لا يقصد بها أن النقل يجب أن
يتم خلال زمن معين وأن لم يحدث ذلك يسأل الناقل عن التأخير وعادة لا تتضمن
عقود النقل الجوي شرطاً صارخاً مثل هذا وذلك لأن مسألة الأخير الذي يؤدي إلى
أحداث ضرر واضح يصبح موضوع مسؤولية، ولا يكتمل عقد النقل الجوي الا اذا

(3)المادة (1/33) من قانون المعاملات السوداني، لسنة 1984م.

(4)د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، وأحكام قانون التجارة الجديد
والمعاهدات والبروتوكولات والمستحدث من أحكام محكمة للنقض، منشأة المعارف، 2007م، ص: (17).

كان هناك مقابل مالي وهو ما يسمى بالأجر، ويدفع من قبل الراكب أو صاحب البضاعة الى الناقل نظير قيامه بنقل الراكب وأمتعتهم مهمته بنقل البضاعة.¹

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي

الفرع الأول: عقد رضائي

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي الإيجاب و القبول، دون حاجة الى افراغه في شكل معين، يستوي في ذلك نقل الركاب و نقل البضائع ويشترط- كما تقضي القاعدة العامة- أن يكون هذا الرضا صادراً عن ارادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها و بناء على ذلك يعتبر النقل دون موافقة الناقل عقد صحيحاً ، كما لو اختبأ أحد الأفراد في الطائرة دون علم الناقل.²

¹. مصطفى ابراهيم أحمد عربي، مرجع سابق- ص: 74.

². عاشور عبد الجواد عبد الحميد. المرجع السابق- ص: 87.

وتجدر الإشارة الى أن الناقل الجوي يعتبر في حالة ايجاب عام بحيث لا ينعقد العقد الا اذا جاء قبل المسافر أو شاحن البضاعة متطابقاً مع هذا الايجاب وشروطه، فان تحقيق هذا التطابق، فلا يجوز للناقل أن يرفض ابرام عقد النقل والا عد متعسفاً ومخلاً بمبدأ المساواة لبن الأفراد أمام المرفق العام ولا شك في اتفاق هذا الحل مع المصلحة العامة، اذ لا ينبغي - أياً كان الأمر - أن تترك للناقل حرية رفض طلب الشاحن أو المسافر طالما أنه قد أبدى استعداداه لدفع الأجرة وتنفيذ سائر شروط النقل، ولكننا مع ذلك نتردد في اعتبار أن هناك ايجاباً عاماً مستمراً من جانب الناقل- اذ الأمر لا يخرج عن أن يكون من جانبه دعوة علنية الى التعاقد ولا يتحدد الايجاب بسائر شروطه وتفصيله الا عندما تحدد رغبة المتعاقد الآخر في عقد بعينه.¹

ويثور التساؤل حول الصفة الملزمة للإعلان الصادر من الناقل الجوي لجمهور المستفيدين من خدمة النقل الجوي.

ولا يعتبر هذا الاعلان الصادر من الناقل الجوي بمثابة ايجاب عام بحيث يستطيع أي شخص أن يقبله، وبالتالي يتم التعاقد بينه وبين الناقل الجوي الذي أصدر هذا الاعلان ولكن نجد أن هذا الاعلان لا يشكل ايجاباً اذ لا يخرج من كونه دعوى للتعاقد و الدليل على ذلك أن الناقل الجوي يستطيع قبول الايجاب الصادر من أي شخص يرغب في التعاقد معه أو نقيضه وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة (33) من اتفاقية وارسو 1929م بقولها (ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو وضع قواعده بشرط لا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية)⁽¹⁾

¹. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص: 123.
⁽²⁾محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص: (123)

كما نصت المادة السادسة من الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي International Air Transport Association (IATA) على أن الناقلين الاحتفاظ بالحق في رفض إبرام عقد النقل دون ابداء أسباب.(2)

الفرع الثاني: عقد إذعان

يعتبر عقد النقل الجوي شأنه في ذلك شأن عقود النقل وشأنه شأن عقود النقل الأخرى، ففي الإذعان واعتبار عقد النقل من عقود الإذعان لا يجده، مع ذلك من طبيعته الرضائية صحيح من الممكن القول (أن الإذعان لا يغير الرضا لأن الرضا بالعقد يعني من مناقشة شروطه مناقشة يترجم نتائجها ما توصل إليه الأطراف من اتفاق، أما الإذعان فمفاده الوضوح لشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون للإدارة من دور غير الاحتياج على قسوة ما خضعت له من قانون.(3)

وقد جرت العادة أن تقوم الجهات المقدمة للخدمة بوضع شروط محددة دون أن تترك للطرف الآخر حرية مناقشتها وسميت هذه العقود بعقود الإذعان وتتميز عقود الإذعان عادة بالميزات الآتية:-

- أ. أنها تتعلق بسلع أو مرفق أو خدمات هامة للمستهلكين والمنتفعين.
 - ب. أنها ترتبط بسلع ومرفق وخدمات تحتكرها الجهات المقدمة لها احتكاراً قانونياً أو فعلياً وتنعدم المنافسة بشأنها.
 - ت. يوجه عرض الانتفاع بهذه السلع أو المرفق أو الخدمات إلى الجمهور كافة بشروطها المماثلة والمعدة مسبقاً بصورة منفصلة.
 - ث. تهدف معظم الشروط إلى رعاية حق صاحب السلعة أو المرفق أو الخدمة.
- ويقتصر القول في عقود الإذعان على مجرد تسليم الموجب له بالشروط التي وضعها الموجب دون أن يتيح فرصة للمناقشة بشأنها.(1)

(2) المادة (33) من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

(3) المادة (6) من الشروط العامة (ATA) International Air- Transport Association.

(4) د. ابو ذر الغفاري بشير، العقد والإدارة في القانون السوداني، شركة مطابع السودان للعملة المحدودة، ط7، 2008، ص: (33).

ولقد قيد المشرع صفة الإذعان في النقل الدولي وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة (23) من اتفاقية وارسو بقولها: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكأنه على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل مع ذلك خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية"⁽²⁾

الفرع الثالث: عقد تجاري

يعتبر عقد النقل الجوي بالنسبة للناقل (شركات الطيران) عقداً تجارياً متى تم ممارسته على سبيل الاحتراف والتكرار، أما بالنسبة للراكب أو الشاحن فإنه لا بد من عمل تجارب إلا إذا قام به تاجر، وكان النقل لأغراض تجارية، وبالرغم من الصيغة التجارية التي يتمتع بها عقد النقل الجوي، إلا أن واقع الأمر يختلف. إذ نجد أن المشرع ظل في قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م قد اشترط بأن النقل الجوي لا بد أن يباشر من خلال المشروع التجاري، وذلك وفقاً لبعض نصوصه التي تنص على أنه: "لا يجوز لشركات ومنشآت النقل الجوي الوطنية عقد اتفاقيات أو ترتيبات بينها وبين شركات ومنشآت النقل الجوي الأجنبية التي تتعلق بتشغيل أو استثمار مشترك أو بأي عمليات تجارية أو فنية إلا وفقاً للقواعد والشروط التي يحددها المدير العام، كما لا يجوز البدء في تنفيذ أي من الاتفاقيات أو الترتيبات إلا بعد اعتماد المدير العام لها."⁽³⁾

كما أنه لا يجوز لأي جهة أو شركة أو منشأة القيام بأي نشاط في مجال النقل الجوي أو الانشغال بالأعمال الجوية إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من المدير العام ووفقاً للقواعد والشروط التي يحددها.⁽¹⁾

⁽²⁾المادة (23) من اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

⁽³⁾المادة (2/60) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

⁽⁴⁾المادة (62) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

وعلى شركات ومنشآت النقل الجوي الوطنية والأجنبية قبل انشاء أو تعديل أو إلغاء أي خط من خطوطها أو تعديل عدد رحلاتها التي تقوم بتشغيلها للحصول على موافقة مسبقة من الهيئة وفقاً للشروط التي يصرها المدير العام.(2)

الفرع الرابع: عقد شخصي

ذهب رأي إلى أن عقد النقل الجوي يقوم على الاعتبار الشخصي، ومستند هذا الرأي أن المتعاقد مع الناقل لا يجوز له التنازل عن تذكرة السفر الخاصة به إلى الغير، بل تلتزم موافقة الناقل على مثل هذا التنازل وإذا تم التنازل بدون موافقة أو على الناقل فإن هذا الأخير لا يسأل في مواجهة المتنازل إليه.(3)

أوضحت المادة (2/3) من الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، الخاصة بشروط نقل المسافرين الصفة الشخصية للنقل الجوي حيث لا يجوز استعمال تذكرة السفر إلا من قبل ورد اسمه بها ولا يجوز للمسافر أن يتنازل عنها للغير، فإن فعل المتنازل إليه يعتبر في حكم (المسافر) خلسة ولا يلتزم أمامه لناقل بأي التزام.(4)

الفرع الخامس: عقد ملزم للجانبين

بعد عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين فيلتزم الناقل بنقل الركاب في الزمان والمكان المحددين في العقد وإذا تعلق العقد بنقل بضائع فيلزم الناقل بالمحافظة على البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه في المكان والمواعيد المتفق عليها.

وعلى ذلك إذا لم يحم احد المتعاقدين بتنفيذ التزاماته في عقد النقل فقد جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد ومع ذلك يتردد طلب الفسخ في العمل إذ يقوم الناقل في الغالب بتنفيذ التزامه ومطالبته للمرسل أو المسافر بالوفاء بأجره النقل، كما أن

(2) المادة (2/60) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(3) د. عاشور عبد الجواد عبد الحليم، المرجع السابق، ص: (91).

(4) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: (172).

المرسل أو المسافر يكتفي بمطالبة الناقل بتعويض الضرر الذي أصابه بسبب اخلال الناقل بتنفيذ التزاماته.(1)

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل الجوي

أن عقد النقل عموماً عقد رضائي لا يشترط افرغه في شكل معين ولكنه ينشأ بمجرد الإيجاب والقبول، ولكن قد توجي بعض النصوص القانونية بأن عقد النقل عقد شكلي يجب أن يكون مكتوباً. غير أن السائد في الفقه والقضاء أن الكتابة لا تعتبر شرطاً لإثبات عقد النقل كما لا تعتبر ركناً فيه، وبالرغم من ذلك نرى أن الواقع العملي قد درج في أغلب الأحوال على كتابة عقد النقل في شكل معين ويطلق عليه القانون تذكرة السفر.

المطلب الأول: وثائق عقد النقل الجوي

اهتمت اتفاقية وارسو لسنة 1929م واتفاقية مونتريال 1999م بوثائق النقل الجوي الدولي وبيانتها باعتبارها وسيلة مهمة لإثبات عقد النقل الجوي ولحماية مصلحة أطراف عقد النقل الجوي وأطراف عقد النقل الجوي. وسوف نتناول هذه الوثائق للتعرف على مدى صحتها في إثبات عقد النقل الجوي.

الفرع الأول: تذكرة السفر

لقد حددت المادة (3) من اتفاقية وارسو 1929م البيانات التي يتعين أن تتضمنها تذكرة السفر وذلك على النحو التالي:-

(1) يتعين على الناقل عند نقل الركاب أن يسلمهم تذكرة السفر وتشتمل على البيانات الأولية.(1)

أ. مكان وتاريخ إصدارها.

ب.نقطتي القيام والوصول.

ت. اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

(1)د. علي حسن يونس، العقود التجارية، الفكر العربي، 1969م، (196).

(2)د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: (178).

ث. المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترك وأن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.

ج. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية. (2) لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته وعدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو صياغتها، بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على أنه قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو نحو منها⁽¹⁾ ولقد عدلت هذه المادة (3) بروتوكول لاهاي 1955م والتي جاء فيها:-

(أ) تلغى الفقرة الأولى وتدل على النص التالي:

1. عند نقل الركاب يجب تسليم تذكرة سفر مشتملة على أ. بيان نقتطي القيام والوصول.

ب. إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في اقليم طرف أو أكثر في اقليم دولة أخرى فيجب بيان أحد تلك المراسي.

ت. تنبيه يحيط الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو يكون فيها المرسى في بلد القيام علماً بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام معاهدة وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية كذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة.

(ب) تلغى الفقرة (2) وتستبدل بالنص الآتي:-

(ت) ما لم يقر الدليل انعقد 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 تشتمل التذكرة على التنبيه

(1) المادة (3) من اتفاقية وارسو لعام 1929م.

المنصوص عليه في الفقرة (ج) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (22).⁽¹⁾

ولقد صدر بروتكول جواتيمالا 1971م وألغي المادة (3) من بروتكول لاهاي 1955م، واستبدل بها بالمادة (3) من بروتكول جواتيمالا وتنص بنوده على الآتي:-

1. فيما يتعلق بنقل الركاب يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يشتمل على الآتي:

أ. إشارة إلى أماكن القيام والوصول.

ب. إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف متعاقد ، وكان من المتوقع المرور بنقطة أو أكثر متفق عليها في إقليم دولة أخرى، فيجب الإشارة إلى إحدى هذه النقط على الأقل.

2. يجوز الاستعاضة عن تسليم المستند المشار إليه في الفقرة السابقة بأي وسيلة أخرى من شأنها أن تؤدي إل الاحتفاظ بسجل المعلومات المتوفرة في البندين (أ، ب) من الفقرة السابقة.

3. لا يؤثر عدم الالتزام بالأحكام المنصوص عليها بالفقرات الموضحة أعلاه على قيام عقد أو على صحته و الذي يظل مع ذلك خاضعاً لأحكام هذه المعاهدة وعلى الأخص تلك المتعلقة بحدود المسؤولية.⁽²⁾

ونصت أيضاً المادة (3) من اتفاقية مونتريال 1999م على الآتي:-

1. أنه في حالة نقل الركاب يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن النقاط التالية:

أ. بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.

ب. بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كان نقطتا

المغادرة أو المصدر النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة

⁽¹⁾المادة (3) بروتوكول لاهاي 1955م
⁽²⁾المادة (3) من بروتوكول جواتيمالا 1971م.

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

ت. يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (1) بأي وسيلة أخرى تسجل فيها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة وإذا استخدمت هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً بالمعلومات المسجلة على هذه الوسيلة.(1)

ويتضح من نصوص وارسو 1929م، والبروتوكولات المعدلة لها لاهاي 1955م، وجواتيمالا 1971م، واتفاقية مونتريال 1999م، تنص على إلزام الناقل الجوي بتسليم المسافر تذكرة مبين بها مكان وتاريخ إصدارها، وبيان نقطتي القيام والوصول ومحطات القيام والوصول والتوقف واسم وعنوان الناقل أو الناقلين والحكمة من بيان مكان وتاريخ وإصدار التذكرة هو تحديد مكان إبرام العقد، وذلك يغير في تعيين المحكمة المختصة في حالة نشوء نزاع وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة (28) من وارسو 1929م، والمادة (33) من اتفاقية مونتريال 1999م.

أما الحكمة من بيان نقطتي القيام والوصول ومن شأنه أن يوضح ما إذا كان النقل دولياً أو داخلياً، أما في حالة النقل الدولي، فإنه يخضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999م، وفي المقابل إذا كان النقل داخلياً فإنه بالتالي يخضع لأحكام القانون الوطني الذي يشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع.

وأما الحكمة من بيان محطات القيام والوصول والتوافق هي توضح الصفة الدولية للنقل، غير أن تعديل محطات القيام والوصول والتوفيق في حالة الضرورة لا يؤثر في زوال الصفة الدولية للنقل، غير أن تعديل محطات القيام والوصول والتوقف في حالة الضرورة لا يؤثر في زوال الصفة الدولية

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

للنقل وتتمثل حالة الضرورة، إما لسبب يرجع للطائرة نفسها أو لأي سبب آخر مثل العوامل المناخية.

أما بيان واسم وعنوان الناقل يفيد في تعيين الشخص المسئول الذي ترفع عليه الدعوى من جانب الشخص المضرور. وذكرت اتفاقية وارسو 1929م، جزءاً رادعاً في حالة عدم وفاء الناقل بالتزامه المتمثل بتزويد الراكب تذكرة سفر، فإن الجزاء المترتب على ذلك هو عدم تمسك الناقل بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

وأكتفى بروتكول لاهاي 1955م، بوجود اشتمال التذكرة على بيان نقطتي القيام والوصول والتوافق بالإضافة إلى بيان يستهدف تنبيه الركاب بأن نقلهم يخضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929م التي تحد من مسؤولية الناقل الجوي بأنها مسؤولية محددة في حالة وقوع وفاة أو إصابة بدنية، وكذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة أما بروتكول جواتيمالا 1971م واتفاقية مونتريال 1999م، إضافة إلى نقطة التوافق ونجد أن كل من بروتكول جواتيمالا 1971م واتفاقية مونتريال 1999م قد استحدثتا إنه بإمكان الناقل الجوي الالتجاء إلى أي وسيلة أخرى لتسجيل المعلومات التي يتطلبها كل من بروتكول جواتيمالا 1971م واتفاقية مونتريال 1999م. في تذكرة السفر تم فتح باب التعامل الإلكتروني أي ليبدأ عصر التعامل بالتذاكر الإلكترونية بدلاً عن التعامل بتذاكر السفر الورقية.

وتعرف تذكرة السفر الإلكترونية بأنها التذكرة التي يتم فيها تخزين تفاصيل بيانات الحجز بشكل آمن في نظام الكتروني لشركة الطيران الناقلة. وتحتوي تذكرة السفر الإلكترونية على اسم الراكب ورقم جوازه ومسار رحلته وتفاصيله الخاصة. وأن المسافر هو أول المستفيدين من خدمة تذكرة السفر الإلكترونية، إذ أنها تسهل وتسرع عملية الحجز، ونضي عليها مزيداً من المرونة بالإضافة إلى إمكانية استرداد التذكرة في حالة ضياعها أو تلفها وأيضاً يستطيع أن يغير مواعيد رحلته أو جهتها عن طريق الهاتف أو

الانترنت، وأعلن الاتحاد العالمي للنقل الجوي (IATA) في اسطنبول في مساء التاسع عشر من شهر يوليو (تموز) للعام 2009م، عن نهاية عهد استخدام تذاكر السفر الورقية وبداية استخدام تذاكر السفر الالكترونية بنسبة مائة في المائة من قبل جميع شركات الطيران العالمية اعتباراً من الأول من شهر يونيو (حزيران) وأشار رئيس الاتحاد العالمي للنقل الجوي إلى الدور الذي لعبته تذكرة السفر الالكترونية في هذا اليوم بعد أربع سنوات من العمل الشاق، وبما تعمله تلك التذكرة من تبسيط في إجراءات السفر وتخفيض إجراءات التكلفة ويشكل بداية عصر جديد من الكفاءة والفعالية في السفر عالمياً والتي كانت التذكرة الالكترونية احدها، حيث كُتف الاتحاد جهوده عبر السنوات السابقة لجهل هذا الحلم حقيقة و واقعاً مشيراً إلى أن شركات الطيران العالمية ستوفر ثلاثة بلايين دولار سنوياً جراء استخدام تذكرة السفر الالكترونية إلى تكلفة دولار واحد حيث تصل تكلفة تذكرة السفر الالكترونية عشر دولارات كما سيكون لذلك تأثير إيجابي على البيئة إذ أن هذه الخطوة ستقّده من حياة نحو خمسين ألف شجرة سنوياً.⁽¹⁾

وفي المقابل نجد أن هذه الشروط العامة المتعلقة بتذكرة السفر التي نظمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA يجب ألا تتعارض مع اتفاقية وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة واتفاقية مونتريال 1999م، أو مع أحكام القانون الداخلي.

الفرع الأول: استعمال نقل أمتعة المسافرين

أوضحت المادة (4) من اتفاقية وارسو 1929م، البيانات التي تشتمل عليها استمارة الأمتعة حيث جرى نصها على النحو الآتي:-

⁽¹⁾مجلة الدستور، تطبيق نظام التذكرة الالكترونية، العدد رقم 14791، 2009م.

(1) يتعين على الناقل عند نقل الأمتعة فيما عدا الحاجيات الخفيفة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب وأن يسلمه استمارة نقل أمتعة وتحر استمارة نقل الأمتعة من صورتين أحدهما للراكب والأخرى للناقل، ويجب أن تشمل استمارة نقل الأمتعة على البيانات الآتية:

أ. مكان وتاريخ إصدار الاستمارة.

ب. اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

ت. رقم تذكرة السفر.

ث. مقدار القيمة المبينة في الاقرار بالتطبيق لأحكام الشطرة الثانية من المادة (22).

ج. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية على أنه إذا قبل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها قرين الحروف (د، و، ج) فليس للناقل أن يشمل بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه عن المسؤولية أو تحد منها. (1)

ولقد عدلت هذه المادة بمقتضى المادة (4) من بروتكول لاهاي 1955م، والتي جاء فيها:-

(أ) تلغى الفقرتان (1- 2) وتستبدل بالنص الآتي:

1. عند نقل الأمتعة المسجلة يجب أن تسلم استمارة الأمتعة التي إذا لم تكن مقترنة بتذكرة سفر وفقاً لنصوص الفقرة الأولى من المادة (3) أو لم يكن قد نص عليها في مثل تلك التذكرة فيجب أن تشمل على الآتي:-

أ. بيان نقطتي القيام والوصول.

(1) المادة (4) من اتفاقية وارسو 1929م

ب. إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سامي ويكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسي.

ت. إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على مرسى بلد غير بلد القيام فيجب أن يخضع لأحكام معاهدة وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة ضياع أو تلف الأمتعة.⁽¹⁾

ولقد عدلت هذه المادة بمقتضى المادة من بروتوكول جواتيمالا 1971م، والتي جاء فيها:

1. يجب عند نقل الأمتعة المسجلة تسليم استمارة أمتعة على أنه إذا لم تكن تلك الاستمارة مقترنة بمستند نقل وفقاً لنصوص الفقرة الأولى من المادة (3) أو إذا لم يكن قد نص عليها مثل هذا المستند فيجب أن تشمل على بيان نقطتي القيام والوصول.

2. وإذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم دولي آخر، فيجب الإشارة إلى إحدى هذه المراسي على الأقل.

3. يجوز الاستعاضة عن تسليم استمارة الأمتعة المشار إليها في الفقرة السابقة بأي وسيلة أخرى من شأنها أن تؤدي إلى الاحتفاظ بسجل للمعلومات المنوه عنها في البندين (أ، ب) من الفقرة السابقة.

4. لا يؤثر عدم الالتزام بالأحكام المنصوص عليها بالفقرات الموضحة أعلاه على قيام عقد النقل أو صحته الذي يظل مع ذلك خاضعاً لأحكام هذه المعاهدة وعلى الأخص تلك المتعلقة بحدود المسؤولية.⁽¹⁾

ونصت أيضاً المادة (3) من اتفاقية مونتريال 1999م على الآتي:

⁽¹⁾المادة (4) من اتفاقية وارسو 1929م.

⁽²⁾المادة (4) من بروتوكول جواتيمالا 1971م.

على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الامتعة المسجلة.(2) ويتضح من نصوص اتفاقية وارسو لعام 1929م والبروتوكولات المعدلة لها- بإصدار استمارة الأمتعة من نسختين، أحدهما تسلم للراكب والأخرى يحتفظ بها الناقل بالإضافة إلى بعض البيانات الإلزامية مثل مكان وتاريخ وإصدار الاستمارة واسم الناقل أو الناقلين ورقم تذكرة السفر وجواز الاستعاضة عن تسليم استمارة الأمتعة بأي وسيلة أخرى.

المطلب الثاني: حجة وثائق عقد النقل الجوي في الإثبات

عقد النقل الجوي كما سبق بيانه من العقود الرضائية التي تتم بتوافق وإيجاب وقبول دون حاجة إلى شكلية معينة ولما كان عقد النقل الجوي هو دائماً بالنسبة للنقل من العقود التجارية لذلك يجوز النقل الجوي، وهو دائماً بالنسبة للنقل من العقود التجارية لذلك اثباته بكافة وسائل الإثبات المعترف بها في المواد التجارية، وإذا كانت وثائق النقل الجوي من تذكرة السفر بالنسبة للركاب وخطاب النقل الجوي بالنسبة للبضاعة تكون وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي، إلا أنه من المستقر عليه في الفقه والقضاء إنه يمكن إثبات عكس ما جاء بوثائق النقل الجوي، بل أن عدم وجود تذكرة السفر و خطاب نقل البضاعة أو ضياعها لا يؤثر أصلاً على وجود عقد النقل الجوي.(3)

ويرى الباحث بما أن عقد النقل الجوي من العقود التجارية بالنسبة للناقل، فإن إثبات هذا النقل بالنسبة للمسافر أو الشاحن تتم بكافة الطرق المتعلقة بالإثبات، وذلك وفقاً لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية إلا أن الكتابة تطلبها الضرورات العملية، وذلك لأن وثائق عقد النقل الجوي من تذكرة السفر أو خطاب نقل البضاعة تتضمن على بيانات كثيرة بحيث يصعب على الشهود استرجاعها وتذكرها، إذا استدعى الأمر ذلك ولهذا تبدو أهمية الدور الذي تلعبه الكتابة في إثبات عقد النقل الجوي بالنسبة لطرفي العقد.

(2) المادة (3) من اتفاقية مونتريال 1999م.
(3) د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص: (178).

وحددت المادة (2/3) من اتفاقية وارسو 1929م مدى حجية تذكرة السفر وذلك على النحو التالي:

لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو صياغتها بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، على أنه إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر، فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.(1)

ولقد عدلت هذه المادة بمقتضى المادة (2/3) من بروتوكول لاهاي 1955م والتي جاء فيها: (تلغى الفقرة (ج) وتستبدل بالنص التالي: " ما لم يقيم الدليل انعقاد عقد النقل وشروطه ولا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته، عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو صياغتها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام هذه المعاهدة ومع ذلك فإن ركب المسافر برضاء النقل، دون أن تكون قد سلمت إليه تذكرة السفر أو إذا لم تشمل التذكرة على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة (ج) من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (22). (2)

المبحث الثالث: أنواع النقل الجوي

يتعدد النقل الجوي بحسب طبيعته إلى عدة أنواع، فقد يكون عاماً أو خاضعاً منتظماً أو غير منتظم بمقابل أو بالمجان داخلياً أو دولياً، ولقد نصت المادة (69/أ) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م على أن العمليات الجوية التي تقوم بها مشغل طائرة مسجلة في الدولة وهي:-

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

(2) المادة (2/3) من بروتوكول لاهاي 1955م.

أولاً: عمليات النقل الجوي التجاري الداخلي والدولي المنظم أو غير المنظم.

ثانياً: عمليات النقل الجوي الخاص الداخلي أو الدولي.

ثالثاً: عمليات الأشغال الجوية في الداخل أو الخارج، ومن ثم فإن هذه الدراسة في هذا المبحث سوف تتناول النقل الجوي الداخلي أو النقل الجوي الدولي.

المطلب الأول: النقل الجوي الداخلي

النقل الجوي الداخلي هو ذلك النقل الذي يتم تنفيذه كاملاً داخل الحدود الإقليمية للدولة. بمعنى آخر إذا تم تنفيذه في أكثر من إقليم دولة فإنه لا يعتبر نقلاً داخلياً.

ويقصد بإقليم الدولة المساحات الأرضية والمياه الإقليمية الملاصقة لها والقضاء الجوي الذي يعلوها.(1)

والنقل الداخلي ر يثير صعوبة من حيث تحديد الأحكام القانونية التي تنفذ عليه، فكونه نقلاً جويًا يتم تنفيذه بالكامل داخل إقليم الدولة، فإنه إذ يخضع لأحكام القانون الوطني بوصفه القانون الواجب التطبيق انطلاقاً من مبدأ سيادة الدولة ونفاذ تشريعاتها القانونية على التصرفات كافة والوقائع والأحداث التي تقع في إقليمها.(2)

غير أن المشرع السوداني لم يقتصر على النقل الداخلي تطبيق القانون الوطني فقط، بل أضاف إليه تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليه الدولة بموجب قانون أو التي تنضم إليه مستقبلاً.(1)

وحسناً فعل المشرع السوداني ذلك لأن غاية اتفاقيات القانون الجوي هي القضاء على ازدواجية القواعد القانونية وتحقيق وحدة التنظيم القانوني للنقل الجوي بصفة عامة.

(1) المادة (50) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

(2) د. جعفر محمد مقبل الشلالي، مرجع سابق، ص: (192).

(3) المادة (3/4) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

ومما هو جدير بالتنويه أن الدول غالباً ما تحظر على شركات الملاحة الجوية الأجنبية القيام بالنقل الداخلي، وتقتصره على الشركات الوطنية ورائد الدول في ذلك هو حماية الأمن القومي الداخلي والمحافظة على الأسرار العسكرية وإحاطة الشركة الوطنية للنقل الجوي بسياج من الحماية يدرأ عنها خطر المنافسة من قبل الشركات الأجنبية.(2)

ولقد نص المشرع السوداني على هذا الخطر بنصه في المادة (66) من قانون الطيران المدني لسنة 1999م على (أنه لا يجوز للطائرات الأجنبية القيام بنقل الركاب أو البضائع أو التنقل بين نقطتين واقعتين في إقليم الدولة ومع ذلك يجوز للهيئة التصريح بمثل هذا النقل إذا اقتضت المصلحة العامة لذلك.(3) وهذه المادة مقتبسة من قانون الطيران المدني المصري لسنة 1981م.

ويرى الباحث أن النقل الداخلي يجب ألا يقتصر على الشركات الوطنية فحسب، بل يجب فتح الباب للشركات الأجنبية الضخمة وذلك لأن عمليات النقل الجوي تحتاج إلى رأس مال كبير وإلى خبرات فنية وإدارية وتسويقية وهذا لا يتوفر للشركات الوطنية الضعيفة من الناحية الإدارية والمالية. ومن ناحية أخرى يجب دمج الشركات العامة في النقل الجوي لخلق شركات ضخمة قادرة على المنافسة، وكذلك يمكن خلق اتفاقيات استثمارية مشتركة بين الشركات الوطنية والأجنبية للاستثمار في مجال النقل الداخلي لنقل الأشخاص والبضائع وذلك لرفع عجلة التنمية الاقتصادية.

المطلب الثاني: النقل الجوي الدولي

النقل الجوي الدولي هو النقل الذي يتجاوز تنفيذية الحدود الإقليمية للدول الواحدة وهذا النقل يثير عدة صعوبات تتعلق بالقانون الذي يحكمه، ولذا كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل، وذلك لتفادي تنازع القوانين.

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

(3) المادة (66) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م.

ويعرف تنازع القوانين بأنه التنازع الحاصل بين قوانين دولتين أو أكثر على حكم نزاع مشوب بعنصر أجنبي في علاقة قانونية خاصة تتصل في عنصر أو أكثر من عناصرها بتلك القوانين المتنازعة وإجراء المفاضلة بين القوانين لاختيار أنسبها لحكم العلاقة بإرشاد من قواعد الاسناد.⁽¹⁾

وقد تم تنظيم هذا النقل بعده اتفاقيات من بينها اتفاقية وارسو 1929م الموقعة في الثاني من شهر أكتوبر عام من فبراير عام 1933م. وقد حددت المادة الأولى من اتفاقية وارسو شروطاً معينة لتطبيقها وعليه فقد يخرج بعض أنواع النقل الدولي عن نطاق الاتفاقية إذا لم تتوفر الشروط التي نصت عليها المادة المذكورة أعلاه.

وقد جرى نص المادة الأولى من اتفاقية وارسو 1999م، كما يلي:

1. تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الامتعة أو البضائع يتم على طائرة في مقابل أجر، كما تسري على عمليات النقل التي تقوم بها مجاناً على طائرة احدى مؤسسات النقل الجوي.
2. يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه الاتفاقية كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء كان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى، أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطاتها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة، ولا يعتبر النقل بغير وجود مثل هذا الرسو الجوي بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة نفس الطرف السامي المتعاقد.
3. النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو المتتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه تم نقله نقلة واحدة إذ اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء اكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة واحدة أو أكثر في عدد من العقود ولا تفقده صفته الدولية لزوم تنفيذ احد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم دولة واحدة.⁽¹⁾

(1)د. غالب علي الداوودي، القانون الدولي الخاص في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ الأحكام الأجنبية، ط4، دار وائل للنشر، 2005م، ص: (63).
(2)المادة (3/12/1) من اتفاقية وارسو 1929م.

ونصت المادة الثانية من بروتكول لاهاي 1955م على: (تلغى الفقرة (2) وتستبدل بالنص التالي: "لا تسري هذه المعاهدة على نقل الرسائل والطرود البريدية"(2)

وقد عنيت أيضاً اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بتحديد النقل الجوي الخاضع لأحكامها وقد نصت في المادة الأولى منها على نطاق تطبيقها كما يلي:-
1. تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع التي تقوم بها الطائرة بمقابل، وتسري أيضاً على النقل المجاني بالطائرة الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي.(3)

2. لأغراض هذه الاتفاقية نعني بعبارة (النقل الدولي) 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 كان هناك نقطة توقف هناك نقل من طائرة إلى أخرى. وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن الدولة طرفاً ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى.

3. لأغراض هذه الاتفاقية يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبره الأطراف عملية واحدة سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة.

4. تسري هذه الاتفاقية أيضاً على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك الفصل.(1)

(2) المادة (2) من اتفاقية وارسو 1929م
(3) المادة (1) من بروتكول لاهاي 1955م
(4) المادة (4/3/2/1/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

ويتضح من نصوص اتفاقية وارسو 1929م، والبروتوكولات المعدلة لها لاهاي 1955م، واتفاقية مونتريال 1999م، أن النقل الجوي الدولي ينقسم إلى نوعين هما:-

أولاً: النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقية الدولية.

ثانياً: النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقية الدولية. وفيما يلي سوف نقوم بشرح هذين النوعين من النقل الدولي كما يلي:-

الفرع الأول: النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقية الدولية.

لا يخضع كل نقل جوي دولي لأحكام اتفاقية وارسو 1929م، واتفاقية مونتريال 1999م، وإنما يخضع لهاتين الاتفاقيتين ذلك النقل الجوي الذي تتوفر له الشروط التي حددته المادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929م، وجاء النص كالتالي: (تسري هذه الاتفاقية على كل نقل جوي دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم في مقابل آخر كما تسري على عمليات النقل التي تقوم بها مجاناً طائرة إحدى المؤسسات الخاصة بالنقل الجوي).⁽¹⁾

وكذلك المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999م، والتي نصت على: (أنه تسري هذه الاتفاقية على نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع التي تقوم بها الطائرة بمقابل، وتسري أيضاً على النقل المجاني بالطائرة التي تقوم به مؤسسة النقل الجوي).⁽²⁾

ويتضح لنا أن هذين النصين من اتفاقية وارسو 1929م، واتفاقية مونتريال 1999م، قد اتفقتا في تحديد النقل الخاضع لأحكامها وذلك إذا توفر فيه الشروط التالية:-

الشرط الأول: أن يكون النقل دولياً وفقاً للاتفاقية

⁽¹⁾المادة (1/1) من اتفاقية وارسو 1929م.

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

وهذا الشرط يمكن أن نسميه بالشرط الجغرافي إذ يجب أن يتم النقل بين نقطتين على إقليم دولتين طرفا في الاتفاقية أو على الأقل نقطتا قيام الطائرة ووصولها على إقليم دولة متعاقدة واحدة مع ضرورة وجود مرسى جوي يمكن أن تهبط فيه الطائرة على إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية.⁽³⁾

ويعتبر نقلاً دولياً وفقاً لاتفاقية مونتريال هو كل (نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والعقد النهائي، ووفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً، ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى.⁽⁴⁾

لا يختلف هذا النص كثيراً عن النص الذي معمولاً به في اتفاقية وارسو 1929م، إلا أن النص الأول كان يشتمل على عبارات ومسميات تتناسب مع تلك الفترة السياسية إذ كانت بعض الدول تحت الانتداب أو الإمارة أو السلطات، كما تضمنت الصياغة عبارة طرف سامي متعاقد في الاتفاقيات الدولية إلا إذا وقعت على الاتفاقية وتم عرضها إلى السلطة التشريعية والتي بدورها صادقة عليها.

ويلاحظ أن النص الوارد في اتفاقية مونتريال 1999م، قد استبدل تلك العبارات بمصطلح طرف الاتفاقية وهو يعني أن الدولة قد وقعت وصادقت على الاتفاقية وأصبحت طرفاً فيها.⁽¹⁾

ونلاحظ أيضاً أن مفهوم النقل الدولي الخاضع لاتفاقية وارسو لسنة 1929م، واتفاقية مونتريال 1999م، سنة أخذ بالمعيار المادي وهو مسار الرحلة فإنه لا يكفي لدولة النقل طبقاً للاتفاقية أن يتم بين دولتين مختلفتين، وإنما يجب أن تقع نقطة

(3) د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص: (146).

(4) المادة (2/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(1) د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سابق، ص: (78).

القيام ونقطة الوصول في دولتين متعاقبتين، أي منظمة للاتفاقية أو في دولة واحدة متعاقدة مع الرسو، أي التوقف في دولة أخرى ولو غير متعاقدة.(2)

في حالة النقل الجوي ذهاباً وإياباً بين دولتين احدهما طرف سام فهل يعد هذا النقل رحلة واحدة فتطبق عليه أحكام الاتفاقية. سار خلاف في هذا الحكم وأعتبر الفقهاء أن هذا النقل يتضمن رحلتين منفصلتين يغطيها عقد نقل واحد ورغم وجهة الانتقاد إلا أن محاكم معظم الدول اعتبرت ذلك رحلة واحدة لأن هذا يتفق والهدف من الاتفاقية أي توحيد قواعد مسئولية النقل الجوي لتفادي مشكلة تنازع القوانين ولكون هذا النقل يعتبر عملية واحدة في نظره المتعاقدين بدليل أن الناقل يحصل على أجره السفر ذهاباً وإياباً أقل من أجرين منفصلين ولا عبرة يكون النقل يتم على مرحلتين والعبرة بإرادة المتعاقدين وليس بعدد المراحل التي يتم بها النقل.(3)

الشرط الثاني: أن يتم النقل بواسطة طائرة

اشترطت المادة (1/1) من اتفاقية وارسو 1929م وأيضاً المادة (1/1) من اتفاقية مونتريال 1999م، أن يتم النقل بواسطة طائرة وذلك حتى يخضع لأحكامها ويعتبر هذا الشرط بديهي لأن الهدف من هذه الاتفاقية هي توحيد قواعد النقل الدولي المتعلقة بالنقل الجوي.

فوجد أن اتفاقية مونتريال 1999م ومن قبلها اتفاقية وارسو، لم تعرف ما المقصود بالطائرة ومن ثم يتعين علينا الرجوع إلى اتفاقيات متعلقة بالنقل الجوي، حيث قامت المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)، The International Civil Organization في 8 نوفمبر 1967، بتعديل تعريف الطائرة الوارد في الملحق رقم (7) من اتفاقية شيكاغو 1944م، والذي يقتضي بأن الطائرة هي: "كل آلة تستطيع التحليق في الفضاء بواسطة رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض.(1)

(2) د. مراد منير فهميم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية، ط2، 1986، ص: (13).

(3) د. عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص: (39).

(4) د. عاطف محمد الفقهي، مرجع سابق، ص: (27).

وكذلك لم يعرف قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999 الطائرة بينما نجد أن قانون الطيران المدني المصري لسنة 1981م، عرف الطائرة بأنها: "هي آلة في استطاعتها أن تستمر بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكس من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الأجنحة الثنائية أو المتحركة وما إلى ذلك".(2)

وكذلك قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر في سنة 1924م، والذي عرف في المادة الأولى منه (حالياً تقنين الطيران المدني)، الطائرات بكونها الآلات القادرة على الارتفاع والانتقال في الأجواء) والذي قيل عنه أنه من العموم بحيث يمكن أن تندرج تحته كل أنواع البالونات والأجهزة الطائرة سواء أكانت بمحرك وسواء كانت تقاد من الداخل (بقائد) أو توجه من الخارج (بدون قائد) وحتى الطائرات الورقية.(1)

ويرى الباحث أن أنسب التعاريف هو تعريف العلامة الدكتور/ أبوزيد رضوان، حيث عرف الطائرات بأنها الأجهزة التي تستطيع أن تنقل الأشخاص والأموال عبر الجو. وهذا التعريف يتسق في حقيقة الأمر مع الوضع الحالي للقانون الجوي باعتباره قانوناً للطيران التجاري ويستند بالتالي لبعض الأجهزة التي تستطيع التحليق أو البقاء في الجو، ولا يبقى من ورائها خدمة النقل الجوي.

الشرط الثالث: أن يكون النقل بمقابل

هذا الشرط مواده أن يكون النقل الجوي تجارياً أي بمقابل وتتص المادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929م، واتفاقية مونتريال 1999م، على أن تسري هاتين الاتفاقيتين على نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أ البضائع التي تقوم بها الطائرة بمقابل، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي.(2)

ويلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999م، كسابقتها- اتفاقية وارسو 1929م، قد أغفلت عن بيان المقصود بالمقابل الوارد في المادة الأولى منها: أنه في غياب تحديد

(2)المادة (7/1) من قانون الطيران المدني المصري لسنة 1981م.
(4)د. أكرم باملكي، القانون الجوي، دراسة مقارنة- مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998م، ص: (54).
(2)المادة (1/1) من اتفاقية وارسو 1929م، واتفاقية مونتريال 1999م.

فكرة المقابل فإنه يجب تفسيرها تفسيراً ضيقاً، بمعنى أن يكون الناقل الجوي قد استهدف من عمليات النقل المريح عن طريق ما يدفع من مقابل من المسافرين أو أرباب البضاعة سواء تحقق الريح أو لم يتحقق، ومن ثم لا يكفي لتوافر فكرة المقابل مجرد الاسهام الرمزي من جانب المسافر أو مرسل البضاعة في تكاليف الرحلة، وإلا أصبح العقد الذي يربطه والناقل الجوي ن العقود غير المسماة، أو يصبح عقد نقل بالمجان مشوب بالبطلان. بل يجب أن يكون المقابل حقيقياً يتوازى في مقداره ومرآه مع الرحلة الجوية المقررة وتلك مسألة متروك أمرها للمحكمة التي ينعقد لها الاختصاص، فإذا وجد هذا المقابل فلا يهم بعد ذلك أن يكون مادياً أو التزام بأداء عمل لصالح الناقل.(1)

بيد أن الرأي مستقر على تفسير المقابل تفسيراً واسعاً بحيث يشمل كل مقابل أياً كان نقدياً أم عينياً أم التزام بأداء عمل وذلك كان يقوم الناقل بمنح أحد موظفيه تذكرة مجانية على طائرة من الطائرات التي يملكها لقاء إجازة، ففي هذه الحالة يخضع الناقل لاتفاقية مونتريال 1999م، برغم أن الناقل لم يتقاض مقابل مادياً لأن منح هذه التذكرة يعد من المزايا العينية التي يمنحها الناقل لموظفيه تحقيقاً لأغراض تجارية لمؤسسته. فلا تهم طريقة دفع المقابل إذ يستوي أن يدفعه المسافر أو يتولى دفعه نيابة عنه شخص آخر.(2)

ولكن نجد أن اتفاقية وارسو 1929م، واتفاقية مونتريال 1999م، أوردتا استثناء في آخر الفقرة الأولى من المادة الأولى بشأن النقل المجاني، حيث اخضعتا النقل المجاني الذي تقوم به احدى مؤسسات النقل الجوي فضلاً عن أن مؤسسات النقل الجوي إنما تقوم على أساس احتراف النقل واستهداف غرض نفعي بحت، بحيث ينبغي أن يكون هذا الهدف الغالب والمسيطر على كل ما تقوم به من نقل حتى ولو كان في بعض الحالات النادرة مجانيةاً.(3)

(1) د. أبوزيد رضوان، المرجع السابق، ص: (147).

(2) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص: (87).

(3) حسن كيره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية (غارسوفيا) وبروتوكول (لاهاي) المعدل لها، مطبعة جامعة الاسكندرية، 1959م، ص: (13).

وتكمن الحكمة في اخضاع النقل المجاني في كل من اتفاقية وارسو 1929م،
واتفاقية مونتريال 1999م لسببين هما:-

أولاً: أن هذا النقل على ندرته، غالباً ما يكون بقصد الرعاية والترويج للمشاة، كنقل شخصية مرموقة أو فنان مشهور، مما يزيد من عملاء هذه المنشأة فهو إذاً نقل تجاري.

ثانياً: إن هذا الاخضاع قصد به توحيد القواعد القانونية المطبقة على منشآت النقل الجوي، ومنع تلاعب الناقل الجوي ومحاولته الإفلات من نصوص الاتفاقية عن طريق تصدير النقل على أنه بالمجان.(1)

الفرع الثاني: النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقية الدولية

استبعدت اتفاقية وارسو 1929م، واتفاقية مونتريال 1999م، من مجال تطبيقها ثلاثة أنواع من عمليات النقل الجوي الدولي، وذلك بجانب النقل الذي لم يستوف الشروط المنصوص عليها في المادة الأولى من الاتفاقيتين سالفتي الذكر وتلك الثلاثة أنواع هي:

(1) النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية للبريد

نصت المادة (2/2) من اتفاقية وارسو 1929م، (لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات تحكها الاتفاقيات الدولية للبريد.(2)
وقد نصت المادة (2/2) من بروتوكول لاهاي 1955م، المعدل لاتفاقية وارسو 1929م، (انه لا تسري هذه المعاهدة على نقل الرسائل والطرود البريدية)(3)

وقد توسع بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعد لاتفاقية وارسو 1929 في هذا الاستثناء حيث اخرج كل عمليات النقل الجوي الخاصة بالرسائل والطرود البريدية من نطاق تطبيق المعاهدة سواء كانت خاضعة

(1)د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص: (101).

(2)المادة (2/2) من اتفاقية وارسو 1929م.

(3)المادة (2/2) من بروتوكول لاهاي 1955م.

للاتفاقيات الدولية أم لا، بل كذلك أكد بروتوكول مونتريال 1975م في مادته (2/2) على استبعاد عمليات النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية من نطاق معاهدة وارسو 1929م.⁽⁴⁾

(2) النقل الجوي على وجه التجربة

تنص المادة (34) من اتفاقية وارسو 1929م، على ألا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل الجوي الدولية التي تتولاها مؤسسة الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى، بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة.⁽¹⁾

والواقع إن إنشاء خطوط جوية جديدة أمر يكتنفه الكثير من الأخطار، فلقد كان إنشاء هذه الخطوط يواجه بصعوبات ضخمة وبصفة خاصة أن الوسائل التكنولوجية الموجودة حالياً لم تكن متوفرة عند وضع اتفاقية وارسو، وبالتالي كان منطقياً أن تستثنى الاتفاقية من الخضوع لأحكامها النقل الذي يتم على سبيل التجربة بإتاحة الفرصة لها لعقد اتفاقيات تخفيف من المسؤولية تلاءم هذا النوع الخطير من النقل.⁽²⁾

ولم تتضمن الاتفاقية تعريفاً للتجارب الأولى وذلك استقر الفقه على أنها المحاولات التجريبية التي تقوم بها شركات أو مؤسسات الطيران التجاري لإنشاء خط جوي جديد بما يكتنف ذلك بالضرورة من صعوبات فنية في اكتشاف المجهول سواء ممن حيث المناطق والتضاريس الجغرافية التي يمر الخط الجوي فيها وزوايا الارتفاع والتحليل أو ظروف الأحوال الجوية عليها،

(4)د. فائز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، بدون نشر، 1955، ص: (142).

(1)المادة (34) من اتفاقية وارسو 1929م.

(2)د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص: (267).

ولذلك يجب أن يتعلق الأمر فعلاً برحلات تجريبية لاكتشاف خط جوي لك يطرقه الطيران التجاري من قبل.

وبعبارة أخرى لا تعتبر رحلات جوية للتجارب الأولى تلك الرحلات التي تقوم بها إحدى الشركات لتسيير طائراتها على خط جوي جديد كان قد مهد من قبل ولو لم يستعلم لمدة طويلة.(3)

وهذا النوع من النقل الجوي اخرجته اتفاقية وارسو 1929م، من نطاق تطبيقها لظروف تاريخية حيث وضعت في وقت كثرت فيه الرحلات التجريبية لاكتشاف الظروف التجريبية لاكتشاف خطوط الملاحة الجوية وما كان يكتنف هذه التجارب الأولى من مخاطر في ذلك الوقت ولذلك يذهب الفقه إلى ضرورة تفسير هذا النوع من النقل الجوي تفسيراً ضيقاً لندرتة، ولقلة التجارب الأولية مع استعمال الآلات الحديثة، وقد ترجم هذا التردد في إلغاء هذا الاستثناء طبقاً لبروتوكول لاهاي لسنة 1955م، حيث أغفل النص على استبعاد التجارب الأولية من نطاق تطبيق معاهدات وارسو للعام 1929م.(1)

في المقابل نجد أن الحكمة ما زالت قائمة من أن استبعاد الرحلات التجريبية ولذا لم تتطرق اتفاقية مونتريال 1999م، لإخضاع هذا النوع لأحكامها. وقد وضع المشرع السوداني في قانون الطيران لمدني لسنة 1999م، ضوابط متعلقة بالرحلات التمهيديّة (الرحلات - التجربة) ونص عليها في المادة (73)، (11) لا يجوز للمشغل تشغيل خط جوي جديد أو مد خط قائم قبل تسيير رحلته أو رحلات تمهيديّة يؤكد بها للهيئة كفاءة التشغيل وسلامته طبقاً لأحكام هذا القانون واللوائح والقواعد والأوامر الصادرة بموجبه وتصدر الهيئة التصريح اللازم ما اقتضت بتوافر الشروط المعلومة.

(3) النقل الجوي في ظروف غير عادية

(3) د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص: (166).
(4) د. فائزة نعيم رضوان، مرجع سابق، ص: (143).

تنص المادة (34) من اتفاقية وارسو 1929م على (أنه لا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية عن كل عملية غير مألوفة في الاستغلال الجوي).⁽²⁾

وقد أكد بروتوكول لاهاي 1955، على استبعاد هذه العمليات من نطاق تطبيق الاتفاقية ونصت المادة (16) على أن تلغي المادة (34) من المعاهدة وتستبدل بالنص الآتي: (لا تطبيق أحكام المواد (3) إلى (9) المتعلقة بمستندات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي).⁽¹⁾

ونصت المادة (51) من اتفاقية مونتريال 1999م، على (ألا تسري أحكام المواد من (3) إلى (5)، (7)، (8)، المتعلقة بوثائق النقل على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية تخرج عن النطاق المألوف للنشاط).⁽²⁾

ومن خلال هذا نجد أنه يصبح هذا النقل خارج نطاق التطبيق لابد من توافر شرطين هما:-

الشرط الأول: أن يتم النقل في ظروف غير عادية.

الشرط الثاني: أن يكون النقل خارج نطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي ومن أمثلة النقل الخارج عن العمليات المألوفة للاستغلال الجوي، النقل الذي يتعلق باكتشافات علمية أو جغرافية معينة أو بإنقاذ الطائرات والسفن التي تتعرض للأخطار، على أن العبرة في كون النقل استثنائياً من عدمه، وهي بالمخاطر التي تتعرض لها للرحلة الجوية ذاتها دون الاعتداد بطبيعة الشيء المنقول وتطبيقها لذلك فإن النقل الجوي لمواد خطيرة ولأثار قديمة أو الشخص مريض يعد نقلاً جويّاً خاضعاً للاتفاقية، لأنه لا يقع خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوي.

(2) المادة (34) من اتفاقية وارسو 1929م.
(1) المادة (16) من بروتوكول لاهاي 1955م.
(2) المادة (51) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الفصل الرابع

آثار عقد النقل الجوي ومسؤوليته

المبحث الأول: آثار عقد نقل الأشخاص

المطلب الأول: التزامات الناقل

المطلب الثاني: التزامات الراكب

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي

المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي وتطوره

المطلب الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي واستبعادها

الفصل الرابع

آثار عقد النقل الجوي ومسؤوليته

مقدمة

تختلف آثار عقد النقل الجوي بحسب طبيعة ونوعية العقد ، فأثار عقد نقل الأشخاص تختلف عن آثار عقد نقل البضائع.

بما أن عقد نقل الأشخاص ما زال هو الصورة العالية للنقل الجوي فإننا سوف نتحدث عن آثار عقد النقل الجوي للأشخاص.

المبحث الأول: آثار عقد نقل الأشخاص

يترتب على عقد النقل الجوي للأشخاص بمجرد انعقاده التزامات متبادلة على طرفيه وهما الناقل من ناحية والراكب من ناحية أخرى وسوف نوضح التزامات الناقل و التزامات الراكب كما يلي:

المطلب الأول: التزامات الناقل

لقد حددت المادتان (17) و (19) من اتفاقية وارسو 1929م التزامات الناقل الجوي وكذلك أيضاً المادتان (17) و (19) من اتفاقية مونتريال 1999م حددتا التزامات الناقل الجوي.

وقد جرى نص المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929م على النحو الآتي:

(يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي وقع في حالة وفاة أو جرح أي أذى بدني آخر يلحق الراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو فيها أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم).¹

وكما جرى نص المادة(19) من اتفاقية وارسو 1929م على النحو الآتي(يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو). 2.

ولقد مرر بروتوكول جواتيمالا 1971م بموجبه تم الغاء (17) من اتفاقية وارسو 1929م واستبدالها بالمادة (3) والتي نصت على:

(يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو أي أذى بدني يلحق به وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء عملية من عمليات الصعود الركاب أو نزلهم فقط، ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج حالة الراكب الصحية).

ولقد صدر بروتوكول جواتيمالا 1971م بموجبه تم الغاء المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929م و استبدالها بالمادة (4) والتي نص على:

1. يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة ان تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء عملية من عمليات الصعود الركاب أو نزولهم فقط، ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحة فقط.
2. يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف الأمتعة وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي نتج عنها التحطيم أو الضياع أو التلف وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود أو الإنزال أو خلال فترة تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل، ومع ذلك فلا

¹ المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929م

يعتبر الناقل مسؤولاً اذا كان الضرر ناتجاً فقط عن نوع الأمتعة أو عيون طبيعية أو خاصة بها.

3. مالم ينص في هذه المعاهدة على خلاف ذلك يقصد بتعبير (الأمتعة): الأمتعة في عهد الناقل و الأشياء التي يحملها الراكب.¹ وجرى نص المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999م على النحو التالي:

(يكونالناقل مسؤولاً عنالضرر الذي نشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سبب الواقعة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم.

4. 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 التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها المتعة المسجلة في حراسة الناقل.

غير أنه اذا كان الضرر 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 الا اذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.

اذا أقر الناقل بضياع الأمتعة المسجلة أو اذا لم تصل الامتعة المسجلة خلال واحد وعشرين يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيها يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل.

5. مالم ينص خلاص تعني عبارة (الأمتعة) في هذه الاتفاقية كلاً من الأمتعة المسجلة و الأمتعة غير المسجلة).²

وكما جرى نص المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م على النحو الآتي

¹المادة (4) من اتفاقية جواتيمالا 1971م.

²المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999م.

(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 و وكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير).¹

ويتضح من عرض المواد السالفة الذكر أن كل من اتفاقية وارسو 1929م و بروتوكول جواتيمالا 1971م المعدل لها واتفاقية مونتريال 1999م حددت مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق الناقل الجوي ويمكن ايجازها فيما يلي:

أولاً: يلتزم الناقل بتزويد الراكب تذكرة سفر بمجرد انعقاد العقد ويجب أن تتضمن كافة البيانات الإلزامية التي تطلبها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي ومن خلالها يستطيع الراكب التعرف على زمان ومكان الرحلة وبموجبها يمكنه أيضاً أن يثبت مسؤولية الناقل في حالة حدوث أي ضرر يلحق به متى ما كان هذا الضرر قد وقع على متن الطائرة أو فيها أثناء صعوده أو نزوله ، ومع ذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناتج عن الحالة الصحية للراكب.

ثانياً: يلتزم الناقل بنقل أمتعة الركاب والمحافظة عليها، و الأمتعة نوعان: "حقائب اليد" وهذه يصاحبها الراكب معه على مقعده بالطائرة وتظل في حراسته و الأمتعة المسجلة هي التي يستلمها الناقل من الراكب ويحرر عنها استمارة أمتعة ويحتفظ بها الناقل أثناء الرحلة، ويعيد تسليمها الى الراكب في محطة الوصول، ويلتزم الناقل بقبول قدر معين من الأمتعة المسجلة دون مقابل (عشرون كيلوجراماً مثلاً) وما زاد عن ذلك يدفع عن الراكب أجرة اضافية، ولا يجوز للراكب أن يتنازل عن حقه في نقل كمية الأمتعة الى راكب آخر ، لأن

¹المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999م.

هذا الحق شخصي محض، لكن يجوز لأفراد الأسرة الواحدة ، أو الجماعة الواحدة أن يكملوا فيما بينهم الوزن الاجمالي المباح).¹

ثالثاً: يلتزم الناقل بتقديم كافة الخدمات اللازمة لراحة الراكب اذا ما كانت الرحلة طويلة يجب على الناقل تقديم وجبات الطعام و المشروبات، ونقلهم الى أحد الفنادق، اذا ما حدث للطائرة أي خلل فني أثناء الرحلة، ريثما يتم اصلاح الطائرة أو نقلهم ال طائرة أخرى. اذا أهمل الناقل في تقديم هذه الخدمات وترتب على ذلك ضرر جاز للراكب أن يرجع عليه بالتعريض.

رابعاً: يلتزم الناقل في حالة عدم تنفيذ الرحلة لسبب أو لآخر ويشترط الا يكون ذلك راجعاً الى خطأ المسافر، بأن يرد لهذا الأخير كل أو بعض أجره النقل المدفوعة بأحسن الحوال. وإن كان القضاء يعتبرها في هذه الحالة عنصراً من عناصر التعويض الذي سيرى عليه أحد الأمتعة المنصوص عليها في الاتفاقية.²

المطلب الثاني: التزامات الراكب

في مقابل الالتزامات التي يتحملها الناقل، فوجود بعض الالتزامات التي يتحملها الراكب، ويتعين عليه الوفاء بها، ويمكن ايجازها فيما يلي:

أولاً: يلتزم الراكب بدفع أجره النقل مقدماً عند تسلمه تذكرة السفر كما يحق للناقل رفض أي راكب لا يكون حائزاً على تذكرة سفر.

ويتولى الاتحاد الدولي للنقل الجوي تحديد قيمة الأجرة بالنسبة للنقل الجوي الدولي، أما في حالة النقل الجوي الداخلي فتقوم بها مؤسسات النقل الجوي الوطنية.

وجرت العادة أن شركات الطيران قد تمنح المسافر الحق في ارجاع قيمة تذكرة السفر، وذلك بعد استقطاع نسبة معينة من قيمة التذكرة.

¹عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص: 106.

²د. محمد فريد العربي، مرجع سابق ، ص: 164.

ثانياً: يلتزم الراكب باحترام تعليمات الناقل الجوي المتعلقة بتنفيذ عقد النقل وتتمثل هذه التعليمات في:

1. يجب على الراكب أن يلتزم بالحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة بعد تأكيد حجزه ، نظراً لأن تذكرة السفر لا تعطي للمسافر الحق في الانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية الا اذا قام بحجز مكان له على الطائرة فيتعين اذاً أن يوفي بهذا الالتزام وقد نص الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي في شروط نقل لركاب، على ذلك صراحة بقولها (لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافر مقعداً محدداً في الطائرة ما لم يكن هناك اتفاق خاص على ذلك).

2. و الحكمة من تقرير هذا الالتزام على عاتق المسافر ترجع الى ضيق الأمكنة بالطائرة، وارتباط طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصاً على سلامة الرحلة الجوية.

وإذا أصر أحد الركاب على الصعود الى الطائرة رغم عدم قيامه بحجز مقعداً له على متنها ورغم أولوية ركاب آخرين عليه، فلا جناح على الناقل وإن هو قام بإجباره على مغادرة الطائرة، ولا يتلاءم في مواجهته بالتعويض.(1)

وتجدر الاشارة أن حجز مكان على متن الطائرة قد يتخذ إحدى صور ثلاثة:
أ. إما أن يكون حجز نهائي على الطائرة لا يحتاج الى أي تأكيد ويطلق عليه .Ok

ب. وإما أن يكون حجز قبل الرحلة لمدة طويلة وتتطلب شركة الطيران تأكيده قبلها فترة زمنية معينة ومن ثم إن لم يتعين تأكيده كان من حق الشركة إلغاءه.

ت. وإما أن يتم حجزه بصفة مؤقتة لحين اصدار تذكرة السفر أو بدون ميعاد الحجز بالتذكرة ولكن مع إضافة ما يفيد أن الحجز غير مؤكد ويطلق عليه

(1)د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، 165.

في هذه الحالة waiting list وهنا لا تلتزم الشركة بالموعد المحدد بالتنكزة الا بعد تأكيدها له.(2)

وعليه اذا لم يحضر الراكب في الوقت المحدد في تذكرة السفر جاز للناقل الرحيل دون انتظاره، ولا يترتب على ذلك أية مسؤولية تجاهه وذلك من أجل حماية مصلحة بقية الراكب على حساب هذا الراكب المتكاسل.

ث. يجب على الراكب أن يلتزم بالقيام بالإجراءات الجمركية و الإجراءات الادارية المتعلقة بالدخول و التصريح و الهجرة و الجوازات و الصحة في مطار الإقلاع أو مطار الوصول، وهذا مانصت عليه المادة (13) من اتفاقية شيكاغو 1944م وجاء النص على النحو الآتي: (أن القوانين و القواعد المأمول بها في دولة متعاقدة و المتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها و البضائع المنقول عليها الى إقليمها أو خروجها منه كالأنظمة المتعلقة بالدخول أو التصريح و الهجرة و الجوازات و الجمارك و الحجر الصحي ، يجري اتباعها عند دخولها لإقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو الأثناء البقاء فيه بواسطة هؤلاء الراكب أو الطواقم أو فيما يتعلق بهذه البضائع.(1)

ج. يجب على الراكب أن يلتزم بتعليمات وتوجيهات قائد الطائرة أو أفراد الطاقم الجوي من وجوب ربط حزام الأمان و الجلوس في أعمال هيئة القيادة أو العبث بأي جزء من أجزاء الطائرة أو معداتها أو ارتكاب أي عمل من شأنه تعريض سلامة الطائرة أو ركابها للخطر ، وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة (14) من قانون الطيران المدني السوداني 1999م، حيث نصت على (لا يجوز لأي شخص أثناء فترة الطيران أن يتدخل في أعمال أي عضو من أعضاء هيئة القيادة أو يعوقه عن عمله ، كما يحظر على أي شخص العبث بأي جزء من أجزاء الطائرة أو معداتها أو طاقمها أو ركابها

(2) نادية محمد عوض، القانون الجوي (النقل الجوي)، دار الفكر العربي، بيروت- لبنان، 2001م، ص: 34.
(1) المادة (13) من اتفاقية شيكاغو 1944م.

أي عمل من شأنه تعريض سلامتها للخطر ، على شخص علمتن الطائرة اعطاء التوجيهات و التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة.(2)

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي

نتناول في هذا المبحث الآتي: أولاً المطلب الأول وهو مسؤولية الناقل الجوي وتطوره ، وفي الثاني حالات مسؤولية الناقل الجوي ، أما في الثالث فقد تطرقنا الى استبعاد مسؤولية الناقل الجوي.

المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي و تطوره

من خلال هذا المطلب تبين الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي من جهة و مراحل تطور مسؤولية الناقل الجوي من جهة أخرى.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي:

من أجل تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي يتميز المشرع التجاري بين ثلاث صور للمسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجاري، المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي المجاني.

1/ أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجاري:

طبقاً لقواعد العامة للالتزامات و العقود تكون مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة متلقي خدمة النقل مسؤولية عقدية اذ أنها تنشأ عن إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل.

ويلاحظ من جهة أنه في حالة وفاة المسافر يجوز لورثته إثارة مسؤولية الناقل الجوي ليس فقط للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت لمورثهم عن الأضرار التي لحقت بهم بصفة شخصية لذلك حرص المشرع التجاري على سريان أحكام المسؤولية المحدودة أياً كان الأساس الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية وأياً كان صفة

(2)الماد (14) من قانون الطيران المدني السوداني 1999م.

الخصوم أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات ومنجهة أخرى تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن النقل متى قبل هذه الحقوق صراحة أو ضمناً وبالتالي فإنه يستطيع لإثارة مسؤولية الناقل العقدية رغم أنه لم يكن طرفاً متعاقداً مع الناقل على انجاز نقل البضائع.¹

2/ أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي المجاني:

في مفهوم المشرع التجاري يكون النقل الجوي بالمجان اذا كان بدون أجره ولم يكن الناقل محترفاً النقل، فاذا كان محترفاً اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجره، ومؤدى ذلك اعتبار النقل الجوي تجارياً لمجرد مباشرته من قبل الناقل المحترف يستوي في ذلك أن يكون النقل مقابل أجره أو بدون أجره ولقد تأثر المشرع المصري بحكم اتفاقية وارسو لعام 1929م التي تخضع لنقل المجاني الصادر عن مؤسسات النقل الجوي لأحكامها حتى لا يكون في الاتفاق عدم استحقاق الأجرة ما يؤدي الى التحايل على أحكام الاتفاقية واستبعاد تطبيقها على النقل.⁽²⁾

ويترتب على اعتراف الناقل بتقديم خدمات النقل أن تبقى مسؤوليته قائمة على أساس إخلاله بالالتزام بتحقيق نتيجته سواء تقرر للناقل أجره مقابل النقل أو لم تكن أجره النقل مقررة له.

أما اذا لم يكن الناقل محترفاً خدمات النقل يجب التمييز بين فرضين:

أولاً: هو الاتفاق على النقل مع المسافرين أو المرسل مقابل أجره وفي هذا الفرض يأخذ عقد النقل حكم النقل التجاري وبالتالي يسأل الناقل عن عدم تحقق النتيجة المرجوة من انجاز عملية النقل.

ثانياً: هو الاتفاق على النقل مع المسافرين أو المرسل بالمجان أي دون مقابل في هذا الفرض لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً الا اذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل

(1) هاني دويدار، قانون الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005م، ص: 283.
(2) نبيل اسماعيل عمر، الوسيط في قانون المرافعات المدنية التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1999م، ص: 439.

تقوم على أساس الخطأ الواجب اثباته وليس على أساس افتراض مسؤولية الناقل الجوي.

ولا يحول اشتراط اثبات خطأ الناقل أو خطأ أحد تابعيه أو وطلائه دون امكانية تمسك هؤلاء بأحكام المسؤولية المحدودة، وتجدر الاشارة في هذا الصدد أن يكفي في الخطأ الصادر عن الناقل أو تابعه أو وكيله أن يكون خطأ جسيماً في القواعد العامة للمسؤولية.⁽¹⁾

الفرع الثاني: تطور مسؤولية الناقل الجوي:

لما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي ظهرت الحاجة الى ضرورة وجود حلول قانونية دولية موحدة لحكم المسائل التي يثيرها حتى لا يتغير النظام القانوني الذي تخضع له هذه المسائل ولقد تحقق ذلك بمقتضى عدة اتفاقيات كان أولها اتفاقية وارسو وصولاً الى بروتوكول مونتريال.

أولاً: مسؤولية الناقل الجوي لاتفاقية وارسو:-

لقد قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية المختلفة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي فوضعت لهذه المسؤولية نظاماً موحداً هدفت منورائه الى اقامة التوازن بين المصالح المتعارضة لناقلين الجويين من ناحية و لمستعملي الطائرة من ناحية أخرى ويقوم هذا النظام على مبادي ثلاثة:

1. تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان في جانب الناقل، ولا يستطيع هذا الأخير التحلل من مسؤوليته الا اذا ثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

2. حتى لا يتمكن الناقل من التهرب من المسؤولية عن طريق الاعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه أبطلت الاتفاقية بطلاناً مطلقاً الشروط التي تهدف الى

(1) انبيل اسماعيل عمر، مرجع سابق، ص: 44.

اعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي الى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قرره المادة (23).

3. ولا ستفيد من هذا النظام الا الناقل حسن النية اما اذا أثبت نيته امتنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية وامتنع عليه كذلك التمسك بالإعفاء من المسؤولية عن طريق اقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليه اتخاذها.(1)

ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لبروتوكول لاهاي:-

إن نظام المسؤولية الذي جاءت به اتفاقية وارسو يعد ضماناً لمصالح الناقلين الجويين، اذ تحددت مسؤوليتهم بملغ نقل عن تلك المبالغ التي يتكبدها ضحايا وسائل النقل الجوي فعلاً في الوقت الذي تناقست فيه الأخطاء الجوية بسبب تطور التكنولوجيا في مجال الطيران.(2)

وقد تم تعديل اتفاقية وارسو 1929م في بروتوكول لاهاي 1970م الا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين أو المرسلين حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول على الرغم من اقتراح الوفد الهندي انزال صيغة بديلة للمادة (20) والتي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي وكانت الصيغة كما يلي:

" لا يكون الناقل مسؤولاً اذا لم يحصل الضرر بسبب خطأه أو خطأ أحد تابعيه" وقد أيدت وفود هذه الصيغة ولا سيما الوفد الفرنسي وحجتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحاً بما فيه الكفاية، ولا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عنالضرر الناجم عن الحادث الا اذا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا متابعيه أي خطأ ولكنه تم تخطي هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفد لا سيما الوفد الأمريكي ،

(1) فريد العربي، مرجع سابق، ص: 185.

(2) ربقي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص ولأمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2011م، ص: 83.

فظلت المادة (20) على حالها دون تعديل وبقى الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية.

وقد أجاز البروتوكول - في المادة الثانية عشر منه- للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو أي ضرر كما جاء البروتوكول بأحكام جديدة وضعت تعريفاً ضيقاً للخطأ المساوي للغش، قام بتخفيف الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيئ النية فقصرها على حرمانه من الإعفاء من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية وأباح له الحق في الإعفاء من المسؤولية عن طريق اثبات اتخاذ الاجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر، كما لم يكن الا انتصاراً للناقلين الجويين على حساب المسافرين أو المرسلين.(1)

ثالثاً: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لبروتوكول جواتيمالا:-

لقد فرض بروتوكول جواتيمالا سنة 1971م بشأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الشخاص وأمتعتهم بين أمرين:

أولاً: بالنسبة لوفاة المسافر أو اصابته بأي أذي جسماني أو ضياع حقائبه وبين نص المادة (4) من البرتوكول أن مسؤولية الناقل الجوي أصبحت تركز بهذا الخصوص على أساس فكرة المخاطرة وتحمل التبعية، أي تعتبر مسؤولية موضوعية أو مطلقة تتعقد على رأس الناقل الجوي بقوة القانون ولا يستطيع التحلل من المسؤولية أو التخفيف منها لسببين فقط أولهما/ يرجع الى الحالة الصحية للراكب و التي يجب أن تكون السبب الوحيد فيها لحق به من أضرار، و ثانياً: بالنسبة لتأخير المسافر وتأخير حقائبه، وهنا ظلت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما هي في اتفاقية وارسو سنة 1929م أي مسؤولية تعاقدية.(2)

أما بالنسبة لنقل البضاعة فيبدو أن مسؤولية تعاقدية تقوم على قرينة الخطأ المفترض. بحيث تتعقد بمجرد الاخلال بسلامة البضاعة أو في حالة تلفها أو

(1) ريفي عيسى غسان، مرجع سابق، ص: 84.

(2) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 304.

هلاکها أو تأخیرها ما لم یثبت الناقل الجوي أنه وتابعیه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي ذلك. وهكذا استقر المقام بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص لتصبح مسؤولية موضوعية مبنیها فكرة المخاطر وتحمل التبعية، ولقد تطابقت بهذا التطور مع مسؤولية مشغل الطائرة على الأضرار التي تحدثها على السطح.(1)

رابعاً: مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول مونتریال الرابع لسنة 1975م

نصت المادة الرابعة من بروتوكول مونتریال الرابع لسنة 1975م على أن: مسؤولية الناقل على الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاکها أو تلفها أو ضیاعها دون أن يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية الا اذا أقام الدليل على أن سبب الضرر كان أحد الاسباب التالية:

1. طبيعة البضاعة أي عیبها الذاتي.
2. سوء التغليف الراجع الى شخص آخر غير الناقل أو آخر تابعه.
3. أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
4. عمل صادر عن السلطة العامة ذات الصلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها به.(2)

من هذه المادقتضح أن مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الذي يتم العمل به اتفاق مونتریال لسنة 1966م بالنسبة للأشخاص و الأمتعة فانه يطبق أيضاً على البضائع، بالتالي فان مسؤولية الناقل الجوي أصبحت مسؤولية موضوعية- بغض النظر عنماهية عقد النقل- قائمة على أساس فكرة الخطر وتحمل التبعية، بحيث لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية الا أثبت أن الضرر يرجع الى أحد الأسباب سابقة الذكر.

(1) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: (306).
(2) ريفي عيسى غسان- مرجع سابق، ص: 88.

الا أن هذا لا يعني أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت، لذا يجب السريان هذا المبدأ الذي أتى به بروتوكول مونتريال الرابع أن تكون الدولة انضمت وصادقت على بروتوكول جواتيمالا لا تكون مسؤولية الناقل الجوي فيها تعاقدية مثلها الخطأ المفترض القابل لأثبات العكس.

وأما الدولة التي انضمت الى اتفاق مونتريال لسنة 1966م فإن مسؤولية الناقل الجوي فيها تكون مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر متى كانت تغطية المغادرة أو الهبوط في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، وأما اذا كانت انضمت الدولة الى بروتوكول مونتريال الموقع سنة 1975م فإن المسؤولية فيها تكون موضوعية في كل حالات الضرر عدا التأخير.⁽¹⁾

هكذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو بعد التعديلات العديدة التي أدخلت عليها مسؤولية قائمة على أساس الخطر وتقلص المسؤولية عن الخطأ المفترض ولم يعد لها أي تطبيق الا في حالة هي المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب و الأمتعة و البضائع.

المطلب الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي

تواجه اتفاقية وارسو لعام 1929م حالات رئيسية لمسؤولية الناقل الجوي هي حالات الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين وحالات التلف أو الضياع التي البضائع أو الأمتعة وأخيراً حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي.

الفرع الأول: المسؤولية من الأضرار البدنية

تنص المادة 17 من اتفاقية وارسو على أنه يسأل الناقل عن الضرر الذي يضر في حالة الوفاة الجرح أو أذى آخر يلحق المسافر اذا وقع الحادث الذي نجم ضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول.

(1) أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الجوي ، مكتبة دار الجلاء، ص: 313.

وهذا النص يترتب على عاتق الناقل الجوي التزاماً بضمان السلامة⁽¹⁾ وهو التزام ببذل العناية و المشرع الجزائري ل يشر الى هذا الالتزام ولكن يمكن استخلاصه في المادة (145) من قانون (98 -60) التي تنص: الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار التي يصاب الشخص منقول وبالنظر ذلك للمادة 1/148 وهي تقابل المادة 1/20 من اتفاقية وارسو المعدلة لبروتوكول لاهاي 1955م تقر بأن الناقل ملزم ببذل عناية فقط يقدم الدليل على أنه هو ومندوبوه قاموا بالإجراءات الضرورية لتقاضي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك فهي قرينة بسيطة قابلة لأثبات العكس.⁽²⁾

ولكن خطأ الناقل مفترضاً فتجوز مسؤوليته لمجرد حدوث الوفاة و الإصابة الا أن الناقل يستطيع دفع هذه المسؤولية عن طريق اثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذه.⁽³⁾

أولاً: وقوع الحادث

لم تحدد اتفاقية وارسو ما المقصود بالحادث أو الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى أنها ترتبط باستغلال الحادث انفجار الطائرة وتنشأ عنها، ووفقاً لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو طائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئاً عن عطل بالطائرة أو خطأ في القيادة أما اذا كان الغرض ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين فلا يتمثل هذا الشجار حادثاً يرتب المسؤولية على عاتق الناقل.⁽⁴⁾

ولقد فسر الفقه الحادث تفسيراً شيقاً خريطة بالاستقلال التام للطائرة، وذهب بعضهم إلى حصر الحادث على الحالة إلى تعطب الطائرة فتسقط فيصاب فيها الركاب والطاقم أو الغير بالضرر، أما التعبير الموسع فالحادث الجوي يشمل كل

(1) رفعت الفخري، الوحيدة في القانون الجوي، جامعة عين شمس، القاهرة، ص: 135.

(2) المرجع نفسه، ص: 136.

(3) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص: 105.

(4) هاني دويدار، مرجع سابق، ص: 386.

واقعة يترتب عليها شخص راكب، بل أنه كل تأثير فجائي لعامل خارجي يترتب عنه ضرر قد يكون متصلاً بمشروع النقل أو خارجياً عنه.

ثانياً: وقوع الحادث في فترة النقل الجوي

تنص المادة (17) من اتفاقية وارسو أن الناقل يكون مسؤولاً متى وقع الحادث على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو الهبوط والهدف من وراء ذلك هو حماية المسافرين من مخاطر الطيران، وهذا يتفق مع ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة (145) فالالتزام يستمر طول الرحلة الجوية وبعد الهبوط وحتى اللحظة التي ينهي فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مباني مطار الوصول ولا يخضع العمليات السابقة أو التالية لأحكام اتفاقية وارسو مثل عملية تسجيل أو سحب الأمتعة أو الإجراءات الجمركية ولكنها تخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.⁽¹⁾

ثالثاً: الضرر الذي يصيب الركاب

إذا اجتمع الشرطان السابقان عد الناقل مخلاً بالتزاماته بضمان السلامة، ولكن مسؤوليته لا تتعد إلا إذا أدى هذا الاخلال إلى الحاق الضرر بالراكب، ولم توضح الاتفاقية المقصود بالضرر كما أنها لم تبين نوع الضرر الذي يتعين أخذه في الاعتبار عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي والرأي المستقر على وجوب الرجوع إلى القوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقتضي بها في هذا الصدد.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي تعتبر وفقاً لأحكام القانون المصري مسؤولية عقد فلا تعويض - وفقاً لأحكام هذا القانون، إلا أن الضرر المتوقع اللهم إلا إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقعة كانت أو غير متوقعة، كما

⁽¹⁾محمد دمانه، مرجع سابق، ص: (121).

يلتزم الناقل أيضاً في القانون المصري بتعويض جميع الأضرار مادية كانت أم أدبية.⁽¹⁾

أو الشاحن، وهذا الالتزام وفقاً للقانونين الكويتي والأردني يعد التزاماً بتحقيق نتيجة، فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المسافر أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي، إلا إذا قام الدليل على أن يرجع إلى سبب أجنبي إلى حدوثه، والالتزام بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفاً على تنفيذ النقل في ميعاد محددة ولكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فينقلب الالتزام ببذل عناية إي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول، وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل، هذا وقد نصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المترتبة على التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضاعة ولقيام المسؤولية يشترط ثلاثة شروط وهي:

(1) التأخير في الميعاد.

(2) حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.

(3) الضرر.

رابعاً: التأخير في الميعاد

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

(أ) أن الاتفاقية لا تضع معيار يمكن على ضوءه تحديد المقصود بتأخير الذي يؤدي إلى مسائلة الناقل الجوي.

(ب) أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران نتيجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية ويعرضها للخطر، إذ أن تلك الملاحة منهضة بظروف

(1) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص: (572).

مختلفة ليس في امكان النقل الجوي السيطرة عليها كالظروف الخاصة بالجو فقد يسمح بالطيران أو لا تسمح وكالظروف الخاصة بقدرة الطائرة على حمل البضائع.(1)

ولقد ظهر أثر هذه المعارضة في الشروط التي تدرجها شركات الطيران والتي تقتضي بأنه ليس هناك اشتراط على اتمام النقل في مدة محددة وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل فكانت هي إلا مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت التي تستغرقه عملية النقل وأدت هذه الصعوبات إلى أن صار مبدأ المسؤولية عن تأخير مركزاً لصراع بين المصالح المتباعدة لمستعملي الطائرة والناقل الجوي، فمستعملو الطائريرغبون في التعويض عن التأخير، بينما يرغب الناقل الجوي في وقع أقل تعريض ممكن. ولقد ظهرت محاولات لغرض التوفيق بين هذه المصالح المتعارضة، فذهبت إلى صحة شروط عقد النقل التي تقتضي لعدم التزام الناقل الجوي بميعاد محدد للنقل، وأن المواعيد المحددة في جداول مواعيد الناقلين لا تعتبر جزءاً من عقد النقل وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يستغرقه النقل، واعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير طالما أن المضرور لم يقدم الدليل على أن التأخير يرجع إلى خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي.

خامساً: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة

إذا حصل تأخير اثناء فترة النقل الجوي فيسأل الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو وإن كان خارجها فيسأل طبقاً لقواعد الاسناد في القانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع.(2)

ويسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية في التأخير في نقل البضائع متى وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل، كما يسأل الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو عن التأخير في نقل الراكب تحت إمرة الناقل القاعدة المعدة

(1)د. عدلي أمير، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارض للنشر، 2000م، ص: (66)
(2)محم موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، 1986م، ص: (122)

لتدمج المسافرين بمطار القيام لتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله وحتى لحظة تخلصه من وصايا الناقل الجوي بدخول مباني مطار الوصول.

سادساً: الضرر الناشئ عن التأخير

لكي يسأل الناقل عن التأخير لا بد وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب الراكب أو يلحق البضاعة ولم توضح الاتفاقية المقصودة أو نوعية والرأي مستقر على الرجوع إلى القوانين الوطنية.⁽¹⁾

المطلب الثالث: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي

يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي إلى تحقيق التوازن بينما مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم وبين مصالح الناقلين الجويين في تحديد مسؤولياتهم تشجيعاً للاستثمارات في مجال الملاحة الجوية وستطرق في هذا المطلب إلى فترتين، الفقرة الأولى بطلان شروط الاعفاء وتحديد المسؤولية، أما الفقرة الثانية فسنتطرق إلى طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول: بطلان شرط الاعفاء وتحديد المسؤولية

طبقاً للمادة (52) من القانون التجاري الجزائري أنه يجوز للناقل تحديد أو اعفاء مسؤوليته باتفاق مع المرسل في عقد النقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير وهذا في الحالات التالية:

- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف أو التلف بشرط أن لا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً.
- اعفاءه كلياً أو جزئياً من مسؤولية لتأخير.
- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفى الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف.

⁽¹⁾محمد موسى دياب، مرجع سابق، ص: (123).

ويشترط لصحة تحديد المسؤولية أو الاعفاء منها أن لا يكون هناك خطأ عمري أو جسيم مرتكب من قبل الناقل، أو من مستخدميه ويكون على المرسل أو المرسل إليه إثبات غش أو خطأه الجسيم.⁽¹⁾

ويقع باطلاً كل شرط بمقتضى اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحدود المنصوص عليها هذا التقنين، ويتضح من ذلك أنه لا يجوز للناقل الجوي اشتراط اعفاءه من المسؤولية ويمتد بطلان شروط لإعفاء إلى جميع حالات مسؤولية الناقل الجوي (وفاة مسافر، الأضرار البدنية التي تلحق به كالهلاك أو التلف في الأمتعة أو البضائع أو التأخير).

كذلك يمتد البطلان إلى شرط الاعفاء من المسؤولية ليس فقط عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة المسجلة وإنما أيضاً إلى مسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الخفيفة نتيجة خطأ الناقل الجوي أو خطأ تابعيه.⁽²⁾

ولا يجوز للناقل الجوي اشتراط تحديد مسؤولية بأقل مما هو محدد في نصوص التقنين التجاري وإلا وقع الشرط باطلاً ووجب الحكم للمضروب بالتعويض في ضوء الحدود القصوى للتعويض المقرر قانوناً.

ويقصر أثر البطلان على شروط الاعفاء تحديد المسؤولية، ويبقى عقد النقل الجوي في ذاته صحيحاً ومنتجاً لأثاره ويترتب على بطلان الشروط خضوع العقد للأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الواردة، قد تكون مباشرة كان يتفق على اعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير وقد تكون شروط الاعفاء غير مباشرة كاتفاق على نقل عبء الإثبات على عاتق السافر أو المرسل وبالتالي نزوله في قرينة المسؤولية التي تثقل كاهل الناقل أو الاتفاق على تقصير مدى تقادم دعاوى مسؤولية الناقل الجوي.⁽³⁾

لم يذكر المشرع التجاري سوى اعتبار في حكم الاعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل عن حقوقه في التأمين ضد الأخطار، فمثل هذين

(1) عمار عموره، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص: (110)

(2) عبد القهار مقل طه، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير، جامعة صنعاء، اليمن، 2002م، ص: (143)

(3) شامي محمد حسين، ركن الخطأ في المسؤولية، دار النهضة العربية، 1990م، ص: (197)

الشرطين يؤديان في واقع الأمر إلى عدم تحمل الناقل الجوي لتبعه المسؤولية الملقاة على عاتقه فمتى التوم متلقي خدمة النقل بدفع كل أو بعض أقساط التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي يسترد الناقل التعويض الذي دفعه للمضرور من المؤمن أو يكون الأخير ملتزماً، بدفعه مباشرة إلى المضرور، دون أدنى تحمل من قبل الناقل الجوي لنفقات التأمين الجوي وإذا تناول المسافر أو المرسل إليه عن حقوقه في التأمين إلى الناقل ويتحمل المؤمن وحده التعويض المقرر للمضرور مع حرمانه من الرجوع على الناقل المسؤولية الذي أصبح صاحب الحق في التأمين الجوي، فإذا اخذنا في الاعتبار مدى المخاطر التي تحيط بقبض التعويضات من المؤمنین نظراً لاتساع نطاق التزامات المستأمنين يتبين لنا كيف يمكن لمثل هذه الشروط تقتضي ليس فقط إلى عدم تحمل الناقل الجوي لتبعه المسؤولية وإنما أيضاً إلى صعوبة حصول المضرور على التعويض من المؤمن.(1)

الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في تطبيقات السبب الأجنبي

تطبيقات السبب الأجنبي التي واجهها التقنيين التجاري هي القواعد القاهرة والعيب الذاتي في الأشياء المنقولة وخطأ المضرور.

(أ) **القوة القاهرة:** وهي حادث لا مكن توقعه ودفعه وليس للناقل الجوي يد في حدوثه، ومن أمثلة القوة القاهرة الحوادث الطبيعية المفاجأة كالزلازل حال اقلاع الطائرة أو هبوطها، او الصواعق الطبيعية المفاجئة التي تصيب الطائرة أثناء الطيران، ويعد كذلك من قبيل القوة القاهرة اندلاع حرب أو اضطرابات أمنية أو اضراب لم يتوقعه الناقل الجوي أو نشوب حريق، شريطة أن تتوافر في هذه الحوادث خصائص القوة القاهرة.(1)

(1) شامي محمد حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، 1990م، ص: (197).

(2) هاني دويدار، مرجع سابق، ص: (208)

ولكي تعد القوة القاهرة سبباً يعفى الناقل من المسؤولية أجمع الفقه على ضرورة توفر عنصرين في الواقعة المدعى بها لكي تكون قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً وهذان العنصران هما:-

أولاً: عدم إمكان توقع الواقعة يجب ألا يكون في استطاعة الناقل توقعها لأنه إذا أمكن توقعها يعد الناقل مقصراً، ومعيار التدابير الضرورية معيار موضوعي يقاس على ما يفعله الناقل الحريص إذا وجد في نفس الظروف والمكان ونوعية النشاط.

ثانياً: عدم امكانية دفع الواقعة يجب أن يكون مستحيلة التوقع وكذلك يجب أن تكون مستحيلة الدفع ومعيار استحالة الدفع موضوع يقدر بمقدرة غيره من الناقلين العاديين إذا ما وجد في نفس الظروف، كما أن معيار الاستحالة يعود إلى محكمة الموضوع، يثبت الناقل أنه اتخذ كل التدابير أو لم يتخذها.(2)

ومن جانب آخر نص المشرع التجاري على أنه لا يعتبر كذلك من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو اصابتهم بعنف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل أتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية ويؤكد الحكم المتقدم في مجال النقل الجوي من الحائزين على التزام مستثمر الطائرة بتعيين أفراد الطاقم الجوي من الحائزين على الشهادات والإجازات التي تسمح لهم بقيادة الطائرة ووجوب اجراء الفحص الطبي لهؤلاء بصفة دورية، وإعداد برامج تدريبية لهم لضمان لياقتهم الصحية والمهنية، وعلى ذلك إذا نتج الحادث عن وفاة أحد أعضاء هيئة قيادة الطائرة أو اصابته بعنف بدني أو عقلي أثناء الطيران يفترض معه اهمال مستثمر الطائرة في ضمان اللياقة الصحية اللازمة لسلامة الرحلة الجوية وهو افتراض لا يقبل إثبات العكس لما نص عليه المشرع التجاري من عدم اعتبار الحادث قوة القاهرة ولو أثبت الناقل اتخاذه الحيطة لضمان اللياقة البدنية والعقلية لقائدي الطائرة.(1)

(2) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005م، ص: (179).
(1) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005م، ص: (18).

(ب) خطأ المضرور

في حالة إثبات الناقل الجوي أن الخسارة ترجع الى المضرور أو مساهمة هذا الأخير فيها يمكن إعفائه من المسؤولية أو التحقيق فيها من طرف الجهة القضائية المختصة، لذا أثبتت المعاهدة بقاعدة اسناد تحيل الى قانون المحكمة المثار أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل وانتقد الفقه موقف الاتفاقية بهذا الشأن حيث يرى أن تطبيق هذا النص سيؤدي الى اصدار أحكام مختلفة في خطأ واحد عندما يرفع الدعوى أكثر من مدعي أمام أكثر من محكمة.(2)

أما قانون الطيران المدني فلم يتضمن مفهوماً لخطأ الضحية ضمن نصوصه مما يجعلنا نذهب الى القواعد العامة يقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافر نفسه بينما نقل البضائع يكون كل من المرسل أو المرسل اليه لا يمكن لهما رفع دعوى ضد الناقل ويمتد مفهوم المضرور الى تابعي المرسل اليه يمكن أن يستغرق خطأ الناقل الجوي أو ساهم معه في احداث الضرر، وفي القانون المصري اذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر يعود لخطأ المتضرر وهو السبب الوحيد لضرر فلا مسؤولية تقع على عاتقه وبالتالي فلا يحكم عليه القاضي بتعويض ما لأن خطأ الناقل قد استغرق خطأ المتضرر في احداث الضرر.

ففي هذه الحالة يأخذ المبدأ توزيع المسؤولية لكن اختلف الفقه في طرق توزيع المسؤولية فمنه من أخذ بنظرية التوزيع لجسامة الأخطار وهذا يعني أن القاضي ينقص من قدر التعويض بتوزيع المسؤولية بين الناقل و المتضرر كإسناد كل من الخطأين الى الآخر اما الجانب الآخر بطريقة التوزيع وفقاً لدور السببية بكل خطأ بمعنى أن المسؤولية تقيم بين المتضرر و الناقل الجوي بقدر مساهمة كل منهما في احداث الضرر ويتفرق خطأ المتضرر وخطأ الناقل اذا كان الخطأ متعمداً من جانب الضحية كأن يلقي المسافر نفسه من الطائرة بغية الانتحار ، في مثل

(2) نفس المرجع السابق، ص: 180.

هذه الحالة يستطيع الناقل الجوي الاسناد الى خطأ المتضرر لدفع
المسؤولية في الدعوى التي أقامها عليه غيره.(1)

الخاتمة

يعد النقل الجوي عصب الحياة بشكل عام بالنسبة لشعوب العالم أجمع، فعن طريقه ينتقل الاشخاص و تنتقل البضائع ، وهو وسيلة الارتباط بين دول العالم و يقاس تقدم الدول بمدى تقدم وسائل النقل فيها واذا كان هذا الكلام ينطبق على كل أنواع النقل بشكل عام فان النقل الجوي له خصوصية كونه يتميز بالسرعة ويتضمن

(1) محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، 2011م، (من غير ناشر) ص: 139.

بالدولية وتعترية الكثير من من المشاكل و المخاطر لذلك أصبح محط اهتمام الدول و المنظمات العالمية من اجل تنظيمه مما يقلل من مخاطره وحل مشاكل تنازع القوانين فيه، وبما أن دراستنا لهذا النوع من النقل تختصر على دراسة أحكام عقد النقل الجوي بالنسبة لعقد نقل الركاب وبعد استعراض هذا الموضوع من خلال مباحث هذه الدراسة و مطالبها و فروعها توصلنا الى النتائج و التوصيات التالية.

أولاً: النتائج:

1. يتميز النقل الجوي بصفة دولية وذلك بسبب تجاوز الطائرة الحدود السياسية بين الدول ، وقد تطلب هذا الأمر الى وضع نظم وقوانين دولية تحكم عملية النقل الجوي وذلك لمنع امكانية حدوث تنازع القوانين ما بين الدول.

2. فكانت أول اتفاقية دولية تنظم الملاحة الجوية الموقعة في باريس بتاريخ 13 أكتوبر 1919م والتي تعد بحق حجر الزاوية في تطوير القوانين الدولية المتعلقة بالملاحة الجوي.
3. وبعد ذلك جاءت اتفاقية وارسو 1929م المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الدولي، ولقد طرأت على اتفاقية وارسو 1929م تعديلات كثيرة ومتلاحقة وذلك بسبب القصور الذي شاب بعض نصوصها.
4. ولقد كان لاتفاقية وارسو 1929م أثرها الواضح على القوانين والتشريعات الوطنية فقد أخذ بها قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م وقانون الطيران المدني المصري لسنة 1981م.
5. وبالرغم من التعديلات التي طرأت على اتفاقية وارسو 1929م الا أن الغموض ما زال يكتنف بعض نصوصها، ومن هنا فكر المجتمع الدولي في ايجاد اتفاقية موحدة تحكم النقل الجوي الدولي وتحل محل اتفاقية وارسو 1929م.
6. ولهذا انعقد مؤتمراً دولياً في 28 مايو 1999م في مدينة مونتريال، وانتهت أعمال هذا المؤتمر بتوقيع اتفاقية دولية تعرف باتفاقية مونتريال 1999م الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

ثانياً: التوصيات:

ويرى الباحث وضع بعض التوصيات التي يمكن إجمالها فيما يلي:

1. في ظل التكتلات الدولية ما بين الدول الكبرى ، فإنها تضع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي مما يتفق ما تأمين مصالحها وقد تتضارب تلك المصالح مع مصالح الدول الصغرى، وعليه يوصي الباحث أن تتجمع الدول

الصغرى في كتلة واحدة بحيث يصبح لها آلية للتفاوض الجماعي لكي تستطيع أن تحقق مصالحها ، ويكون لها دوراً فاعلاً في وضع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

2. يجب على سلطات الطيران المدني في الدول العربية أن تضع التدبير المناسبة لمواجهة التحديات التي تواجه الطيران المدني الدولي بالنسبة للنقل الجوي و الملاحة الجوية وسلامة وأمن الطيران ، وذلك من خلال تطبيق المعايير الموصى بها من منظمة الطيران المدني الدولي.

3. يجب على الدول العربية اعتماد نظام الملاحة الداخلية، الذي بموجبه تمنح دولة عربية ما الخطوط الجوية التابعة لدولة عربية أخرى الحق في تشغيل رحلة على أراضيها بالكامل ، فمثلاً يسمح لخطوط جوية قطرية أن تسيّر رحلات بين مدينتي الخرطوم و الدمازين في السودان.

4. أن تضع سلطات الطيران المدني في الدول العربية قانون يحكم النقل الجوي العربي بحيث يطبق هذا القانون في جميع الدول العربية والذي بدوره يعمل على ازالة بعض الغموض الذي يشوب بعض أحكام الاتفاقيات في النقل الجوي الدولي.

5. تشجيع الدول العربية لشركات الطيران العربية بالتعاون و الاندماج فيما بينها وبتسهيل مهامها، و ذلك بعمل ممرات جوي آمنة بين الدول العربية بهدف توفير تكاليف الرحلات الجوية، وذلك من أجل مواجهة موجة اندما شركات الطيران العالمية فيما بينها.

6. يجب على الدول العربية التعاون فيما بينها على تطوير المطارات وازالة جميع القيود التجارية المفروضة على الخطوط الجوية العربية مثل القيود المفروضة على المسارات وعدد الرحلات و الأسعار.

7. يجب على جميع الدول تطوير قطاع الطيران المدني بما يواكب التطور التكنولوجي وذلك بتوفير التدريب اللازم وتبادل الخبرات.

المراجع و المصادر

أولاً: القرعان الكريم

ثانياً: المراجع القانونية

أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري- دار الفكر العربي-
1974م.

- د. أبو ذر الغفاري بشير - العقد و الإرادة المنفردة في القانون السوداني، شركة مطابع السودان للعملة المحدودة، الطبعة السابعة 2008م.
- د. السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني - المجلد الأول - دار النهضة العربية.
- د. أكرم باملكي - القانون الجوي - دراسة مقارنة - دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، 1997م.
- د. جعفر محمد مقيل الشلالي - مبادي القانون الجوي - دار جامعة عدن للطباعة ، الطبعة الأولى، 2005م.
- د. حسن كبيدة - مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية (فارسوفيا) وبروتوكول (لاهاي) المعدل لها ، مطبعة جامعة الاسكندرية ، 1959م.
- د. طالب حسن موسى - القانون الجوي الدولي - دار الثقافة للنشر و الطباعة، الطبعة الأولى، 1997م.
- د. عاطف محمد الفقهري، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م - دار الفكر الجامعي - 2007م.
- د. عاشور الجواد عبد الحميد - موجز القانون الجوي - دار النهضة العربية 1992م.
- د. عدلي أمير خالد - أحكام دعوى مسؤولية الناقل في ضوء قانون الطيران المدني الجديد - وأحكام قانون التجارة الجديد والمعاهدات والبروتوكولات و المستحدث من احكام محكمة النقض - منشأة المعارف، 2007م.
- د. عز الدين الطيب آدم - محاضرات في القانون الجوي - دار جامعة امدرمان الاسلامية للطباعة و النشر، بدون تاريخ.
- د. على حسن يونس - العقود التجارية - دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1969م.

د. غالب علي الداوودي - القانون الدولي الخاص في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ الأحكام الأجنبية، الطبعة الرابعة، دار وائل للنشر، 2005م.

د. فائزة نعيم رضوان - قانون الطيران التجاري، بدون ناشر ، 1990م.

د. محمد الشيخ عمر، قانون الاجراءات المدنية، الجزء الثاني أحكام الطعن واجراءات التنفيذ، الطبعة السابعة 2004م.

د. محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي- حوادث الطيران - دار الجامعة الجديدة، 2007م.

د. محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي و الدولي، دار الجامعة الجديدة، 2004م.

د. محمود سمير الشراوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1986م.

د. محمود مختار بريدي، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي ، 1985م.

مراد منير فهميم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف الاسكندرية، الطبعة الثانية 1986م.

مصطفى ابراهيم أحمد عربي، القانون الجوي الطيران التجاري وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني - لسنة 1999م - 2007م.

هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى 2005م.

د. نادية محمد معوض ، القانون الجوي (النقل الجوي) دار الفكر العربي ، 2001م.

ثالثاً: المقالات

تطبيق نظام التذكرة الاليكترونية - مجلة الدستور - العدد رقم 14791، يوليو 2009م.

مجلة الأحكام القضائية السودانية لسنة 1987م، ص: 305.
رابعاً: المعاجم و القوانين و الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية:

القاموس المحيط.

قانون الطيران المدني السوداني 1999م.

قانون الاجراءات المدنية لسنة 1983م.

قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م.

قانون الطيران المدني المصري لينة 1981م.

اتفاقية باريس سنة 1919م.

اتفاقية هافانا سنة 1928م.

اتفاقية وارسو سنة 1929م.

اتفاقية روما سنة 1933م.

اتفاقية شيكاغو سنة 1944م.

اتفاقية جنيف سنة 1948م.

اتفاقية روما سنة 1953م.

اتفاقية طوكيو سنة 1963م.

اتفاقية لاهي سنة 1971م.

اتفاقية مونتريال سنة 1981م.