

جامعة قطر

كلية القانون

المسؤولية العقدية لشركات الطيران المدنية أثناء مرحلة الحصار في عقود نقل الأشخاص

إعداد

مريم حمد أحمد المسيفري الهاجري

قُدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات

كلية القانون

للحصول على درجة الماجستير في

القانون الخاص

يونيو 2021م/1442هـ

© 2021. مريم حمد أحمد المسيفري الهاجري. جميع الحقوق محفوظة.

لجنة المناقشة

استُعرضت الرسالة المقدّمة من الطالب/ة مريم حمد أحمد المسيفري الهاجري بتاريخ

2021/04/25، وُوفِقَ عليها كما هو آتٍ:

نحن أعضاء اللجنة المذكورة أدناه، وافقنا على قبول رسالة الطالب المذكور اسمه أعلاه. وبحسب

معلومات اللجنة ، فإنّ هذه الرسالة تتوافق ومتطلبات جامعة قطر، ونحن نوافق على أن تكون

جزءاً من امتحان الطالب.

الاسم:

الدكتور/ محمد السيد فارس

الاسم

الدكتور/ سونيا ملاك

الاسم

الدكتور/ عبدالله العبدالله

الاسم

الدكتور/ باسم ملحم

تمّت الموافقة:

الدكتور مُحَمَّدُ بْنُ عَبْدِ الْعَزِيزِ الْخَلِيفِيِّ ، عَمِيدُ كَلِيَّةِ الْقَانُونِ .

المُلخَص

مَرْيَمَ حَمْدَ أَحْمَدَ المِسيْفِري الهاجِري ، ماجِسْتِير في القَانُونِ الخَاصِّ :

أبريل 2021

العُنْوَانُ : المَسْؤُولِيَّةُ العَقْدِيَّةُ لِشَرِكَاتِ الطَّيْرَانِ المَدَنِيَّةِ لِدَوْلِ الحِصَارِ في عُقُودِ نَقْلِ الأَشْخَاصِ

المُشْرِفُ عَلَى الرِّسَالَةِ : الأُسْتَاذُ الدُّكْتُورُ مُحَمَّدُ السَّيِّدِ فَارِسَ ، أُسْتَاذُ القَانُونِ الخَاصِّ ، كَلِيَّةُ القَانُونِ ، جَامِعَةُ قَطْرَ .

عقد النقل الجوي كسائر العقود يترتبُ التزاماتٍ تقع على عاتق طرفي العقد، فهو اتفاق يتعهد بموجبه الناقل (شركات الطيران) بنقل الشخص، وأمتعته من مكان إلى آخر خلال مدة زمنية معينة، ويكون النقل بالطائرة، وقد يحدث إخلال من الناقل يُترتبُ عليه ضررٌ للراكب، وهذا الضرر يوجبُ التعويض، ومن خلال موضوع بحثنا نتناول مفهوم عقد النقل الجوي في الفقه والقانون، وأهم الخصائص التي يتسم بها هذا العقد، والآثار المترتبة عليه، ونتناول أحكام مسؤولية الناقل العقدية في عقود نقل الأشخاص في ظلّ الحصار غير المشروع على دولة قطر منذ عام 2017م، واستمر حتى مطلع عام 2021م، وهذا يُعدُّ انتهاكاً للاتفاقيات، والمعاهدات والمواثيق الدولية كافة التي تتعلق بحقوق الإنسان، والنقل الجوي بشكل عام، واستعرضنا أركانَ مسؤولية الناقل الجوي العقدية، وشروطها في عقود نقل الأشخاص بين دولة قطر، ودول الحصار الأربع، ومدى انطباق حالات الإعفاء من المسؤولية وفقاً للأحكام الواردة في التشريعات الوطنية، والاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها دولة قطر، ثم تناولنا بالشرح آثار انعقاد المسؤولية، من حيث أحكام دعوى المسؤولية للناقل في ضوء الحصار المفروض على دولة قطر، من خلال إلقاء الضوء على أطراف دعوى المسؤولية، وإجراءاتها، والمحكمة المختصة بنظر الدعوى، وسقوط الحق في رفع الدعوى، وأخيراً تناولنا جزاء

التعويض المقرّر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص لشركات الطيران لدول
الحصار، وأهم ما توصلنا إليه من نتائج، وأهم التوصيات التي نرى وضعها في الاعتبار...

ABSTRACT

The Contractual liability of civil airline companies of the blockade stage in

contracts for the transport of people The title of the message:

The contractual liability of the civil airlines of the blockading countries in

contracts for the transport of people Supervisor of the message: a. Dr.

Muhammad Al-Sayed Fares, Professor of Private Law, College of Law,

Qatar University.

The air transport contract, likes all other contracts, creates obligations for

both parties, as it is an agreement under which the carrier (airlines)

undertakes to transport the person and his luggage from one place to

another within a certain period of time and the transport is by plane, and

a breach may occur by the carrier resulting in damage to the passenger

and this damage requires Compensation, and through the topic of our

research, we dealt with the concept of the air transport contract in

jurisprudence and law, the most important characteristics that characterize

this contract, and the implications thereof, and we dealt with the provisions

of the contractual liability of the carrier in contracts for the transport of

people in light of the illegal blockade on the State of Qatar since 2017,

and continued until At the beginning of the year 2021 AD, which is a

violation of all international agreements, treaties and covenants related to human rights, and we reviewed the pillars and conditions of the contractual liability of the air carrier in contracts for the transport of people between the countries of Qatar and the four blockading countries and the extent of the application of cases of exemption from responsibility in accordance with the provisions contained in national legislation and international agreements that have been organized To the State of Qatar, then we explained the implications of holding the responsibility, in terms of the provisions of the liability lawsuit for the carrier in light of the blockade imposed on the State of Qatar, by shedding light on the parties The responsibility and its procedures, the court competent to hear the case and the loss of the right to file a lawsuit, and finally we dealt with the compensation penalty decided for the liability of the air carrier in contracts for transporting people to airlines to the blockading countries, and the most important results we have reached, and the most important recommendations that we consider to be taken into account.

شكر وتقدير

في ختام رحلتي في بحر العلم الذي استقرّ فيها لبرهة من الزمن في جزيرة الماجستير.. رحلة امتزجت فيها مشاعر الشكر، والتقدير، والامتنان لجميع أساتذتي الفضلاء الذين كانوا منارات علم ونور أرشدت سفينتي طوال رحلتها إلى موانئ العلم والمعرفة، وأخصُّ بالشكر الأستاذ الدكتور محمد السيد فارس على كلِّ ما تفضّل به من إرشاد خلال هذا الإبحار الصعب، المتعب الجميل.. كما لا أنسى شكر العقيد حسين أمان العلي الذي لولا الله، ثمَّ دعمه المطلق ما تمكّنت من التوقُّق لتحقيق هذا الحلم.. فالشكر، والامتنان لكم جميعاً.

الإهداء

أهدي هذا العمل الذي اجتهدت غاية الاجتهاد في إنجازه :

-إلى روح والدي الذي أعيش في كنفه على الرغم من غيابه الطويل الأبدى..

- وإلى والدتي التي علمتني الإخلاص، والصبر، والإنجاز أُمي التي يتدفق حبّها جاريًا في عروقي

اعترافاً بفضلها، وتقديرًا لجهدِها ،

-وإلى أخواني، وأخواتي شبكة الأمان التي تحيطني، وتدعمني، ووجودهم يذلل الصعاب في طريقي،

ويدفعني إلى القمّة..

-وإلى صديقاتي شقيقات الروح اللاتي قدمنَ لي التشجيع، والمساندة التي نقلتني من قمة إلى

قمة...

فهرس المحتويات

شكر وتقدير	خ
الإهداء	د
المقدمة	1
الفصل التمهيدي	9
الفصل 1: أحكام مسؤولية الناقل الجوي العقدية	31
الفصل 2 : آثار انعقاد مسؤولية الناقل الجوي العقدية	10
الخاتمة	91
قائمة المصادر، والمراجع	95
مراجع باللغة العربية :	95
مراجع باللغات الأجنبية :	100
مراجع شبكة الإنترنت :	102

المقدمة

أصبح النقل الجوي بصورة كافة يتسم بالطابع الدولي غالباً بسبب ارتفاع سرعة الطائرة التي تجعلها تعبر المجال الجوي للعديد من الدول في وقت قصير، ولهذا بات النقل الجوي من الأمور الرئيسية التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث؛ حيث ازدادت أهميته في مجال نقل البضائع، والركاب بعد أن تميّز الطيران بالسلامة الجوية، والأمان.

ولقد اتجه المجتمع الدولي إلى توحيد القواعد القانونية التي تحكم عملية النقل الجوي؛ وذلك لمنع التنازع بين القوانين، وللقضاء على ظاهرة تعدد الأنظمة القانونية في مجال النقل الجوي، وقد تمّ التوحيد بموجب اتفاقية "وارسو" الموقعة في أكتوبر 1929 بشأن النقل الجوي، حيث وضعت اتفاقية "وارسو" المبادئ الأولى لقانونٍ موحدٍ بشأن النقل الجوي الدولي، وحددت مسؤولية الناقل الجوي، ولقد تم تعديل اتفاقية "وارسو" بموجب "بروتوكول لاهاي" سنة 1955، واتفاقية "جواتيمالا" عام 1971، وكذلك بموجب "بروتوكول جواتيمالا" سنة 1971 و"بروتوكولات مونتريال".

ولقد انضمت إليها دولة قطر بالموافقة على اتفاقية "وارسو" سنة 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المعدلة "ببروتوكول لاهاي" سنة 1955، كما انضمت إلى "بروتوكولي مونتريال" رقمي 2 و4 سنة 1975 المُكملين لها (1)

¹ - تم الانضمام بموجب المرسوم رقم (32) سنة 1987 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى معاهدة وارسو سنة 1929م المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 والانضمام إلى بروتوكولي مونتريال رقمي 2 و4 سنة 1975 المكملين لها، ونشر في الجريدة الرسمية بتاريخ 1987/1/11، العدد رقم (11)، ص 458

ولقد أصدر المشرع القطري القانون رقم (15) لسنة 2002 بشأن الطيران المدني⁽²⁾ المعدل بالقانون رقم (15) لسنة 2018م التي أكد ضمن أحكامه على تطبيق أحكام اتفاقية "شيكاغو ووارسو" والاتفاقيات، والمعاهدات الدولية المتعلقة بالطيران المدني التي انضمت إليها دولة قطر.⁽³⁾ وقد صادقت دولة قطر على اتفاقية الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات التي أقرها مؤتمر الطيران المدني الدولي المنعقد في "شيكاغو" خلال شهري نوفمبر، وديسمبر عام 1944م، وذلك بموجب المرسوم رقم 35 لسنة 2007، وتمت المصادقة بتاريخ 2007/7/5م، ونشرت في الجريدة الرسمية القطرية بالعدد رقم 9 بتاريخ 2007/12/30م، صفحة رقم 1564، ثم وافقت دولة قطر على الانضمام إلى بروتوكولات مونتريال الخاصة بتعديل اتفاقية شيكاغو عام 1944 بموجب المرسوم رقم (47) سنة 2008م.

وفي الخامس من شهر يونيو من عام 2017م، فرضت السعودية، والإمارات، والبحرين، ومصر حصاراً على قطر براً، وجوّاً، وبحراً لاتهامها بتمويل الإرهاب، ودعم إيران، وهي اتهامات نفتها الدوحة نفيّاً قاطعاً، فاتخذت الدول الأربع إجراءات عقابية من بينها فرض حظر جوي على الطائرات القطرية، حيث أوقفت الدول الأربع الرحلات من وإلى الدوحة، وأغلقت مكاتب الطيران على أراضيها، وأمهلت الدول الأربع المواطنين القطريين على أراضيها أسبوعين لمغادرة أراضيها.

² - نشر في الجريدة الرسمية القطرية بتاريخ 2002/9/4، العدد رقم (9) الصفحة 169

³ - نصت المادة (3) من قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2002 المعدل بالقانون رقم (15) لسنة 2018 على أنه "فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون، تسري أحكام معاهدة شيكاغو، وغيرها من المعاهدات، والاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الدولة، أو التي تنضم إليها مستقبلاً"

ومنذ فرض الحصار الجويّ على قطر، تكبّدت الخطوط الجوية القطرية خسائر بمئات ملايين الدولارات، إضافة إلى الخسائر الناجمة عن فيروس "كورونا المستجد"، حيث إن القرار الذي اتخذته دول الحصار الأربع القاضي بمنع الخطوط الجوية القطرية من العمل في أسواقها والطيران في مجالها الجوي يشكّل انتهاكاً صريحاً لاتفاقيات الطيران المدني من جهة، ولعدة اتفاقيات، ومعاهدات ملزمة، وموقعة من قبل هذه الدول من جهة أخرى، وبذلك تكون دول الحصار الأربع (السعودية - البحرين - الإمارات - مصر) قد انتهكت الالتزامات المتعلقة بدورها في الاتفاقيات المذكورة، بما في ذلك مصادرة استثمارات الخطوط الجوية القطرية، وعدم حماية تلك الاستثمارات بشكل كافٍ، والتعامل عليها، وعدم تقديم معاملة عادلة، ومنصفة للناقلة واستثماراتها، واعتبرت الخطوط الجوية القطرية أن الدول الأربع قطعت العلاقات معها من دون سابق إنذار، واتخذت إجراءات مشتركة بقصد إلحاق الضرر عمداً بها، وبعملياتها الجوية، حيث أدت هذه الإجراءات إلى تدمير الاستثمارات الكبيرة التي ضحّتها الناقلة في هذه الأسواق (الدول الأربع) وألحقت أضراراً كبيرة بشبكة وُجّهاتها العالمية⁽⁴⁾.

وكانت هيئة الطيران المدني في كلٍّ من دولة الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، ومملكة البحرين قد أوضحت أنّ الحظر الجوي المفروض على قطر منذ فرض الحصار عليها، يشمل حصراً شركات الطيران القطرية، والطائرات المسجلة في دولة قطر من الهبوط في المطارات، أو العبور في الأجواء السيادية للدول الأربع.

تمت زيارة هذا الموقع تاريخ 2021/1/7 في تمام الساعة 12،38 صباحاً <https://www.france24.com/ar/20170613>

وبما أنّ موضوع بحثنا المتعلق بالمسؤولية العقدية لشركات الطيران المدنية في دول الحصار والخسائر الفادحة التي لحقت بالخطوط الجوية القطرية بسبب هذا الحصار؛ فقد تقدمت الشركة للتحكيم الدولي إذ تسعى للحصول على تعويض قدره خمسة مليارات دولار من السعودية، والدول الثلاث الأخرى المقاطعة للدوحة، كتعويض عن فرض هذه الدول حظراً جويّاً على طائرات قطر بعد قطع العلاقات في يونيو عام 2017، وتسعى الشركة في الحصول على التعويض من خلال أربعة طلبات للتحكيم الدولي بموجب اتفاقية الاستثمار التابعة لمنظمة التعاون الإسلامي، والاتفاقية العربية للاستثمار، ومعاهدة الاستثمار الثنائية بين قطر، ومصر، وقال ممثل الخطوط الجوية القطرية: "إن القرار الذي اتخذته دول الحصار الأربع بمنع الخطوط الجوية القطرية من العمل في أسواقها، والطيران في مجالها الجوي يشكّل انتهاكاً صريحاً لاتفاقيات الطيران المدني من جهة، ولعدّة اتفاقيات، ومعاهدات ملزمة، وموقعة من قبل هذه الدول من جهة أخرى" وجاء هذا الإعلان بعد أسبوع من إصدار محكمة العدل الدولية حكماً لصالح دولة قطر في خلافها القائم مع دول الحصار الأربع، ورفض قضاة المحكمة بالإجماع طعناً قدمته الرياض، وأبوظبي والمنامة، والقاهرة بقرار أصدرته منظمة الطيران المدني الدولي عام 2018 وصبّ في مصلحة دولة قطر⁽⁵⁾.

وكانت دولة قطر قد تقدمت بشكواها إلى محكمة العدل الدولية التي أصدرت قراراتها لصالح دولة قطر، ضد دول الحصار، ورفض قضاة محكمة العدل الدولية بالإجماع الحجج التي قدّمتها الدول الأربع إلى مجلس "الإيكاو" بعدم الاختصاص في الملف.

تمت زيارة هذا الموقع تاريخ <https://www.mc-doualiya.com/articles/20200722> - 5
2021/1/7 في تمام الساعة 1،55 صباحاً

وقد رفضت محكمة العدل الدولية بالإجماع قبول الاستئناف المقدم من دول الحصار حول قضية الحظر الجوي المفروض على قطر، وأكدت محكمة العدل الدولية على أن قطر قامت بجهود صادقة بالتواصل مع الدول الأربع للتفاوض قبل لجوئها إلى "الإيكاو".

وأقرت باختصاص مجلس منظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو" في فض النزاع بالشكوى التي قدمتها الدوحة حول الإجراءات المتخذة ضدها، وبناء على الحكمين الصادرين عن محكمة العدل الدولية التي انعقدت في مقرها في "لاهاي" من المقرر أن يستأنف مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إجراءات فض النزاع في الشكوى التي تتعلق بالإجراءات التي انتهجتها أبو ظبي، والرياض، والمنامة، والقاهرة ضد قطر...

إشكالية البحث:

تتجلى إشكالية البحث في أحكام المسؤولية العقدية لشركات الطيران المدنية أثناء الحصار في عقود نقل الأشخاص في ضوء القواعد الدولية لمسؤولية الناقل الجوي، والقواعد الوطنية ذات الصلة، وبيان ما أحرزته هذه القواعد في تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل الجوي، ومصلحة المسافر خلال مراحل تطورها، ابتداءً من اتفاقية "وارسو" سنة 1929م، وانتهاءً باتفاقية مونتريال سنة 1999م، وكذلك الوضع في التشريع القطري.

أهمية الدراسة:

إنّ النقل الجوي التجاري يعدّ عصب الحياة الاقتصادية، كونه ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها سواء أكان في تنقل الأشخاص، أم الأمتعة، والسلع، باعتبار أن الزمن أصبح عنصراً جوهرياً ومهماً في الحياة الاقتصادية التي تشهد تطوراً ملحوظاً يوماً تلو الآخر، وانعكس ذلك بدوره في ربط بلدان

العالم بعضها ببعضها الآخر مأسهم في دفع عجلة التنمية؛ وعليه تكمن أهمية البحث في دراسة عقد النقل الجوي في الظروف الاستثنائية التي اجتازها المجتمع القطري في ظلّ الحصار الذي فرضته الدول العربية الأربع على دولة قطر منذ منتصف عام 2017 حتى مطلع عام 2021م هذه الظروف التي خلّفت آثاراً كبيرة من أهمها حركة الملاحة الجوية التي توقفت تماماً، وأدّت إلى إلحاق خسائر تقدر بملايين الدولارات لحقت بشركة الطيران الوطنية (الخطوط الجوية القطرية)، من هنا جاءت الأهمية متمثلة في إلقاء الضوء على هذا العقد، وما يترتب عليه من آثار، من أجل تجديد الإشكاليات التي تنتج عن الأخذ بأحكام الاتفاقيات الدولية المعنية في هذا الشأن، وربطها بالقوانين الوطنية، بغية الخروج بالنتائج المرجوة، ومحاولةً منّا لوضع بعض التوصيات التي قد تسهم في حلّ هذه الإشكاليات...

أهداف الدراسة:

تهدف دراسة أحكام عقد النقل الجوي في ضوء الحصار القطري إلى إلقاء الضوء على عقد النقل الجوي بحسب طبيعته، ونوعية العقد في ظلّ هذا الحصار، وما خلّفه من آثار، ونشر الوعي القانوني بين المسافرين مستخدمي النقل الجوي، وكذا ربط التشريعات الوطنية التي تتعلق بالنقل الجوي التجاري الواردة بأحكام قانون التجارة القطري، والقوانين المتعلقة بالطيران المدني القطري، وبالاتفاقيات الدولية التي تنظّم النقل الجوي، فأثار عقد نقل الأشخاص تختلف عن آثار عقد نقل البضائع، وغيرها من العقود، وذلك لأنّ بمجرد انعقاد عقد النقل الجوي يترتب عليه التزامات متبادلة بين أطراف هذا العقد، مقارنة ذلك بما ورد من أحكام في اتفاقية "وارسو" عام 1929م، والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال 1999م، لبحث عقد النقل الجوي والآثار المترتبة

عليه من الوجهة العمليّة في ضوء الحصار القطري الذي دام قرابة خمس سنوات، وما رتبّه من آثار تتعلق بحقوق الإنسان، وتعدّ انتهاكاً صريحاً للتشريعات، والاتفاقيات، والمواثيق الدولية كافة.

منهجية البحث:

نظراً لتعدد الجوانب التي يثيرها موضوع البحث فقد اعتمدت على ثلاثة مناهج مختلفة:

المنهج التاريخي: وقد فرضه التطور المتواصل لقواعد مسؤولية الناقل الجوي التي عرفت حركة مستمرة، ولن تستقيم هذه الدراسة من دون البحث في التطور التاريخي الذي مرت به قواعد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ...

المنهج المقارن: ومما دعاني للأخذ به أمران الأول: هو أن اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 كانت نتاج توفيق بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية، ما دفعني للبحث في هذه الأنظمة للوقوف على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي فيها، والثاني: يتمثل في تعدد الأنظمة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، والمحلي، لذلك كان علينا أن نقارن بين مختلف الاتفاقيات، والبروتوكولات عند تناول كلّ عنصر من عناصر مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، وكذلك المقارنة بينها، وبين التشريع القطري...

المنهج التحليلي: معتمداً في هذا المنهج على تحليل الأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية باعتبارها الأصل، وكذا القوانين الوطنية الأخرى باعتبارها الفرع ...

خطة البحث:

❖ الفصل التمهيدي: مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص (الركاب)، وآثاره في ضوء

الحصار القائم على دولة قطر.

- ✓ المبحث الأول: تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص وخصائصه
- ✓ المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي على الأشخاص بالنسبة لشركات الطيران في دول الحصار، وتداعياته.
- ❖ الفصل الأول: أحكام مسؤولية الناقل الجوي العقدية في عقود نقل الأشخاص بين قطر ودول الحصار .
- ✓ المبحث الأول: أركان مسؤولية الناقل الجوي العقدية، وشروطها في عقود نقل الأشخاص بين دولة قطر ، ودول الحصار.
- ✓ المبحث الثاني: مدى تطبيق حالات الإعفاء من المسؤولية العقدية المقررة قانونا للناقل الجوي لشركات الطيران في دول الحصار.
- ❖ الفصل الثاني: آثار انعقاد مسؤولية الناقل الجوي العقدية في عقود نقل الأشخاص بالنسبة لدول الحصار.
- ✓ المبحث الأول: أحكام دعوى المسؤولية العقدية للناقل الجوي في ضوء حصار قطر (أطراف الدعوى- المحكمة المختصة- إجراءات إقامة الدعوى - سقوط الدعوى)
- ✓ المبحث الثاني: جزاء التعويض المقرر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص لشركات الطيران في دول الحصار.
- ❖ الخاتمة

الفصل التمهيدي

مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص (الركاب)، وآثاره في ضوء الحصار القائم على دولة قطر لا يختلف عقد النقل الجوي عن العقود الأخرى إلا من حيث الوسيلة التي يتم بها تنفيذ هذا العقد، وقد أوضح القانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 المقصود بعقد نقل الأشخاص والأشياء، حيث أفرد المشرع القطري في الفصل الثالث من الباب الرابع الأحكام المتعلقة بعقد النقل الجوي، والمتعلق بالأشخاص والأشياء في المواد (165 - 232) ونظراً للأهمية القصوى التي يمثلها النقل الجوي في العصر سوف نتناول في هذا الفصل التمهيدي المقصود بعقد النقل الجوي للأشخاص، وأهم السمات التي يتسم بها العقد، والالتزامات المترتبة عليه التي تقع على عاتق شركات الطيران أثناء مرحلة الحصار وفقاً لما أورده الاتفاقيات، والمعاهدات الدولية والإقليمية، وذلك من خلال المبحثين التاليين:

المبحث الأول: تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص وخصائصه.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي للأشخاص بالنسبة لشركات الطيران أثناء مرحلة الحصار وتداعياته.

المبحث الأول

تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص وخصائصه

نتناول في هذا المبحث تحديد المقصود بعقد النقل الجوي، من حيث ما درج عليه فقهاء القانون، ومفهومه الوارد ضمن أحكام قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م، وذلك من خلال

المطلبين التاليين:

المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي

المطلب الأول

تعريف عقد النقل الجوي

أفصح قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 عن أن الأحكام الواردة في الفصل الثالث من الباب الرابع منه تسري على جميع أنواع النقل أيّاً كانت صفة الناقل باستثناء النقل البحري⁽⁶⁾ وعليه فقد عرف المشرع القطري عقد النقل بأنه " هو العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل أشياء، أو أشخاص من مكان إلى مكان آخر معيّن مقابل أجر معلوم"⁽⁷⁾.

⁶ - نصت المادة (166) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 على أنه " فيما عدا النقل البحري تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أيّاً كانت صفة الناقل، مع مراعاة الأحكام التي تنص عليها القوانين الخاصة بشأن بعض أنواع النقل، وأحكام اتفاقيات النقل الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها"

⁷ - راجع في ذلك نص المادة (165) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006

أما عقد نقل الأشخاص فقد عرفه قانون التجارة القطري بأنه " ذلك العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل الراكب على وسيلة نقل معينة من مكان معين إلى مكان آخر سليماً ،وفي الميعاد، وذلك مقابل أجر .(8)

ويتضح من هذا التعريف الذي ورد ضمن الأحكام العامة للنقل أنه تعريف عام ينطبق على كل أنواع النقل سواءً أكانَ النقل برياً أم جويّاً، وذلك لقول المشرّع: "يلتزم الناقل بنقل الراكب على وسيلة معينة دون تحديد نوع الوسيلة المستخدمة، هل هي وسيلة نقل بري، أم نقل جوي" غير أن المشرّع القطري كان دقيقاً في تحديد الشيء المنقول بتعبيره أنّه راكب: أي أشخاص ،وليست بضائع، غير أن الناقل في كل الأحوال يلتزم بالتغيير المكاني للأشخاص، أو الأشياء مقابل أجرة متفق عليها بين الطرفين⁽⁹⁾، ثم نجد المشرّع القطري في قانون التجارة القطري المشار إليه أعلاه يحدد بطريقة أكثر وضوحاً المراد بالنقل الجوي في صريح نص المادة (217) في فقرتها الأولى بشأن الأحكام الخاصة بهذا النوع من النقل بقولها: " يقصد بالنقل الجوي نقل الأشخاص أو الأمتعة، أو البضائع بالطائرات مقابل أجر".⁽¹⁰⁾

⁸ - راجع في ذلك نص المادة (198) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006

⁹ - د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي " النقل الجوي الوطني والدولي"، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010م، ص 32

¹⁰ - أما عن نقل الأشياء فعرفه بأنه " هو العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل أشياء معينة على وسيلة نقل متفق عليها، من مكان معين إلى مكان آخر، غير تالفة، أو هالكة وفي الميعاد، وذلك مقابل أجر". راجع في ذلك نص المادة (169) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 والذي بُدء العمل بها بتاريخ 2007/5/12

وذهب بعض الفقهاء إلى تعريف عقد النقل الجوي بأنه اتفاق يتعهد بمقتضاه شخص يسمّى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر، أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد⁽¹¹⁾، وعليه فإنّ عقد النقل الجوي عقد يتم بموجب اتفاق: أي توافق إرادتين، لإحداث أثر قانوني معين والمتمثل في العقد، أي: إرادة من يرغب السفر، أو يريد إرسال بضاعة إلى مكان ما وبين الناقل الجوي، بحيث يتعهد الناقل بنقل المسافر، وأمتعته، أو نقل البضاعة جوّاً من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه الراغب في السفر، أو مرسل البضاعة⁽¹²⁾.

ويتضح لنا من التعريفات السابقة أنّ هناك تبايناً في وجهات النظر حول تحديد المقصود بعقد النقل الجوي، حيث كان التباين في هذا الشأن لفظياً؛ أي: اختلاف من حيث الشكل، غير أنّ التعريفات كافةً تلاقّت، وانتهت إلى إعطاء معنى واحد يتفق في تحديد مفهوم عقد النقل من الناحية الموضوعية، وعليه، فإنّ الاختلاف كان شكلياً في اللفظ، وليس موضوعياً.

المطلب الثاني

خصائص عقد النقل الجويّ

11 - د/ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982م، ص 24

12 - كما ذهب فريق آخر من الفقهاء بتعريف عقد النقل الجوي بأنه "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمّى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر، أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد (د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 121)، بينما ذهب فريق آخر من الفقه إلى تعريف عقد النقل الجوي بأنه عقد بمقتضاه يلزم شخص، ويسمّى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمّى المسافر، أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن، أو المرسل إلى مكان آخر جواً بواسطة طائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد. انظر د/ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2000، ص 156

يمتاز عقد النقل الجوي بأنه عقد رضائي، من عقود الإذعان، فضلاً عن أنه عقد تجاري، يقوم على الاعتبار الشخصي، وسوف نوضح كلَّ خاصية من هذه الخصائص تباعاً، وذلك على النحو الآتي:

1- عقد النقل الجوي من العقود الرضائية..

يُعدُّ عقدُ النقل الجوي من العقود الرضائية؛ أي: التي يكفي لانعقادها مجرد تلاقي إيجاب، وقبول متطابقين، سواءً أكان محلَّ العقد نقل أشخاص، أم نقل بضائع، وهذا ما أكدّه المشرع القطري، عندما عبر عنه بأنه عقد يكفي لانعقاده مجرد الإيجاب والقبول⁽¹³⁾، وبذلك يتفق المشرع القطري مع نظيره المصري في أنّ عقد النقل من العقود الرضائية بمجرد تلاقي الإيجاب، والقبول⁽¹⁴⁾، ولما كان عقد النقل الجوي يتم انعقاده بمجرد تطابق الإرادتين، فيعدّ من العقود الرضائية سواء أكان عقد نقل أشخاص أم بضائع (أشياء)، وعليه، فإنّ عقد النقل الجوي ليس من العقود الشكلية التي يحتاج إبرامها إلى إفراغها في قالب شكلي معين، ولا يغيّر من ذلك قيام الناقل بتحرير وثيقة النقل، وتسليمها لصاحب الشأن سواءً أكانت هذه الوثيقة تذكرةً للسفر أم للمكاتب، أم سنداً للنقل، وهذه الوثيقة، أو السند ينحصر دورها في كونها أداة لإثبات العقد ومضمونه.⁽¹⁵⁾ فالشكلية هنا وسيلة إثبات وليست شرطاً لصحة العقد.

13 - نصت المادة (167) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 على أنه "ينعقد عقد النقل بمجرد الإيجاب والقبول، ويجوز إثبات العقد بجميع طرق الإثبات".

14 - نصت المادة (210) من قانون التجارة المصري الجديد رقم (17) لسنة 1999م، في فقرتها الأولى على أنه "يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق، ويجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً....."

15 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 265

ولا ينال أيضاً من كونه عقداً رضائياً التزام الشاحن بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل أو أحد تابعيه إذ إنَّ التسليمَ لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة من مكان لآخر، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم، فالتسليم ليس شرطاً لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من تنفيذ التزامه، فهذا الالتزام لن يستطيع الناقل القيام به إلا إذا كان في وضع يتمكن معه من حيازة البضاعة مادياً تمهيداً لنقلها، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم (16).

وعلى الصعيد الدولي أكدت اتفاقية "وارسو" عام 1929م، على رضائية عقد النقل الجوي، عندما نصت على انعدام أثر عدم وجود، أو عدم صحة، أو ضياع تذكرة السفر (17)، أو استمارة الأمتعة (18)، أو خطاب النقل الجوي (19)، على أن العقد قد انعقد صحيحاً بتلاقي الإيجاب والقبول دون أن تؤثر في انعقاده مستندات النقل، وهذا ما تؤكدته أيضاً اتفاقية مونتريال عام 1999م (20).

2- عقد النقل الجوي من عقود الإذعان :

16 - د/ فريد العربي، مرجع سابق، ص 122

17 - نصت المادة (2/3) من اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1929م على أنه " تكون تذكرة السفر حجة على إبرام عقد النقل وشروطه، ما لم يثبت العكس، ولا يؤثر في وجود عقد النقل، أو في صحته عدم وجود تذكرة السفر، أو عدم سلامتها أو ضياعها، بل يظل العقد على الرغم من ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية"

18 - نصت المادة (2/4) من اتفاقية وارسو المذكورة أعلاه على أنه " تكون بطاقة الأمتعة حجة على تسجيل الأمتعة، وشروط عقد النقل، ما لم يثبت العكس، ولا يؤثر على وجود عقد النقل، أو على صحة عدم وجود بطاقة الأمتعة أو عدم سلامتها أو ضياعها، بل يظل العقد على الرغم من ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية....."

19 - نصت المادة (2/5) من اتفاقية وارسو سالفة الذكر على أنه " ... مع ذلك لا يؤثر على وجود عقد النقل أو على صحته عدم وجود هذا المستند، أو عدم صحته، أو ضياعه، بل يظل العقد على الرغم من ذلك خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية"

20 - نصت المادة (5/3) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي "مونتريال" لعام 1999م، على أن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود، أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية"، كما نصت المادة التاسعة من ذات الاتفاقية على أن " عدم الالتزام بأحكام المواد من 4 إلى 8 لا يؤثر على وجود، أو على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية"

يعدّ عقد النقل الجوي من عقود الإذعان على الرغم من أنّه يقوم على مبدأ الرضائية، والإذعان يعني الانصياع لشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون لإرادة الطرف المذعن دور فيها؛ فهو لا يناقش شروط العقد، وذلك لأن شركات الطيران تعدّ من أهم المرافق التي يصعب على الإنسان الاستغناء عنها تلك التي يتمتع فيها الناقل بمركز اقتصادي واقعي قوي بالنسبة للطرف الآخر، وهو المسافر، أو شاحن البضاعة⁽²¹⁾، الأمر الذي يؤدي إلى اقتصار دور المسافر، أو الشاحن على القبول دون التفاوض في أي أمر من الأمور، بل يغلب عليه ألا يعلم بهذه الشروط وهو في مرحلة التعاقد، ويبدأ علمه بها بعد تسلّمه تذكرة السفر، أو خطاب النقل، أي : في أثناء تنفيذ العقد، ما يدعو إلى القول : بأنّ قبول المسافر ،أو الشاحن للشروط الواردة في عقد النقل الجوي ليس إلا نوعاً من الإذعان لمشيئة ،ورغبة الناقل الجوي، وذلك لا يجرد عقد النقل الجوي من طبيعته الرضائية، نظراً لأنّ المساواة المطلقة بين المتعاقدين يكاد يكون أمراً مستحيلاً، فأحد الأطراف في مركز ضعيف لا يخوّله الوقوف على قدم المساواة مع الطرف الآخر على الرغم من وضوح صفة الإذعان في عقد النقل الجوي إلا أنه كغيره من العقود يتم انعقاده بمجرد تلاقي الإرادتين، وتطابقهما

(22)

والمشرّع القطري قيّد الحرية التعاقدية ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية والتخفيف، عندما نص في المادة (227) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م على إبطال كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة

21 - د/ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض، وآراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996م، ص 15

22 - د/ حسام الدين عبد الغني الصغير، د/ عاطف محمد الفقي، القانون الجوي، الرحمة للطباعة والنشر، القاهرة، 2020، ص 102

(224) من هذا القانون، وكذلك عندما تطلب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بياناً يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسؤولية المحددة المنصوص عليها في المادة (218) من هذا القانون وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام، وعلى الرغم من استحالة المساواة بين أطراف هذا العقد، إلا أن المشرع قيّد هذه الحرية بالفعل، بهدف الحيلولة دون تعسف الناقلين بالمستفيدين من خدمة النقل عندما تضمّنت اتفاقية "وارسو" عام 1929 نصاً يقضي ببطان شروط الإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية، أو النزول بالتعويض عن الحدّ المقرر فيها، واعتبرها كأن لم تكن (23)، وكذلك عندما ألزم الناقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على بيانات تنبهه إلى خضوع رحلته لاتفاقية "وارسو" التي تضع حداً أقصى للتعويض المستحق، حتى يتخذ المسافر الاحتياطات اللازمة؛ إمّا بالعدول عن السفر، وإمّا بإبرام تأمين على الحياة، كما أنّ القضاء يعمل جاهداً للحدّ من الشروط التعسفية التي يتضمنها عقد النقل، وذلك إمّا بإبطالها، وإمّا بتفسير العبارات الغامضة تفسيراً لا يضرّ بمصلحة الطرف المذعن، على خلاف الأصل العام في العقد الذي يقضي بأنّ الشكّ يُفسّر لمصلحة المدين، أو الناقل في عقد النقل الجوي، وكذلك تقضي اتفاقية مونتريال 1999م، ببطان كل شرط في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل من مسؤوليته، أو تخفيفها بما يقلّ عن الحدّ الأدنى المعين في الاتفاقية. (24)

3- عقد النقل الجوي عقد تجاري:

23 - تنص المادة (23) من اتفاقية وارسو لعام 1929 على أنّه " كلّ نصّ يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حدّ أدنى من الحدّ المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً و عديم الأثر، ولكن بطلان أي نص من هذا القبيل لا يترتب عليه بطلان العقد، فيظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية"

24 - تنص المادة (26) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أنّه " كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو وضع حد أدنى من الحدّ المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وملغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية"

تنص المادة (4/6) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م، على تجارية كل عمل يتعلق بالملاحة، وعلى وجه الخصوص النقل الجوي، وعلى الرغم من أن المشرع القطري قد عدّ النقل الجوي عملاً تجارياً منفرداً، فإنّ في الغالب أن يتخذ هذا العمل شكل المشروع نظراً للإمكانيات الكبيرة التي يتطلبها، فضلاً عن أنّه لا يختلف عن كلّ من النقل البري، والنقل في المياه الداخلية اللذين اشترط المشرع لصبغهما بالصبغة التجارية مباشرتهما في شكل مشروع، إلا من حيث وسيلة تنفيذه، الأمر الذي يوجب توحيد الوصف بالنسبة لهذه الأنواع، واشتراط اتخاذها شكل المشروع حتى تتصف بالتجارية، ويعدّ النقل الجوي من الأعمال التجارية، وذلك أيّاً كانت صفة الناقل (25)، فقد يكون فرداً، أو شركة، سواء أكانت من الشركات المملوكة للأفراد أم قد يكون الناقل من أشخاص القانون العام كالدولة، أو إحدى الشخصيات المعنوية العامة، ففي كلّ الأحوال يخضع النقل الجوي لأحكام قانون التجارة، فإذا كان النقل الجوي يُعدّ من الأعمال التجارية دائماً بالنسبة للناقل، فإنّه لا يكون كذلك بالنسبة للمسافر، أو شاحن البضاعة، إلا إذا كان تاجراً، وكان النقل بمناسبة نشاطه التجاري، ومن هنا فإنّ العقد قد يكتسب صفة العمل المختلط، وذلك إذا كان تجارياً بالنسبة للناقل، ومدنياً بالنسبة للمسافر، أو شاحن البضاعة عندما لا يكون تاجراً، أو لا يتعلق النقل بنشاطه التجاري. (26).

4- عقد النقل الجوي من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي..

25 - نصت المادة (1/209) من قانون التجارة المصري الجديد رقم (17) لسنة 1999م، على أنّه " فيما عدا النقل الجوي تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أيّاً كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك....."

26 - د/ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 131

يعدّ عقد النقل الجوي من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، وقد أوضحت هذه الصفة الشخصية لعقد النقل الجوي بالنسبة للمسافرين التي وردت في الشروط العامة "الآليات الخاصة بشروط نقل المسافرين، ويترتب على ذلك أن تنكّر السفر لا يجوز استعمالها إلا من قبل من ورد اسمه بها، ولا يجوز للمسافر أن يتنازل عنها لغيره، فإنّ المتنازل إليه يعدّ في حكم المسافر خلسة ولا يلتزم أمامه الناقل بأي التزام".⁽²⁷⁾

كذلك فإنّ هذه الصفة الشخصية تظهر في حالة النقل الجوي للبضائع وذلك على الرغم من تدخل شخص ثالث في العقد؛ وهو المرسل إليه في بعض الأحوال، وتمتعه ببعض الحقوق وتحمله ببعض الالتزامات، وعلى الرغم أيضاً من تداول خطاب النقل بالتظهير، أو التسليم إن كان إذنيّاً، وأولحامله بحسب الأحوال، فإن هذا التدخل، وذلك التداول لا يؤثر في الصفة الشخصية لعقد النقل، إذ إنّ الحقوق يتمتع بها المرسل إليه، والالتزامات التي يتحملها لا تقيد انقطاع رابطة الناقل بالشاحن، ولا يمكن اعتبار هذا التدخل بمنزلة تنازل من جانب الشاحن عن عقد النقل الجوي، كما أن تداول خطاب النقل - وإن كان يفيد التصرف في البضاعة المنقولة - إلا أنّه لا يفيد تنازل الشاحن عن عقد النقل لمصلحة من ظهر إليه الخطاب، أو من تسلّمه، فمتى تعاقد الناقل مع الشاحن ظلّت الروابط القانونية قائمة بينهما لا ينفىها تدخل المرسل إليه، أو تداول خطاب النقل، ولا يجوز التنازل من جانب الشاحن عن العقد إلا بموافقة الناقل الجوي.⁽²⁸⁾

27 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 267

28 - د/ رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988م، ص 87

وتتضح الصفة الشخصية في جانب المسافر، أو شاحن البضاعة فإنّها تتضح- كذلك- بالنظر إلى الناقل الجوي، ذلك أن شركات الطيران المختلفة تتفاوت فيما بينها من حيث السمعة التجارية، فمنها ما تقدّم شروطاً أفضل لعملائها، ومنها ما تشتهر بانخفاض معدلات الحوادث التي تتعرض لها طائراتها، ومنها ما يعرف عنها ارتفاع مستوى الخدمات التي تقدّم للمسافرين على متن طائراتها، ومنها ما يشتهر بانضباط مواعيد إقلاع، وهبوط طائراتها، ويكون اختيار المسافر لإحدى هذه الشركات بناء على هذه العوامل دليلاً على ما يوليه لهذه الشركة من اعتبار دون الشركات الأخرى، ولذا يتعيّن على الناقل الجوي الذي تعهد بإنجاز عملية النقل بنفسه أن يوفي بهذا التعهد، ولا يحقّ له أن يحيل تنفيذ الرحلة الجوية إلى ناقل آخر .(29)

5- عقد النقل الجوي من عقود المعاوضة:

عقد المعاوضة: هو ذلك العقد الذي يحصل بمقتضاه كلُّ طرف على مقابلٍ لما يعطيه للآخر، فالمسافر يحصل على خدمة النقل من مكان إلى آخر، والناقل يحصل من المسافر على أجرة مقابل أداء خدمة النقل، وقد أكد المشرّع القطري هذا المعنى مرتين الأولى في صريح نص المادة (165) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 بقوله: "النقل يتم مقابل أجر معلوم"، والثانية بقوله في صريح نص المادة (217): "بأنّ النقل الجوي للأشخاص والأمتعة، أو البضائع بالطائرات تكون مقابل أجر (30)"، وعلى ذلك لا يخضع لأحكام القانون المنظم

29 - د/ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 134

30 - والجدير بالذكر أن المشرّع المصري أكد أيضاً على أن عقد النقل الجوي عقد معاوضة في قانون التجارة المصري الجديد رقم (17) لسنة 1999م، مرتين أيضاً، الأولى في المادة (208) بقوله النقل يتم مقابل أجرة، والثانية في المادة (284) بان النقل الجوي يتم بهدف تحقيق الربح ..

لعقد النقل في حالات النقل المجاني التي تتم دون مقابل، أو مقابل أجور رمزية تغطي فقط تكلفة النقل، واستثناء من هذا الأصل أخضع المشرع القطري لأحكام القانون النقل المجاني الذي يصدر من ناقل محترف، وهو ما نصت عليه المادة (2/217) ⁽³¹⁾، بالقول: " ويعتبر من قبيل النقل بالأجر النقل بدون مقابل إذا تم على سبيل الدعاية على طائرات شركات نقل محترفة"، وعلى ذلك لا يُعدّ نقلاً مجانياً النقل الذي يصدر من ناقل محترف للدعاية، أو الإعلان ولو كان بغير أجره؛ لأنّ الناقل ينقله بعض المشاهير كالفنانين أو الرياضيين، والشخصيات السياسية مجاناً بهدف عادة من وراء ذلك إلى عمل دعاية لمشروعه، فهو يهدف إلى تحقيق ربح على المدى البعيد، فيأخذ حينئذ النقل المجاني حكم النقل بمقابل من حيث خضوعه لأحكام القانون. ⁽³²⁾

³¹ - ويقابل هذا النص في قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999م، التي نصت على أنه " يكون النقل مجانياً إذا كان بدون أجر، ولم يكن الناقل محترفاً النقل، فإذا كان محترفاً اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجره"

³² - د/ رفعت فخري أبدير، مرجع سابق، ص 89

المبحث الثاني

آثار عقد النقل الجوي للأشخاص بالنسبة

لشركات الطيران لدول الحصار، وتداعياته

نتناول في هذا المبحث الآثار التي يترتبها عقد النقل الجوي للأشخاص بالنسبة لشركات الطيران لدول الحصار، من حيث الالتزامات التي يترتبها هذا العقد من جهة تنفيذه، وتوافر ضمان سلامة الراكب، والالتزامات التي تتعلق بنقل الأمتعة، وتقديم الخدمات الجوية للمسافر على متن الطائرة في أثناء الرحلة وهي التزامات بتحقيق نتيجة، وذلك من خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: الالتزام بتنفيذ النقل الجوي وضمن السلامة .

المطلب الثاني: الالتزام بنقل الأمتعة وتقديم الخدمات اللازمة لراحة الراكب.

المطلب الأول

الالتزام بتنفيذ النقل الجوي، وضمن السلامة

عقد النقل الجوي للأشخاص كغيره من العقود يترتب عليه التزامات على عاتق أطرافه، فمن آثار عقد النقل الجوي للأشخاص، أنه يعدُّ للأشخاص من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين، ذلك أن النقل الجوي المقصود هو النقل الجوي التجاري، حيث يقدم الناقل الجوي خدمة النقل مقابل الحصول على أجر، ويرتب العقد التزامات طرفيه، وهما الناقل الجوي، والمسافر، وكلها - من وجهة نظر الباحثة - التزامات بتحقيق نتيجة. ونتناول في هذا المبحث التزامات شركات الطيران أثناء مرحلة حصار الدول الأربع (مصر، والمملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين)، وفق ما ورد في الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، ويذكر

أن السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، والبحرين قطعت علاقاتها الدبلوماسية مع دولة قطر في تاريخ 2017/6/5م، واتخذت إجراءات عقابية بحقها من بينها إغلاق المجالات البحرية، والجوية أمامها، وأوقفت الدول الثلاث الرحلات من وإلى الدوحة وأغلقت مكاتبها على أراضيها، حيث أصدرت هيئة الطيران المدني في كلٍ من الإمارات والسعودية، والبحرين بيانات للتأكيد على أن الحظر الجوي المفروض على قطر منذ اندلاع الأزمة الخليجية، يشمل حصرًا شركات الطيران القطرية، وتأتي هذه البيانات للردّ على ما عدّه الرئيس التنفيذي للخطوط القطرية "حصاراً" ينتهك الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل الجوي، فقد جاء في البيان الذي أصدرته هيئة الطيران المدني في كلٍ من السعودية، والإمارات، والبحرين، ومصر أنّ الحظرَ الجوي المفروض على قطر منذ بدء الأزمة الدبلوماسية مع الدوحة يشمل حصرًا شركات الطيران القطرية، والطائرات المسجلة في قطر، وأجمعت البيانات التي نشرتها وكالاتُ أنباء دول الحصار على أنه بموجب الحظر الجوي "تمنع كافة شركات الطيران القطرية والطائرات المسجلة في دولة قطر من الهبوط في المطارات، أو العبور في الأجواء السيادية لدول الحصار، مؤكدين على أن هذا القرار لا يشمل شركات الطيران، والطائرات غير المسجلة في دولة قطر، أو في أيّ من دول الحصار الراغبة في عبور أجواء هذه الدول من وإلى دولة قطر، ووصفت دولة قطر هذا الحصار بأنه غير قانوني، وبيدّ انتهاكاً للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي.⁽³³⁾

تمت زيارة هذا الموقع الإلكتروني بتاريخ <https://www.france24.com/ar/20170613> -³³ 2021/1/20 في تمام الساعة 11،35م

ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام رئيس يتمثل في القيام بتنفيذ عملية النقل الجوي، ويتفرع عن هذا الالتزام بعض الالتزامات الأخرى كالتزام بضمان سلامة المسافر، والالتزام بالمحافظة على أمتعته، وسنوضح ذلك بشيء من التفصيل، وذلك من خلال النقاط الآتية:

1- الالتزام بتنفيذ النقل الجوي:

يقع على عاتق الناقل الجوي التزاماً أساسياً يتمثل في تنفيذ ما تعهد به في عقد النقل المبرم بينه وبين المسافر، وهو نقل المسافر بالطائرة من مطار القيام إلى مطار الوصول في الميعاد المضروب، هو التزاما بتحقيق نتيجة فإذا امتنع الناقل عن تنفيذ هذا الالتزام بأن منع الراكب من السفر إما بإلغاء المكان المحجوز له على متن الطائرة، أو بإلغاء الرحلة الجوية كلية استرد المسافر أجرة النقل وانشغلت ذمة الناقل بالتعويض⁽³⁴⁾، وبذلك يعدّ التزام الناقل بنقل المسافر جواً من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أهمّ التزامات الناقل، ولا يكفي نقلُ المسافر، وتوصيلُهُ سليماً إلى جهة الوصول، بل يجب أن يتم ذلك في الميعاد المتفق عليه، والمحدد في تذكرة السفر، فإذا أخلّ الناقل بهذا الالتزام كما لو ألغى حجز المسافر، أو ألغى الرحلة فإنّه يكون مسؤولاً في مواجهته عما يلحقه من أضرار من جراء ذلك، كذلك يُسأل الناقل عن تعويض المسافر إذا قام بنقله إلى جهة الوصول ولكن في وقت متأخر عن الوقت المتفق عليه⁽³⁵⁾، وذلك لأنّ مراعاة الوقت أمر مهمّ في النقل الجوي بالذات؛ لأنّ المسافر يدفع مبلغاً كبيراً في السفر بالجوّ رغبةً في توفير الوقت، والوصول إلى جهة الوصول في أسرع وقت ممكن، فإذا لم يراعِ الناقل ذلك، فإنه يضيّع على المسافر أهمّ

34 - د/ فريد العريني، السابق، ص 166

35 راجع المادة (1/200) من قانون التجارة القطري التي تنص على أن يلتزم الناقل بسلامة الراكب في أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عمّا يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية، وكذلك الأضرار المترتبة على التأخير في الوصول"

ميزة في النقل الجوي، وهي السرعة في الوصول، وهو ذات الالتزام الذي يقع على عاتق شركة الخطوط الجوية القطرية (الناقل)، وكما هو مدون بعقد الاتفاق (تذكرة السفر) فتلتزم هذه الشركة من بدء نشأتها بما هو معهود بها وفقاً لما ورد من تشريعات وطنية، واتفاقيات دولية انضمت إليها دولة قطر، والمتعلقة بالنقل الجوي، وفيما يتعلق بشركات الطيران (الناقل) التابعة لدول الحصار، فهي تلتزم من حيث المبدأ بالاتفاقيات الدولية، والتشريعات الوطنية المطبقة، غير أنّ مخالفة دول الحصار هذه الاتفاقيات، والمعاهدات ضاربةً بها عرض الحائط ما يُعدُّ انتهاكاً صريحاً للمعاهدات الدولية التي تحرص على تناول حقوق الإنسان كحقّ التعليم، وحق التنقل وغيرها من الحقوق التي تعدّها المواثيق الدولية حقوقاً أساسية لا غنى عنها للإنسان في المجتمع الدولي، وعدم حرمانه منها، وقد أدى هذا الحصار إلى تأخر الرحلات، بل توقفها تماماً للطلاب الذين يسعون لكسب العلم من بينها دول الحصار، بل وصل الأمر إلى حدّ حرمانهم من حقّ كفلته الدساتير، والمواثيق الدولية كافة، وهو حقّ التعليم ما ترتّب عليه إلحاق أضرار جسيمة وفق ما ورد في جميع التشريعات الوطنية، والمقارنة حتى التشريعات والدساتير النافذة في دول الحصار كالدستور المصري والدستور الإماراتي والدستور السعودي والدستور البحريني⁽³⁶⁾.

2- الالتزام بضمان السلامة:

يلتزم الناقل الجوي أيضاً، بالسهر على سلامة المسافر في أثناء الرحلة الجوية حتى يصل إلى مقصده سليماً معافى، وإلا قامت مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يقع للمسافر كالوفاة، أو الجرح أو أيّ آذى بدني آخر.

³⁶ تمت زيارة هذا الموقع بتاريخ 21/03/2021م الساعة 8,51 ص - <https://nhrc-qa.org>

هذا وقد أُلزم قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2002، الناقل الجوي بإرشاد الركاب إلى أماكن، وطرق استعمال أحزمة المقاعد، وأطواق النجاة، وأجهزة الأوكسجين، وتجهيزات الطوارئ الأخرى المعدة للاستخدام الشخصي، أو الجماعي، كما يجب عليه، في حالة الطوارئ في أثناء الطيران، إرشاد الركاب إلى إجراءات الطوارئ التي تتطلبها الحالة.⁽³⁷⁾

وبذلك يكون التزام الناقل الجوي بمقتضى عقد النقل هو التزام بضمان وصول المسافر سليماً في بدنه إلى جهة الوصول، فإذا وقع حادث في أثناء عملية النقل، وترتب عليه وفاة المسافر، أو إصابته بجروح، أو كسور، أو أي ضرر آخر كالضرر النفسي، كان الناقل مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر⁽³⁸⁾، والناقل وهو بصدد تنفيذه لهذا الالتزام لا يلتزم باتخاذ الوسائل الكفيلة بالمحافظة على سلامة المسافرين، فحسب إنما هو يضمن وصولهم سالمين بمعنى أنّ الالتزام في هذا الصدد التزامٌ بنتيجة موضوعه بلوغ غاية معينة هي وصول المسافر سليماً في بدنه، وليس التزاماً بوسيلة يقتصر أثره على التزام الناقل باتخاذ الحيطة للمحافظة على سلامة الراكب، وبناء على ذلك لا تقتضي مسؤولية الناقل إذا أصاب المسافر ضرر، إلا إذا أثبت أن هذا الضرر يرجع إلى السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، أو خطأ المسافر، أو فعل "الغير"⁽³⁹⁾.

³⁷ - يُلاحظ أن القانون إذا كان يجعل من مستثمر الطائرة الشخص الملتزم بإرشاد الركاب، والمستثمر قد يكون هو الناقل الجوي إذا كان يقوم بتشغيل الطائرة بنفسه، وقد لا يكون هو الناقل الجوي لا يلتزم بإرشاد الركاب إلى ما فيه تأمين سلامتهم، وذلك لأنّ هذه الالتزامات تتضمن طي الالتزام بضمان السلامة، فضلاً عن ضرورة قيام الناقل بهذه المهام حتى يتمكن من التمسك بنص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو التي تقتضي بأن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، راجع في ذلك نص المادة (3/57) من قانون الطيران المدني القطري، وللمزيد راجع في ذلك د/ هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٨٧..

³⁸ - تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو قد عالجت هذا الالتزام في المادتين ١٧، ١٩.

³⁹ - نقض ٢٩ أبريل سنة ١٩٩٧ - مجموعة أحكام النقض (المواد المدنية والتجارية) السنة ١٣ العدد الثاني ص ٥٢٢ وقد جاء فيه: «أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب، بمعنى أن يكون ملزماً بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها مع الناقل سليماً، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية،

المطلب الثاني

الالتزام بنقل الأمتعة، وتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب

1- الالتزام بنقل الأمتعة :

يلتزم الناقل الجوي فضلاً عن نقله شخص المسافر بالقيام بنقل أمتعة المسافر اللازمة لاستعماله الشخصي تلك الحقائب التي يحملها الراكب في يده، وتظل في حوزته، ويلتزم الناقل بنقل هذه الأمتعة مجاناً طالما كانت في حدود الوزن المسموح به، كما يلتزم الناقل الجوي بنقل حقائب المسافرين المسجلة، وهي التي يتخلى الراكب عن حيازتها المادية في مطار القيام، وينقل حراستها إلى الناقل الذي يحرر عنها إيصال نقل الأمتعة، ويسلمه إلى الراكب حتى يتسنى لهذا الأخير استردادها عند وصوله إلى مطار الوصول⁽⁴⁰⁾، ويلتزم الناقل الجوي بقبول قدر معين من الأمتعة المسجلة دون مقابل⁽⁴¹⁾، وما زاد عن الراكب أجرة إضافية، ولا يُسأل الناقل عن هلاك الأمتعة غير المسجلة التي يحتفظ بها المسافر في حيازته في أثناء السفر إلا وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية التي توجب إثبات خطأ الناقل، أو تابعيه⁽⁴²⁾، وقد نصت على ذلك المادة (223) من

فإذا أصيب الراكب فيكفي أن يثبت أنه أصيب في أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه، فتقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة، أو عن خطأ من الراكب المضروب، أو خطأ من "الأخر" .. الخ.

40- د/ حفيظة الحداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1998م، ص ١٨٩

41 - وتجدر الإشارة إلى أن الشروط العامة "للأياتا" قد حددت الحد الأقصى الذي يجوز لكل مسافر حمله من أمتعة بعشرين كيلو جراماً.

42 - استئناف مختلط 25 مارس سنة ١٨٩٧، مشار إليه لدى د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق،

هامش ص 44

قانون التجارة القطري بقولها: « لا يسأل الناقل الجوي عن ضياع ،أو تلف الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب في أثناء السفر، إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه » ، فإنه يُسأل مسؤولية عقدية عن هلاك ،أو تلف الأمتعة المسجلة ، وعلى ذلك تنص المادة 1/220 من قانون التجارة القطري بقولها: " يسأل الناقل الجوي عن تعويض الضرر الذي يحدث في حالة هلاك، أو ضياع الأمتعة، والبضائع، أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر في أثناء النقل الجوي"، ولا تنقضي مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك الأمتعة المسجلة إلا بإثبات أن هناك سبباً أجنبياً⁽⁴³⁾، أدى إلى هلاك الأمتعة المسجلة، أو تلفها، أو التأخير في وصولها.. وهكذا فإن الناقل الجوي يلتزم بنقل أمتعة المسافر كاملة، وسليمة من مطار الوصول، فإن هلك الأمتعة، أو أصابها تلف فإنه يمكن إثارة مسؤولية الناقل الجوي.⁽⁴⁴⁾

2- الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب:

يمتاز عقد النقل الجوي للأشخاص بوروده على إنسان حي، وتستغرق الرحلة الجوية مدّة من الزمن قد يحتاج فيها المسافر إلى الطعام، والشراب، وبعض الخدمات التي تعمل على راحته، ويجري عُرْف شركات الطيران على تقديم مثل هذه الخدمات للركاب خاصة في الرحلات الطويلة⁽⁴⁵⁾، فيتعيّن على الناقل الجوي أن يوفر للراكب الراحة اللازمة في أثناء السفر التي تتفق مع أجرة النقل التي حصل عليها الناقل ، فيتعيّن على الناقل أن يقدم للمسافر بالجو الوجبات الغذائية والمشروبات

43 - راجع المادة 1/222 من قانون التجارة القطري التي تنص على أنه " لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة ،أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل ،أو المرسل إليه ،أو الراكب"
44 - حكم محكمة التمييز القطرية في الطعن رقم 258 لسنة 2017، جلسة 2018/2/20؛ وحكم محكمة استئناف رقم 92/32 جلسة 1973/11/5.
45 - وتختلف نوعية هذه الخدمات ، ودرجة جودتها باختلاف الدرجة التي يستقلها المسافر، فتختلف الدرجة الأولى إلى درجة رجال الأعمال ،والدرجة الاقتصادية، أو السياحية..

اللازمة في أثناء السفر ، كذلك توفير وسائل الترفيه التي تتفق وطول الرحلة ، كما يتعين عليه تقديم الخدمات الطبية الضرورية التي يحتاج إليها المسافر في أثناء السفر، ويجب تمكين المسافر من السفر في الدرجة المتفق عليها في تذكرة النقل، وإذا كانت الرحلة الجوية طويلة، وتقتضي تغيير أداة النقل في ميناء متوسط كالرحلات من القاهرة إلى كندا، أو الولايات المتحدة الأمريكية التي تستلزم أحياناً تغيير الطائرة في لندن، أو روما تعين على الناقل أن يوفر للمسافر الأداة اللازمة لمواصلة الرحلة في محطة الاتصال في الميعاد المتفق عليه حتى يستطيع إنجاز سفره في الوقت المحدد دون إرهاق، أو تعطيل (46)، ولا ينحصر هذا الالتزام في النطاق الضيق لوجود المسافر على متن الطائرة، فإذا تعطلت الطائرة واستلزمت بعض الاعتبارات مكوث الطائرة مدة من الزمن في أحد المطارات كان الناقل الجوي ملتزماً بتقديم الطعام، والشراب إلى المسافرين، بل نقلهم إلى أحد الفنادق على نفقته إذا لزم الأمر.

ويلاحظ أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم تتعرض لهذا الالتزام شأنها في ذلك شأن اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبالتالي تخضع مسؤولية الناقل الجوي لأحكام القانون الواجب التطبيق، وتقضي القواعد العامة في القانون القطري بجواز الحصول على تعويض من الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر بسبب الإخلال بهذا الالتزام (47).

46 - د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 42 وما بعدها

47 - راجع في ذلك القواعد العامة الواردة بالأحكام الخاصة بالنقل الجوي في قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 المواد (219-221)

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل الجوي العقديّة في عقود نقل الأشخاص بين دولة قطر

ودول الحصار

نتناول في هذا الفصل الأحكام العامة لمسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص، حيث تقتصر الدراسات على الأحكام المتعلقة بالأشخاص فقط دون الأمتعة، على أن نستعرض هذه الأحكام من خلال المبحثين الآتيين:

المبحث الأول: أركان مسؤولية الناقل الجوي العقديّة، وشروطها في عقود نقل الأشخاص بين دولة قطر، ودول الحصار.

المبحث الثاني: مدى تطبيق حالات الإعفاء من المسؤولية العقدية قانوناً للناقل الجوي لشركات الطيران في دول الحصار.

المبحث الأول

أركان مسؤولية الناقل الجوي العقديّة، وشروطها في عقود نقل الأشخاص بين

دولة قطر ودول الحصار:

نستعرض في هذا المبحث مسؤولية الناقل من حيث شروط انعقاد المسؤولية التي تتمثل في شروط ثلاثة هي: وقوع الحادث، وانعقاد المسؤولية في أثناء مدّة زمنية معينة، وإصابة الراكب بضرر، ثم نستعرض لأركان المسؤولية بعد توافر شروط انعقادها التي تتمثل في ثلاثة أركان الخطأ، والضرر،

وعلاقة السببية، وسوف نشرح الأركان، والشروط بشيء من التفصيل المناسب لهذه الدراسة، وذلك من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: أركان المسؤولية للناقل الجوي العقديّة في عقود نقل الأشخاص
المطلب الثاني: شروط مسؤولية الناقل الجوي العقديّة في عقود نقل الأشخاص

المطلب الأول

أركان المسؤولية للناقل الجوي العقديّة في عقود نقل الأشخاص

أركان مسؤولية الناقل الجوي لا تختلف في مضمونها، وأساسها عن الأركان الواجب توافرها في المسؤولية المدنيّة، حيث تضمن القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004م، المسؤولية المدنيّة سواء أكانت تقصيرية أم عقديّة، وعبر عن هذه المسؤولية في صريح نص المادة (199) التي نصّت على أن "كلّ خطأ سبّب ضرراً "الغير" يلزم من ارتكبه بالتعويض" فيجب لنشوء هذا الالتزام بالتعويض أن يكون المسؤول قد ارتكب خطأ، وأن يلحق "الغير" ضرراً، وأن تتوفر رابطة سببية بين ذلك الخطأ، والضرر، هنا تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي، وعليه سنتناول الأركان الثلاثة بشيء من التفصيل، وذلك من خلال النقاط الثلاث التالية:

1- الخطأ:

أولاً: مفهوم الخطأ الموجب لمسؤولية الناقل:

عرّف الفقه الخطأ " بأنه إخلال بالتزام سابق مقترن بإدراك المخلّ إياه⁽⁴⁸⁾، ويستتبع ذلك وجوب بيان الالتزامات التي يعدّ الإخلال بها من جانب الناقل خطأ، والنقل الجوي كان، وما يزال في جوهره نقل الركاب، ولا يشغل نقل البضائع إلا مركزاً ثانوياً، ويبدأ التزام الناقل الجوي بكفالة سلامة الركاب، وهو التزام بتحقيق غاية، كما أوضحنا ذلك، ويتحقق الإخلال بهذا الالتزام بمجرد عدم تنفيذ ما التزم به الملتزم دون نظر إلى مسلكه، أي بمجرد حدوث ضرر للراكب، وعلى الناقل إذا أراد خلاصاً من مسؤوليته أن يثبت السبب الأجنبي.

فالأصل، في القانون القطري، والمقارن - كما في القانون المصري - أن الدائن يثبت وجود الالتزام، ثم يثبت عدم قيام المدين بتنفيذه، ولما كان التزام الناقل الجوي بكفالة سلامة الركاب؛ هو التزام بتحقيق غاية؛ ويتحقق فيه عدم التنفيذ بمجرد حدوث ضرر لراكب، فيكفي هذا الأخير أن يبرز الضرر الذي لحقه، دون أن يكلف بإثبات سبب الحادث، ولا علاقته بالسفر، ويكون على الناقل إذا أراد دفع مسؤوليته؛ أن يقيم الدليل على وجود السبب الأجنبي.

وفي جميع الأحوال فإنّ مسؤولية الناقل التعاقدية قوامها الخطأ، ذلك الخطأ الذي يقوم على عدم القيام بتنفيذ الالتزام، أو التأخير في تنفيذ ذلك الالتزام المتعلق بالنقل، وقُضي بأنّ " المسؤولية التقصيرية، والعقدية نطاق كلٍ منهما الضرر الواقع على أحد المتعاقدين نتيجة إخلال الطرف الآخر بالتزامه التعاقدية، وجوب تطبيق أحكام العقد، والمسؤولية العقدية، " ⁽⁴⁹⁾، من هنا

48 - د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة الجديدة، 2000م، ص 527
49 - راجع في ذلك حكم محكمة التمييز القطرية، مجموعة الأحكام الصادرة عن الدائرة المدنية بمحكمة التمييز، طعن رقم 220 لسنة 2011 جلسة 2012/3/13.

نرى أنّ القانون القطري، وجُلّ القوانين المقارنة قد طبّق على النقل الجوي المبادئ العامة السائدة في عقود النقل، فعقد النقل الجوي وُلد في ذمة الناقل التزاماً بكفالة سلامة الراكب.

درج القضاء قديماً على تطبيق فكرة تحمل الخطر على النقل الجوي سواءً أكان بالنسبة للناقل المشترك، أم للناقل الخاص، فألقى على عاتق الراكب تبعه المخاطر العادية للنقل بالطائرة، كما اجتهد الفقه المقارن (المصري والفرنسي) قديماً لإيجاد حجة لهذه الفكرة فقال: إنّ حوادث كثيرة لا تنجم عن خطأ الناقل⁽⁵⁰⁾، وإن الراكب يعلم أن العربة التي تجرها الأنعام آمن من الطائرة، فإذا اختار هذه لسرعتها؛ عليه أن يتحمّل مخاطرها. (51)

وفكرة تحمّل المخاطر لا تعدّ إنكاراً للمسؤولية التي تلقى على عاتق الناقل، ولكن هذه الفكرة وضعت من أجل تسهيل تحديد نطاق الالتزامات على أيّ حال، ليس من شأن فكرة تحمل الخطر الحد من مسؤولية الناقل، بل تيسّر تحديد نطاق التزاماته، ووفقاً لهذه الفكرة فإنّ الناقل يُسأل عن الضرر الذي ينشأ عن إهماله، ولا يُسأل عن دون ذلك. (52)

وإن كانت فكرة تحمّل المخاطر التي كانت محلّ تأييد من الفقه قديماً، وذلك لأنّ الطيران كان حافلاً بالحوادث، والمخاطر على عكس اليوم حيث يشهد حقل الطيران تطوراً تكنولوجياً كبيراً وأصبحت الطائرة في الوقت الحالي أكثر وسيلة للمواصلات أمناً، وأماناً لدرجة أنّ غالبية الشعوب العربيّة،

⁵⁰ - Davis, aeronautical law, 1930, p.295-296

نقلا عن د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 1966م، هامش ص163

⁵¹ - Edmunds, aircraft passenger ticket contracts, I journal of air law 1930, p. 321 (331) ; Hotchkiss, Aviation law, 1938, Nr. 38, p. 44 نقلا عن

د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، هامش ص163

⁵² - د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 163

والأجنبيّة يستعملون وسيلة الطيران داخل الدولة الواحدة للانتقال بها عبر إقليم الدولة، الأمر الذي أدى إلى هجر فكرة تحمّل المخاطر في تحديد مسؤولية الناقل، وسواء أخذ الفقه والقضاء بفكرة تحمل المخاطر أم هجرها، فتظلّ مسؤولية الناقل عن خطئه قائمة إذ لن يُسأل الناقل الجويّ ألا عن خطئه، وذلك لعدم بذله العناية اللازمة للمحافظة على سلامة الراكب، وأمنه وفقاً للقانون، وهذا ما أكّده القضاء الأمريكي في إحدى القضايا التي عُرضت على المحكمة، التي تتعلق بسقوط طائرة كانت تُقلّ جنوداً من القوات المسلحة الأمريكية، وتمسك الناقل بفكرة تحمّل الخطر، ولكن دون جدوى⁽⁵³⁾، وفي قضية أخرى نُظرت أمام المحاكم الأمريكية عام 1959، تتلخّص وقائعها في قيام إحدى المضيفات التي تعمل ضمن طاقم الضيافة على طائرة أمريكية بالسماح لأحدى الركاب في الطائرة بفكّ حزام مقعدها، ومغادرة مكانها لقضاء بعض حاجتها، وكان الجوّ في عاصفة، فاهتزت الطائرة بعنف، وفقدت الراكبة توازنها، فارتطمت بأجسام في الطائرة، وأصيبت بجراح دفع الناقل بفكرة تحمّل الخطر، مدعياً أنّ الراكبة كانت تعلم حين مغادرة المقعد بالظروف الجوية السيئة، غير أنّ المحكمة طرحت هذا الدفاع، ولم تضعه في الاعتبار، وأجابت المحكمة على ذلك بقولها: "كان من المعقول في بداية عهد الطيران التفكير في الأخذ بفكرة تحمّل الخطر، أمّا اليوم، والخطوط الجوية تصل إلى كلّ مدينة من مدن الولايات المتحدة بجميع مراكز العالم، ليس من المستساغ التمسك بأنّ الراكب حين يقبل على خط من الخطوط الجوية المنتظمة يتحمّل اختيار أخطارٍ متعلّقة بالطائرة ذاتها، أو بقيادتها. لقد ولى عهد التجارب بأخطاره، وأخطائه، ودخلت الطائرة في عصر الاستقرار، شأنها في ذلك شأن الباخرة والقطار، والسيارة، وينطبق على الطائرة ذات الأحكام التي

Lopez, Medina et al. v. Resort Airlines, Inc., U.S.D.C., Southern District of
New York, July 12, 1955, 1955 U.S. & Can. Av. Rep. 476 477-478

تتطبق عليها، وعلى الناقل أن يبذل أقصى درجة من العناية في قيادة الطائرة، وفي حماية ركابه من الأذى، ولم يعد هناك مجال للتمسك بدفع تحمل الخطر.⁽⁵⁴⁾

والإهمال الذي يؤدي إلى الخطأ هو الخروج عن خط السير، وإن القانون يكلف الناقل ببذل درجة معينة من العناية للمحافظة على سلامة الراكب، والقضاء الأمريكي لم يتردد في تطبيق المبادئ على النقل بالطائر، ففي نظام النقل الجماعي يلتزم الناقل الجوي إذ توافرت فيه صفة الناقل الجماعي، شأنه في ذلك شأن أي ناقل آخر، ببذل أقصى درجة من العناية للمحافظة على سلامة الراكب، ولا يعني ذلك وجوب اتخاذ الوسائل الكفيلة بإزالة جميع المخاطر عن النقل الجوي، لأن النظام القانوني لا يلزم الأفراد بما هو مستحيل، بل فقط ما يعدّ عقلاً، وتبعاً للظروف في نطاق الممكن، إذا ما بُدلت هذه الدرجة العالية من العناية، ولا يكفي بذل أقصى درجة من العناية التي تبذل في طرق النقل الأخرى، بل يحدد مضمون العناية المطلوبة في ضوء الأخطار الخاصة بالنقل الجوي بالذات⁽⁵⁵⁾.

والعبرة معيار الرجل متوسط الحرص إذا وُضع في الظروف ذاتها، أو في ظروف مشابهة، فلا يكفي أن يبذل إلى الناقل الخاص (private carrier) العناية التي يبذلها مثله في وسيلة أخرى من وسائل المواصلات، بل لا بدّ من العناية التي يبذلها إلى الناقل الخاص (private carrier) العاقل في النقل الجوي بالذات.

Urban v. Frontier Air Lines, U.S.D.C., District of Wyoming, March 2, 1956, ⁵⁴
139 F. Supp. 288, 1956 US., & Can. Av. Rep. 230.
Law v. Transcontinental Air Transport, 1931 U.S. Av. Rep. 205.⁵⁵

هذا، وترى بعض المحاكم أنّ العناية العادية المعقولة بالنظر إلى ظروف النقل الجوي والأخطار المحدقة به هي أقصى درجة من العناية حتى فيما يتعلق بالناقل الخاص، ويُعبّر عنه "private carrier"⁽⁵⁶⁾

كان أمام واضعي اتفاقية "فارسوفيا" أنظمة قانونية متباينة فيما بينها تبايناً كبيراً، يذهب القانون الفرنسي - وكذلك القانون المصري - إلى تحميل الناقل التزاماً تعاقدياً بكفالة سلامة الراكب، مضمون هذا التزام تحقيق غاية، فتنشغل مسؤولية الأقل فقط بالمساس بسلامة الراكب، ما على هذا الأخير سوى إثبات الحادث، وإبراز الضرر الذي لحق به، وعلى الناقل إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يقيم الدليل على وجود سبب أجنبي أدى إلى وقوع الضرر، فإذا فشل في مسعاه ظلت مسؤوليته منشغلة، والتزم بدفع التعويض كاملاً، وبذلك يُرى أنّ القانون الفرنسي ينحاز إلى جانب الراكب انحيازاً يكاد يكون تاماً، ولا يراعي صالح الناقل إلا في قدر ضئيل من حيث السماح له بإثبات السبب الأجنبي⁽⁵⁷⁾.

على العكس من ذلك موقف القانون الأمريكي - وكذلك دول "الكومونولث" - لا يوّد عقد النقل في ذمة الناقل التزاماً بكفالة سلامة الراكب، بل ينشأ هذا الالتزام مباشرة عن القانون، والمسؤولية عن الإخلال به هي مسؤولية تقصيرية، فلا تنشغل مسؤولية الناقل إلا إذا ثبت خطأه، وإثبات الخطأ عبء ثقيل في حوادث الطيران، قد ينوء به كاهل المضرور، فيفلت الناقل من كل مسؤولية⁽⁵⁸⁾.

Brount . American Airlines , Inc . , U . S . Ct . of App . 5th Circ May 9, 1957, ⁵⁶
1957 U.S., & Can. Av. Rep. 157 (159).

- Harriman, Carriage of Passengers by air, I Journal of Air Law ⁵⁷
1930, p. 33 (43)

⁵⁸ - د/ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982م، ص 314

كما أنّ القانون الأمريكي يقف إلى جانب شركات النقل، مضحياً بمصالح جمهور الركاب، ولقد شعر القضاء بهذا الإجحاف، فقرّر سريان قاعدة خاصة⁽⁵⁹⁾ على حوادث الطيران تحقق قدراً من الحماية، لكنها تقصّر عن توفير الحماية الكافية، لأنّ الأخذ بها متروك لتقدير المحلّفين، لهم أن يعملوا بها، أو يستبعدوها. وفي ذلك تقويت لمقتضيات الأمن القانوني، لأنّ في صالح من الطرفين أن يعرف المقدم مدى الحقوق، والواجبات المترتبة على دخوله في التعاقد⁽⁶⁰⁾.

وإذا طبّق المحلّفون قاعدة المسؤولية التقصيرية (*res ipsa loquitur*) ولم يتمكن الناقل من دحض أثرها، التزم وفقاً لقوانين معظم الولايات بدفع تعويض كامل، أي أنّ كفة الحماية تميل دفعة واحدة من جانب الناقل إلى جانب الراكب، دون أن يعدل الميزان⁽⁶¹⁾.

بين هذين النظامين، النظام الفرنسي الذي يجعل التزام السلامة التزاماً تعاقدياً محله تحقيق غاية ويُلقى على عاتق الناقل عبء إثبات السبب الأجنبي، ونظام دول "الكومنولث"، الذي يجعل مسؤولية الناقل تقصيرية لا تنشغل إلا إذا ثبت خطأه، بين هذين النظامين يقف النظام الألماني، فالمسؤولية عن حوادث الركاب ليست تقصيرية، بل ناجمة عن العقد، تنشغل فقط بوقوع الضرر، لكن لا ينبغي للناقل -إذا أراد دفع المسؤولية- أن يثبت السبب الأجنبي، بل يكفي أن يقيم الدليل على أنّه بذل

"- res ipsa loquitur"

59

هذه القاعدة يرجع أصلها إلى قضية بيرن ضد بوديل في إنجلترا عام 1863، حيث تقضي القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية في القانون الأمريكي بإلقاء عبء إثبات خطأ الفاعل على عاتق المضرور، وتسري هذه أيضاً على الناقل الجوي، ولا ينهض وقوع الحادث في ذاته قرينة إهمال الناقل، فقد لا ينجم هذا الحادث عن أسباب كثيرة لا يكون للناقل يد فيها ..

60 - د/ رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988م، ص 118

61 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 341

العناية الواجبة، وهذا النظام يحمي الراكب، فيعفيه من عبء الإثبات، لكن لا يغالي في هذه الحماية على حساب الناقل، لذلك يسمح لهذا الأخير بإقامة الدليل على انتفاء الخطأ⁽⁶²⁾. وفي ألمانيا صدر قانون الملاحة الجوية ١٩٢٢، تبنى فكرة الخطر، ورتب مسؤولية مستغل الطائرة حتى في حال القوة القاهرة، وأورد في ذات الوقت حدود التعويض المستحق، غير أنه أباح شروط الإعفاء من المسؤولية، فأهدر النظام الذي أراد تشييده، وعاد إلى حكم القواعد العامة، كذلك صدر في فرنسا قانون الملاحة الجوية 1924، أخذ بالأساس التعاقدى لمسؤولية الناقل، لكنه أباح شروط الإعفاء من المسؤولية، فألقى عبء إثبات الخطأ على عاتق المضرور، وأهدر هو أيضا الحماية التي أراد توفيرها للعميل، وبهذا تتلاقى القوانين كلها فيما عدا قانون 1922 في ألمانيا الذي لم يطبق عملياً - من حيث إلزامها الناقل - في حال انشغال مسؤوليته، بدفع التعويض كاملاً، ويلاحظ أن في إلزام الناقل بكل التعويض تجاهلاً لصالحه، كما أنّ في إباحة شروط الإعفاء إجحافاً بصالح المضرور⁽⁶³⁾.

ثانياً: تطبيق مفهوم الخطأ على عقود نقل الركاب بين قطر ودول الحصار:

مما سبق استعراضه يتضح أن أبرز صور الخطأ في عقود نقل الركاب بين قطر، ودول الحصار في إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بكفالة سلامة الراكب كأن يسمح أحد طاقم الضيافة على الطائرة لأحد الركاب بالطائرة بفلج حزام مقعده، ومغادرته مكانه ما يترتب عليه إصابة الراكب، أو أن يهمل الناقل في صيانة الطائرة ما يترتب عليه سقوطها، وموت من فيها، كل هذا مبني على الخطأ

62 - د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003م، ص 176 وما بعدها

63 - د/ رفعت فخري ابادير، مرجع سابق، ص 124

الناشئ عن علاقة عقديّة، لذلك قضي بأنّه " فإذا قامت علاقة تعاقدية محددة بأطرافها، ونطاقها، وكان الضرر الذي أصاب أحد المتعاقدين قد وقع بسبب إخلال الطرف الآخر بتنفيذ العقد، فإنّه يتعيّن الأخذ بأحكام العقد، وبما هو مقرّر في القانون بشأنه، وباعتبار أن هذه الأحكام وحدها هي التي تضبط كلّ علاقة بين الطرفين بسبب العقد، سواءً أكان عند تنفيذه تنفيذاً صحيحاً، أم عند الإخلال بتنفيذه، ولا يجوز الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيريّة التي يرتبط المضرور فيها بعلاقة عقديّة سابقة، لما يترتب على الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيريّة في مقام العلاقة العقدية من إهدارٍ لنصوص العقد المتعلقة بالمسؤولية عند عدم تنفيذه بما يخلّ بالقوة الملزمة له، وذلك كلّه ما لم يثبت ضد أحد الطرفين المتعاقدين، أو من يُعدّ في حكمهما أنّ الفعل الذي ارتكبه، أدّى إلى الإضرار بالطرف الآخر يكون جريمة، أو يعدّ غشاً، أو خطأ جسيماً مما تتحقّق معه المسؤولية التقصيرية تأسيساً على الإخلال بالتزام قانوني، يمتنع عليه - في جميع الحالات - أن يرتكبه سواء أكان متعاقداً، أو غير متعاقد " (64).

2- الضرر :

تقرر المادة (17) من اتفاقية "فارسوفيا" مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة راكب أو جرحه، أو إصابته بأي أذى بدني آخر دون أن تبين معنى الضرر المقصود، أو نوعه أو تحدد مداه، كذلك، لم تعين الاتفاقية الأشخاص الذين لهم الحقّ في طلب التعويض غير الراكب، أو بعبارة أخرى الأشخاص الذين يُضارّون من وفاة الراكب، أو إصابته بأذى يقعه عن الكسب (65).

64 - أحكام محكمة التمييز القطرية، الدائرة المدنية والتجارية، طعن رقم (258) جلسة 2018/2/20م

65 - د/ سليمان مرقص، دروس في المسؤولية لطلبة الدكتوراه، 1958/1959، رقم 55، ص91.

وقد تركت الاتفاقية هذه المسائل لحكم القانون الداخلي الواجب التطبيق على النزاع، وقنعت بتقرير حدٍ أقصى لمسؤولية الناقل غير قابل -كقاعدة- للتجاوز، ولا شك أن عدم تنظيم هذه المسائل في الاتفاقية هو من الثغرات الخطيرة في البناء التشريعي لاتفاقية" فارسوفي"؛ لأن هذه المسائل تختلف فيها الأنظمة القانونية اختلافا كبيرا ما يؤدي إلى اختلاف الحلول بالنسبة للمضرورين من نظام قانوني لآخر، وهو ما يتعارض مع الغرض من الاتفاقية.

والضرر بصفة عامة: هو الأذى الذي يصيب الشخص في حقٍّ من حقوقه، أو في مصلحة مشروعة له كثروته، أو جسمه، أو حياته، أو صحته، أو قدرته على الكسب، والضرر نوعان: ضرر مادي، وهو ما يصيب الشخص في جسمه، أو ماله، وضرر أدبي وهو ما يصيب الشخص في شعوره، أو عاطفته، أو شرفه، أو كرامته، أو أي معنى آخر من المعاني التي يحرص الناس عليها⁽⁶⁶⁾.

ونعرض فيما يلي للضرر القابل للتعويض في القانونين القطري، والفرنسي:

أولاً: الضرر القابل للتعويض في القانونين القطري، والفرنسي:

تتاول نصُّ المادة 17 الضرر الذي يقع في حال وفاة الراكب، أو جرحه، أو إصابته بأي أذى بدني آخر، ويُفهم من ذلك أنّ الضرر كما قد يصيب الراكب، فإنّه قد يصيب "الغير"، فما هي تلك الأضرار؟ وما مدى تعلق حق "الغير" بها؟ ومن هم هؤلاء الأغيار؟

يكاد يتفق القانون القطري، والقانون الفرنسي، وأيضا القانون المصري في الأحكام الخاصة بهذه المسائل، وتكاد تتحصر نقطة الخلاف بينهما، أساساً، حول تقرير الحق في الضرر الأدبي، إذ

⁶⁶ - د/عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، ج1، رقم 569، ص855.

بينما أطلق القانون الفرنسي هذا الحق، فسوف يُرى أنّ القانون القطري، ونظيره المصري قد قيّد هذا الحق ببعض القيود..

ونعالج أولاً الضرر القابل للتعويض بالنسبة للراكب نفسه، ثم نعرض بعد ذلك للضرر الذي يصيب "الغير"...

1-الضرر في حالة وفاة الراكب:

الغالب في حوادث الطيران أنها حوادث مميتة، إذ تقع الوفاة فور الحادث، أو بعده مباشرة، لهذا لا ينشأ للراكب المُتوقّى ضرر مادي غير الموت يمكن التعويض عنه في مدّة متناهية القصر ما بين وقوع الحادث، وحصول الوفاة، وفي هذا تتفق القوانين الثلاثة المصري، والقطري، والفرنسي⁽⁶⁷⁾ أما الضرر الأدبي الذي يصيب الراكب، والمتمثل في الآلام البدنية التي يعانها الراكب في لحظات استقبال الموت ومن هدم لآماله في الحياة، فقد اختلفت فيه القوانين، وذلك على الرغم من أن القوانين المشار إليها تقرر التعويض عن هذا الضرر من حيث المبدأ. فالقانون القطري، يقرر في المادة 202 مدني أن التعويض يشمل الضرر الأدبي أيضا (أي إلى جانب التعويض عن الضرر المادي)، إنما لا ينتقل الحق في التعويض عن هذا الضرر إلا إذا توافر شرط من اثنين: (68)

⁶⁷ - د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 370.

⁶⁸ - راجع في ذلك نص المادة (203) من القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004

1. أن يتحدّد الحقّ في التعويض عن الضرر الأدبي بمقتضى اتفاق.

2. أن يطالب الدائن بهذا التعويض أمام القضاء. ولكن لما كانت المدة بين وقوع الحادث

ووفاة الراكب من القصر بحيث لا تسمح له أن يعقد اتفاقاً مع الناقل على التعويض عن

الضرر الأدبي (لأنّ عقد النقل الجوي يتضمن مثل هذه الاتفاقات عادة)، أو بأن يرفع

دعوى قضائية ضد الناقل، ومن ثم يسفر الموقف، عملياً، عن عدم جواز مطالبة "الغير"

الناقل بالتعويض عن الضرر الأدبي الذي أصاب مورّثهم (الراكب) قبل وفاته⁽⁶⁹⁾

أما القانون الفرنسي، فهو يجيز التعويض عن الضرر الأدبي دون قيد⁽⁷⁰⁾، وأقرت المحاكم بانتقال

الحق في التعويض عن الضرر الأدبي الذي أصاب الراكب قبيل وفاته لورثته والوالدين والزوج

والأولاد القصر⁽⁷¹⁾، أما ضرر الموت نفسه، أي الضرر الذي ينجم عن الموت في ذاته يصرف

النظر عن أي ضرر آخر، فإنّ القانون القطري ونظيره المصري والقانون الفرنسي على اتفاق في

جواز التعويض عنه، ذلك أن إزهاق الروح هو مساس بحق المجني عليه في الحياة، والحياة مال،

وقيمة، بل هل هناك شيء أعلى، وأثمن على المرء من حياته؟ ومن هنا كان المساس بحق الراكب

في الحياة ضرر يوجب التعويض في ذاته ..

⁶⁹ - محكمة استئناف القاهرة، جلسة ٢١ مايو 1957، مجلة قضايا الحكومة، السنة الأولى، عدد 4، ص ١٩٩ -

٢٠٨؛ القاهرة الابتدائية، ٢ يونيو ١٩٠٢ (غير منشور) جدول عمومي 51/51678 كلي

⁷⁰ RODIERE, Droit des Transports, 3ème ed., op. cit., no. 363, P. 397.

⁷¹ MAZEAUD (Henri et Léon), Traité theorique et Pratique de la responsabilité

Civile, 4ème ed. Paris, 1947-1950, Vol. 1, no. 1912.

ويرى الفقه بجواز التعويض عن ضرر الموت؛ لأن الموت ما هو إلا نتيجة للفعل الضار، وهذا الفعل لا بد أن يسبق الموت كما يسبق كلُّ سببٍ نتيجته، ولو بلحظة واحدة، وفي هذه اللحظة يكون الراكب

والى صالحاً لتعلّق حق التعويض به، وذلك عن الأضرار المحققة التي مات عن هذا الفعل وتنشأ عنه فيما بعد، ومنها الموت⁽⁷²⁾.

فضرر الموت (وهو ضرر مادي ناجم عن وفاة الراكب في حادث الطيران) قابل للتعويض إذاً ويستقر الحق في التعويض عنه في ذمة الراكب قبل أن تزهر روحه، ونظراً لأنه حق مالي، فإنّه ينتقل إلى الورثة، كما يمكن أن يطالب به دائنو الراكب المتوفى⁽⁷³⁾، " ففي قضية ورثة محمد عبد اللطيف محرم ضد شركة KLM (الخطوط الجوية الملكية الهولندية)، هوت الطائرة في البحر، وقدرت المدة بين بدء العطب المفاجئ للطائرة، وبين سقوطها في البحر بحوالي ثلاث دقائق، قالت محكمة القاهرة الابتدائية: إنه «لا شكّ في أنّ حق المورث (الراكب) في التعويض قد نشأ في مدة الدقائق الثلاث .. والضرر المادي يتمثل في انقضاء على أهم ناحية إيجابية لزمته المالية ألا وهي حياته، وذكأؤه، وقوته " (74)

2-الضرر في حالة الإصابة بجراح، أو بأيّ أذى بدني آخر:

72 - د/ عبد الرازق السنهوري، الوسيط، جزء 1، رقم 616، هامش 3، ص 918 – 919.

73 - د/ سليمان مرقص، تعليقات على الأحكام في انتقال الحق في التعويض إلى ورثة المجني عليه، مجلة القانون والاقتصاد، السنة 18 (1948) وما بعدها، وعلى الأخص ص 110 - 119، دروس في المسؤولية دكتوراه، رقم 79، ص 144 وما بعدها.

74 - محكمة القاهرة الابتدائية، 2 يونيو 1952 (سابق الإشارة إليه) وانظر كذلك حكم استئناف القاهرة 21 مايو 1907، مجلة قضايا الحكومة السنة الأولى عدد 4 ص 199 سنة سابق الإشارة إليه.

قد ينجم عن الحادث مجرد إصابة الراكب بجراح، أو بأذى من جسمه، أو صحته دون أن يفقده الحادث حياته، في هذه الحالة يعوّض الراكب عن أي أضرار لحقته سواء أكانت أضراراً مادية (كمصاريف علاجه من الإصابة الناتجة عن الحادث، أو إنقاص القدرة على الكسب أو انعدامها كلية، أو تقليل فرص النجاح، والتقدم في الحياة)، أو كانت أضراراً أدبية فقط (كأن يصاب الراكب بحالة "هستيرية" دون أن يكون قد لحقه أي أذى بدني، أو بآلام نفسية، أو عقلية وهو ما يحدث في حالات اختطاف الطائرات، واحتجاز الركاب بداخلها لعدة أيام كرهائن تحت التهديد بالموت في كل لحظة لا يعلم مصيرهم إلا الله وحده)، أو كانت أضراراً مادية مصحوبة بأضرار أدبية (كأن يتخلف عن الحادث عجز جزئي فقد عضو من أعضاء الجسم، أو تشوهات في الوجه بما يصاحبها من آلام نفسية مستمرة)، ففي كل هذه الفروض، يعوّض الراكب عن الضرر الذي لحقه وفقاً للقاعدة العامة، أي ما لحقه من خسارة، وما فاتته من كسب، والمعيار هنا شخصي، فينظر إلى كلّ راكب على حدة، ذلك أن الخسارة التي تلحق رجل أعمال من جراء عدم القدرة على ممارسة عمله لا شك أكثر فداحة من تلك التي تحيق بشخص عادي للسبب نفسه⁽⁷⁵⁾.

3- أضرار عدم تنفيذ عقد النقل الجوي، والتأخير في نقل الركاب، وتطبيق ذلك على عقود النقل

بين دولة قطر، ودول الحصار:

في البداية نشير إلى أن الناقل الجوي في عقود نقل الركاب بين قطر، ودول الحصار لا يسأل في حال عدم تنفيذ عقد النقل الجوي، أو في حالة التأخير في نقل الركاب عن الأضرار التي تلحق

75 - د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٣٧٢

بالراكب في أثناء وجوده في المطار ،أو في وقت تجواله في صالات المطار طالما لم يكن موجودا

تحت إمرة الناقل ،أو أحد تابعيه ،أو في حراسته لأنّ المطار غير مملوك للناقل⁽⁷⁶⁾

وعلى كل فإنه قد يترتب على عدم تنفيذ عقد النقل الجوي، والتأخير في نقل الركاب ضياع كسب

مالي عليه، أو إلحاق خسارة مالية به لعدم التزامه بموعد معيّن. وفي هذه الحالة يكون من حق

الراكب طلب فسخ عقد النقل الجوي ،ويكون رجوعه على الناقل وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية؛

لذلك فقد قضت محكمة التمييز القطرية بأن " للدائن الذي أجيب إلى طلب فسخ عقده أن يرجع

بالتعويض على المدين إذا كان عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه راجعاً إلى خطئه بإهمال أو تعمد،

وينبنى التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية ،وليس على أحكام المسؤولية العقدية، ذلك أن

العقد بعد أن يُفسخ لا يصلح أساساً لطلب التعويض، وإنما يكون أساسه هو خطأ المدين، وتخضع

دعوى التعويض الناشئة عنه لقواعد المسؤولية التقصيرية، لما كان ذلك، وكان الحكم المطعون فيه

قد التزم هذا النظر إذ قضى بفسخ العقد ثم أعمل أحكام المسؤولية التقصيرية بعد أن استظهر

أركانها ،ولم يعوّل على بند الإعفاء الاتفاقي من التعويض الذي تضمنه عقد البيع باعتباره لم يعد

قائماً بعد انتهاء الحكم إلى القضاء بفسخ العقد، ومن ثم يكون الحكم قد جاء متفقاً مع صحيح

القانون ، ويضحى النعي عليه بسببه على غير أساس".⁽⁷⁷⁾

4-علاقة السببية التي تربط الخطأ بالضرر:

76 - د. هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب، مجلة جامعة تكريت

للحقوق، السنة 1، العدد 3، ص 2017، ص 581.

77 - أحكام محكمة التمييز القطرية، تمييز مدني، الطعن رقم 13 لسنة 2012 تمييز مدني، جلسة 2012/3/27م.

إذا كان أساس المسؤولية، وأركانها الأساسية تبنى على الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية التي تربط

الخطأ بالضرر، فهل مسؤولية الناقل الجوي يلزم توافر رابطة السببية؟

فقد قررت المادة (17) بعد تعديلها في بروتوكول جواتيمالا مسؤولية الناقل على شرط واحد أن تكون الواقعة التي سببت الوفاة، أو الأذى البدني للراكب قد حدثت على متن الطائرة، أو في أثناء أي من عمليات الصعود، أو الهبوط، وقيل: بأن مجموعة الخبراء الذين كلفوا بإعداد صياغة مشروع "البروتوكول" داخل اللجنة القانونية "اللايكاو" قد استخدموا هذا التعبير حتى يؤكدوا - دون

لبس - إخضاع الناقل لمبدأ المسؤولية الموضوعية (78)

فشرط قيام المسؤولية إذاً، هو فقط أن يقع الضرر في أثناء مدة النقل الجوي بصرف النظر عما إذا كانت هناك رابطة سببية بين استغلال الطائرة، والضرر، أو بمعنى آخر دون أن يكون متطلباً وقوع الضرر بسبب الاستغلال الجوي، ومع ذلك، فإن نص المادة ١٧ / ١ جديدة يحتمل تفسيرين أحدهما موسّع، والآخر مضيق، فأما التفسير الموسّع، فبمقتضاه يُسأل الناقل عن الضرر الناشئ من واقعة أيّاً كانت، أي سواء أكانت متصلة باستغلال الطائرة أم غير متصلة بهذا الاستغلال، طالما أن الواقعة حدثت في أثناء النقل الجوي، وهو الشرط الوحيد الذي استلزمه النص (79).

وأما التفسير الضيق، فيؤدّي الأخذ به إلى عدم مساءلة الناقل إلا عن الضرر الناشئ من واقعة تتصل بالنقل الجوي - أي باستغلال الطائرة -، وقد قال بهذا التفسير مندوباً إيطالياً، والدانمرك اللذان أديا في اجتماع اللجنة القانونية في دورتها السابعة عشرة، حيث أعدّ مشروع البروتوكول،

78 - انظر في ذلك تقرير مندوب السويد، ورئيس لجنة صياغة البروتوكول:

ICAO DOC. 8878. LC/162, P:187.

-FLORIO, these, precite, P.27.⁷⁹

تحفظهما على التفسير الموسع، وقالوا: إنَّ النصّ يشير -على نحو محدد- إلى ضرورة وجود رابطة سببية بين الواقعة الضارة، واستغلال الطائرة. (80)

والنصّ الذي أقرّه بروتوكول جواتيمالا لا يتطلب وجود رابطة سببية، فالناقل مسؤول عن الضرر الذي يقع على متن الطائرة، أو في أثناء عمليات الصعود، أو الهبوط أيّاً كان سبب هذا الضرر، حتى لو لم توجد رابطة بين الواقعة الضارة، والاستغلال الجوي، وهذا ما أكدته العبارة الأخيرة الواردة في عجز الفقرة الأولى من المادة (17) التي يجري نصّها كالآتي: " .. ومع ذلك، لا يسأل الناقل إذا كانت الوفاة، أو الإصابة البدنية ناجمة فقط عن الحالة الصحية للراكب"، ذلك أنّه إذا كان الناقل لا يُسأل إلا عن الوقائع التي ترتبط باستغلال الطائرة، لمّا كان هناك مبرر لإضافة هذه العبارة التي يفهم منها أنّ الناقل يسأل في جميع الحالات ما عدا حالة واحدة ما.. هي أن يكون الضرر ناشئاً من الحالة الصحية للراكب. (81)

المطلب الثاني

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي العقديّة في عقود نقل الأشخاص

تنص المادة (17) من اتفاقية "فارسوفيا" على أن الناقل " يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حال وفاة، أو جرح، أو أيّ أذى بدني آخر يلحق براكب إذا كانت " الحادثة " التي تولّد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة، أوفي أثناء أيّ عملية من عمليات الصعود، أو النزول " (82)

ICAO DOC. 8878. LC/162, P:187-188⁸⁰

- FLORIO, op, cit, P.28⁸¹

82 - تجدر الإشارة الى عدم دقة الترجمة العربية لهذا النص إذ عبرت عن كلمة Accident الواردة في النص الفرنسي الرسمي بكلمة حادثة بينما أن الترجمة الصحيحة يجب أن تكون كلمة (حادث) والفارق واضح بين الحادثة Evénement والحادث Accident : فالأولى ذات مدلول أوسع وأشمل من الثانية وهي تشمل كل

ومن هذا النص يتبين أنّ ثَمّة شروطاً ثلاثة يجب توافرها معاً للقول بانعقاد مسؤولية الناقل هي:

1- وقوع حادث.

2- في أثناء مدّة زمنية معينة.

3- ويؤدّي إلى إصابة الراكب بضرر.

ففي نظام المسؤولية التي تقوم على وجوب إثبات الخطأ المقررة في اتفاقية "جواتيمالا سيتي" وبروتوكول "لاهاي"، فإنّ على المضرور أن يثبت توافر شروط ثلاثة حتى تتحقق مسؤولية الناقل هي: وقوع حادث، في أثناء مدة النقل الجوي، ويترتب عليه ضرر، وهذا أمر طبيعي طالما كنا بصدد مسؤولية عقدية تقوم على الخطأ، وعلى وجود رابطة سببية بين الخطأ، والضرر، وعلى الرغم من أن اتفاقية فارسوفيا لم تتعرض لرابطة السببية، إلا أنّ لا أحد ينازع في ضرورة توافر هذه الرابطة بين خطأ الناقل الذي يكشف عنه وقوع الحادث، أو الواقعة الضارة، والضرر الذي لحق الراكب، ثم بين وقوع الحادث ومدة النقل الجوي.

أما في المسؤولية الموضوعية التي أخذ بها بروتوكول جواتيمالا سيتي، فإن كل ما يُكلّف به المضرور هو أن يثبت الضرر، ولحظة وقوعه، ولا تكليف عليه بإثبات علاقة سببية (84)

الشرط الأول: وقوع حادث:

الوقائع الممكنة التي تؤدي الى المساس بشخص الراكب او حياته سواء كانت أتية من مشروع النقل أو خارجه عنه أو حتى نابعة من شخص الراكب ذاته كأن يتوفى الراكب اثناء الطريق دون ان يكون لمشروع النقل صلة بهذه الوفاة، أما الحادث فهو تأثير فجائي وخارجي على شخص الراكب قد يكون متصلا بمشروع النقل كحدوث عطب مفاجئ في أجهزة الطائرة أدى إلى سقوطها أو خارجياً عنه كهبوب اعصار مفاجئ كان من الشدة بحيث افقد الطائرة توازنها فهوت وتحطمت.

لمزيد عن المصطلحين انظر: معجم القانون، عربي فرنسي، مجمع اللغة العربية، 1999 ص 533.

لم تُعَنَّ اتفاقية فارسوفيا ببيان المقصود من كلمة حادث، وهو ما أثار التساؤل حول مدلول هذا اللفظ خاصة، وأن المادة (18) من الاتفاقية الخاصة بنقل البضائع، والأمتعة المسجلة، تكتفي في تقرير مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن هلاك، أو فقد، أو تلف الأمتعة المسجلة، والبضائع بأن يكون الضرر راجعاً إلى حادثة، وليس إلى حادث، وقد اختلف الفقه في تعريفه للحادث في مفهوم المادة (17) بين مضيّق، وموسّع، وقد ذهب الاتجاه المضيّق إلى الربط بين «الحادث» و«الاستغلال الجوي»، فيُعَدُّ حادثاً في مفهوم الاتفاقية لدى هؤلاء، كل واقعة ناجمة عن النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة⁽⁸³⁾، إلى أن بعضهم يذهب في تفسيره المضيّق إلى الحدّ الذي يُقْصِر فيه الحادثُ على الحالة التي تعطب فيها الطائرة، فتسقط، ويصاب، أو يموت من عليها من الركاب، وأعضاء الطاقم، أو "الغير"⁽⁸⁴⁾.

أمّا الاتجاه الموسّع، فقد أُطلق وصفُ الحادث على كلّ واقعة يترتّب عليها المساس بشخص الراكب، ويقترّب هذا التعريف للحادث من مفهوم «الحادثة»، ونحن نرى أنّ الحادث في مفهوم المادة (17) من الاتفاقية هو كلّ تأثير فجائي لعامل خارجي على شخص الراكب، وقد يكون متصلاً بمشروع النقل كحدوث عطب مفاجئ، في أجهزة الطائرة، أو خارجها " كثورات عناصر الطبيعة، أو تدخل "الغير"، وفي واقع الأمر، فإنّ هذا الجدل الفقهي ظلّ نظرياً بحثاً حيث لم تُثَرَّ أيُّ مشاكل أمام القضاء بشأن تعريف الحادث إلى أن ظهرت عمليات القرصنة الجوية، وأثير

⁸³ - د/ فريد العريني، مرجع سابق، ص ٩٨

⁸⁴ - د/ حسام الدين عبد الغني الصغير، د/عاطف محمد الفقي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 175

التساؤل أمام القضاء حول مدى اعتبار هذه العمليات « حادثاً » في مفهوم المادة ١٧ من الاتفاقية (85).

والجدير بالذكر أن اتفاقية وارسو عام 1929م، لم تُعَن أيضاً بتحديد مفهوم مصطلح حادث، ما أثار الخلاف في الفقه بيد أنه الراجح فقهاً أنّ الحادث معناه: " كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل، ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة "، وعلى ذلك لا يُسأل الناقل الجوي بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية عن الأضرار الحاصلة لأحد الركاب بسبب اعتداء واقع عليه من راكب آخر، لأن واقعة الاعتداء، وإن كانت قد حدثت في أثناء عملية النقل إلا أنها لم تنتج، ولا تعدّ متصلة من حيث أصلها بعملية الاستغلال الجوي (86).

والجدير بالذكر أن الحادث بالتعريف السابق المشار إليه يتماشى مع مبادئ المسؤولية الشخصية التي أرسنها اتفاقية وارسو عام 1929، وبروتوكول لاهاي عام 1955، ولكنه لا يتفق وقواعد المسؤولية الموضوعية التي قررتها اتفاقية مونتريال عام 1999، إذ قد يدخل في مدلول الحادث وفقاً لنص المادة (1/17)، كل الأسباب الممكنة للضرر، سواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة بها، وذلك لاختلاف أساس المسؤولية (87).

أما المشرّع القطري فقد حدّد مفهوم الحادثة في قانون الطيران المدني القطري: " أنها واقعة تتعلق بتشغيل طائرة تحدث في حالة طائرة يقودها طيار في أي وقت منذ صعود أي شخص الطائرة

85 - ESCALADA (F.N.V.), Aeronautical Law, The Netherlands, (T) 1979, no. 366, P. 575.

86 - د/ فريد العريني، مرجع سابق، ص 195، راجع أيضاً د/ حفيظة الحداد، مرجع سابق، ص 205، أيضاً د/ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 209

87 - د/ حسام الدين عبد الغني الصغير، د/ عاطف محمد الفقهري، مرجع سابق، ص 177

بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة، أو تحدث في حالة طائرة تطير من دون طيار في أي وقت تكون فيه الطائرة مستعدة للتحرك بغرض الطيران حتى التوقف في نهاية الرحلة، ويكون النظام الأساسي للدفع مغلقاً، وخلال هذه الواقعة يحدث أي من الآتي:

1- إصابة أي شخص إصابة مميتة، أو جسيمة نتيجة لأي من الأسباب التالية:

أ- وجوده على متن الطائرة.

ب- احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء يفصل عنها.

ج- التعرض المباشر لعادم المحرك النفاث" (88)

الشرط الثاني: وقوع الحادث في أثناء مدة زمنية معينة:

لما كانت المسؤولية جزاء الإخلال بالالتزام، فإنها لا تبدأ بمجرد انعقاد العقد، بل من وقت بدء الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عقد النقل في ذمته، فنظراً لأن نظام المسؤولية الذي وضعته اتفاقية وارسو بما يتضمنه من تحديدٍ للتعويض، ومن إبطالٍ لشروط الإعفاء من المسؤولية، أو التخفيف منها، لا يسري إلا خلال هذه المدة، ولم تخف هذه الأهمية على واضعي الاتفاقية، فقد أكدت المادة (١٧) - المشار إليها سلفاً في الشرط الأول - على ضرورة وقوع الحادث الذي نجم عنه الضرر على "متن الطائرة، أو في أثناء عمليات صعود الركاب، ونزولهم".

وقد وقعت الاتفاقية صامته عن تحديد المقصود بهذه العبارة، غير أنه استقر رأي الفقه على ضرورة تفسيرها على ضوء الغاية التي من أجلها تقرر فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل، وهي حماية جمهور المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران، كما أنه من الناحية الأخرى

88 - راجع في ذلك نصّ المادة الأولى من قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2002م، التي تم تعديلها بموجب القانون رقم (15) لسنة 2018

يتعين ربطُ بدايةً، ونهايةً الالتزام بالسلامة بالمكان، والزمان الذي يتولّى فيه الناقل الجوي وتابعوه رعاية المسافرين تمهيداً لعملية النقل (89)

ولكي يتم تحديد المجال المكاني، والزماني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي بالالتزام سلامة المسافرين ينبغي اعتماد معيار ذي شقين ينبغي توافرها مجتمعين دون أحدهما، وهما: مخاطر الطيران، ورعاية الناقل للمسافرين، وتطبيقُ هذا المعيارِ ذي الشقين على عملية النقل الجوي بمراحله المتتابعة بدءاً من نقل المسافرين من مكاتب الناقل في وسط المدينة، إلى مطار القيام، وانتهاءً بنقلهم من مطار الوصول إلى وسط المدينة مروراً بوجود المسافرين في مباني المطار قبل الرحيل، وعمليات صعودهم إلى الطائرة وهبوطهم فيها. (90)

ففي المرحلة التمهيدية لتنفيذ عملية النقل الجوي قد يقوم الناقل الجوي بنقل المسافرين بسياراته من مكاتبه وسط المدينة إلى مطار القيام، وفي هذه المرحلة لا يسري التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو نظراً لأنه، وإن توافر لهذا النقل شقُّ رعاية الناقل، وتابعيه للمسافرين إلا أنه يتخلف عنه شقُّ مخاطر الطيران التي لا تتوافر في هذا النطاق المكاني والزماني، ومن ثم تطبق على هذه المرحلة القواعد العامة في المسؤولية عن النقل البري الواردة بالقانونين المدني، والتجاري بحسب الأحوال. (91)

89 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 320، راجع أيضاً د/ فريد العريني، مرجع سابق، ص 197، راجع

أيضاً د/ رفعت فخري أبابير، مرجع سابق، ص 296

90 - د/ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002م، ص 387

91 - راجع في ذلك أحكام عقد النقل في القانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م المواد (198 - 204)،

راجع أيضاً أحكام المسؤولية في القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004

وفي المرحلة التالية يصل المسافر إلى مطار القيام، وقد يودّع ذويه، أو يتجوّل بالأسواق الحرّة، أو يغيّر العملة في فروع البنوك بالمطار، أو يجلس في صالة الانتظار انتظاراً للنداء على قرب رحيل الطائرة، وفي هذه المرحلة، لا يسري أيضاً التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك لتخلف المعيار بشقيه حيث لا توجد مخاطر طيران في مثل هذه الأماكن، كما لا يكون المسافر بها تحت راية الناقل، أو تابعيه، ثم في مرحله لاحقة يترك المسافر الأماكن المعدة لجمهور المودّعين، ويغادر صالة الانتظار، ويدخل صحن المطار تحت رعاية الناقل، وتابعيه إلى حيث تقف الطائرة، وذلك إمّا سيراً على الأقدام، أو بسيارات معدّة لذلك، وهنا وفي هذه المرحلة يبدو في الأفق ظهور الشقّ الأول من التزام السلامة حيث يقوم الناقل باتخاذ الخطوات الإيجابية لتنفيذ عملية النقل الجوي باقتياد المسافرين تحت رعايته وتابعيه، أمّا الشقّ الثاني فيقتاد المسافر إلى حيث تربض الطائرة حيث تكمن في هذا النطاق المكاني لمخاطر الطيران.⁽⁹²⁾

فإذا همّ المسافر بالصعود إلى الطائرة، واستقرّ في جوفها يظلّ التزام السلامة قائماً سواء قبل إقلاع الطائرة أو في أثناء تحليقها في الجو، أو في أثناء الهبوط، فإذا هبطت الطائرة يظلّ التزام السلامة عالقاً بذمة الناقل الجوي خلال عملية نزول المسافرين من الطائرة حتى وصولهم إلى مباني المطار إمّا سيراً على الأقدام، أو بالسيارات، وتسلمهم لحقائبهم، وخروجهم إلى الأماكن التي يوجد فيها جمهور المستقبلين، كل ذلك لتحقق المعيار بشقيه المتعلقين بمخاطر الطيران ورعاية الناقل ...

وبالمقابل إذا قام الناقل الجوي بنقل المسافرين بسياراته من مطار الوصول إلى وسط المدينة انتقى التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين وفقاً للأحكام اتفاقية وارسو نظراً لتخلف أحد شقي المعيار

⁹² - د/ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 65

وهو مخاطر الطيران على الرغم من تحقق الشق الآخر، وهو رعاية الناقل، ومن ثمّ يخضع هذا النقل لأحكام القانون الداخلي، ويعدّ بذلك عمليةً مستقلةً عن عملية النقل الجوي. (93)

الشرط الثالث: الضرر الذي يصيب الراكب:

يشترط، كذلك، لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي أن يترتب على هذا الحادث وفاة المسافر، أو جرحه، أو إصابته بأي أذى بدني آخر، وعلى ذلك يجب أن يكون الضرر الذي يلحق بالمسافر ويوجب مسؤولية الناقل الجوي ضرراً بدنياً، بيد أنه يمكن التوسّع في تيسير مفهوم الضرر البدني بحيث يشمل، بالإضافة إلى الوفاة، أو الجرح، أو الإصابات الجسدية، الاضطرابات النفسية والعقلية، وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب المسافر (94)، وقد قضت محكمة النقض المصرية في ذلك في أحكامها بأنه " وعلى ماجرى به قضاء هذه المحكمة، أنّ الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حال وفاة، أو إصابة أي راكب إذا كانت الحادثة التي تولّد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة، أو في أثناء عمليات الصعود، أو الهبوط، وهذه المسؤولية مبنية على خطأ مفترض في جانب الناقل، ولا ترتفع عنه إلا إذا أثبت هو أنه، وتابعيه قد اتخذوا كلّ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، لما كان ذلك، وكان لمحكمة الموضوع سلطة تحصيل فهم الواقع، وتقدير عمل الخبير في الدعوى ولا رقابة عليها في ذلك لمحكمة النقض متى كان استخلاصها قائماً على أسباب سائغة، وحسبها أن تقيم قضاءها على ما يكفي لحمله، وكان الحكم المطعون فيه قد أحال إلى أسباب الحكم الابتدائي الذي تضمّن استناداً إلى التقرير

93- د/ فريد العريني، مرجع سابق، ص 156

94 - د/ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 210

الفني المقدم في الدعوى بياناً بأخطاء عديدة ارتكبها قائد الطائرة، وأدت لوقوع الحادث أضاف لها قوله: " إنَّ الحادث وقع نتيجة خطأ قائد الطائرة الذي بلغ أقصى درجات الرعونة، وعدم الاكتراث عندما هبطت الطائرة استجابة لتهديد الطائرات الإسرائيلية، ثم يعود قائدها بها خلسةً محاولاً الفرار بشكل بطولي لا مبرر له غير عابئ بأنه في منطقة عسكرية معن عنها دولياً ما أدى بالطائرات الإسرائيلية إلى إطلاق النار على الطائرة الليبية..... ثم استطرد قائلاً: " فإن خطأ الطيران الإسرائيلي كان نتيجة حتمية لخطأ قائد الطائرة الليبية الذي قالت عنه محكمة أول درجة: " بحقّ إنه خطأ يعادل الغشّ ما يعتبر معه خطأ الغير (قائد الطائرة) مستغرقاً لخطأ الطيران الإسرائيلي ما تنهار معه كلُّ حجةٍ للمستأنفين في دفع مسؤوليتهما بسبب الأجنبي " وإذا كان ذلك، وكانت هذه الأسباب سائغة، وتكفي لحمل قضاء الحكم المطعون فيه، فإن النعي عليه بهذا السبب لا يعدو في حقيقته أن يكون جدلاً موضوعياً في تقدير محكمة الموضوع للأدلة، وهو ما لا يجوز إثارته أمام محكمة النقض .⁽⁹⁵⁾

كما أن بروتوكول جواتيمالا لم يأت بجديد في هذا الصدد، فهو كالاتفاقية الأصلية، ومن بعدها بروتوكول لاهاي، لم يعرّف الضرر، ولم يبيّن نوعه، أو مداه، وعلى هذا فإنّ قانون القاضي، أو القانون الذي تشير به قاعدة الإسناد في قانونه، هو الذي يحدد هذه المسائل، ولعلّ الأمر الجديد هنا، بالنسبة للقضاء الأنجلو- أمريكي أنّ اصطلاح الأذى البدني، أصبح مقبولاً أن يفسر على معنى واسع بحيث يشمل الأذى الجسماني، والأذى النفسي على حدّ سواء، وذلك بعد أن استخدم النص الرسمي الإنجليزي للبروتوكول اصطلاح (Personal injury) كمقابل للاصطلاح

⁹⁵- راجع في ذلك حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 1965 لسنة 50 قضائية جلسة 1985/2/12، مكتب فني 36 ج 1 ق 57 ص 253

الفرنسي، وعلى ذلك ، ففي ظلّ "بروتوكول جواتيمالا ستي" يستطيع القضاء الأنجلو- أمريكي أن يقضي بالتعويض عن الضرر النفسي الذي يصيب الراكب حتى لو وقع استقلالا عن أي أذى بدني آخر، كما في حالات عمليات القرصنة الجوية..

غير أن اتفاقية وارسو لم تحدد أنواع الأضرار التي تصيب المسافرين، ويمكن التعويض عنها، وهل يلزم أن تكون أضراراً مادية مباشرة، أو يجوز التعويض عن الأضرار غير المباشرة، أو مجرد الأضرار الأدبية، ومن ثمّ يجب الرجوع إلى القوانين الوطنية، وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد.

ولمّا كانت مسؤولية الناقل الجوي تعدّ، وفقاً لأحكام القانون القطري، مسؤولية عقديّة، فلا تعويض، وفقاً لأحكام هذا القانون، لا عن الأضرار المتوقعة، اللهم إلا إذا كان الضرر يرجع إلى غشّ الناقل، أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالركاب، متوقعة كانت، أم غير متوقعة، كما يلتزم الناقل أيضاً في القانون القطري بتعويض جميع الأضرار، مادية كانت، أم أدبيّة. (96)

خلاصة القول: إنه إذا وقع الحادث في أثناء مدة النقل، ونتج عنه ضرر، سواء أكان هذا الضرر هو وفاة الراكب أم إصابته في جسمه، أو صحته بالمعنى الواسع لهذه العبارة، فإنّ الناقل يكون قد أخلّ بالتزامه بكفالة سلامة الراكب، وتقوم من ثمّ قرينةً على خطئه، وما لم ينجح في دحض هذه القرينة، فإنّ المسؤولية تنعقد، ويلتزم حينئذ بتعويض المضرور، ويحدد القاضي عناصر الضرر القابل للتعويض، ومداه وفق قانونه، أو القانون الذي تشير به قاعدة الإسناد في قانونه، ولكن في

96 - د/ فريد العريني، مرجع سابق، ص 198

جميع الأحوال، لا يجوز أن يتجاوز قدر التعويض حدَّ المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٢٢

فقرة أولى، ذلك أنّ مسؤولية الناقل الجوي الدولي هي في الأصل مسؤولية محدودة. (97)

التطبيق على عقود نقل الأشخاص بين قطر، ودول الحصار:

مما سبق دراسته يتضح أنّ شروط انعقاد مسؤولية الناقل في عقود نقل الركاب بين قطر، ودول

الحصار لا تختلف عن تلك الشروط السابق استعراضها وفقاً للاتفاقيات الدوليّة، وهذا لأنّ القضاء

عند بحثه لعناصر مسؤولية الناقل في عقود نقل الركاب بين قطر، ودول الحصار يتعيّد بنصوص

الاتفاقيات سالفة الذكر. (98)

المبحث الثاني

مدى تطبيق حالات الإعفاء من المسؤولية العقدية قانوناً للناقل الجوي

لشركات الطيران أثناء مرحلة الحصار

نتناول في هذا المبحث مدى تطبيق حالات الإعفاء من المسؤولية العقدية قانوناً للناقل الجوي

لشركات الطيران في مرحلة الحصار، موضحين حالات الإعفاء من المسؤولية وفقاً للأحكام الواردة

في الاتفاقيات الدولية، ثم نستعرض أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في

التشريع القطري، ومدى تطبيقها على دول الحصار، وذلك من خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية

97- د/ فاروق أحمد محمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام "الفارسوفي"، رسالة دكتوراه، مقدمة

إلى كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1985، ص 346

98 - وهذا ما قضت به محكمة التمييز القطرية في الطعن رقم 526 لسنة 2018، جلسة 2019/1/15؛ وفي

الطعن رقم 258 لسنة 2017، جلسة 2018/2/20.

المطلب الثاني: أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في التشريع القطري، ومدى تطبيقها على مرحلة الحصار....

المطلب الأول

حالات الإعفاء من المسؤولية في ظلّ الاتفاقيات الدولية

يرتّب عقد النقل الجوي للأشخاص في حقّ الناقل عدداً من الالتزامات يكون الناقلُ الجوّي مسؤولاً عند عدم تنفيذ إحداها، إلا إذا أقام الدليل على عدم مسؤوليته في مواجهة المسافر عمّا لحق به من أضرار، وذلك وفقاً لما تقرّره الاتفاقيات الدولية، وبشكل عام يرتبط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي ارتباطاً وثيقاً بالطبيعة القانونية لها (99)

أولاً: حالات الإعفاء من المسؤولية في ظلّ اتفاقية وارسو لسنة 1929، وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 تتمثل في الآتي:

1- اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي حدوث الضرر:

نصّت المادة (20) من اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 على انتفاء الخطأ في جانب الناقل الجوي إذا أثبت أنه اتخذ الإجراءات الضرورية كافة لتوقي وقوع الضرر، وذلك بنصّها على أنه: " لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كلّ التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، فإثبات عدم ارتكاب خطأ

99 - د/ هشام محمد كمال فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2005، ص 37

ما يكون بإثبات واقعة عكسيّة مقابلة تثبت عدم ارتكاب هذا الخطأ⁽¹⁰⁰⁾، وعليه يعني المدين بالالتزام إذا أثبت هذه الواقعة.⁽¹⁰¹⁾

الجدير بالذكر أنّ انتفاء الخطأ، واتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الواردة في نصّ المادة (20) من اتفاقية وارسو يؤديان المعن نفسه، وهو أن الناقل قد تصرف في تنفيذ الالتزام بسلامة المسافرين، وأمتعتهم، وبالنقل في الميعاد وفقاً للمستوى الذي ينفذ به الناقل الحريص التزاماته، حيث لم تحدد اتفاقية وارسو المقصودَ بعبارة الاحتياطات، أو التدابير الضرورية، وتُرك الأمرُ للفقهاء والقضاء⁽¹⁰²⁾.

2- استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر (القوة القاهرة):

تعدّ القوة القاهرة سبباً عاماً للإعفاء من المسؤولية، إلاّ أنّه لم يرد النصّ عليه صراحة في اتفاقية وارسو لسنة 1929، ولا بروتوكول لاهاي لسنة 1955، المعدّل لها باعتباره سبباً يعني الناقل الجوي من المسؤولية⁽¹⁰³⁾، ومع ذلك تتبيّن هذه الوسيلة من نصّ المادة (20) من اتفاقية وارسو لسنة 1929م، وذلك من العبارة الأخيرة الواردة في الفقرة الأولى من ذات المادة بقولها: " كان من المستحيل عليهم اتخاذها. " يتضح مما سبق؛ أن المقصود باستحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، هي القوة القاهرة التي تعدّ سبباً عاماً للتخلّص من المسؤولية عن كلّ مدين بالالتزام⁽¹⁰⁴⁾.

100 - د/ جميل الشرقاوي، الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976، ص 15

101 - د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 330

102 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 329

103 - د/ محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص 160

104 - د. سليمان مرقص، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، دار ابن الأثير، القاهرة، 1958، ص 4٩١.

وفي هذا حكمت محكمة النقض المصرية باستحالة اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر ووفق اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م يمكن الناقل من الفكاك من المسؤولية، وكذلك توافر أحد الأسباب العامة لدفع المسؤولية التي على رأسها القوة القاهرة...⁽¹⁰⁵⁾

وتتخذ القوة القاهرة عدة صور، وأشكال من أهمها في مجال النقل الجوي عوامل الطبيعة، والعيب الذاتي في الطائرة:

(أ)-عوامل الطبيعة:

عوامل الطبيعة تشكل القدر الأكبر من الوقائع، والحوادث التي تكسب وصف القوة القاهرة، ويشترط في عوامل الطبيعة حتى يمكن القول: بأنها من قبيل القوة القاهرة استحالة توقعها، وإنها لم تكن في حساب الناقل المسؤول عن تأمين سلامة المسافرين.⁽¹⁰⁶⁾

ومثال عوامل الطبيعة التي تعدّ قوة القاهرة؛ أن يكون هناك إعصار مفاجئ لم يكن بمقدور الناقل الجوي أن يتوقع حدوثه، كما أنه لم يُنبأ به من قبل خبراء الأرصاد الجوية، ففي هذه الحالة يصبح مستحيل التوقع، ولا يكفي علم التوقع وحده، بل لا بدّ أن تكون غير ممكنة الدفع، وأن الضرر سيقع لا محالة مع كلّ ما يتخذ من تدابير لمنع وقوعه⁽¹⁰⁷⁾.

ولكي تكون عوامل الطبيعة غير ممكنة التوقع لا بدّ أن تكون خفية على الناقل، ولا يكفي لكشفها بذل العناية المعقولة على الرغم من اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لذلك، أيضاً لا بدّ أن يثبت

105 - الطعن رقم 1050، لسنة 69 قضائية، جلسة 2000/3/7، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية،

مدني، السنة الواحدة والخمسون، الجزء الأول، ص 411

106 - د/ سمير تناغو، نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 308

107 - د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 147

أنه لم يكن بوسع الناقل، أو بوسع تابعيه التصرف حيال عوامل الطبيعة فور ظهورها، وتحديد معيار استحالة الدفع يكون من اختصاص محكمة الموضوع (108).

ووفقاً لاتجاه التوسعة في تحديد المقصود بالتدابير الضرورية، لا يلتزم الناقل بإثبات القوة القاهرة للتخلص من المسؤولية، إنما عليه أن يثبت أنه اتخذ كل ما يلزم من تدابير لمنع وقوع الضرر ومع ذلك وقع، أمّا اتجاه التضييق في تحديد المقصود بالتدابير الضرورية، فيتطلب إثبات السبب الأجنبي، أو القوة القاهرة لإمكان التخلص من المسؤولية. ويرى جانب من الفقه، ونحن نؤيده، أن المدين بالتزام ضمان السلامة في النقل عليه أن يثبت القوة القاهرة، وأنها هي السبب في وقوع الضرر لنفي مسؤوليته عن الضرر، وإذا عجز عن ذلك ظلت مسؤوليته قائمة (109)، والأحرى أن لا تفسر الظروف الاستثنائية، أو القوة القاهرة بطريقة تسمح بدخول كل ما من شأنه أن يعطل الرحلات الجوية، بل يجب أن تكون الواقعة التي تسببت في إحداث الضرر غير متصلة في عملية النقل، وفي الممارسات العادية لنشاط الناقل الجوي يجب أن تتجاوز السيطرة الفعلية عليها، وهوما قرّره محكمة العدل التابعة للاتحاد الأوروبي في الثاني عشر من مايو ٢٠١١م (110).

108 - د/ صفوت ناجي بهنساوي، الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص ٢١٨

109 - د/ محمد علي عمران، الالتزام بضمن السلامة، دراسة فقهية (مصر -فرنسا)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٠م، ص ٢٢٠.

110 - Court of Justice of the European Union - 12 May 2011. Egl tis and Ratnieks, Case C-294/10.

(ب)-العيب الذاتي في الطائرة:

يعد من أكثر أسباب الحوادث شيوعاً في عالم النقل الجوي أن تسقط الطائرة من الجو نظراً لعطب مفاجئ يصيب محركاتها، أو أي جزء آخر فيها، فيودي بحياة مَنْ عليها، أو يصاب ركابها نتيجة لهذا الحادث الذي يكمن أساسه في عيب ذاتي في الطائرة (111)

3- خطأ المضرور:

وسعت اتفاقية وارسو لسنة 1929م من دائرة أسباب الإعفاء مسؤولية الناقل الجوي، فأضافت خطأ المضرور لوسائل التخلّص من المسؤولية، ويقصد بإثبات خطأ المضرور أن يثبت الناقل أن فعل المضرور، أو سلوكه يشكل خطأ في نظر المحكمة المعروض عليها النزاع، ولا يكفي أن يثبت أنّ المضرور قد ارتكب فعلاً معيناً، إذ يرتبط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي في المادة (21) من اتفاقية وارسو بخطأ المضرور، وليس بفعله (112)، وتنص المادة (21) من اتفاقية وارسو على أنه " إذا أثبت الناقل أنّ خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، فالمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل، أو تخفّف منها (113).

والواضح من هذا النصّ أنّ الاتفاقية قد أسندت إلى قانون المحكمة المطروح أمامها النزاع مهمة تحديد أثر خطأ المضرور على مدى إعفاء الناقل من المسؤولية" ، بمعنى أن نصّ المادة (21)، متضمناً لقاعدة إسناد، أحالَ فيها إلى قانون القاضي مسألة تقدير خطأ المضرور في استبعاد

111 - د/ نادية محمد معوض، مسؤولية مصنع الطائرة، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000م، ص 36 وما بعدها..

112 - د/ رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، ص 164.

113 - د/ محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1998، ص 21

مسؤولية الناقل الجوي، أو التخفيف منها" (114)، ويرى بعض الفقه أن سبب الإحالة لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع في المادة (٢١) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، هو عدم تمكّن واضعو الاتفاقية في التوفيق بين المفاهيم القانونية المختلفة لأثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل في التشريعات الوطنية، فكانت الإحالة لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع هي الطريق للخروج من هذه المعضلة (115)، في حين يرى جانب آخر من الفقه أن ترك الحكم في حالة اشتراك الأخطاء للقوانين الوطنية، ولمحكمة الموضوع للفصل فيه يعدّ قصوراً في الاتفاقية لا مبرر له، ويفتح باباً للاختلاف في حين أن اتفاقية وارسو ما جاءت إلا لتوحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي (116).

ثانياً: أسباب الإعفاء من المسؤولية وفقاً لبروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧١م:

1- أسباب الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين:

جعل بروتوكول جواتيمالا حالة المسافر الصحية، وخطأ المسافر المضرور هما السببان¹¹⁷ اللذان يجوز للناقل أن يتخلص عن طريقهما من مسؤوليته في حالات الوفاة، وحالات الإصابة البدنية.

(1) - الحالة الصحية للراكب:

نصت المادة (1/4) من البروتوكول على أنّ " ... ومع ذلك فلا يعدّ الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة

أو الإصابة البدنية ناجمة فقط عن الحالة الصحية للراكب"، وبناء على هذا النصّ، يعفى الناقل

114 - د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ١٥٠.

115 - د/ رفعت فخري أبادير، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٢٧٧.

116 - د/ حسن كيرة، مرجع سابق، ص ٣٨.

117 - د/ سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٨٠.

من المسؤولية إذا أثبت أنّ الضرر قد نشأ فقط بسبب الحالة الصحية للمضرور، شرط أن تكون الحالة الصحية للمضرور هي السبب الوحيد الذي أدى إلى وقوع الضرر، وفيما عدا ذلك فإنّ الناقل يكون مسؤولاً، حتى لو أثبت أنّ الحالة الصحية للمسافر قد أسهمت مع خطئه في إحداث الضرر. (118)

(ب)- خطأ المسافر المضرور:

نصّت المادة (7) من البروتوكول، والمعدّلة للمادة (21) من اتفاقية وارسو لسنة 1929م على أنّه " في الحالة التي يثبت فيها الناقل أنّ خطأ الشخص المدّعي في دعوى التعويض هو الذي سبب الضرر، أو أسهم في إحداثه، فإنّه يُعفى كلياً، أو جزئياً من المسؤولية في مواجهة هذا الشخص بقدر تسببه في إحداث الضرر، أو المساهمة فيه (119)، بهذا النصّ، وضع بروتوكول جواتيمالا قاعدة تقضي بإعفاء الناقل كلياً، أو جزئياً من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالمسافر إذا أقام الدليل على أن خطأ الراكب هو الذي تسبب في الضرر، أو أسهم في حدوثه، وعمل ما تضمنه النصّ الأصلي محلّ التعديل بالإحالة إلى القانون القاضي لتحديد قدر التعويض المستحقّ في حالة مساهمة خطأ المضرور مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، وما تؤدّي إليه هذه الإحالة من اختلافات في الحلول، والتطبيقات القضائية بين الأنظمة القانونيّة المختلفة (120)

بهذا النصّ عدلّ وضعاً يخالف أهداف الاتفاقية، وهي الحالة التي أحال المشرّع الدولي فيها لقانون محكمة الموضوع مسألة الفصل في مساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر، حيث إنّ العمل

118 - د/ حسام الدين عبد الغني الصغير، د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 207

119 - د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 127

120 - د/ محمد فريد العريني، مرجع سابق ص 186.

بالنص الوارد في الاتفاقية الأصلية سيؤدي إلى اختلاف النتائج، والحلول، وهو الأمر الذي هدفت إليه الاتفاقية في توحيد قواعد النقل الجوي الدولي⁽¹²¹⁾.

فإذا كان المسافر المضرور قد رفع الدعوى أصالة عن نفسه، فإنّ القاضي ينظر ما إذا كان خطأه هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، فيُعفي الناقل تماماً من المسؤولية، أمّا إذا أثبت أن خطأ المضرور قد أسهم في إحداث الضرر، فيُعفي الناقل الجوي جزئياً من المسؤولية بقدر مساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر، وفي الحالة التي يباشر فيها الدعوى شخص آخر غير المسافر كالورثة، وهو فرض لم تتعرض له اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م بالتنظيم، فإنّ للناقل أيضاً أن يتمسك في مواجهة رافع الدعوى بخطأ المضرور الذي أحدث الضرر بمفرده، أو أسهم في إحداثه، فيُعفى من المسؤولية كلياً، أو جزئياً بقدر هذه المساهمة⁽¹²²⁾.

المطلب الثاني

أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في التشريع القطري

ومدى تطبيقها على دول الحصار

1- أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في التشريع القطري ..

تنشأ مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص بمجرد وقوع الضرر، وبقوة القانون بناء على قرينة المسؤولية، وذلك لافتراض الخطأ، وعلاقة السببية بينه، وبين الضرر الذي لحق بالمسافر، ولا يستطيع الناقل أن يتخلص من مسؤوليته عن هذه الأضرار إلا بإثبات أنّ الضرر كان نتيجة

121 - د/ محمود عبد الجواد عبد الهادي عبد الجواد، مرجع سابق، ص 168 وما بعدها

122 - د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 155

لقوة القاهرة ، أو بإثبات خطأ المسافر المضرور⁽¹²³⁾، وأنه كان السبب في إحداث الضرر، ويجب أن يكون الفعل، أو التصرف الصادر من المسافر المضرور خطأ من الوجهة القانونية، فلا يعد ردّ الفعل الغريزي من المسافرين في مواجهة ظروف معينة سبباً يعفى الناقل الجوي من المسؤولية (124).

ولا يعدّ المشرّع المصري انفجار وسائل النقل، أو احتراقها، أو تصادمها، أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات، والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل، ولمنع ما تحدثه من ضرر من قبيل القوة القاهرة التي يُعفى الناقل على أساسها (125).

فالمشرّع القطري لم يجعل الأعطال التي ترجع للآلات المستخدمة في تنفيذ النقل التي يترتب على عطبها أضراراً تلحق بالمسافرين من قبيل القوة القاهرة، كذلك انحرافها عن مساراتها، ووقوع حوادث نتيجة لهذا الانحراف، بذلك لا يعدّ المشرّع القطري العيب الذاتي في الطائرة من قبيل القوة القاهرة (126).

وفي هذا الصدد يمكن المشرّع للمسافر المضرور في الحالة التي يتمكن فيها الناقل الجوي من نفي مسؤوليته بناء على أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أن ينفي ذلك، بإثبات أن سبب الحادث لم يكن منفرداً للتسبب في إحداث الضرر، أو أنه اشتركت معه عوامل أخرى في ذلك، وفي هذه

123 - د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي، والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣ م، ص ٣٢٧.

124 - د/ رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص ٣٩.

125 - د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، هامش رقم ٢، ص 14٧.

126 - راجع في ذلك نص المادة (222) من قانون التجارة القطري رقم (227) لسنة 2006م

الحالة يتم تخفيض التعويض على قدر اشتراك أحد هذه الأسباب في إحداث الضرر⁽¹²⁷⁾، وذلك وفقاً لنص المادة (2/222 تجاري قطري) التي تنص على أنه " إذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة في الفقرة السابقة، جاز للمدعي نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر، أو أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخفّض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبتته الناقل الجوي" ويرى جانب من الفقه بأن هذا النص يفتقد للمنطق السليم، فإمّا يتمكّن الناقل الجوي من إثبات أن الضرر يرجع إلى أحد الأسباب المنصوص عليها في المادة (2/222 تجاري) وإمّا لا يتمكن من ذلك، فإذا أثبت ذلك جاز للمدعي أن يثبت عدم رجوع الضرر لأحد هذه الأسباب، وهذا القول مؤداه أن الناقل لم يوفق في إثباته، وتجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل الجوي في التشريع القطري لا تكون تقترض في جانب الناقل الجوي إلا في حالات النقل التجاري؛ أي: النقل بمقابل، أو النقل من دون مقابل الذي ينفذه ناقل محترف⁽¹²⁸⁾.

2- مدى تطبيق حالات الإعفاء من المسؤولية على دول الحصار

ترتب على إعلان فرض الحصار على قطر من قبل دول الحصار عدم قدرة الناقلين على تنفيذ عقود النقل الجوي المبرمة قبل قيام الحصار إلى دول الحصار، والتأخر في تنفيذ عقود النقل الأخرى، ولمّا كان قرار الحصار يعدّ بالنسبة للناقلين القطريين، أو الأجانب من قبيل القوة القاهرة فإنه يترتب عليه إعفاؤهم من المسؤولية.

127 - د/ محمد مختار بريري، د/ عمر فؤاد عمر، مرجع سابق، ص 92

128 - د/ رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص 39.

وترى الباحثة وأرى أن هذا الحصار نتج عنه أضرارٌ جسيمة أصابت الخطوط الجوية القطرية بسبب إغلاق مجالها الجوي لشركة الطيران، وهذا يعدّ انتهاكاً لقواعد الطيران الدولية، وتسبب في أضرار غير قانونية، حيث تمثّلت الأضرار بإغلاق المجال الجوي؛ فصارت الرحلات أطول وبالتالي التكاليف أكثر، قدرّت بمئات الملايين من الدولارات، خاصة وأن محكمة العدل الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) قبلت القضية بعد أن رفضت محكمة العدل الدولية الاستئناف المقدم من المملكة العربية السعودية، وحلفائها (دول الحصار الأربع)، وجاءت دعوى شركة الخطوط الجوية القطرية - بعد حكم محكمة دولية - لصالح الدوحة (129).

129 <https://www.caa.gov.qa/ar-qa/news/pages> - تمت زيارة هذا الموقع بتاريخ 2021/3/21م الساعة 3،51 ص

الفصل الثاني

آثار انعقاد مسؤولية الناقل الجوي العقديّة في عقود نقل الأشخاص بالنسبة لدول

الحصار

إنّ الهدف من مسؤولية الناقل حصول المضرور على التعويض المناسب جبراً للضرر الذي لحقه، ولن يتمكّن المضرور من إثبات هذه المسؤولية، والحصول على هذا التعويض إلا من خلال دعوى، يرفعها الراكب المضرور أمام القضاء المختص وفقاً لإجراءات أوضحتها الاتفاقيات الدولية، والتشريعات الوطنية الخاصة بالنقل الجوي، ودعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص مثلها مثل أي دعوى قضائية، يجب أن تتوافر الشروط اللازمة لمباشرة الدعوى القضائية، من صفة قانونية، ومصالحة، ويجب أن ترفع في المواعيد المقررة لها وفقاً للقانون، حتى يتسنى للمحكمة المختصة الحكم بالتعويض، ولا ينتهي دور المشرّع عند هذه المرحلة، بل وضعت الاتفاقيات الدولية، والتشريعات الوطنية، مجموعة من الضمانات التي تكفل تغطية مسؤولية الناقل الجوي، وهي وسائل وضعت فقط من أجل ضمان حصول المضرورين من حوادث النقل الجوي على حقهم في التعويض، ويترتب على ذلك ضرورة الرجوع إلى المحكمة المختصة بنظر الدعوى، لاستيفاء ما أغفلته الاتفاقيات الدولية من أحكام التي تختلف في ظلّ أحكام القوانين الوطنية المتباينة⁽¹³⁰⁾

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، لم يتناولتا أحكام تتعلق بدعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، ولا تولي هذا الأمر الاهتمام الكافي، فعلى الرغم من أن اتفاقية مونتريال جاءت لتحلّ محلّ اتفاقية وارسو، وتتلافى عيوبها كافة، وتكمل

130 - د/ حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 90

النقص في أحكامها، إلا أن معالجتها لدعوى مسؤولية الناقل الجوي اقتصر على بعض الأمور التي تتعلق بتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، وأطرافها، ومواعيد رفعها، وأحوال الدفع بعدم قبولها، وهو ذات الأمر الذي كان مشمولاً بالتنظيم في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م.⁽¹³¹⁾ وعليه سوف نتناول في هذا الفصل أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، من حيث إجراءات إقامة الدعوى، وأطرافها، والمحكمة المختصة إلى سقوط الدعوى، ثم نتناول بشيء من التفصيل التعويض المقرر في حال قيام المسؤولية، وثبوتها، وذلك من خلال المبحثين التاليين:

المبحث الأول: أحكام دعوى المسؤولية العقدية للناقل الجوي في ضوء حصار قطر ..

المبحث الثاني: جزاء التعويض المقرر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص

لشركات الطيران لدول الحصار ...

المبحث الأول

أحكام دعوى المسؤولية العقدية للناقل الجوي في ضوء حصار قطر

"أطراف الدعوى - المحكمة المختصة - إجراءات إقامة الدعوى - سقوط الدعوى"

نتناول في هذا المبحث أحكام دعوى المسؤولية، من حيث أطرافها (المدعي - المدعى عليه)، وإجراءات الدعوى من حيث المحكمة المختصة، وكيفية مباشرة الدعوى، وسقوط الحق في رفع الدعوى، وذلك من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية، والمحكمة المختصة بنظر الدعوى.

المطلب الثاني: سقوط دعوى المسؤولية .

131 - د/ فايز نعيم رشوان، مرجع سابق، ص 234

المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية، والمحكمة المختصة بنظر الدعوى

على الرغم من خلق اتفاقية مونتريال السنة ١٩٩٩م، وكذلك اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، من النصوص الواضحة لتحديد أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي، كما أوضحنا سلفاً، غير أنه وبالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية، نجد أن دعوى مسؤولية الناقل الجوي كسائر الدعاوى الأخرى التي يكون أطرافها مدّعي، ومدّعى عليه، فالمدعي في هذه الدعوى يكون الراكب (المسافر)، أو نائبه، أو خلفه (العام أو الخاص) في حالة الوفاة، ومن الممكن أن يكون المدعي هو الناقل الذي يباشر الدعوى ضد المسافر، أو صاحب الأمتعة متى لحق به ضررٌ من جراء فعل الأخير، أمّا المدّعى عليه، فغاية ما يكون الناقل الجوي الذي ترفع ضده الدعوى نظراً لتقصيره في التزام مترتب على عقد النقل سبب ضرراً للمسافر، أو ألحق الأذى بأمتعته⁽¹³²⁾، وقد قضت محكمة التمييز القطرية بالآتي: " من المقرر أنه يتعيّن على القاضي إعمالاً لمبدأ سيادة الخصوم على وقائع النزاع أن يتقيد بنطاق الدعوى المطروحة عليه من حيث خصومها، وسببها وموضوعها، وألا يجاوز حدّها الشخصي بالحكم لشخص، أو على شخص غير ممثل فيها تمثيلاً صحيحاً، أو حدها العيني بتغيير سببها، أو بالقضاء بما لم يطلبه الخصوم، أو بأكثر مما طلبوه، لأنّ فصله فيما يجاوز ذلك النطاق يعدّ فصلاً فيما لم ترفع به الدعوى ويعدّ قضاؤه في هذا الخصوص صادراً في غير خصومة، وبالتالي مخالفاً للنظام العام مخالفة تسمو على سائر ما عداها من صور الخطأ

132 - د/ حفيظة الحداد، مرجع سابق، ص 157.

في الحكم فيما يدخل في نطاق الخصومة المطروحة على المحكمة التي لا يتسع نطاقها أمام الاستئناف لغير ما رفع عنه، وطرحه الخصوم فيه".⁽¹³³⁾

أولاً: أطراف الدعوى

1- المدّعي:

المدّعي في دعوى المسؤولية على الناقل هو المتضرر، ويختلف المتضرر بحسب نوع عملية النقل الجوي، فمن الممكن أن يكون المتضرر هو المسافر في عقد نقل الأشخاص، وأمتعتهم، وقد يكون أحد ورثته، أو الورثة جميعاً في حال وفاة المسافر، فإذا كان المتضرر في عقد النقل الجوي هو الراكب، فيكون من حقه تحريك دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل⁽¹³⁴⁾، مستندا في ذلك إلى عقد النقل المبرم بينه، وبين الناقل، فالدائن في دعوى المسؤولية عن هذه الأضرار هو المسافر، وله الحق في مباشرة الدعوى أصالة عن نفسه، وأن يطالب بالتعويض عما أصابه من ضرر، فإذا كان المضرور قاصراً ينتقل الحق في تحريك الدعوى إلى نائبه القانوني، كما يحق لخلف المضرور العام، أو الخاص وفقاً للقانون الذي تطبقه محكمة الموضوع تحريك دعوى المسؤولية⁽¹³⁵⁾، إلا أن الحوادث الجوية غالباً ما يسفر عنها وفاة المسافرين، وأمام هذا الفرض التزمت الاتفاقيات الدولية الصمت، ولم تحدد من هو صاحب الحق في مباشرة الدعوى في حال وفاة المسافر؛ ومن ثم يكون الحكم في هذه المسألة للقانون الذي ينعقد له الاختصاص بنظر الدعوى، فالأصل أن يكون المسافر هو المدعي، أما في حال وفاته، فيكون الورثة هم من لهم الحق في مباشرة الدعوى، فيكون

133 - محكمة التمييز القطرية، تمييز مدني، الطعن رقم 14 لسنة 2005 تمييز مدني، جلسة 2006/5/2م.

134 - د/ رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص 45.

135 - د/ عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 348

المدعي كل من أصابه ضرر، سواء أكان المسافر أم ورثته، حيث تنتقل دعوى المسؤولية العقدية للورثة باعتبارها جزءاً من التركة، أما دعوى الورثة عن الأضرار الشخصية التي تصيبهم من جراء وفاة مورثهم، فهي دعوى تقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية⁽¹³⁶⁾ إذ لا تربطهم بالناقل علاقة تعاقدية.⁽¹³⁷⁾

فالمسافر المضروب هو الطرف الأصيل في عقد النقل الجوي للأشخاص، فله الحق في مباشرة الدعوى عما أصابه من ضرر، سواء أكان الضرر لحقه في بدنه أم في أمتعته الشخصية أو حتى في التأخير عن الموعد المحدد لتنفيذ عقد النقل⁽¹³⁸⁾

ويختلف الأمر فيمن له الحق في مباشرة الدعوى في مواجهة الناقل، فعلى الرغم من أن اتفاقية مونتريال لسنة 1999م، لم تحدد من لهم الحق في رفع دعوى المسؤولية عن أضرار النقل الجوي في حال وفاة المسافر، فالأضرار التي تنجم عن النقل الجوي قد لا تقتصر على المسافر فقط إنما تمتد لتتال من أشخاص لا علاقة لهم بعملية النقل، وهؤلاء الأشخاص هم خلف المسافر المتوفى، ولورثة المضروب، دعوى يباشرها المورث عما أصابه من ضرر، وتنتقل لهم مع تركة المورث بعد وفاة؛ ودعوى أخرى يباشرها الورثة ضد الناقل عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة

136 - د/ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص ١١٥.

137 - وقد قضت محكمة التمييز القطرية بشأن نوع الدعوى بأن: " عقد النقل وعلى ما جرى به نص المادة 143 من القانون البحري الصادر بالقانون رقم 15 لسنة 1980 بإصدار القانون البحري هو عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء أكان مالك السفينة أم تجهزها أو مستأجرها بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر، وتبدأ عملية النقل -بعد أن يضع الشاحن البضاعة تحت تصرف الربان على رصيف الميناء -بقيام الأخير بشحنها إلى سطح السفينة. فإذا ما عهد الناقل بهذه العملية إلى مقاول شحن أعتبر هذا الأخير نائباً عن الناقل فيما كلف به من عمل ولحسابه ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون لذوي الشأن إلا الرجوع إلى الناقل لتعويض الأضرار الناجمة عنه إذ لا تربطهم بالمقاول أية علاقة قانونية مباشرة تحيز لهم الرجوع عليه شخصياً". الطعن رقم 14 لسنة 2005 تمييز مدني محكمة التمييز القطرية جلسة 2 من مايو سنة 2006.

138 - د/ رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص 49.

مورثهم، وفقا لقواعد قواعد المسؤولية التقصيرية⁽¹³⁹⁾، وفي هذا الصدد تنص المادة (201) من قانون التجارة القطري رقم 27 لسنة 2006م، على أنه "..... وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة، أو بعد انقضاء مدة من الزمن"

بهذا يكون المشرع القطري قد بيّن الأشخاص الذين يجوز لهم رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي من جراء وفاة المسافر، أمّا الأضرار المعنوية المرتدة فقد قصرها القانون المدني القطري على الأزواج والأقارب حتى الدرجة الثانية .⁽¹⁴⁰⁾

فدعوى المسؤولية تنقل للورثة بكل ما يحيط بها من جوانب وإجراءات، وقانون المحكمة المعروف عليها النزاع هو الذي يحدد الورثة الذين لهم الحق في مباشرة الدعوى، وفي هذا قضت محكمة النقض المصرية بأن "...إذا ما أدت الإصابة إلى وفاة الراكب من قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلاً فيما سبق الموت، ولو للحظة لكسب الحقوق، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه، وحسبما يتطور إليه هذا الضرر ويتفاقم، ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته في ذمته يتلقونه عنه في تركته، ويحق لهم المطالبة به تأسيساً على تحقيق المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الذي كان

139 - د/ محمد فريد العريني، د/ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٩٨

140 - نصت المادة (202) من القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004 في فقرتها الثانية على أنه " ومع ذلك لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عمّا يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب".

المورث طرفاً فيه... " (141) وتطبيق الأحكام السابقة على دعاوى المسؤولية الناقل في عقود نقل الركاب بين قطر، ودول الحصار.

2- المدعى عليه:

في الغالب الأعم في دعوى مسؤولية الناقل الجوي يكون المدعى عليه هو الناقل الجوي سواء أكان الناقل هي الشركة في مركزها الرئيس، أم أحد الفروع التابع لها غالباً في دعاوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص يكون المدعى عليه هو الناقل الجوي الذي قام بتنفيذ عملية النقل، ولا توجد أي صعوبة في حال تنفيذ النقل عن طريق الناقل المتعاقد مالك الطائرة سواء أكان شخصاً طبيعياً، أو شخصاً معنوياً كالشركة، أو مؤسسة للنقل الجوي، ولكن تثور الإشكالية عندما يتعدد الناقلين، كما في حال النقل المتتابع، والناقل المتعاقد، والناقل الفعلي.

ومما سبق يتضح عدم تمييز أحكام أطراف دعوى المسؤولية المرتبطة بعقود نقل الأشخاص عن الأحكام المقررة وفقاً للقواعد العامة، فمن المقرر أنه يتعين على القاضي إعمالاً لمبدأ سيادة الخصوم على وقائع النزاع أن يتقيد بنطاق الدعوى المطروحة عليه من حيث خصومها، وسببها وموضوعها، وألا يجاوز حدها الشخصي بالحكم لشخص، أو على شخص غير ممثل فيها تمثيلاً صحيحاً، أو حدّها العيني بتغيير سببها، أو بالقضاء بما لم يطلبه الخصوم، أو بأكثر مما طلبوه، لأنّ فصله فيما يجاوز ذلك النطاق يعدّ فصلاً فيما لم ترفع به الدعوى، ويعدّ قضاؤه في هذا الخصوص صادراً في غير خصومة، وبالتالي مخالفاً للنظام العام مخالفة تسمو على سائر ما عداها من صور الخطأ

141 - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 888 لسنة 60 قضائية، جلسة 19/6/1994م، مدني، السنة الخامسة والأربعون، الجزء الأول، ص 1050، والطعن رقم 1180 لسنة 47 قضائية، جلسة 29/4/1981م، مدني، السنة الثانية والثلاثون، الجزء الأول، ص 1328

في الحكم فيما يدخل في نطاق الخصومة المطروحة على المحكمة التي لا يتسع نطاقها أمام الاستئناف لغير ما رفع عنه، وطرحه الخصوم فيه.⁽¹⁴²⁾

(1) في حالة تعدد الناقلين، أو النقل المتتابع:

في هذه الحالة ووفقاً لاتفاقية وارسو يكون من حق الراكب (المسافر) أن يباشِر دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل، ومطالبته بالتعويض في حال وقوع ضرر يصيب المسافر في أثناء قيام الناقل بتنفيذ عقد النقل، كما يعدّ النقل متتابعاً وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، النقل الذي يتم من خلال شركات نقل جوي مختلفة، ويتولاه عددٌ من الناقلين على طائراتهم بالتتابع، وليس كلّ نقل يتعدد فيه الناقلون يعدّ نقلاً متتابعاً، فلا بدّ أن تكون عملية النقل في نظر الأطراف عملية نقل واحدة، سواء إنقُصَ عليها في صورة عقد نقل واحد، أو سلسلة من العقود، بمعنى أنّه يجب أن يتم الاتفاق على تنفيذ عملية النقل الواحدة بتدخل عدة ناقلين متعاقبين، كلّ منهم يتولّى مرحلة من النقل بوسائله الخاصة⁽¹⁴³⁾، أي: إنّ كلّ ناقل من الناقلين المتتابعين يكون طرفاً في عقد النقل بالنسبة للمرحلة التي يقوم بتنفيذها، وبالتالي يعدّ كلّ واحد منهم ناقلاً متعاقداً، أو ناقلاً فعلياً بالنسبة للمرحلة التي يقوم بتنفيذها، فيكون مسؤولاً كما لو نفذ النقل بناقل واحد، والأصل أنه لا يجوز للمسافر، أو لأيّ شخص يستمدّ منه حقه في التعويض مباشرة دعوى المسؤولية إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث، أو التأخير الناشئ عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولّاها، ومع ذلك

142- محكمة التمييز القطرية، الدائرة المدنية والتجارية، الطعن رقم 14 لسنة 2005 تمييز مدني، جلسة 5/2/2006م.

143 - د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٣٠

يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول، ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة قد تولّاها ناقل لاحق

له إذا كان قد تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها بناءً على اتفاق صريح. (144)

وفي ذلك صرح المشرع القطري: "على أنه في حالة ما إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد

نقل واحد يكون الناقل الأول هو المسؤول، ولا يُسأل الناقلون التاليون للناقل الأول تجاه المرسل، أو

المرسل إليه إلا عن الضرر الذي يقع في الجزء الخاص به من النقل ... (145)

(2) حالة الناقل المتعاقد، والناقل الفعلي:

في حالة وجود ناقل متعاقد، وناقل فعلي (146)، يجب رفع الدعوى على الناقل المتعاقد، إلا إذا ثبت

وقوع الضرر في مرحلة النقل التي قام بها الناقل الفعلي، فيجوز مباشرة دعوى المسؤولية على

الناقلين المتعاقد، والفعلي معاً، على الناقل المتعاقد باعتباره المسؤول الأول عن كل الرحلة في

مواجهة المضرور، وعلى الناقل الفعلي لمسؤوليته عن الضرر الواقع في أثناء النقل الذي قام

به (147).

وعلى الرغم من أنّ اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ م، لا تتضمن أحكاماً خاصة بعمليات النقل الجوي

الدولي التي يقوم بها شخص ليس طرفاً في عقد النقل، إلا أنّه جاءت اتفاقية "جوادا لآخارا" لسنة

144 - د/ حسن كبيرة، مرجع سابق، ص ٥٨، أيضاً راجع نص المادة (2/39) من اتفاقية مونتريال لعام 1999م

145 - نصت المادة (189) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006، على أنه " إذا قام عدة ناقلين

على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد، كان الناقل الأول مسؤولاً تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل، ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك. ولا يسأل كل من الناقلين التاليين للناقل الأول تجاهه أو تجاه المرسل أو المرسل إليه إلا عن الضرر الذي يقع في الجزء الخاص به من النقل، فإذا استحال تعيين الجزء الذي وقع فيه الضرر، وجب توزيع التعويض بين جميع الناقلين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل، وإذا أعسر أحدهم، وزعت حصته على الآخرين بالنسبة ذاتها"

146 - الجدير بالذكر أن الناقل الفعلي لا يعد بأي حال من الأحوال طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه،

بينما يعد الناقل المتتابع طرفاً في هذا العقد بالنسبة للجزء الذي تولى بنفسه تنفيذه .

147 - د/ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 312.

1961م المكتملة لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م لتتناول موضوع مسؤولية كلِّ من الناقل الفعلي،
والناقل المتعاقد⁽¹⁴⁸⁾.

أما اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م قد ميّزت بين كلِّ من الناقل المتعاقد، وهو الذي يتولّى إبرام
العقد مع المصادر، والناقل الفعلي هو الذي يتولّى تنفيذ النقل كلّه، أو جزء منه، وذلك بإذن من
الناقل المتعاقد، وبشرط ألا ينطبق عليه وصف الناقل المتتابع، وذلك وفقاً للمادة الأولى من اتفاقية
"جوادا لآخار" لسنة ١٩٩١م، والمادة (٣٩) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م⁽¹⁴⁹⁾

ثانياً: المحكمة المختصة وإجراءات رفع الدعوى:

لم يحدّد قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية
العقدية للناقل الجوي-سواء أكانت شركات الطيران لدول الحصار أم غيرها- ومن ثمّ فإنّه يلزم
الرجوع للقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، حيث تناولت المادة رقم (28) من اتفاقية
وارسو لسنة 1929م، تحديداً المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية العقدية للناقل الجوي، حيث
الاختيار للمدعي في رفع دعواه أمام إحدى المحاكم التالية:

- 1- محكمة موطن الناقل نفسه.
- 2- المحكمة التي يوجد فيها المركز الرئيس لمؤسسة الناقل .
- 3- المحكمة التي يقع في دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة، إذا كان العقد قد أبرم بهذا
الفرع.

148 - أبرمت اتفاقية جوادا لآخار في 18/9/1961م، في المكسيك، ودخلت حيز التنفيذ في تاريخ 1/5/1961م

149 - د/ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 314

4- محكمة جهة الوصول التي وصلت إليها الطائرة فعلاً، أو التي كان محددًا وصولها إليها. وبهذا تكون جاءت بأربعة اختصاصات قضائية، حاولت من خلالها أن توازن بين مصلحة الناقل الجوي، ومصلحة المسافر المضرور⁽¹⁵⁰⁾.

ثم جاءت اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بذات الاختصاصات إلا أنها أضافت اختصاصاً قضائياً مستحدثاً راعت فيه مصلحة المسافر المضرور، وذلك في المادة (2/33) فيما يتعلق بأضرار الوفاة، والإصابة البدنية، حيث أجازت مباشرة الدعوى في إقليم إحدى الدول الأطراف التي يوجد فيها محل الإقامة الرئيس، والدائم للراكب وقت وقوع الحادثة الذي يشغل الناقل إليه، ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، إما على متن طائراته الخاصة، أو على متن طائرات ناقل آخر، كما منحت اتفاقية مونتريال لسنة 1999م الاختصاص بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي لعدد من الجهات القضائية، والموروثة عن اتفاقية وارسو لسنة 1929م⁽¹⁵¹⁾، في المادة (1/33) بنصها على أن "تقام دعوى التعويض وفقاً لاختيار المدعي في إقليم إحدى الدول الأطراف إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مقر أعماله الرئيس، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مقر أعماله تم من خلاله إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد".

يتضح من هذا النص أن اتفاقية مونتريال لسنة 1999م، جاءت بقواعد عامة للاختصاص، حيث منحت المدعي المضرور (وهو في إطار الدراسة المسافر القطري) حرية الاختيار في رفع دعواه بين أربعة بدائل على سبيل الحصر:⁽¹⁵²⁾

150 د. عاطف محمد الفقي - مرجع سابق - ص 215.

151 - د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 759

152 - د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 763

1. محكمة موطن الناقل.
2. محكمة موطن المركز الرئيس لنشاطه.
3. محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولّت عنه إبرام عقد النقل الجوي.
4. محكمة جهة الوصول.

1- محكمة موطن الناقل، أو المركز الرئيس لنشاطه:

ميّزت اتفاقية مونتريال من خلال هذا الاختصاص بين كون الناقل الجوي شخصاً طبيعياً⁽¹⁵³⁾، وبين كونه شخصاً اعتبارياً، لذلك نصّت على عقد الاختصاص لمحكمة موطن الناقل الجوي، أو محكمة المركز الرئيس لنشاطه .

والمشرّع القطري يعدّ موطن الشخص الطبيعي المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة، ويجوز أن يكون للشخص في وقت واحد أكثر من موطن، كما يجوز ألا يكون له موطن ما، كذلك يعدّ المكان الذي يباشر فيه الشخص تجارته، أو حرفته موطناً بالنسبة لإدارة الأعمال المتعلقة بهذه التجارة، أو الحرفة؛ الموادّ (41، 42) من القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004م⁽¹⁵⁴⁾

أما بالنسبة للشخص المعنوي، فغالباً ما يكون نشاط الناقل الجوي في شكل شركة، فالاتفاقيات الدولية تأخذ بمعيار المركز الرئيس للنشاط، وليس المركز الرئيس للإدارة الذي يعد ضابطاً لتحديد

153 - د/ السيد محمد السيد عمران، د/ نبيل إبراهيم سعد، د/ محمد يحيى مطر، الأصول العامة للقانون، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 1991م، ص 339.

154 - صدر القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004 بتاريخ 2004/6/30م، ونشر في الجريدة الرسمية 2004/8/8م، العدد رقم (11)، ص 364

موطن الشخص المعنوي في الأنظمة اللاتينية، وهو يختلف عن ضابط تحديد الموطن في الأنظمة

الأنجلو - سكسونية الذي يتحدد على أساس مكان الإنشاء. (155)

ويُعَدُّ اتخاذُ المركز الرئيس للنشاط كأحد الاختصاصات القضائية للفصل في النزاعات الناشئة عن عقد النقل الجوي، وعدم الاعتراف بمركز الإدارة، أو مكان الإنشاء أمراً يصب في مصلحة المسافرين المضروور؛ ذلك لأنه غالباً ما يبرم العقد مع مركز نشاط الناقل الجوي، ولا علاقة له بمكان الإدارة، أو مكان الإنشاء. ونعتقد أنّ فرضية كون الناقل شخصاً طبيعياً نادرة الوجود، ذلك لأنّ شركات النقل الجوي تعدّ كيانات اقتصادية ضخمة تمارس نشاطها غالباً في شكل شركة، أو مؤسسة للنقل الجوي. إلا أن نص الاتفاقيات الدولية على عقد الاختصاص بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي لمحكمة موطن الناقل يدل على حرص الاتفاقيات الدولية على تسهيل سبل حصول المضروور على حقه في التعويض. (156)

2- محكمة الجهة التي يكون فيها للناقل منشأة تولّت عنه إبرام العقد:

عقدت المادة (1/33) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م للمحكمة التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة لمؤسسة النقل الجوي- إذا كان عقد النقل الجوي قد أبرم بواسطة هذا الفرع - الاختصاص بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي، وهي الجهة التي يوجد فيها نشاط فرعي للناقل الجوي، أي: مقرّ تجاريّ يكون جزءاً من الشخصية المعنوية للناقل، ويشترط لانعقاد هذا الاختصاص:

155- د/ رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص 264

156 - د/ عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 336.

أولاً: أن تكون المنشأة واقعة في مكان آخر غير المكان الذي يقع فيه المركز الرئيس لشركة النقل الجوي، وإلا لا فائدة من عقد الاختصاص لمحكمة المركز الرئيس للنشاط.

ثانياً: أن تكون هذه المنشأة تابعة لمؤسسة النقل الجوي، وقادرة في الوقت ذاته على إجراء التصرفات القانونية، وبخاصة إبرام عقود النقل. (157)

ثالثاً: أن تكون المنشأة هي من تولي إبرام عقد النقل الجوي مع المسافرين من خلال عملية بيع تذاكر السفر (158)، وتجدر الإشارة إلى أن عقد هذا الاختصاص بنظر الدعوى فيه تيسر على المدعين، نظراً لإقامتهم في غالب الأحوال في المكان الذي يوجد فيه الفرع الذي تولّى إبرام عقد النقل معهم، فضلاً عن أنه من شأن تقرير هذا الاختصاص تخفيف العبء على محكمة المقر الرئيس للشركة. (159)

3- محكمة جهة وصول الطائرة:

يجوز للمدعي أن يباشر دعواه أمام محكمة الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلاً، أو التي كان محددة. وصولها إليها، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث، حتى وإن قام الناقل بتوصيل المسافر إلى محل إقامته فالمحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة، واللاجاز للمسافر أن يرفع دعواه أمام محكمة محل الإقامة. (160)

157- د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 216.

158- د/ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 216.

159- د/ فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 225.

160 - د/ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 128.

وجهة الوصول يحددها عقد النقل الجوي من خلال وثائق النقل المدون بها المقصد النهائي للمسافر، فلا يعتد بمحطات الرسو الجوي، أو محطات الهبوط الاضطراري (161)، ولإعمال هذه الاختصاص يشترط أن تكون المحكمة واقعة في إقليم إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية، حتى تتقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بأحكام اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وذلك لضمان وحدة الأحكام القضائية والقواعد القانونية التي تخضع لها مسئولية الناقل الجوي (162).

المطلب الثاني

سقوط دعوى المسؤولية

يعرف جانب من الفقه سقوط الخصومة بانه زوالها واعتبارها كأن لم تكن بسبب عدم قيام المدعي بنشاطه اللازمة لسيرها (163)، ورغبة في وضع حد لملاحقة الناقل الجوي بدعوى المسؤولية من قبل المضطربين من المسافرين أو ورثتهم نصت المادة (1/35) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م على أن " يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل".

161 - د/ هشام فضلي، مرجع سابق، ص ٩٩.

162 - د/ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص ١٢٨.

163 - د/ فتحي والي، الوسيط في قانون الفضاء المدني، مركز جامعة القاهرة للطباعة والنشر، ١٩٨٨م، ص 598

وهذا ما أكدّه المشرّع القطري في صريح نص المادة (230) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م⁽¹⁶⁴⁾، فتسقط الخصومة بسبب عدم قيام المدعي بالنشاط اللازم لسيرها، ويترتب على ذلك عدم استطاعة المدعي رفع دعواه لسقوط حقه في ذلك⁽¹⁶⁵⁾، ويقدر المشرّع الدولي هذا الجزاء في اتفاقية مونتريال بحق المدعي الذي يهمل في مباشرة إجراءات التقاضي في الوقت المحدد لذلك.

ويثور الخلاف حول الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع دعوى المسؤولية على الناقل خلالها، وهذا الخلاف يثور في ظل المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م.

فيرى بعض الفقه أن مدة السنتين التي حددتها هذه المادة هي مدة تقادم، وبالتالي تكون قابلة للوقف، والانقطاع وفقاً لقانون المحكمة المعروض أمامها النزاع، ويعلّل هذا الفريق رأيه بأن الأصل العام في دعاوى النقل البرّي، والبحري هي اعتبار المدة المحددة لرفع دعوى المسؤولية منه تقادم، وليست مدة سقوط، ومن ثمّ يجب أن لا يخرج النقل الجوي عن هذا الأصل العام⁽¹⁶⁶⁾.

هذا فضلاً عن أن المادة (2/30) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م) تحيل إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع في طريقة احتساب السنتين، وذلك يعني بالضرورة أن يردّ على هذه المدة وقف، وانقطاع؛ أي: إنها مده تقادم، وليست مدة سقوط، بينما يذهب الرأي الراجح في الفقه⁽¹⁶⁷⁾ إلى اعتبار هذه المدة مدة سقوط، وليس تقادم؛ لأنّه باستقراء نصّ المادة المتقدمة يتضح أن الرأي

164 - تنص المادة (230) من قانون التجارة القطري على أنّه " يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول، أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه، أو من يوم وقف النقل"

165 - د/ فتحي والي، مرجع سابق، ص ٥٩٨.

166 - د/ حسن كبيره، مرجع سابق، ص ١٠

167 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 413

الأول قد تجاهل ألفاظ هذا النص، وأمام صراحة النص لا مجال للاجتهاد⁽¹⁶⁸⁾، كذلك اعتبار المدة المنصوص عليها في المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو مدة سقوط، وليست مدة تقادم من شأنه أن يحقق التوحيد في الأحكام، والقواعد التي تخضع لها مسؤولية الناقل الجوي، حيث تختلف القوانين الوطنية في شروط وقف التقادم، وانقطاعه، وقواعد احتسابه، بينما اعتبار هذه المدة مدة سقوط يتقادم وقوع هذه الاختلافات⁽¹⁶⁹⁾،

وفي هذا تقضي محكمة النقض المصرية، بأن المستفاد من نصوص المواد ١٧، ٢٢، ٢٤، ٢٠، ٢٨، ٢٩ من اتفاقية "فارسوفيا" الدولية للطيران المعدلة ببروتوكول لاهاي، أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أي صورة كانت عن الضرر الذي يقع في حال وفاة الراكب، أو إصابته إلا بالشروط، وفي الحدود المقررة في الاتفاقية، ويتعين إقامة دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ وقف النقل، وإلا سقط الحق في رفع الدعوى"⁽¹⁷⁰⁾، يتضح من هذا الحكم من أن محكمة النقض المصرية تعدّ المدة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م مدة سقوط، وليست تقادم.

أما اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، فقد نصّت المادة (1/30) منها على مدة السنتين صراحة، وأعدّتها مدة سقوط، وليست مدة تقادم⁽¹⁷¹⁾، حيث نصّت على أن يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع دعوى المسؤولية خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي

168- د/ محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص ١٧٠.

169- د/ محمد بهجت عبد الله، مرجع سابق، ص 137.

170 - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية، طعن رقم 1473 لسنة 50 قضائية، جلسة 1985/4/17م، مدني، السنة السادسة والثلاثون، الجزء الثاني، ص 611

171. Legal nature of the period in the monitreal convention 1999.

- the aviation & space journal – july/ September 2013 year xii n” 3. P. 6.7.

كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل"، بهذا تكون اتفاقية مونتريال قد راعت الهدف في توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي في أحكامها، وتغادرت أيّ خلاف قد ينشأ في هذا الصدد حيث احتفظت بتعبير السقوط، ولم تتطرق إلى استخدام أيّ لفظ آخر غيره، وهو ما يبرهن على أنّ مدة السنتين هي مدة سقوط، لا مدة تقادم، فلم يكن هناك مانع أمام واضعي الاتفاقية في أن يستخدموا أيّ لفظ آخر.

المبحث الثاني

جزاء التعويض المقرّر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص

لشركات الطيران لدول الحصار

نتناول في هذا المبحث جزء التعويض المقرّر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص لشركات الطيران لدول الحصار وفقاً للقانون القطري (المطلب الأول)، ووفقاً للاتفاقيات الدولية ذات العلاقة (المطلب الثاني)

المطلب الأول

جزاء التعويض المقرّر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص

لشركات الطيران لدول الحصار وفق القانون القطري

نصّت المادة (1/224) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 على أنّه " لا يجوز في حالة النقل الجوي للأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي مبلغ مائة وخمسين ألف ريال، لكل راكب إلا إذا اتفق صراحةً على تجاوز هذا المبلغ....".

كما نصّت المادة (225) من ذات القانون على أنّه " لا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بالحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في المادة السابقة، إذا ثبت أنّ الضرر قد نشأ عن فعل، أو امتناع من جانب الناقل، أو تابعيه، وذلك إمّا بقصد إحداث ضرر، وإمّا برعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث ضرر، فإذا وقع الفعل، أو الامتناع من جانب التابعين⁽¹⁷²⁾، فيجب أن يثبت أيضاً أنّهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم"، فضلاً عن مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الضرر الذي يحدث للراكب في حال الوفاة، أو الإصابة بجروح، أو أيّ أذى جسماني⁽¹⁷³⁾، وفي جميع الأحوال يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي ما يفيد بأنّ النقل يخضع لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في القانون، وإلاّ جاز للناقل الامتناع عن التمسك بهذه الأحكام⁽¹⁷⁴⁾ باستقرار النصوص السابقة يتبيّن لنا أنّه متى أُخلّ الناقل الجوي بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، وأخفق في دفع مسؤوليته بالطرق المقررة قانوناً، انعقدت مسؤوليته، وانشغلت ذمّته بتعويض الضرر الذي يلحق بالراكب.

¹⁷² وفيما يخصّ مدى مسؤولية المتبوع عن فعل تابعه فقد قضت محكمة التمييز القطرية بالآتي: " مناط مسؤولية المتبوع عن الضرر الناجم عن فعل تابعه المنصوص عليها في المادة 209 من القانون المدني هو علاقة التبعية التي تقوم كلما كان للمتبوع سلطة فعلية على التابع في الرقابة والتوجيه، ولو كانت هذه الرقابة قاصرة على الرقابة الإدارية، وأن يكون العمل غير المشروع قد وقع من التابع في أداء وظيفته أو بسببها". راجع: الطعن رقم 541 لسنة 2018 تمييز مدني محكمة التمييز القطرية جلسة 11 من ديسمبر سنة 2018. كما قضى بأن: " المقرر- في قضاء محكمة التمييز - أنّ مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة هي مسؤولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور تقوم على فكرة الضمان القانوني، فالمتبوع يعدّ في حكم الكفيل المتضامن كفالة مصدرها القانون، وليس العقد، ومن ثمّ فللمتبوع الحق في الرجوع إلى تابعه محدث الضرر بما يفي من تعويض للمضرور لا على أساس أنه مسؤول معه، بل لأنه مسؤول عنه فهو، وإنّ عدّ في حكم الكفيل المتضامن لا يعدّ مديناً متضامناً مع التابع، فما دام المتبوع لم يرتكب خطأ شخصياً فإن مسؤوليته بالنسبة لما اقترفته تابعه هي مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، ولا يعدّ بالنسبة لهذا التابع مديناً متضامناً أصلاً". الطعن رقم 187 لسنة 2016 تمييز مدني محكمة التمييز القطرية جلسة 20 من يونيو سنة 2016

¹⁷³ - راجع في ذلك نص المادة (219) من قانون التجارة القطري والسابق الحديث عنها

¹⁷⁴ - راجع في ذلك نص المادة (218) من قانون التجارة القطري

المطلب الثاني

جزء التعويض المقرر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص

لشركات الطيران لدول الحصار وفق الاتفاقيات الدولية

وضعت الاتفاقيات للتعويض الذي يتحمله المسؤول حداً أقصى، لا يجوز النزول الاتفاقي عنه، وقدّر التعويض الذي قدرته الاتفاقية ليس من قبل التقرير الجرافي، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق المسافر، بل هو حدٌّ أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض، فإذا ثبت أنّ قيمة الضرر أدنى من هذا الحدّ، فلا يستحق المضرور إلاّ التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحقُّ في ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاقية، فشرط الحصول على هذا القدر الكامل هو أن يكون الضرر مساوياً له، أو أكبر منه، ومعنى هذا أنّ التعويض يجب أن يكون مساوياً في الأصل لقيمة الضرر، ولكن بشرط عدم مجاوزة الحدّ الأقصى المقرر في الاتفاقية. (175)

ولمّا كانت فكرة وضع حدّ أقصى للتعويض تقوم أساساً على التوفيق بين مصالح الناقلين ومصالح متلقي خدمة النقل، وترتبط بما تتعرض له شركات، ومؤسسات النقل الجوي من مخاطر من ناحية، وبالقيمة الفعلية لمبالغ التعويض من ناحية أخرى، فإنّه كان من الطبيعي أن يميل الحدّ الأقصى للتعويض نحو التصاعد كلما خفت، أو توارت مخاطر الطيران، وتضاءلت القيمة الحقيقية لمبالغ التعويض نتيجةً لانخفاض قيمة النقود بارتفاع الأسعار، وهذا ما يبيّن به تطوّر الحدّ الأقصى للتعويض منذ إبرام اتفاقية وارسو عام 1929 حتى بروتوكولات مونتريال الأربعة عام 1975م،

175 - د/ فريد العريني، مرجع سابق، ص 233

وقد حدّدت اتفاقية وارسو الحدّ الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي أمام الضحايا من المسافرين، والشاحنين عن الضرر الذي لحق بهم نتيجة للحادث⁽¹⁷⁶⁾، فالنسبة لنقل الركاب حدّدت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي قبّل كلّ راكب بمبلغ 125,000 فرنك، والفرنك المقصود هو الفرنك الذهب المعروف باسم "فرنك بوانكاريه" الذي يشتمل على 6505 ملليغرام من الذهب عيار 900 في الألف⁽¹⁷⁷⁾، وحدّدت الاتفاقية الحدّ الأقصى للتعويض عن حقائب اليد التي يحتفظ بها الراكب في حراسة الناقل مبلغ 5,000 فرنك عن كلّ راكب⁽¹⁷⁸⁾، وعلى غرار الاتفاقيات الدوليّة، فقد حدّد المشرّع القطري الحدّ الأقصى للتعويض لكلّ راكب ألاّ يتجاوز مبلغ 150,000 ريال قطري وأجاز الاتفاق صراحةً على أكثر من ذلك بين الناقل والمسافر، وبذلك يتفق المشرّع القطري في تحديدها للحدّ الأقصى للتعويض حتى في إجازة الاتفاق بين الناقل، والراكب على حدّ أعلى للتعويض المنصوص عليه في اتفاقية "فارسوفيا" فيما يتعلّق بالحدود القانونية للتعويض المحددة بمبلغ 125,000 فرنك قبّل كلّ راكب، فإذا كان قانون المحكمة يقضي بأن يكون التعويض في صورة مرتّب يجب ألاّ يزيد رأسمال المرتّب عن هذا المبلغ، ولكن للناقل، والراكب بموجب اتفاق خاص أن يضع حدّاً أعلى⁽¹⁷⁹⁾

وجاء اتفاق مونتريال عام 1966 بين هيئة الطيران المدني الأمريكي، وعدد كبير من شركات الطيران التابعة لعدد من الدول كان من بينها بعض الشركات العربية، ويلتزم الموقعون على

176 - راجع في ذلك نص المادة (22) من اتفاقية وارسو لعام 1929م

177 - راجع في ذلك نص المادة (1/22) من اتفاقية وارسو لسنة 1929م

178 - راجع في ذلك نص المادة (3/22) من اتفاقية وارسو لسنة 1929م

179 - د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 554

الاتفاق المذكور برفع الحد الأقصى للتعويض إلى مبلغ 750,000 دولار شاملاً كلَّ المصروفات في حال وفاة المسافر، أو إصابته، وذلك في كلِّ نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو 1929م، وتقع في نقطة قيام الطائرة، أو وصولها، أو مجرد وجود مرسى جوي لها على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، في حين لم يتعرّض الاتفاق للحدّ الأقصى للتعويض في حالة نقل أمتعة المسافر، أو حقائبه المسجلة، أو نقل البضائع.

وقد دفع هذا الوضع الشاذّ الناجم عن التعديل المتلاحق لاتفاقية وارسو والذي من مقتضاه ان قيمة الانسان يمكن ان تختلف من حيث التعويض باختلاف خضوع دعوى المسؤولية لأحكام اتفاقية وارسو بعدها الأقصى " 125,000 فرنك"، أو لأحكام هذه الاتفاقية معدلة ببروتوكول لاهاي 1955م بعدها الأقصى " 250,000"، أو لاتفاق مونتريال 1966م الذي رفع الحدّ الأقصى للتعويض إلى " 750,000 دولار" إلى المناداة بالمراجعة الشاملة لأحكام اتفاقية وارسو⁽¹⁸⁰⁾.

وهذا ما تمّ من خلال "بروتوكول جواتيمالا" عام 1971م الذي لم يدخل بعد حيّز النفاذ على المستوى الدولي حيث رفع الحدّ الأقصى للتعويض بمقتضى المادة (أ/8/1) التي عدّلت المادة (22) من اتفاقية وارسو إلى مليون، ونصف فرنك ذهب لتغطية جميع طلبات التعويض المقدّمة عن الأضرار التي تصيب المسافر من وفاة، أو إصابة، أو أيّ أذى جسماني آخر.

كما تعرض بروتوكول جواتيمالا لأول مرة للحدّ الأقصى للتعويض عن أضرار التأخير بالنسبة لنقل الركاب إذ قرّرت المادة (ب/8/1) أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناجمة عن التأخير بحدّ أقصى، وهو مبلغ 62,500 فرنك لكلّ مسافر، أمّا بالنسبة للحدّ الأقصى للتعويض

180 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 350

عن الأضرار الناجمة عن فقدان، أو تحطيم، أو تأخير حقائب المسافرين، فقد حددته المادة (ج/1/8) بمبلغ 15,000 فرنك (181)

وفيما يتعلق بالمسؤولية المحدودة في ظل اتفاقية مونتريال 1999م التي تتعلق بحساب الحد الأقصى وفقاً لحقوق السحب الخاصة بالمعنى الذي يقصده صندوق النقد الدولي، فإنّ اتخاذ هذه الوحدة الجديدة كأساس لحساب التعويض لا يطبق إلا بالنسبة للدول الأعضاء في الصندوق، كما أنّ عدم دخول هذه البروتوكولات حيّز النفاذ على المستوى الدولي جعل حساب التعويض يتم على أساس الوحدة التي نصّت عليها اتفاقية وارسو قبل تعديلها بهذه البروتوكولات، وهي "فرنك بوانكاريه" في حالات بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة في حالات أخرى الامر الذي انشأ تضاربا في هذا الشأن، ففي حالة تحديد الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الراكب فان اتفاقية مونتريال قد قسمت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث في حالة نقل الركاب إلى فئتين " الأولى" المسؤولية عن الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها "100" ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وفيها تكون مسؤولية الناقل موضوعية قوامها الخطر، أو تحمّل التبعة بحيث لن يعفى من المسؤولية إلا إذا ردّ الضرر إلى خطأ المضرور نفسه، " الثانية" المسؤولية عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها "100" ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وفيها تكون مسؤولية الناقل شخصية قوامها الخطأ المفترض في جانب الناقل الذي لن يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يخطئ، أو أنّ الضرر ناجم عن خطأ "الغير". (182)

181 - د/ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 361

182 - د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 560

الخاتمة

تناولنا في هذا البحث المتواضع الذي يحمل عنوان " المسؤولية العقدية لشركات الطيران المدنية لدول الحصار في عقود نقل الأشخاص " في ثلاثة فصول، مقسمة إلى فصل تمهيدي بيّنا فيه المقصود بعقد النقل الجوي للأشخاص في الاتفاقيات الدولية، وقانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م، وقانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2002م، وخصائص عقد النقل الجوي، ثم تناولنا الالتزامات الملقاة على عاتق شركات الطيران المدنية لدول الحصار وفقاً للاتفاقيات، والمعاهدات الإقليمية والدولية، في فصل تمهيدي، وفي الفصل الأول استعرضنا أحكام مسؤولية الناقل الجوي العقدية في عقود نقل الأشخاص بين قطر، ودول الحصار من خلال الحديث عن أركان مسؤولية الناقل الجوي العقدية، وشروط انعقاد المسؤولية، ومدى تطبيق حالات الإعفاء من المسؤولية العقدية المقررة قانوناً للناقل الجوي، وفي الفصل الثاني، والأخير شرحنا بإيجاز أهم الآثار المترتبة على انعقاد مسؤولية الناقل الجوي العقدية في عقود نقل الأشخاص من حيث أحكام دعوى المسؤولية، وتحديد أطراف الدعوى، والمحكمة المختصة بنظرها، وإجراءات مباشرة الدعوى، وسقوط الحق في رفع الدعوى، وأخيراً جزاء التعويض المقرر لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص.

من خلال هذه الدراسة توصلنا إلى النتائج التالية: _

1- إن الخطأ في مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض وفقاً للأركان العامة

للمسؤولية ،وشروط انعقادها في القانون القطري ،وأيضاً في الاتفاقيات الدولية المتعلقة

بالنقل الجوي، وهي قرينة سهلة، وليست قاطعة، وبالتالي يمكن إثبات عكسها.

2- هناك تباين واضح بين أحكام الاتفاقيات الدولية (وارسو - مونتريال ...) في تحديد قيمة

التعويض ما بين حقّ الراكب ،والأمتعة.

3- عدم انسجام الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية بشأن تعويض الراكب عن الأضرار التي

تلحق به من أضرار مادية ،وبدنية ،وأضرار أدبية ،ما يؤدي إلى عدم توحيد الأحكام في

هذا الخصوص..

4- انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالراكب ترتبط بإطار مكاني وزماني،

وعلى الرغم من الخلاف حول تحديد هذا الإطار، فالأمر ينتهي عند تحديد مسؤولية الناقل

الجوي تجاه الراكب منذ وجود الراكب داخل المطار، ووقت تسجيله في المكان المخصّص

بتسليم أمتعته (الوزن).

5- تتعقد مسؤولية الناقل الجوي، ويلتزم بتعويض الراكب عن الأضرار التي تلحق به سواء

أكانت الأضرار مادية ،أم بدنية، أو نفسية (معنوية).

التوصيات:

1- نوصي المشرع القطري بضرورة النظر في أحكام قانون الطيران المدني، والأحكام الخاصة المتعلقة بالنقل الواردة بقانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م والعمل على تطوير تلك الأحكام بما يضمن انسجامها، وتكاملها، ومواكبتها لتطورات الاتفاقيات وأحكام القانون الدولي في هذا الشأن ..

2- نهيىب بالمجتمع الخليجي ضرورة العمل على صياغة اتفاقية دولية شاملة تعمل على توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي كافة، والابتعاد عن التفاصيل، والنصوص المنقرعة في كثير من الاتفاقيات الدولية المختلفة، والعمل على إلزام الدول بها خلال صياغة أنظمتها القانونية بما لا يتعارض مع الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، وتكون هذه الصياغة ما فيها من أحكام تعالج انصياح المجتمع الدولي لحالات قطع العلاقات الدبلوماسية بين دول ثنائية، أو جماعة دولية، وتقضي بعدم الإخلال بالالتزامات الدولية فيما يتعلق بالنقل الجوي، والبحري، والبري بشكل عام، حتى لا يؤثر ذلك على المجتمع الدولي الإنساني...

3- نوصي برفع مبلغ التعويض المحدد في المادة (1/224) من قانون التجارة القطري ليكون 500,000 ريال قطري مسايرة للاتفاقيات الدولية، وخاصة أن القانون القطري رفع دية المتوفى إلى 200,000 ريال في القانون رقم (19) لسنة 2008 الذي تم تعديله بموجب القانون رقم (6) لسنة 2019م، خاصة وأن شركات الطيران المدنية تدفع مبالغ باهظة لشركات التأمين كتأمين على الطائرات، وعلى الركاب أيضا، والعاملين على متن الطائرة.

4- نوصي المشرع القطري أن ينص صراحة في أحكام قانون الطيران المدني على أن يكون التعويض شاملاً الأضرار التي تصيب الراكب سواء أكانت مادية أم بدنية، أو نفسية، أو أدبية لإزالة الغموض التي يكتنف بعض النصوص عند تفسيرها، حتى لا يتم اللجوء إلى أحكام قوانين أخرى كالقانون المدني..

5- بما أن عقد النقل الجوي من عقود الإذعان، الذي يجعل الراكب راضياً لشروط العقد المحددة سلفاً، فتيسيراً على الراكب المضروب باعتباره الطرف الضعيف في هذا العقد، نوصي المشرع القطري بأن ينعقد الاختصاص في دعوى المسؤولية لمحكمة دولة الإقلاع، أو موطن مستغل الطائرة بجانب الاختصاص الذي أشارت إليه اتفاقية وارسو والاتفاقيات الدولية الأخرى، خاصة في حالات الرحلات المتتالية حتى نصل إلى موطن المضروب بصرف النظر عن مركز أعمال الناقل الجوي، أو موطنه.

قائمة المصادر والمراجع

مراجع باللغة العربية :

أولاً: التشريعات:

- القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004
- القانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006م
- قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2002 المعدل بالقانون رقم (15) لسنة

2018

- الجريدة الرسمية القطرية
- قانون التجارة المصري الجديد رقم (17) لسنة 1999م.

ثانياً: أحكام المحاكم:

- أحكام قضائية صادرة عن محكمة التمييز القطرية في الطعون التالية:
 - الطعن رقم 14 لسنة 2005 تمييز مدني، جلسة 5/2 /2006م.
 - طعن رقم 220 لسنة 2011 تمييز مدني جلسة 2012/3/13.
 - الطعن رقم 13 لسنة 2012 تمييز مدني، جلسة 2012 /3/27م.
 - الطعن رقم 187 لسنة 2016 تمييز مدني جلسة 20 من يونيو سنة 2016.
 - الطعن رقم 258 لسنة 2017، تمييز مدني جلسة 2018/2/20.
 - الطعن رقم 541 لسنة 2018 تمييز مدني جلسة 11 من ديسمبر سنة 2018.
 - الطعن رقم 526 لسنة 2018، جلسة 2019/1/15؛ وفي الطعن رقم 258 لسنة 2017 ، جلسة 2018/2/20.

• أحكام قضائية صادرة عن محكمة النقض المصرية

- الطعن رقم 1180 لسنة 47 قضائية، جلسة 1981/4/29م، مدني، السنة الثانية والثلاثون، الجزء الأول، ص 1328.

- الطعن رقم 1965 لسنة 50 قضائية جلسة 1985/2/12، مكتب فني 36 ج 1 ق 57 ص 253

- طعن رقم 1473 لسنة 50 قضائية، جلسة 1985/4/17م، مدني، السنة السادسة والثلاثون، الجزء الثاني، ص 611.

- الطعن رقم 888 لسنة 60 قضائية، جلسة 1994/6/19م، مدني، السنة الخامسة والأربعون، الجزء الأول، ص 1050.

الطعن رقم 1050، لسنة 69 قضائية، جلسة 2000/3/7، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية، مدني، السنة الواحدة والخمسون، الجزء الأول، ص 411

• محكمة استئناف القاهرة، جلسة ٢١ مايو 1957، مجلة قضايا الحكومة، السنة الأولى، عدد 4، ص ١٩٩ - ٢٠٨؛ القاهرة الابتدائية، ٢ يونيو ١٩٠٢ (غير منشور) جدول عمومي 51/51678 كلي

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية:

• الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ

1929/10/12م والمعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي في 1955/9/28 لعام 1929م

• الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ

1999/5/28م "مونتريال" لعام 1999م.

- الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ 1944/12/7م، المعدلة بموجب البروتوكول الموقع في مونتريال بتاريخ 1947/5/27م، والبروتوكولين الموقعين في مونتريال بتاريخ 1954/6/14م، والبروتوكول الموقع في روما بتاريخ 1962/9/15م
- اتفاقية "جوادا لآخار" المكسيك 1961م، أبرمت بتاريخ 1961/9/18م
- اتفاقية مونتريال 2009م (اتفاقية المخاطر العامة، اتفاقية التدخل غير المشروع)

رابعاً: المراجع العامة والمتخصصة:

- د/ السيد محمد السيد عمران، د/ نبيل إبراهيم سعد، د/ محمد يحيى مطر، الأصول العامة للقانون، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩١م.
- د/ جميل الشراوي، الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976م.
- د/ سليمان مرقص، دروس في المسؤولية لطلبة الدكتوراه، 1959/1958م
- د/ سليمان مرقص، تعليقات على الأحكام في انتقال الحق في التعويض إلى ورثة المجني عليه، مجلة القانون والاقتصاد، السنة ١٨ (1948) وما بعدها، دروس في المسؤولية دكتوراه، 1948م
- د/ سليمان مرقص، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، دار ابن الأثير، القاهرة، 1958م.
- د/ سمير تناغو، نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975م.

- د/ فتحي والي، الوسيط في قانون الفضاء المدني، مركز جامعة القاهرة للطباعة والنشر،

١٩٨٨م

- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول،

منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة الجديدة، 2000م

- د/ محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة، دراسة فقهية (مصر -فرنسا)، دار

النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٠م

- د/ محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1998م.

خامساً: المراجع المتخصصة:

- د/ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982م

- د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية،

القاهرة، الطبعة الثانية، 1966م

- د/ حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1998م.

- د/ حسام الدين عبد الغني الصغير، د/ عاطف محمد الفقي، القانون الجوي، الرحمة للطباعة

والنشر، القاهرة، 2020م.

- د/ حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010م.

- د/ رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988م

- د/ صفوت ناجي بهنساوي، الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دار النهضة

العربية، القاهرة، 1998م.

- د/ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2002م
- د/ عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999م، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 1994م.
- د/ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، والمستحدث من أحكام النقض، وآراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996م.
- د/ فاروق احمد محمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1985م.
- د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣ م
- د/ محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985م.
- د/ نادية محمد معوض، مسؤولية مصنع الطائرة، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٠م
- د/ حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا، وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العددان الأول والثاني، السنة الثامنة، 1958م، 1959م.
- د/ سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995م
- د/ فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، مطابع البيان، دبي، الامارات العربية المتحدة، 1990م.

- د/ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، القاهرة، 2012م
 - د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثالثة، 2010م.
 - د/ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري/ النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002م.
 - د/ هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي دراسة في اتفاقية مونتريال 1999م، وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2005م.
 - د/ هشام محمد كمال فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999م وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2005م.
 - د. هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب، مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة 1، العدد 3، ص 2017.
- سادساً: الرسائل الجامعية :
- د/ محمود عبد الجواد عبد الهادي عبد الجواد، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، والداخلي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2015م.

مراجع باللغات الأجنبية :

- the aviation & space journal – july/ September 2013
- Brout . American Airlines , Inc . , U . S . Ct . of App . 5th Circ
May 9, 1957, 1957 U.S., & Can. Av. Rep. 157 (159).
- Court of Justice of the European Union – 12 May 2011. Egl tis and
Ratnieks, Case C-294/10.
- Davis, aeronautical law, 1930
- ESCALADA (F.N.V.), Aeronautical Law, The Netherlands, (T) 1979
- Edmunds, aircraft passenger ticket contracts, I journal of air law
1930, p. 321 (331) ; Hotchkiss, Aviation law, 1938
- FLORIO, these, precite,
- Harriman, Carriage of Passengers by air, I Journal of Aerial of Air
Law 1930.
- Lopez, Medina et al. v. Resort Airlines, Inc., U.S.D.C., Southern Dis-
trict of New York, July 12, 1955, 1955
 - Legal nature of the period in the monitreal convention 1999.
 - Law v. Transcontinental Air Transport, 1931 U.S. Av. Rep. 205.
 - ICAO DOC. 8878. LC/162
 - ICAO DOC. 8878. LC/162

- MAZEAUD (Henri et Léon), Traité thearique et Pratique de la responsabilité Civile, 4ème ed. Paris, 1947–1950
- Urban v. Frontier Air Lines, U.S.D.C., District of Wyoming, March 2, 1956

مراجع شبكة الإنترنت :

المواقع الإلكترونية :

<https://www.france24.com/ar/20170613>

<https://www.france24.com/ar/20170613>

<https://www.caa.gov.qa/ar-qa/news/pages>

<https://nhrc-qa.org>