

مدى المسؤولية المدنية للغير في عقد النقل الجوي (دراسة مقارنة)

امتياز تركي النادي¹، ابراهيم صبري يوسف الارناؤوط²

[10.15849/ZJJLS.240330.04](https://doi.org/10.15849/ZJJLS.240330.04)

تاريخ استلام البحث 2023/10/05

تاريخ قبول البحث 2023/11/22

¹ قانون تجاري

² قسم القانون المقارن، كلية الشيخ نوح القضاة للشريعة والقانون، جامعة العلوم
الاسلامية العالمية.

* للمراسلة : Arnaout077@gmail.com

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى معالجة موضوع مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي الداخلي أو الدولي، وهو طرف ثالث عن العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن أو الراكب يطلق عليه اصطلاحاً (الناقل الفعلي)، الذي يقوم بعملية النقل الجوي بدلاً من الناقل الأصلي بموجب عقد يربطهما. وي طرح التساؤل حول مدى مسؤولية الغير في مواجهة الراكب أو الشاحن إذا أخل بالتزامه بعملية النقل أو نتجت أضرار مادية أو معنوية أثناء عملية النقل الجوي. وقد توصلنا إلى قصور التشريعات الوطنية في معالجة مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي خاصة قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2021؛ أما اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي لسنة 1999، فقد عالجت مسؤولية الغير بنصوص صريحة تسري على النقل الجوي الدولي. وقد أوصت الدراسة بضرورة أن يتجه المشرع الأردني إلى وضع نصوص قانونية خاصة بقانون الطيران المدني تتضمن مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي الداخلي.

الكلمات الدالة: المسؤولية المدنية للغير، عقد النقل الجوي، قانون الطيران المدني، اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي، الناقل الفعلي.

Third Party Liability Extent in Air Transport Contract (A Comparative Study)

Amtiyaz Turkey Alnady¹ , Ibrahim Sabry Yousef Alarnaouy²

¹ Commecall Law

²Department of Comparative Law, Faculty of Sheikh Noah El-Qudha for Sharia and Law, The World Islamic Science & Education University , Jordan

* Crossponding author: Arnaout077@gmail.com

Received: 05/10/2023.

Accepted: 11/22/2023.

Abstract

This study aims at treating the issue of third-party liability in local or international air transport contract, who is a third party in the contracting relation between the carrier and shipper or passenger, (Actual Carrier), who performs the air transport operations instead of the original carrier, based on a contract between them. However, the question arises out about the third-party liability extent towards the passenger or shipper if such third party is in default of his obligations in the transport operation or tangible or intangible damages resulted during the air transport operation. We have concluded that the national legislations have shortages in treating the third-party liability in air transport, especially in the amended Jordanian Civil Aviation Law 2021. However, Montréal Convention of International Air Transport 1999, addressed the third party. recommends the necessity of the Jordanian lawmaker to intact legal provisions special for the Civil Aviation Law.

Key Words: Third Party Civil Liability, Air Transport Contract, Civil Aviation Law, Montreal Conventions for International Air Transport, and Actual Carrier.

المقدمة

يعتبر النقل الجوي باستخدام الطائرة ضرورة لا غنى عنها في العصر الحديث لنقل الركاب والبضائع والبريد نظراً لما يتميز به من خاصية السرعة في تقصير المسافات وكذلك الأمان، كما يؤدي دوراً هاماً في اقتصاديات الدول، بالإضافة إلى أنه مظهر حضاري يسهم في ازدهار الشعوب وتقدمها، ويعمل على توثيق العلاقات بين الدول .

وعقود النقل الجوية، هي تلك التي تتعقد بين طرفين الناقل والراكب أو الشاحن والتي تنظم العلاقة بين أطرافه وترتب التزامات متبادلة وتقرر مسؤولية مدنية على جميع أطرافه، وطبيعة عقد النقل قد يكون داخلياً في إقليم الدولة وتنظم أحكامه التشريعات الوطنية، وقد يكون دولياً ما بين نقطتين (المغادرة والوصول) بين دولتين مختلفتين وتنظم أحكامه الاتفاقيات الدولية للنقل الجوي .

ويدور محور هذه الدراسة، حول موضوع لجوء أحد المتعاقدين (شركات الطيران) إلى شخص آخر يطلق عليه (الغير)، وهذه التسمية وردت في الاتفاقيات الدولية (الناقل الفعلي)، الذي يقوم بعملية النقل بدلاً عن الناقل الأصلي الذي تم التعاقد معه من قبل الراكب أو الشاحن وذلك بسبب عدم وجود التجهيزات اللازمة لديه، والتزاماً بما ورد في عقد النقل المبرم بينهما. حيث يتم التساؤل عن مدى تقرير المسؤولية المدنية للطرف الثالث في عقد النقل الجوي في مواجهة الراكب أو الشاحن عند الإخلال بالعقد .

وعلى المستوى الوطني، فإن التشريعات الأردنية لم تتضمن تنظيم أحكام عقد النقل الجوي بقانون خاص باستثناء ما ورد من قواعد عامة في القانون المدني رقم 43 للعام 1976، وكذلك في باب عقد النقل في قانون التجارة الأردني رقم 12 للعام 1966. وقانون الطيران المدني الأردني المعدل رقم 15 لسنة 2021 ؛ وفيما يتصل بالنقل الجوي الدولي فهناك عدة اتفاقيات انضم إليها الأردن تنظم عقد النقل الجوي، ومنها اتفاقية وارسو للعام 1929، واتفاقية شيكاغو للعام 1944، واتفاقية مونتريال لسنة 1999 وتعديلاتها.

وتظهر أهمية هذه الدراسة في تحديد مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي، من خلال النصوص القانونية المنظمة لهذا الأمر في التشريع الأردني بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، أو ما ورد في الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة في عقد النقل الجوي الدولي، مما سيسهم في الوصول إلى تحديد تلك المسؤولية، التي من خلالها نستطيع تحديد حالات المسؤولية المدنية للغير، وما يتصل بهذه المسائل مدار البحث.

أولاً: مشكلة البحث

تتمثل مشكلة الدراسة في مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي، وذلك في ظل عدم وجود نصوص قانونية في التشريع الأردني تعالج مسألة مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي، بالرغم من ورود معالجة بالاتفاقيات الدولية في بعض بنودها لهذه المسألة، كما تكمن المشكلة في صعوبة تحديد مسؤولية الغير من الناحية العملية، في ظل عدم وجود أي علاقة تربط الغير في العقد المبرم بين الناقل والشاحن أو الراكب، وإلى كيفية استحقاق التعويض في حال ثبوت مسؤولية الغير. وبالتالي يطرح التساؤل حول القواعد القانونية التي تطبق على مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي.

منهجية الدراسة:

سوف يتم اللجوء إلى المنهج الوصفي التحليلي والمقارن للتشريع الأردني والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، مع الاستعانة بالأحكام القضائية المتعلقة بموضوع الدراسة.

خطة الدراسة: تم تقسيم الدراسة إلى مبحثين كما يأتي :

المبحث الأول: ماهية الغير في عقد النقل الجوي

المبحث الثاني: حالات انعقاد المسؤولية المدنية للغير في عقد النقل الجوي

المبحث الأول**ماهية الغير في عقد النقل الجوي**

إن عقد النقل الجوي من العقود الثنائية والملزمة للجانبين، التي تتعقد في غالبها بين طرفين ترتب التزامات في ذمة كلٍ منهما، وهذا المبدأ القانوني صريح في تحديد المسؤولية القانونية لكل طرف من أطراف العقد، وبالرغم من ذلك يكون الحق لأي من الطرفين في اللجوء إلى طرف ثالث، للاستعانة به في تنفيذ ما تعهد به للإيفاء بشروط العقد⁽¹⁾.

ومن حيث المبدأ فإن الغير لا علاقة له بالعقد لا من قريب أو من بعيد، فليس بالطرف الذي أبرم العقد ولا تلحقه آثار العقد تطبيقاً لمبدأ أثر نسبية العقد، ومع ذلك يمكن أن يرتب حقوقاً للغير، خاصة بما يتعلق بالخلف العام أو الخاص أو الغير⁽²⁾.

ونعالج تعريف الغير في عقد النقل الجوي، والأساس القانوني لمسؤولية الغير وفقاً للقوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية، وذلك في مطلبين متتاليين.

المطلب الأول : تعريف الغير في عقد النقل الجوي

نناقش تعريف الغير في التشريعات الوطنية، وفي الاتفاقيات الدولية، وذلك في فرعين متتاليين.

الفرع الأول : تعريف الغير في التشريعات الوطنية

وضع الفقه معياراً محدداً لمفهوم الغير، حيث عرفه جانب من الفقه بأنه الشخص الأجنبي تماماً عن العقد بمعنى آخر الشخص الذي لم يكن لا طرفاً في العقد ولا خلفاً عاماً ولا خاصاً لأحد المتعاقدين ولا دائناً لأي منهما⁽³⁾، ونلاحظ أن هذا التعريف الفقهي، أرسى قاعدة؛ بأن الخلف العام والخاص والدائنين لطرفي العقد هم أغيار عن العقد.

(1) العريني، محمد فريد (2007)، (القانون البحري والجوي) منشورات الحلبي الحقوقية، ص 633 .

(2) فرج، توفيق حسن (2014)، (مصادر الالتزام) الدار الجامعية، الإسكندرية، ص 289. يوسف، كهيئة (2019)، (المركز القانوني للدائن العادي في مواجهة أثر نسبية العقد)، بحث منشور في مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، العدد 1، المجلد 12، ص 131.

(3) خاطر(2001) صبري، (الغير عن العقد، دراسة في النظرية العامة للالتزام) المكتبة القانونية، الطبعة الأولى، ص 25.

أما الفقه الفرنسي فقد عرف الغير، على أنه الشخص الذي لا تربطه أي علاقة التزام بأحد أطراف العقد لا في الحاضر ولا في المستقبل⁽¹⁾، ومن أجل هذا فقد شرعته المادة (1165) من القانون الفرنسي⁽²⁾.

أما الفقه البريطاني فقد عرف الغير (Third Party)، هو كل شخص لم يكن طرفاً في العقد ولم يقدم مقابل لقاء ما سيحصل عليه من حقوق ناشئة عنه وهو ما يعرف بالمقابل (Consideration)، ومع ذلك يكون له مصلحة في تنفيذ العقد⁽³⁾.

وهناك من يعرفه وفقاً لقاعدة نسبية أثر العقد بأنه: من لم يكن طرفاً لا أصالة ولا نيابة⁽⁴⁾؛ وهناك من عرفه على أنه: هو الذي كان المدين سبباً في إيجاده من خلال الاستعانة به لتنفيذ التزامه العقدي ومن ثم لا يمكن عده سبباً أجنبياً دافعاً للمسؤولية عن المدين⁽⁵⁾، وفي هذا التعريف نجد أنه الأنسب والأقرب إلى موضوع الدراسة على اعتبار أن فكرة الدراسة تقوم على أن الغير في عقد النقل الجوي، هو من يقوم بتنفيذ الالتزام المترتب على الناقل الجوي الأصلي.

كما تجدر الملاحظة أن للغير مصطلحاً خاصاً في قانون أصول المحاكمات المدنية وذلك حالة تقديم طلب للدخول في الخصومة القائمة بين طرفي العقد، فقد عرفه الفقه على أنه : الأشخاص الذين لم يمثلوا في الدعوى، ولم تتح لهم الفرصة في مناقشة الأدلة التي يبني عليها الحكم⁽⁶⁾.

وعلى ضوء ما تقدم نستخلص تعريفاً للغير، وبما يرتبط بعقد النقل الجوي بأنه : هو الطرف الذي يرتبط بعلاقة مباشرة أو غير مباشرة مع أحد طرفي العقد، للوفاء بالتزامه الناتج عن إبرام عقد النقل الجوي

الفرع الثاني: تعريف الغير في الاتفاقيات الدولية

نظراً لأهمية الدور الحيوي الذي بات يرتبط به النقل الجوي في العالم، بسبب الخصائص المميزة له، من حيث السرعة في النقل والعديد من الخصائص الأخرى، فقد دأبت الاتفاقيات الدولية على ضرورة إيجاد نصوص قانونية مكتملة للنصوص الواردة في القوانين الوطنية، وقد ظهرت الحاجة إلى إيجاد وبيان بعض الحيثيات التي باتت تشكل خطراً على استقرار المعاملات بين الأفراد، وتشير اتفاقية مونتريال لسنة 1999 للنقل الجوي الدولي إلى مصطلح (الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد)، وذلك من خلال نصوص قانونية واضحة سيتم بيانها تفصيلاً في المبحث الثاني من هذه الدراسة⁽⁷⁾.

(1) انظر في ذلك :

Jossrend, (L) (1993), cours de droit positif francee ais t sirey paris, n259

(2) راجع القانون المدني الفرنسي (1804) والمعدل بموجب القانون المدني الفرنسي للعام 2016 الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 2016/10/1.

(3) راجع في ذلك :

- Catherine Elliott (2010) Catherineandn FrancesQuinn, Contract law, Longman, Pearson, Education, Fourth, Edition p 213.

(4) انظر : خاطر، صبري، مرجع سابق، ص26.

(5) الدنون، علي حسن، (2006)، (المبسوط في شرح القانون المدني-المسؤولية عن فعل الغير)، دار وائل للنشر، ج 4، عمان - الأردن، ص 10 .

(6) فرج، توفيق حسن، مرجع سابق ص 290 وما بعد، والدنون، علي حسن، مرجع سابق ص 89 .

(7) راجع الفصل الخامس المواد 39 وما بعد من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي لدولي حررت في مونتريال 28 ايار 1999.

وقد أقرت اتفاقية مونتريال ما قامت به اتفاقية وارسو لسنة 1929 وتعديلاتها في تحديد الأطراف المباشرة في العلاقة التعاقدية لعقد النقل الجوي، حيث إن العمل في المجال الجوي لا يقتصر على هذين الطرفين بل يتجاوزهما إلى أطراف أخرى وهو ما يتضمن امتداد العقد المبرم إلى أطراف أخرى لهذا العقد (الناقل الفعلي)⁽¹⁾. كما جاءت اتفاقية جوادا لاغارا والمكملة لاتفاقية وارسو، لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، وقررت أثناء تعريفها للناقل الجوي بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث عرّفت الناقل المتعاقد في الفقرة (ب) من المادة الأولى منها بما يلي: " بأنه كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل ". وبذات المادة في الفقرة (ج) نجد أنها قد عرّفت الناقل الفعلي بأنه "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة (ب) أو بجزء منه، وليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو"⁽²⁾.

ومن هنا، يجد الفقه أن اتفاقية جوادا لاخار قد حرصت على التأكيد بأن الناقل الفعلي يختلف عن الناقل المتتابع الذي ينفذ مع عدة ناقلين، ويعتبر جزءاً من رحلة جوية واحدة. وأكدت على أن الناقل الفعلي، شخص ليس طرفاً في عقد النقل الجوي بين أطراف عقد النقل الجوي، كونه قد قام بالنيابة عن الناقل الجوي، بعملية النقل كلياً أو جزئياً⁽³⁾.

المطلب الثاني : الأساس القانوني لمسؤولية الغير في عقد النقل الجوي

نناقش الأساس القانوني لمسؤولية الغير في التشريعات الوطنية، ثم في الاتفاقيات الدولية، وذلك في فرعين متتاليين.

الفرع الأول : الأساس القانوني لمسؤولية الغير في عقد النقل الجوي في التشريعات الوطنية

لم ترد معالجة في قانون التجارة الأردني⁽⁴⁾ ، لمسؤولية الغير في عقد النقل الجوي؛ في حين نجد أن القانون المدني الأردني⁽⁵⁾ ، المحال إلى تطبيقه بموجب نص المادة (1 / 2) من قانون التجارة⁽⁶⁾ ، قد أشار ضمن القواعد العامة إلى أثر العقد بالنسبة للغير ؛ إذ تقضي القواعد العامة حول مبدأ نسبية أثر العقد، أن العقد لا تتصرف آثاره إلا فيما بين عاقديه والخلف العام والخلف الخاص ويجوز الاشتراط لمصلحة الغير والتعهد عن

(1) المطيري ، وضحة (2011) ، (مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية) ، رسالة ماجستير ، جامعة الشرق الأوسط ، الأردن ، 2011 ص 36 .

(2) وقعت هذه الاتفاقية في غوادا لاغارا في (18 سبتمبر/أيلول 1961) ، (سميت فيما بعد باتفاقية غوادا لاغارا) راجع الرابط: <https://ar.wikipedia.org/wiki> . تاريخ الدخول 12 / 8 / 2023 .

(3) / فخري ، رفعت (1999) ، الوجيز في القانون الجوي ، بدون دار نشر ، ص 143 .

(4) راجع قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 المنشور في الجريدة الرسمية العدد رقم (1910) تاريخ 30 / 3 / 1966 .

(5) راجع القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976

(6) تنص المادة (1 / 2) من قانون التجارة الأردني : " 1- إذا انتهى النص في هذا القانون فتطبيق على المعاملات التجارية أحكام القانون المدني

."

الغير وحوالة الحق وفق الشروط القانونية اللازمة لذلك⁽¹⁾، ونصت المادة (208) منه : " لا يرتب العقد شيئاً في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقاً ". وقد قضت محكمة استئناف عمان : " علة مبدأ نسبية آثار العقد أن أثر العقد بالنسبة للغير لا يرتب في ذمتهم شيئاً ولكن يجوز أن يكسبه حقاً سنداً للمادة 208 من القانون المدني الأردني بالإضافة إلى أن أثر العقد ينصرف للمتعاقدين والخلف العام..."⁽²⁾.

أما قانون الطيران المدني الأردني⁽³⁾، فقد عنيت المادة (55/أ) منه بتعيين النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي⁽⁴⁾. حيث نصت على : " كل من لحق به ضرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الأرض، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في المملكة أو في فضائها الجوي، فإنه يستحق التعويض بمقتضى الأحكام المقررة في هذا القانون، وفي المعاهدات الدولية... " ومن هنا نجد أن المشرع قد قام بتحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض. وتحليل النص نجد أن المشرع الأردني في قانون الطيران المدني، قد ذهب إلى ما قرره قواعد القانون المدني، في تحديد أساس المسؤولية من خلال ارتباط الضرر بعلاقة عقدية دون أن يتضمن تحديد مسؤولية الغير (الناقل الفعلي).

ويلاحظ أن المشرع الأردني وبمقتضى المادة (41) من قانون الطيران المدني وبأحكام الفقرتين (أ، ب) منه، قد نص على وجوب تطبيق اتفاقية مونتريال لسنة 1999 للنقل الجوي الدولي على النقل الجوي الداخلي ما لم يتعارض مع نص داخلي، التي نصت صراحة في المادة (39) عن وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي - كما سوف يأتي -، وقد قضت محكمة التمييز الأردنية: " أن الاتفاقيات الدولية أولى بالتطبيق ولو تعارضت مع نصوص القانون الداخلي"⁽⁵⁾، ونعتقد بأنه كان من المستحسن بالمشرع أن يدخل نصوصاً في قانون الطيران المدني، تكمل وتضيف لما ورد في هذه الاتفاقيات الدولية وتتضمن أساس مسؤولية الغير بشكل واضح صريح ؛ وحدود هذه المسؤولية ؛ ونطاقها وذلك في إطار النقل الجوي الداخلي.

تجدر الإشارة بهذا الصدد إلى أن المشرع المصري وبموجب قانون التجارة البحرية قد نص صراحة على مسؤولية الغير وحدودها وذلك من خلال نص المادة (1/243) حيث جاء فيها : " يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر "الناقل الفعلي" ما لم يتفق على غير ذلك، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن "الناقل المتعاقد" مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد".

(1) راجع نصوص المواد (206 ، 207 ، 209 ، 993) من القانون المدني الأردني . وانظر في ذلك : الصدة، عبد المنعم، (1992)، (مصادر الالتزام) ، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص 380.

(2) قرار محكمة استئناف حقوق عمان الحكم رقم 696 لسنة 2022 تاريخ صدوره 26 / 9 / 2022 قسطاس <https://qistas.com/> تاريخ المراجعة 20 / 8 / 2023 وانظر: الجبوري ، ياسين، (2011)، (الوجيز في شرح القانون المدني الأردني)، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 631.

(3) راجع قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 وتعديلاته بالقانون رقم (15) لسنة 2021 .

(4) أبو شاور، محمود محمد، (2013)، (حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان - الأردن، ص 59.

(5) قرار محكمة التمييز الأردنية، تمييز حقوق رقم (2007/2353) تاريخ 8 / 4 / 2008. قسطاس <https://qistas.com/> تاريخ المراجعة 28 / 8 / 2023 .

ومن ذلك يظهر أن المشرع المصري في هذا الجانب كان أكثر دقة من المشرع الأردني، في تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الغير المتمثلة في أن يعهد الناقل إلى ناقلٍ آخر يطلق عليه (الناقل الفعلي)، بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزءٍ منها، وإضافة إلى ذلك فقد نص المشرع المصري صراحة في المادة (123) من قانون الطيران المدني، على تطبيق اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها فيما لم يرد فيه نص في التشريعات الداخلية⁽¹⁾.

الفرع الثاني : الأساس القانوني لمسؤولية الغير في عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

تلعب الاتفاقيات الدولية اليوم دوراً بارزاً في العلاقات الدولية بعد أن توثقت العلاقات بين الدول وأصبحت هذه الاتفاقيات ذات المهمة التشريعية سمة من سمات العصر، كذلك فإنها تعد من الأسانيد القانونية التي يرجع إليها في حال خلت التشريعات الداخلية الوطنية من الإشارة إلى أي من المواضيع القانونية التي يثار حولها إشكالية تشريعية، وعند تعارض التشريع الداخلي مع الاتفاقيات الدولية فإن هذه الأخيرة أولى بالتطبيق تطبيقاً لقاعدة سمو الاتفاقيات الدولية على التشريعات الداخلية⁽²⁾.

وباستعراض نصوص الاتفاقيات الدولية حول الأساس القانوني لمسؤولية الغير في عقد النقل الجوي الدولي نجد ما يأتي:

أولاً : اتفاقية وارسو 1929

لم توضح اتفاقية وارسو لسنة 1929⁽³⁾، مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي، وقد أبرزت النصوص الخاصة بهذه الاتفاقية الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي بالخطأ المفترض⁽⁴⁾، وإن هذا المبدأ يركز على مسؤولية الناقل الجوي الذي يعد طرفاً أصيلاً في العقد الجوي المبرم وتتعد هذه المسؤولية بمجرد وقوع الضرر، دون أن يقع على عاتق المسافر أو الشاحن عبء إثبات الخطأ أو تقصير الناقل الجوي⁽⁵⁾.

كما أشارت الاتفاقية إلى مصطلح " النقل المتتابع " في عملية النقل الجوي، وذلك في المادة (1) الفقرة الثالثة منها حيث نصت على أنه: " 3- يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة". وتجدر الإشارة إلى أن النقل المتتابع يختلف عن الناقل الفعلي ؛ حيث يعني إبرام عقد النقل الجوي مع عدة ناقلين لهم صفة تعاقدية (أصلاء) بعقد واحد أو سلسلة من العقود، ولم يتطرق النص إلى مسؤولية الغير (الناقل الفعلي

(1) قانون الطيران المدني المصري لسنة 1981 وتعديلاته .

(2) الصدة ، عبد المنعم، مرجع سابق ص 245 .

(3) اتفاقية وارسو تعتبر أول اتفاقية للنقل الجوي الدولي المعروفة ب " اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي " الموقعة في الثاني عشر من أكتوبر لسنة 1929 .

(4) العربي، محمد فريد، مرجع سابق ص 614 .

(5) فخري، رفعت، مرجع سابق ص 143.

(، ويرى الفقه أن ذلك يعود إلى حادثة النقل الجوي في ذلك الوقت باعتبار هذه الاتفاقية هي الأولى التي سعت إلى توحيد قواعد النقل الجوي⁽¹⁾).

ثانياً: اتفاقية جوادا لاغارا 1961

عاجت هذه الاتفاقية⁽²⁾، مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي، وقد حددت هذه الاتفاقية من خلال نص المادة الأولى نوعين للناقلين، فقد أشارت إلى الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، وفرقت بينهما، حيث ورد تعريف الناقل المتعاقد في الفقرة (ب) التي جاء فيها: " كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرماً مع الراكب أو المرسل أو شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل". أما الفقرة (ج) من ذات المادة فقد عرفت " الناقل الفعلي " على أنه: " شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة (ب) أو بجزء منه " وفي فرضيتنا التي نقوم عليها الدراسة، فإن المقصود بالغير هو الناقل الفعلي الذي يقوم نيابة عن الناقل الجوي بالالتزام المترتب عليه بحيث تتعدّد مسؤوليته في مواجهة المضرور كونه من قام بعملية النقل⁽³⁾.

ونشير إلى أن اتفاقية جوادا لاغارا قد نصت في المادة (7) منها على تحديد نطاق المسؤولية المترتبة على الناقل الفعلي، بحيث تتعدّد مسؤوليته في حدود النقل الذي قام به على أساس الخطأ المفترض⁽⁴⁾.

ثالثاً: اتفاقية مونتريال 1999

تعتبر اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال 1999)⁽⁵⁾، من أبرز الاتفاقيات التي ارتبطت بالنقل الجوي والتي قننت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، وقد جاءت هذه الاتفاقية لتحسم الجدل حول أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي، بعد تطور مرفق النقل الجوي، وتطور صناعة الطيران معه، حتى أصبح مرفق النقل الجوي يمثل عصب الحياة فعلاً، وقد أرست نظام المسؤولية المطلقة التي يعد الناقل بموجبها مسؤولاً عن الضرر، وعلى أساس الخطأ المفترض، كما أنها قد تناولت في بنودها مسؤولية الغير (الناقل الفعلي) في مواجهة الراكب أو الشاحن (محور الدراسة)⁽⁶⁾.

تنص المادة (39) من اتفاقية مونتريال على: " الناقل المتعاقد الناقل الفعلي تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار إليه فيما يلي بعبارة " الناقل المتعاقد " بصفته طرفاً أساسياً في عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل ويقوم شخص آخر يشار إليه

(1) القادري، سها، (2016)، (المسؤولية المدنية للناقل الجوي، دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة مؤتة، الكرك، الأردن، ص46، والعريني، محمد فريد (2007) المرجع السابق ص 634.

(2) الاتفاقية الموقع عليها في غوادا لاغارا في 18/أيلول/1961 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، المكمل للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وارسو لسنة 1929 .

(3) الفرجاني، سامي مصطفى، (2015)، (المسؤولية العقدية عن فعل الغير)، بحث منشور، مجلة العلوم القانونية والشرعية، كلية القانون، جامعة الجبل الغربي، ص45.

(4) زاهر، فاروق محمد (2005)، (القانون الجوي: قانون الطيران التجاري وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري)، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 325 وما بعد .

(5) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المعروفة أيضاً باسم اتفاقية مونتريال، وهي معاهدة متعددة الأطراف تم اعتمادها في اجتماع دبلوماسي من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) الإيكاو في عام 1999.

(6) الفقي، عاطف، (2007)، (تطور مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة 1999)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص150.

فيما يلي بعبارة "الناقل الفعلي" بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية. ويكون هذا الترخيص مفترضاً ما لم يعم الدليل على عكس ذلك".

وهذا النص يفيد بأن من يقوم بعملية النقل هو الناقل المتعاقد مع الركب أو الشاحن أو الناقل الفعلي الذي قام بعملية النقل بالنيابة عن الناقل المتعاقد وتقوم مسؤوليته عن الضرر تماماً كمسؤولية الناقل المتعاقد دون تفرقة بهذا الخصوص، وقد تبنت اتفاقية مونتريال موقف اتفاقية جوادا لاغارا بهذا الشأن⁽¹⁾.

وتقوم المسؤولية القانونية للناقل الفعلي (الغير)، على أساس الخطأ المفترض القائم على عدم إلزام المتضرر بإثبات أن الناقل الفعلي هو من أحدث الضرر بالركاب أو البضائع أو الأمتعة المسجلة، ويقع على الناقل الفعلي إثبات أنه اتخذ جميع الإجراءات اللازمة والضرورية لدفع هذه المسؤولية، مما يتضح معه أن واضعي اتفاقية مونتريال أسسوا مسؤولية الناقل الفعلي (الغير) على أساس موضوعي (الضرر) وخطأه المفترض⁽²⁾.

وتحدد مسؤولية الناقل الفعلي وفقاً لاتفاقية مونتريال على أساس عملية النقل التي قام بها الناقل الفعلي وفي هذا الصدد فهي تتفق مع اتفاقية جوادا لاغارا - المشار إليها-؛ كما أنها وضعت أحكاماً خاصة جديدة وفرفت بين أساس مسؤولية الناقل الفعلي في عملية نقل الركاب وعملية نقل البضائع والأمتعة، وذلك على الوجه الآتي:

أولاً - معيار (الضرر) واجب التعويض

تتعقد مسؤولية الناقل الفعلي في عملية نقل الركاب على أساس موضوعي وهو الأضرار، حيث نصت المادة (1/17) من هذه الاتفاقية: "يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية".

كما جاءت الاتفاقية بنصوص خاصة لمقدار وكيفية التعويض يقوم على أساس حقوق السحب الخاصة (DTS)⁽³⁾، حيث نصت المادة (21) منها: "1. فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (17) والتي لا تتجاوز (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب"، ولا يكون الناقل الفعلي مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر لم يحدث نتيجة الإهمال أو الخطأ من الناقل؛ أو أن الضرر نتج عن الإهمال أو الخطأ من قبل الغير وينطبق ذات الأمر على عملية التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة⁽⁴⁾.

(1) الفقي، عاطف، مرجع سابق ص 162، أبو شاور، محمود محمد، مرجع سابق ص 67.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق ص 535.

- Sissili Jacque, (1961), la notion de faute dans la convention de Varsovie, these de doctorat, p95

- Christopher E. Cotter, (2012), Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention, The Air & Space Lawyer, Volume 24, Number 4, p. 24

(3) حقوق السحب الخاصة هي وحدة لعملة يمكن تحديد قيمتها من قبل صندوق النقد الدولي، وتعتمد على عملات الدول الخمس: فرنسا وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا واليابان، ويقوم صندوق النقد الدولي بتحديد قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاص يومياً على أساس تحويل كمية العملات المكونة لها إلى ما يعادلها بالدولار وفقاً لسعر الصرف في بورصة لندن. انظر في ذلك ذكري، عبد الرزاق، (2015)، (مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد)، شركة ناس للطباعة، الطبعة الأولى، القاهرة، جمهورية مصر العربية، ص10.

(4) انظر في ذلك:

- Sissili Jacque, (1961), la notion de faute dans la convention de Varsovie, these de doctorat, p.110

- Christopher E. Cotter, (2012), Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention, The Air & Space Lawyer, Volume 24, Number 4, p.48

ثانياً - معيار (الخطأ المفترض)

إن مسؤولية الناقل الفعلي (الغير) فيما يتعلق بالتأخير في إيصال البضاعة أو المسافرين إلى مكان الوصول المحدد تركز إلى معيار الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، وفي هذه الحالة يجب على الناقل الفعلي التعويض عما ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو المسافرين أو البضائع بطريق الجو، ولو أثبت بأن السبب يعود إلى استحالة الإيصال بالمعنى المراد، أو أنه اتخذ التدابير اللازمة لدفع هذا الضرر دون جدوى، وذلك بالاستناد إلى نص المادة (17) من اتفاقية مونتريال⁽¹⁾.

المبحث الثاني

حالات انعقاد المسؤولية المدنية للغير في عقد النقل الجوي

تنقسم المسؤولية المدنية إلى المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، فالأولى تنشأ عن عقد صحيح وقائم في العلاقة بين المضرور والمسؤول، أما الثانية فإنها قائمة على الفعل الضار الذي يقسم إلى حالتين هما: الضرر أو الإضرار، أو الخطأ⁽²⁾.

ولا تختلف حالات المسؤولية في أي من العقود عن بعضها بعضاً، سواء كان ترتيب هذه الحالات ناتجة عن عدم القدرة على الوفاء بالالتزامات المترتبة نتيجة توقيع العقد، أو بسبب أي من الحالات التي وردت في أي نص من نصوص التشريعات أو الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بموضوع النقل الجوي. وعلى ذلك نعالج حالات انعقاد المسؤولية في التشريعات الوطنية؛ وحالات انعقاد المسؤولية في اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي؛ وذلك في مطلبين متتاليين.

المطلب الأول: حالات انعقاد المسؤولية في التشريعات الوطنية

نتكلم عن التشريع الأردني، ثم التشريع المصري في فرعين متتاليين.

الفرع الأول : التشريع الأردني

وردت عدة نصوص في التشريعات الأردنية تتعلق بانعقاد مسؤولية الغير في النقل الجوي، وبالرجوع إلى قانون التجارة الأردني فقد أرسى ضمن القواعد العامة⁽³⁾، مسؤولية الناقل الجوي في حالات هلاك البضاعة وتعيبها أو نقصانها حيث نصت المادة (1/ 72) منه على ما يأتي : "1- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء وعن تعييبها أو نقصانها...".

(1) تكري، عبد الرزاق (2015) المرجع السابق ص 14 ، والعريني، محمد فريد، (2007)، المرجع السابق ص 212 .

(2) الجبوري ، ياسين، المرجع السابق ص 314 ، وفرج، توفيق حسن، مرجع سابق ص 288 .

(3) تنص المادة (2 / 79) من قانون التجارة الأردني : " 2- يخضع النقل الجوي إلى القواعد الواردة في هذا الباب وفي القانون المدني مع مراعاة أية أحكام مغايرة وردت بهذا الخصوص في قانون الطيران المدني المعمول به وفي أية معاهدات دولية حول الملاحة الجوية نافذة قانوناً في المملكة . "

أيضاً نجد في قانون الطيران المدني الأردني وبما يتعلق بالمسؤولية في نقل الركاب على الطائرة، نص المادة (42 / ب ، ج) منه التي جاء فيها : " ب- يعتبر مشغل الطائرة، أو من ينوب عنه، مسؤولاً عن عمليات الطيران التي تقوم بها طائرته، ومسؤولاً عن أي مخالفة للقوانين والأنظمة وتعليمات الهيئة التي ترتكب أثناء هذه العمليات. ج- يعتبر مشغل الطائرة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن أخطاء قائد الطائرة وأعضاء هيئة القيادة وطاقم الطائرة.....". وهذا الأمر مرتبط بالإجراءات الإدارية المرتبطة بعملية الطيران.

ويلاحظ من خلال النص، أن المشرع لم يتشدد في حالات عقد المسؤولية على الناقل في حالة نقل البضاعة وتشدد في حالة نقل الركاب بأن استخدم عبارة (مسؤولاً عن الأضرار) وهو مصطلح عام. وفي ذلك يرى الفقه أن الأضرار التي تصيب الركاب نوعان؛ الضرر المادي وهو الذي يصيب الراكب في جسمه أو ماله، أما الضرر المعنوي هو ما يصيب الشخص من أضرار معنوية⁽¹⁾.

الفرع الثاني : التشريع المصري

إن مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك البضاعة كلياً وجزئياً أو التأخير في تسليمها ، قد وردت في المادة (240) من قانون التجارة المصري حيث نصت: " 1- يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً أو جزئياً وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه، 2- يكون الشيء محل النقل في حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال ثلاثين يوماً من انقضاء الميعاد المعين للتسليم أو من انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد للتسليم". كما عالج قانون الطيران المدني المصري، حالات مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع، حيث نصت المادة (124) منه : " يكون الناقل مسؤولاً تجاه الشاحنين والمرسل إليهم عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران حتى ولو كان لا بد من إلقائها لنجاة الطائرة".

وفيما يختص بحالات التلف والتأخير في تسليم البضاعة، فإن التأخير لا يسأل الناقل عن سببه إذا انتفى الضرر، لأن مجرد التأخير في وصول الراكب أو البضاعة لا يقيم المسؤولية على الناقل الجوي، وإنما تقوم المسؤولية عن الضرر الذي ينجم عن هذا التأخير، فلو كان المسافر يتوجه لحضور مؤتمر دولي علمي ثم ألغي هذا المؤتمر لا يتحقق الضرر. كذلك فإن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الأمتعة أو البضائع يتحقق إذا أصاب البضاعة التلف كما لو كانت لحوماً أو خضروات⁽²⁾.

وبالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب في التشريع المصري تنص المادة (265) من قانون التجارة المصري، " أ- يسأل الناقل عن التأخير في الوصول ب - ما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية".

(1) الأرنؤوط والنسور ، إبراهيم صبري و ناصر مصطفى (2022) ، (مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي بتعويض الركاب عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال 1999)، المجلة الجزائرية للقانون المقارن، جامعة تلمسان ، بحث منشور المجلد 10 يناير 2022 ص 2 وما بعد.

(2) زاهر ، فاروق أحمد، مرجع سابق، ص 189 وما بعد .

كما حددت (128) من قانون الطيران المدني المصري حالات المسؤولية المترتبة على الناقل الجوي، حيث جاء فيها : " لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران، أو من شخص أو شيء سقط منها". وتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام قوة المحركات بغرض الإقلاع الفعلي حتى لحظة وقف القوة المحركة بعد إتمام الهبوط⁽¹⁾ .

وبإجراء المقارنة بين التشريع الأردني والتشريع المصري نجد أوجه التشابه في حالات انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك البضاعة والأمتعة أو التأخير أو المحافظة على سلامة الراكب، كما نجد أن كلا التشريعين قد خلا من إيراد أحكام خاصة لمسؤولية الغير في عقد النقل الجوي الداخلي، وفي هذا الصدد تطبق أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي بصراحة نص المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني، والمادة (123) من قانون الطيران المدني المصري - المشار إليهما - .

المطلب الثاني : حالات انعقاد المسؤولية في اتفاقية مونتريال لسنة 1999

إن مفهوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة 1999، قد جرى تحديثها وتعديلها عما كان عليه في اتفاقية وارسو لسنة 1929، وتم تقسيم المسؤولية على أساس المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض والخطأ القائم على أساس الخطر وتحمل التبعة⁽²⁾. وقد جاءت اتفاقية مونتريال لسد النقص الحاصل في اتفاقية وارسو واستدراك ما غفلت عنه التشريعات الوطنية لا سيما فيما يتعلق بمسؤولية (الغير) الناقل الفعلي (محور الدراسة)، حيث جاء نص المادة (39) منها - المشار إليها -، بانعقاد مسؤولية الغير (الناقل الفعلي) كما هو الشأن بانعقاد مسؤولية الناقل المتعاقد وتسري عليه ذات الأحكام المتعلقة بالمسؤولية في نقل الأشخاص أو البضائع دون تمييز في هذا الصدد. وعلى ذلك نعرض لحالات المسؤولية وفقاً للاتفاقية المتعلقة بنقل الأشخاص ثم البضائع، في فرعين متتاليين .

الفرع الأول : حالات انعقاد المسؤولية في نقل الأشخاص

إن اتفاقية مونتريال لسنة 1999، بدأت ببيان حالات المسؤولية في الحالة المتعلقة بسلامة الركاب والأمتعة والتأخير ، فقد نصت المادة (17 / 1) من اتفاقية مونتريال على أن: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية" . وقد وضع النص سالف الذكر عدة شروط لتحقيق حالة المسؤولية على الناقل الجوي وهذه الشروط هي:

الشرط الأول: أن يكون الضرر قد نشأ عن حادثة.

الشرط الثاني: أن يقوم المتضرر بإثبات الضرر الذي لحق به.

الشرط الثالث: أن يكون الحادث حدث أثناء سير الرحلة الجوية.

وتستوجب الاتفاقية وفقاً للنص المعروض أنه يجب على الناقل أن يبذل عناية الرجل المعتاد، بمعنى أن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالراكب سواء كانت الأضرار جسدية أو في حالة الوفاة، على أساس الخطأ

(1) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص132. والعريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 620 .

(2) ذكرى ، عبد الرزاق ، مرجع سابق ص 112 ، وزاهر ، فاروق أحمد ، مرجع سابق ص 325 وما بعد .

المفترض من جانب الناقل، ويقع عبء الإثبات على الناقل بأن يقدم الأدلة والقرائن التي تثبت عكس ذلك، بحيث يثبت أنه اتخذ كل الاحتياطات الضرورية اللازمة لتلافي الضرر (1) .

ويلاحظ أن النص سالف الذكر تبني مفهوم الضرر المادي في حالتين هما : وفاة الراكب أو إصابته بضرر جسدي، حيث إن الناقل الجوي، مسؤول عن تعويض الضرر الذي يلحق بالراكب منذ لحظة الصعود على سلم الطائرة وأثناء الرحلة الجوية وحتى النزول من الطائرة ؛ وفيما يتعلق بالضرر المعنوي فقد استبعدت الاتفاقية هذا النوع من الضرر من نطاقها خلافاً للتشريعات الوطنية التي تقرر التعويض عن الأضرار المعنوية (الأدبية) (2) ، مما أثار الانتقادات الفقهية التي تنادي بإدخال الضرر المعنوي ضمن نطاقها الذي يعتبر أشد وطأة خاصة في حالات الإرهاب واختطاف الطائرات وما ينتج عنه من تهريب الركاب؛ وقد تضاربت أحكام القضاء في هذه المسألة بين الحكم بالتعويض عن هذه الأضرار (3)، أو رفض التعويض عنها (4). مما يقتضي معه ضرورة تدخل المشرع الدولي بتعديل نص المادة (17) من الاتفاقية، بحيث تشمل الضرر المعنوي وحسم الجدل حول هذه المسألة وتجنب تضار الأحكام القضائية (5).

وقد حددت المادة (1/21) من الاتفاقية مقدار التعويض حيث نصت : " إن مقدار التعويض لا يتجاوز 100000 ألف وحدة حقوق سحب خاصة وإن الناقل لا يستطيع أن ينفي مسؤوليته أو يحد منها". وهذا يعني ووفقاً للفقرة (2) من ذات النص أنه في حالة المطالبة بزيادة التعويض عن الضرر المادي الذي يصيب الركاب في حالة الوفاة أو الأضرار الجسدية عن 100000 ألف وحدة حقوق سحب، فإن الناقل الجوي يستطيع الدفع بإثبات عدم وجود تقصير أو إهمال من قبله أو أحد تابعيه أو وكلائه، أو أن الضرر قد نتج عن الغير (6). كما حددت المادة (2/17) مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها شريطة أن يكون الحدث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل (7).

(1) فخري، رفعت، مرجع سابق ص 217 وما بعد، والقادري، سهى، مرجع سابق ص 85 .
(2) تنص المادة (1 / 267) من القانون المدني الأردني : " 1- يتناول حق الضمان الأديبي كذلك . فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان " .
(3) انظر الأحكام الصادرة عن القضاء الأمريكي بقبول التعويض عن الأضرار المعنوية (النفسية) التي تلحق بالراكب على إثر عمليات الإرهاب
- In Re Korean Air lines Disaster of sept. 1, 1983, 814 F. Supp. 592 (E.D,Mich. 1993)
- Opsina V. Trans World Airlines, Inc, 975 F . 2d 35 (2d Cir. 1992)
- Weaver V. Delta Airlines, 56 F- Supp. 2d 1190 (D. Mont 1999)

(4) انظر حكم المحكمة الأمريكية العليا في رفض التعويض عن الأضرار المعنوية في قضية (Flody) لسنة 1989
- Flody V. Eastern Airlines, Inc, 872 F. 2 d 1426 (11 th Cir 1989)

(5) الأرنؤوط والنسور ، إبراهيم صبري و ناصر مصطفى ، مرجع سابق ص 10 وما بعد، والعريني ، محمد فريد ، مرجع سابق ص 663 وما بعد .

(6) زاهر ، فاروق أحمد ، مرجع سابق ص 325 وما بعد .

(7) الفقي، عاطف، ، مرجع سابق، ص 125.

أيضاً فقد تناولت المادة (19) من الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع حيث نصت على: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو" . ويلاحظ أن اتفاقية مونتريال لم تلزم طرفي العقد بتحديد ميعاد معين لوصول الركاب أو البضائع بل ترك لأطراف العقد تحديده. حيث يعتبر الوقت من أهم العناصر في النقل الجوي التي تنفرد به الطائرة ، ويقع على عاتق الناقل الجوي النقل في الميعاد المحدد والمتفق عليه بين الطرفين⁽¹⁾.
ويقصد بالتأخير، هو عدم تمكن الناقل من إيصال الركاب أو تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في العقد، أو الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا لم يوجد اتفاق على وقت محدد لتسليم البضاعة أو مجاوزة الميعاد ويترك للمحكمة المختصة تحديد مقدار التعويض عن التأخير عند عدم وجود اتفاق على ميعاد وصول الركاب أو تسليم البضاعة⁽²⁾ .

الفرع الثاني : حالات انعقاد المسؤولية في نقل البضائع

إن المسؤولية المترتبة على الناقل الجوي بموجب اتفاقية مونتريال في حالة نقل البضائع كانت أوسع من المسؤولية المترتبة في حالة نقل الأشخاص، فقد كان هنالك اتساع في نطاق انشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع، وهو ما قد يكون مأخذاً على المشرع الدولي في اهتمامه في حالات النقل بالبضائع على نقل الأشخاص⁽³⁾ .

يكون الناقل الجوي للبضائع مسؤولاً عن كل ضرر يلحق بالأمتعة المسجلة أو بالبضائع، سواء بالهلاك أو الضياع أو التلف إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي . والحادث عرفه الفقه القانوني بأنه "كل تأثير فجائي لعامل خارجي على شخص الركاب سواء كان متصلاً بمشروع النقل أو خارجياً عنه"⁽⁴⁾ .

وباستعراض نص المادة (1 / 18) من اتفاقية مونتريال التي جاء فيها: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها شريطة أن يكون الضرر قد وقع خلال النقل الجوي ، وفسرت نفس المادة عبارة " النقل الجوي " بأنها تشمل الفترة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل"⁽⁵⁾ .

(1) المطيري، وضحة ، مرجع سابق ص 61 .

(2) أبو حلو، حلو (2006)، التأخير في تسليم البضاعة في عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-، بحث منشور في مجلة المنارة، العدد (8)، المجلد

(13)، جامعة آل البيت، عمان، الأردن ص 142.

(3) الفقي، عاطف، مرجع سابق، ص 331.

(4) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 423.

(5) الفقي، عاطف، مرجع سابق، ص 125.

ويلاحظ على النص المعروض أن مسؤولية الناقل عن البضاعة تكون في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي أو تبيها أو ضياعها؛ وتبدأ منذ لحظة قبوله وتسلمه البضاعة، فالعبرة أن تكون البضاعة في حراسته، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه⁽¹⁾.

الخاتمة

ناقشنا في هذه الدراسة موضوع مسؤولية الغير في عقد النقل الجوي بدراسة مقارنة بين التشريعات الوطنية التي تنظم النقل الجوي الداخلي والاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل الجوي الدولي، وهو من الموضوعات الدقيقة والبالغة الأهمية نظراً لتعلقها بمسؤولية الغير (الناقل الفعلي)، مع الناقل الأصلي الذي أبرم عقد النقل الجوي مع الراكب أو الشاحن وذلك لكي يقوم بإتمام عملية النقل كلياً أو جزئياً بدلاً عنه.

وقد ركزت الدراسة على بيان ماهية الغير في عقد النقل الجوي ومسؤوليته في مواجهة الراكب أو الشاحن، من حيث أساس المسؤولية؛ وحالاتها سواء في نطاق النقل الجوي الداخلي أو الدولي؛ وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات.

- نتائج الدراسة:

أولاً - إن المشرع الأردني لم يضع أحكاماً خاصة لمسؤولية الغير في عقد النقل الجوي، مما اقتضى الرجوع إلى القواعد العامة في قانون التجارة والقانون المدني وقانون الطيران المدني، ومحاولة إجراء المقاربة حيث توصلنا إلى صعوبة تحديد مسؤولية الغير ونطاقها وحالاتها في نطاق النقل الجوي الداخلي، وبالرغم من إحالة المشرع في قانون الطيران المدني إلى تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي فيما لم يرد فيه نص، فإن ذلك لا يعالج بصورة كافية مسؤولية الغير في النقل الجوي الداخلي. وكذلك الشأن جاء موقف المشرع المصري حول مسؤولية الناقل الفعلي في عقد النقل الجوي الداخلي .

ثانياً - إن اتفاقية مونتريال لسنة 1999، قد عالجت مسؤولية الغير وأطلقت عليه مصطلح (الناقل الفعلي) إلا أن النصوص لم تكن تلك مكتملة من الناحية التشريعية، حيث طبقت ذات الأحكام التي تتعلق بالناقل الجوي المتعاقد إلى الناقل الفعلي، وخاصة فيما يتعلق بحالات المسؤولية، وكيفية التعويض دون تمييز بهذا الصدد .

ثالثاً - لم تعالج اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي، مسألة التعويض عن الأضرار المعنوية (الأدبية) بالنسبة للناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي، حيث جاءت المادة (17) من الاتفاقية تقرر التعويض عن حالتين هما: الأضرار في حالة الوفاة أو الإيذاء الجسدي أثناء عملية النقل؛ وخلافاً للتشريعات الوطنية التي تنص على التعويض عن هذه الأضرار المعنوية.

(1) ذكرى، عبد الرزاق ، مرجع سابق ص 15 .

- التوصيات:

أولاً - نوصي بضرورة تلافى القصور التشريعي الوارد في قانون الطيران المدني الأردني المعدل رقم (15) لسنة 2021، المتعلق بمسؤولية الغير (الناقل الفعلي)، وذلك بإيراد نصوص صريحة تتعلق بنطاق المسؤولية وحالاتها وكيفية التعويض في حالات الضرر الذي يصيب الراكب أو البضاعة أو الأمتعة في النقل الجوي الداخلي .

ثانياً - نرى ضرورة تدخل المشرع الدولي، بتعديل اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي لسنة 1999 ، وذلك فيما يتصل بمسؤولية الغير (الناقل الفعلي)، وخاصة تحديد حالات مسؤولية الناقل الفعلي، ونطاق هذه المسؤولية، وكيفية التعويض .

ثالثاً - تعديل نص المادة (17) من اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي، بوجوب التعويض عن الأضرار المعنوية التي تلحق بالركاب أثناء عملية النقل الجوي، وعدم الاكتفاء بحالات الأضرار المادية (الوفاة ، الإصابات الجسدية)، وذلك بهدف توحيد الأحكام القضائية المتعلقة بذلك، وأسوة بالتشريعات الوطنية

المصادر والمراجع

1. الأرنؤوط ، والنسور ، إبراهيم صبري، وناصر مصطفى (2022)، (مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي بتعويض الركاب عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال 1999)، المجلة الجزائرية للقانون المقارن، جامعة تلمسان ، بحث منشور المجلد 10 يناير، الجزائر .
2. أبو حلو، حلو، (2006)، (التأخير في تسليم البضاعة في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة المنارة، العدد (8)، المجلد (13)، جامعة آل البيت، عمان، الأردن .
3. أبو شاور، محمود محمد، (2013)، (حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان ، الأردن .
4. الفقي، عاطف، (2007)، (تطور مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة 1999)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر .
5. القادري، سها، (2016)، (المسؤولية المدنية للناقل الجوي، دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة مؤتة، الكرك، الأردن .
6. المطيري، وضحة، (2011)، (مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن .
7. الجبوري، ياسين، (2011)، (الوجيز في شرح القانون المدني الأردني)، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع .
8. فرج ، توفيق حسن (2014) ، (مصادر الالتزام)، الدار الجامعية ، الإسكندرية، مصر .
9. خاطر، صبري، (2001)، (الغير عن العقد، دراسة في النظرية العامة للالتزام)، المكتبة القانونية، الطبعة الأولى. عمان ، الأردن .

10. ذكرى، عبد الرزاق، (2015)، (مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد)، رسالة ماجستير، شركة ناس للطباعة، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر.

11. الذنون، علي حسن، (2006)، (المبسوط في شرح القانون المدني-المسؤولية عن فعل الغير)، دار وائل للنشر، ج 4، عمان، الأردن.

12. زاهر، فاروق أحمد، (2005)، (القانون الجوي: قانون الطيران التجاري وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري)، دار النهضة العربية، القاهرة.

13. الصدة، عبد المنعم، (1992)، (مصادر الالتزام)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.

14. العريني، محمد فريد، (2007)، (القانون البحري والجوي)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان

15. فخري، رفعت، (1999)، (الوجيز في القانون الجوي)، بدون دار نشر. بيروت، لبنان .

16. يوسف، كهيبة، (2019)، (المركز القانوني للدائن العادي في مواجهة أثر نسبية العقد)، بحث منشور في مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، العدد (1)، المجلد (12)، الجزائر.

ثانياً: المراجع الأجنبية

1. Catherine Elliott (2010) Catherine and Frances Quinn, Contract law, Longman, Pearson, Education, Fourth, Edition.
2. Jossrend, (L) (1993), cours de droit positif france ais t sirey paris, n259.
3. Christopher E. Cotter, Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention, The Air & Space Lawyer, Volume 24, Number 4, 2012.
4. Sissili Jacque, (1961), la notion de faute dans la convention de Varsovie , these de doctora.