

Effects of Air Transport Contract for Passengers in International Aviation Agreements

Nasser Mohammed Al-Sherman*

Associate Professor of Commercial Law, Faculty of Law, American University of the UAE

E-mail: naser.sherman@ae.ae

Received: 11 Jan. 2019

Revised: 26 March. 2019

Accepted: 15 May. 2019

Published: 1 Jun. 2019

Abstract: To keep up with the development of air transport; studies should be made regularly and to keep up with the development of legal and scientific solutions to maintain this important method and avoid future problems that may arise from misuse. This research deals with the effects of air transport contract for passengers in international conventions in which it focuses on the rights and responsibilities of the air carrier. The most important conventions are the 1929 Warsaw Agreement, The Hague Protocol of 1955 and the Montreal Convention of 1999. In the international conventions: air transportation is very important and is the only concern in the matters of air navigation, and is concerned with the jurisprudence, the judiciary and the legislation at the international and national level. There is no doubt that the contract of air transport for the passengers is compulsory for both sides and that the conclusion of the contract of air transport achieves all its rules and conditions which will create a number of responsibilities on both parties. Where the air carrier is committed to several commitments towards passengers such as committing to move the traveler from the place of arrival to the place of arrival intact and without delay, promising to maintain the baggage of the passengers he carries with him in addition to the bags that the person is shipping, which in this case is a baggage transporter, and not a passenger connected with the air carrier by a passenger flight. Therefore, it is the responsibility of the air carrier to transport passengers and their luggage. In return, the passenger is obliged to pay the freight, follow the regulations of air transport, and obey with the orders of the carrier and follow-up if they are in custody. Therefore, the subject of research is important in which it needs a detailed study in view of the nature of its association in air navigation, which contributes to the leading role in the field of economic growth of countries, and further increase the importance of the subject it's that countries have started to enact many legislations and hold international conferences to develop international agreements aiming to organize air navigation, independence of air transport, organize the process of transporting passengers and their baggage from one place to another, and other important topics that need to be examined and studied.

Keywords: Air transport, contract of carriage, international legislation, liability, passengers.

* Corresponding author E-mail: naser.sherman@ae.ae

أثار عقد النقل الجوي للركاب في الإتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران

ناصر مجد الشрман

أستاذ القانون التجاري المشارك-كلية القانون الجامعة الأمريكية في الإمارات

المخلص: أصبح النقل الجوي وما يطرأ عليه من تطور سريع ومستمر يتطلب منا البحث والدراسة الدائمة لمواكبة هذا التطور في مجال النقل الجوي ووضع الحلول القانونية والعلمية للمحافظة على هذه الوسيلة المهمة وتقادي المشكلات المستقبلية التي قد تنشأ من سوء الاستخدام، ويتناول هذا البحث موضوع اثار عقد النقل الجوي للركاب في الإتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران ويركز على التزامات وحقوق ومسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية وأرسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 واتفاقية مونتريال لسنة 1999 . حيث يحضى النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية بأهمية بالغة تتمثل في أستثناءة دون غيره في أمور الملاحة الجوية ويحضى في أهتمام الفقه والقضاء والتشريع على المستوى الدولى والوطني ، ولا شك أن عقد النقل الجوي للركاب من العقود الملزمة لجانبين وأن ابرام عقد النقل الجوي مستوفياً لكافة أركانه وشروطه يرتب عدداً من الإلتزامات في ذمة كلاً من طرفيه. حيث يلتزم الناقل الجوي بعدد من الإلتزامات فى مواجهة المسافرين، فيلتزم بنقل المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول سليماً معافى وبدون تأخير، ويلتزم أيضاً بالحفاظ على حقائب الراكب التي يحملها معه. وذلك بخلاف الحقائق التي يقوم الشخص بشحنها، فيكون في هذه الحالة شاحن أو مرسل أمتعة، وليس مسافراً يرتبط مع الناقل الجوي بعقد نقل جوي للركاب، لذلك يدخل في مسؤولية الناقل الجوي للركاب نقل الركاب أمتعتهم والمحافظة عليها . وفى المقابل يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل، وإتباع تعليمات ولوائح النقل الجوي، وأن ينصاع لتعليمات وأوامر الناقل وتابعة طالما كان فى حراستهم . ولذلك يعتبر موضوع البحث من الموضوعات المهمة التى تحتاج الى دراسة مفصلة نظراً لطبيعة أرتباطه في الملاحة الجوية التى تساهم في دور رائد في مجال التطور الإقتصادي للدول ، ومما يزيد من أهمية موضوع البحث حرص المشرع الدولي على وضع قواعد خاصة تنظم حركة استعمال الطائرة ، ولهذا السبب بادرت الدول الى سن العديد من التشريعات وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيات دولية تهدف الى تنظيم الملاحة الجوية واستقلال النقل الجوي وتنظيم عملية نقل الركاب وامتعتهم من مكان الى آخر بالطائرة ، وغيرها من الموضوعات الهامة التى تحتاج لبحث ودراسة وما يقتضي من الوقوف على أهم الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.

كلمات مفتاحية: النقل الجوي، عقد النقل، التشريع الدولي، المسؤولية، الركاب.

1 المقدمة:

يعتبر النقل الجوي للأشخاص الوسيلة الأسرع للربط بين القارات ويعتبر نقل الركاب وامتعتهم وبضائعهم من أهم صور الاستغلال التجاري للبيئة الجوية، ويعد نقل الأشخاص بشكل عام عصب حركة تداول الأشخاص من بلد إلى بلد آخر ومن أهم أنواع النقل لكونه يؤدي وظيفة اقتصادية حيوية على المستوى الدولي ويؤدي إلى تدعيم حركة التجارة الدولية والسياحة ؛ لان الملاحة الجوية تساهم بدور فعال في التطور الإقتصادي والاجتماعي للدول.

و تختلف القواعد القانونية التى تحكم النقل الجوي باختلاف ما إذا كان هذا النقل داخلياً يتم داخل حدود الدولة الإقليمية أو دولياً يتم بين أكثر من دولة ، فأذا كان النقل داخلياً فإنه يخضع لاحكام التشريع الجوي الوطني للدولة التى تم النقل داخل اقليمها ، أما اذا تم النقل بين أكثر من دولة ، فإنه يخضع لقواعد الاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي ، ولم تكن غالبية الدول العربية قبل صدور قوانين الطيران المدني تخضع إلى اية قواعد خاصة تحكم عمليات النقل الجوي ، ويخضع هذا

النوع من النقل لقواعد القانون المدني وقواعد القانون التجاري التي تحكم النقل البري والنقل البحري عموماً، بينما أصبح الان النقل الجوي الدولي يخضع لاتفاقية وارسو نظراً لانضمام غالبية الدول العربية الى هذه الاتفاقية الخاصة بالنقل الجوي. ولا يخفى عن أحد أن وسيلة النقل الجوي أصبحت محفوفة بالمخاطر مما دفع المجتمع الدولي إلى التدخل من أجل وضع قواعد خاصة تنظم حركة استعمال الطائرة وانتقال الركاب من بلد إلى بلد آخر ، وذلك بوضع القوانين التي تكفل سلامة الطائرة بما فيها ، ولهذا لجأت الدول إلى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان السلم والاستقرار في المجال الجوي الدولي.

وإذا تم أبرم عقد النقل الجوي للركاب مستوفياً لكافة شروطه وأركانه، فإنه يترتب عدداً من الإلتزامات في ذمة كلاً من طرفيه. حيث يلتزم الناقل الجوي بعدد من الإلتزامات في مواجهة المسافرين، فيلتزم بنقل المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول سليماً معافى وبدون تأخير، كما يلتزم أيضاً بالحفاظ على أمتعته التي يحملها معه. وذلك بخلاف الأمتعة التي يقوم شخص بشحنها، فيكون في هذه الحالة شاحن أو مرسل أمتعة، وليس مسافراً يرتبط مع الناقل الجوي بعقد نقل جوي للركاب، لذلك يدخل في مسؤولية الناقل الجوي للركاب نقل أمتعة المسافرين والمحافظة عليها.

وفي المقابل يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل، وإتباع تعليمات ولوائح النقل الجوي، وأن ينصاع لتعليمات وأوامر الناقل وتابعة طالما كان في حراستهم، ولا بد من الإشارة في هذا الصدد إلى أن مسؤولية الناقل الجوي للركاب ناتجة عن الإخلال في التزاماته وهي من أكثر موضوعات النقل الجوي عرضاً علي القضاء ، وذلك نتيجة للحوادث الجوية وما لها من آثار جسيمة على حياة المسافرين وامواله ، وكذلك تباين وجهات النظر القانونية حول طبيعتها القانونية في كل نظام على حدة، ومن وجهة نظري لا بد من إختيار نظام دولي يحكم هذه المسؤولية لان الامر في غاية الأهمية، على أن يتبنى قواعداً تتفق مع خصائص النقل الجوي من ناحية، ومع الظروف التي وجد فيها من ناحية أخرى، فمن خلال التجارب التي مر بها النقل الجوي في العديد من الدول تبين أن القواعد العامة التي تطبق علي النقل البري أو البحري، والقواعد الخاصة الوطنية التي صدرت في شكل تشريعات جوية، غير ملائمة لكي تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الإخلال في التزاماته. والغالبية العظمي من التشريعات الجوية لم تراعي الطبيعة الخاصة بهذا النوع من النقل. فضلاً عن الصفة الدولية الغالبة للنقل الجوي. من هذا المنطلق إزدادت الحاجة إلي وضع قواعد دولية موحدة وأكثر تنظماً لحقوق والتزامات الناقل الجوي.

2 الاطار العام للبحث:

2-1 أهمية البحث:

- تكمن أهمية البحث من أهمية النقل الجوي بإعتباره واحداً من أهم وسائل النقل المستخدمة، كما أنها وسيلة رئيسة في نقل المعرفة والتقدم التكنولوجي من بلد لآخر، وذلك من خلال نقل الخبرات البشرية وما تحمله من علوم ومعارف أو نقل المعدات من الدول المصنعة لها إلى دول أخرى بشكل سريع ومواكب للتطور السريع والهائل، مما جعلها سبباً في التطور العلمي والاقتصادي والاجتماعي ووسيلة من وسائل تنمية السياحة، لذا أصبح النقل الجوي وما يطرأ عليه من تطور سريع ومستمر يتطلب منا البحث والدراسة الدائمة لمواكبة هذا التطور في مجال النقل الجوي ووضع الحلول القانونية والعلمية للمحافظة على هذه الوسيلة المهمة وتقادي المشكلات المستقبلية التي قد تنشأ من سوء الاستخدام،
- ولاشك أن الارقام التي يعلن عنها سنويا لعدد المسافرين ، والتي تشير الى ارتفاع بنسبته 5% لعدد المسافرين على متن الطائرات خلال عام 2014 أي بمقدار 170 مليون مسافر عن السنة التي تسبقها ليصل عدد المسافرين إلى 3.3 مليار

شخص ونظراً لأن الطفرة في الزيادة في عدد المستخدمين -وفق احصائيات اتحاد النقل الجوي- مما جعلنا نتنبه لأهمية القيام بمثل هذه الدراسة.

2-2 أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على آثار عقد النقل الجوي للركاب ويركز على التزامات وحقوق ومسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية وأرسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 واتفاقية مونتريال لسنة 1999 . حيث يحضى النقل الجوي اهتمام الفقه والقضاء والتشريع على المستوى الدولى والوطني.

2-3 مشكلة البحث:

نظراً لوجود قصور تشريعي حول آثار عقد النقل الجوي في تشريعات الدول التي ليس لديها تشريع خاص بالنقل الجوي لجأت لسد هذه القصور بالاستعانة بقواعد الاتفاقيات الدولية المختصة في هذا الشأن ،على الرغم من اختلاف الاتفاقيات الدولية حول العديد من آثار عقد النقل الجوي وبالذات مسؤولية الناقل الجوي واختلاف الاتفاقيات الدولية حول طبيعة هذه المسؤولية فنجدها تختلف من اتفاقية الى اخرى ، مما حدا بنا إلى دراسة هذا الوضع لتحديد آثار عقد النقل الجوي للركاب في الاتفاقيات الدولية .

أما عن الدول التي لديها قوانين للنقل الجوي فإن المشكلة ماتزال قائمة وذلك من خلال الاختلاف في القوانين بين الدول حيث إن بعض الدول أقامت المسؤولية للناقل الجوي على أساس التبعية والبعض أقامها على أساس الخطأ المفترض، و في بعض الأحيان يكون السبب مجهولاً في الحوادث والكوارث الجوية والتي تكمن فيها الصعوبة في إثبات مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل ، كما أن الاختلاف في الاتفاقيات الدولية حول مسؤولية الناقل الجوي جعلت المشكلة أكثر تعقيداً .

2-4 منهجية البحث:

سوف يتناول الباحث موضوعات البحث من خلال الالتزام بقواعد البحث العلمي معتمداً المنهج التحليلي الوصفي لبيان معالم هذا الموضوع . وسوف نحاول من خلاله تفسير الوضع القائم واستعراض ما جاءت به الاتفاقيات والمعاهدات الدولية .

2-5 خطة البحث:

قمسنا البحث وفقاً لما يأتي :

المبحث الاول: مفهوم عقد النقل الجوي .

المطلب الاول: تعرف وخصائص عقد النقل الجوي للركاب .

المطلب الثاني: طبيعة عمليات النقل الجوي للركاب .

المبحث الثاني: إلتزامات الناقل الجوي للركاب .

المطلب الأول: إلتزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد.

المطلب الثاني: إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين وتسليمه وثائق النقل .

المطلب الثالث: إلتزام الناقل بنقل حقائب المسافرين والمحافظة عليها .

المبحث الثالث: حقوق الناقل الجوي.

المطلب الأول: الحق في الحصول علي أجرة النقل .

المطلب الثاني: إلتزام المسافرين بإحترام قوانين ولوائح النقل .

المبحث الرابع: مسؤولية الناقل الجوي للركاب في الإتفاقيات الدولية .
 المطلب الاول: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية وارسو لسنة 1929م وبروتوكول لاهاي لسنة 1955.
 المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً إتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

الخاتمة

النتائج والتوصيات

المبحث الاول

مفهوم عقد النقل الجوي

سوف نتطرق في هذا المبحث الى تعريف وخصائص عقد النقل الجوي للركاب (المطلب الاول)
 وطبيعة عمليات النقل الجوي للركاب (المطلب الثاني) .

المطلب الاول

تعريف وخصائص عقد النقل الجوي للركاب

أن عقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه ولقد تم تعريف عقد النقل الجوي بموجب إتفاقية وارسو لسنة 1929 بأنه : عقد بمقتضاة يلتزم الناقل بنقل شخص أو بضاعة من مكان إلى آخر بواسطة طائرة مقابل أجر .
 وعقد النقل الجوي قد يكون داخلياً وقد يكون خارجياً ، ويكون داخلياً إذا تم داخل حدود الدولة الإقليمية ، مثال ذلك النقل الذي يتم داخل الامارات العربية المتحدة ، ويكون دولياً متى تجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة فتكون الرحلة على سبيل المثال بين دولتين على الأقل ، ولذلك حرص المشرع الدولي على توحيد القواعد المنظمة له للقضاء على تعدد الانظمة القانونية التي تحكمه⁽¹⁾.

ويمتاز عقد النقل الجوي بمجموعة من الخصائص تميزه عن غيره من العقود وهي كالاتي :

- 1- عقد النقل الجوي عقد رضائي .
- 2- عقد النقل الجوي عقد تجاري .
- 3- عقد النقل الجوي عقد ملزم لجانبين
- 4- عقد النقل الجوي عقد اذعان .
- 5- عقد النقل الجوي عقد قائم على الاعتبار الشخصي .

وفيما يلي شرح موجز لهذه الخصائص .

اولاً : عقد النقل الجوي عقد رضائي :

حيث يعتبر النقل الجوي من العقود الرضائية التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى إفراغه في شكل معين .حيث تقضي القاعدة العامة بأن يكون هذا الرضا صادر عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها. فالرضا لا بد من توافره لانعقاد العقد صحيحاً ، أما المحل (أي محل عقد النقل الجوي للركاب) ، فلا بد من توافر الشروط العامة في هذا المحل ، وهي أن

(1) د . بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدر عبد اللطيف الياقوت، دار الجامعة الجديدة الأسكندرية، 2010، ص 27 - 28. وراجع كذلك :

د.السيد أحمد عبد الخالق ، الاهمية الاقتصادية لإنشاء سوق نقل جوي عربي موحد ، بحث مقدم لمؤتمر نحو سوق جوهري عربي ، الرباط ، المملكة المغربية ،الهيئة العربية للطيران المدني ، أكتوبر

يكون الشيء موجوداً أو قابل للوجود . أو لا يكون مخالف للنظام العام والاداب العامة . إذن فالتراضي الذي ينصب علي محل غير معين ولا قابل للتعين لا يعتبر منتجاً ولا يعتد به ، بينما لو ورد على المحل دون تعين الأجرة أو التطرف إليها ، فيمكن القول هنا بأن الرضا منتج ولو أن الأجرة لم تعين ، لأنها لا تعد محلاً للعقد ، فهي محل لالتزام ناتج من العقد بعد إبرامه والذي يمثل التزام المرسل بسدادها إلى الناقل ، ويمكن تعيين الاجر وفقاً للقواعد العامة في اجر المثل، ولانتفاء نيه التبرع في أعمال الشركات الخاصة بالطيران باعتبار أعمالها من الأعمال التجارية. حيث لا يكون النقل الجوي لها إلا عملاً بمقابل ، مهما اتخذ من شكل هذا المقابل. أما من ناحية السبب في عقد النقل الجوي ، فالسبب مفترض في كل عقد ومشروع مالم يثبت العكس ، أي أن السبب هو الذي يحتمل التعامل التجاري الخاص بنقل البضاعة جواً دون السؤال عن السبب في إبرام العقد (2).

ثانياً : عقد النقل الجوي عقد تجاري :

أن عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متى تم النقل علي سبيل المقابولة (3) بغض النظر عن الشخص القائم به ، سواء كان فرداً ام شركة ام شخصاً من أشخاص القانون الخاص أو أشخاص القانون العام . أما النسبة للطرف الأخر أي الشاحن فأن العقد يعتبر أيضاً تجارياً متى كان هذا الطرف تاجراً ، وتعلق النقل بأعمال تجارية ، تطبيقاً لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية ، ويفترض دائماً تعلق النقل بشؤون تجارة التاجر إلى أن يثبت العكس.

ثالثاً : عقد النقل الجوي عقد ملزم للجانبين :

فهو عقد ملزم للجانبين ويرتب التزامات في ذمة كل من طرفين ، فليزم الناقل بالمحافظة علي الراكب وأمتعته ويلتزم أيضاً في المحافظة على البضاعة التي استلمها من الشاحن في عقد النقل الجوي للبضائع وتسليمها إلى المرسل إليه ، ويلتزم الشاحن والراكب بدفع الأجرة (4).

رابعاً : عقد النقل الجوي عقد إذعان :

حيث أن الراكب في عقد النقل الجوي للركاب والشاحن في عقد النقل الجوي للبضائع لا يستطيع مناقشة شروط عقد النقل الجوي ، ذلك أن شركات النقل تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها ، والنقل الجوي يعتبر من المرافق العامة التي لا غنى للناس عنها، ومن هنا يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لان الطرف الآخر يذعن ويقبل بشروط الناقل.

خامساً : عقد النقل الجوي قائم على الاعتبار الشخصي :

أن عقد النقل الجوي يتضمن نوعاً من الاعتبار الشخصي والمتمثل ببعض الاستثناءات التي يمكن أن يرفض الناقل إبرام العقد مع الناقل و الشاحن، التي تتعلق بطبيعة النقل بالطائرات وتتمثل من ناحية بالطاقة الاستيعابية للطائرة محدودة حيث لا يجوز للشاحن أن يلزم الناقل الجوي بقبول الشحن عندما تغطي الطاقة الاستيعابية للطائرة او غالبيتها العظمي ، ففي هذه الحالة يحق للناقل أن يرفض إلزام العقد مع. ومن ناحية أخرى يكون الناقل الجوي ملزماً بالرفض عندما لا تتلائم طبيعة الشحنة مع النقل بالطائرات، وفي هذه الحالة على الناقل اعطاء السبب المبرر للرفض .

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

(3) د عاشور عبد الجواد ، المرجع السابق ، ص 94 .

(4) د . عبدالله اقصاصي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود ، دار الفكر الجامعي الاسكندرية ، 2010 ، ص 17.

المطلب الثاني

طبيعة عمليات النقل الجوي للركاب

يقصد بعمليات النقل الجوي للركاب أن يقوم الناقل الجوي (شركة طيران) بنقل الأشخاص وامتنعتهم بالطائرات على رحلاتها من مكان إلى مكان آخر في مقابل أجر محدد . وهذا الأمر يحتاج إلى التمييز بين عمليات النقل الجوي للركاب عن عمليات نقلها بوسائل النقل الأخرى . ويقتضى التمييز بين نقل الركاب ونقل البضائع بالطائرات وتحديد أنواع الرحلات الجوية التي يتم نقل الركاب عليها (5).

أولاً : التمييز بين عمليات النقل الجوي للركاب وعمليات نقلها بوسائل النقل الأخرى .

تتميز عمليات نقل الركاب بالطائرات بأنها تتم بسرعة مما يؤدي إلى توفير الوقت ، وقد ترتب على ذلك أن الطائرات يمكنها القيام بهذه العمليات بصورة منتظمة خلال ساعات الليل والنهار ولمسافات طويلة وبين وعبر القارات المختلفة دون مشاكل ويعتبر النقل بالطائرات أنه يتم في فترات قصيرة مما يوفر عامل الحماية للبضائع ضد الأضرار والسرقات التي تحدث أثناء نقلها بوسائل النقل الأخرى البرية والمائية . و النقل الجوي للركاب يمكن أن يتم إلى الجهة المسافر إليها إليها الركاب مباشرة دون حاجة لمتطلبات كثيرة سوى تسهيلات أرضية أقل تكلفة من تلك التسهيلات المطلوبة لوسائل النقل الأخرى البرية والمائية. ولابد من الإشارة إلى أن عمليات النقل الجوي للركاب قد تساعد على زيارة أماكن جديدة لم تكون بالاماكن زيارتها في وسائل النقل الأخرى .

ثانياً- التمييز بين نقل الركاب ونقل البضائع بالطائرات .

في عمليات نقل الركاب نتيجة لكثرة العدد فيحتاجون لخدمات أثناء الرحلات الجوية إلا أن صلتهم بشركات الطيران تنتهي فور انتهاء رحلاتهم بينما في عمليات نقل البضائع تهتم شركات الطيران بشخصية شاحن البضائع لكي تجعله عميل دائم ينقل بضائعه على رحلاتها الجوية. ولهذا تبذل شركات الطيران جهوداً لتحسين خدماتها للاحتفاظ بهؤلاء العملاء ومثال ذلك توفير خدمة نقل البضائع من الباب للباب وعرض أسعار متعددة لنقل البضائع المختلفة بالطائرات . ويحتاج نقل البضائع بالطائرات إلى عمليات أخرى لنقلها من وإلى المطارات وشحنها وتفريغها من الطائرات وتخزينها لحين تسليمها ، مما يستوجب تنظيم الإجراءات اللازمة للخدمات الأرضية وإنشاء مكاتب للشحن والتخليص وتسهيلات للتعبئة والتجميع والتخزين للبضائع .

ويختلف توقيت نقل البضائع عن نقل الركاب فالشاحنون والراسلون والناقلون يفضلون عادة استخدام الرحلات الليلية لنقل البضائع بالطائرات تطبيقاً للمبدأ التجارى القائل أن الشحن يجب أن يتم في الساعات المتأخرة من الليل ليتمكن تسليم البضائع للمرسل إليه مبكراً في الصباح ليستطيع عرضها في الأسواق مبكراً ، أما الركاب فإنهم يفضلون السفر نهارة لإنجاز أعمالهم ولمشاهدة المعالم الطبيعية والاستمتاع بجمالها . ولهذا فإن مجال كلا النوعين من النقل لا يتعارض ومن المفيد لصالح شركات الطيران تنظيم حركتها الجوية باستخدام طائراتها لنقل البضائع والبريد وجزء من الركاب ليلاً بأسعار مخفضة واستخدام الطائرات لنقل الركاب ومعهم جزء من البريد والبضائع العاجلة نهارة وبالأسعار العادية.

ثالثاً : تحديد أنواع الرحلات الجوية التي يتم نقل الركاب عليها

يمكن نقل الركاب على رحلات الخطوط الجوية المنتظمة ورحلات الخطوط الجوية غير المنتظمة وسوف نبين فيما يلي الفرق بين هذه الرحلات : ففي الحالة الأولى :رحلات الخطوط الجوية المنتظمة : ويقصد بها الرحلات الجوية المفتوحة لجمهور التي تسيروها شركات الطيران بين مطارين أو أكثر محددتين سلفاً وفق جدول مواعيد معلن أو عند تسيير هذه الرحلات بتكرار وانتظام ثابتين وواضحين وقد

(5) د . محمود مختار بربري ، مقدمات عامة أغراض الملاحة الجوية ، عوارض الملاحة الجوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005، ص17.

تكون هذه الخطوط محددة لنقل الركاب أو الركاب والبضائع أو البضائع فقط ، وقد استقر العمل على أن هناك جداول مواعيد للرحلات المنتظمة الصيفية تبدأ من أول أبريل وحتى 31 أكتوبر وأخرى شتوية تبدأ من أول نوفمبر حتى 31 مارس . وتقدم شركات الطيران جداولها إلى سلطات الطيران المدني للدول المعنية لاعتمادها قبل بدء العمل بها بفترة كافية. أما في الحالة الثانية رحلات الخطوط الجوية غير المنتظمة: ويقصد بها الرحلات الجوية التي يتم تسييرها بين مطارين محددين بناء على اتفاق خاص بين الشاحنين وشركة الطيران لاستئجار الطائرة أو استئجار حمولتها لنقل عدد محدد من الركاب في المواعيد التي يتفق عليها بينهما . وهذا الرحلات الجوية قد تكون داخلية حين يتم تشغيلها بين مطارين داخل إقليم دولة واحدة وقد تكون هذه الرحلات دولية حيث يتم تشغيلها بين مطارين يقعا في إقليمين دولتين مختلفتين.

المبحث الثاني

إلتزامات الناقل الجوي للركاب

أن عقد النقل الجوي للركاب من العقود الملزمة لجانبين ويتميز عقد نقل الركاب عن عقد نقل البضائع في أن النقل الأول لا يوجد فيه غير طرفين هما:- الراكب والناقل . فطبيعة العقد لا تسمح بالأطراف الثلاثة الذين في عقد نقل البضائع ؛ لأن الراكب يقوم مقام المرسل والمرسل إليه معاً . ولا بد من الإشارة إلى أن الناقل الجوي لا يلتزم فقط بتوصيل المسافر إلى وجهته التي يقصدها، بل يقع على عاتقه إلتزامات أخرى ناتجة عن عقد النقل الجوي للأشخاص⁽⁶⁾، تفوق في أهميتها مجرد النقل. فيلتزم أولاً بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول المتفق عليه، ويلتزم أيضاً بتسليم المسافر تذكره سفر على النحو المبين في القانون الوطني، أو الإلتفاقيات الدولية بحسب نوع النقل إذا كان نقلاً دولياً أو نقلاً داخلياً ، وكذلك يلتزم بضمان سلامة المسافر، إذ لا فائدة من النقل إذا ألحق إضراراً بالمسافرين، ولم يحصلوا على العناية الكافية بهم، وهذا هو الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل الجوي للأشخاص، وهذا الإلتزام تتعدى أهميته عملية النقل ذاتها، فليس هناك ما هو أعلى من سلامة الإنسان وحياته . كذلك يلتزم الناقل بتوصيل المسافر في الموعد المحدد للنقل، بما يتناسب مع طبيعة النقل الجوي، وبما يتميز به من سرعة ، كذلك يلتزم الناقل بالمحافظة على أمتعة المسافرين. ونظراً للإلتزامات المختلفة التي يرتبها عقد نقل الركاب بالنسبة لأطرافه فإننا سنتطرق أولاً للإلتزامات الناقل ، ومن ثم نتعرض لحقوق الناقل في عقد النقل الجوي وسوف نبحث هذه الإلتزامات والحقوق في المطالب التالية

المطلب الاول

إلتزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد

على الناقل إيصال الراكب الى المكان المحدد في الموعد المتفق عليه . وطريقة تحديد الموعد تكون إما باتفاق الطرفين أو من خلال نشرات دورية يعلنها الناقل للجمهور ويلتزم بتنفيذها . فإذا أخل الناقل في تنفيذ ما ورد في تلك النشرات وتأخر وصول الراكب عن الموعد المحدد كان الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يصيب الراكب من جراء ذلك⁽⁷⁾ ، ويلتزم الناقل الجوي بتنفيذ النقل المتفق عليه بينه وبين المسافر ، والإيجاب الصادر من قبل الناقل الجوي في تنفيذ النقل بالموعد المحدد يعتبر إيجاباً عاماً موجهاً للجمهور ، فلا يكون من حق الناقل رفض التعاقد مع أي من يقبل بهذا الإيجاب، إلا للأسباب المشروعة التي تجيز له ذلك . وإذا اردنا تحليل هذا الإيجاب قأن التحليل الصحيح أن العرض الذي يقوم به الناقل الجوي هو عبارة عن مجرد دعوة عامة للتعاقد لا يعتبر إيجاباً عاماً. حيث أن المسافر يكون هو الموجب إذا ما رغب في التعاقد، وإذا ما قام المسافر بتوجيه هذا الإيجاب للناقل، كان على هذا الأخير قبول ذلك

(6) د. محمد بهجت فايد ، الموجز في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007، ص 135.

(7) د. حمد الله محمد ، القانون الجوي الداخلي والدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009، ص 42 .

الإيجاب لينعقد العقد. وقد أشارت المادة (27) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م الى ذلك وقد أعطت للناقل الحق في رفض التعاقد مع أي راكب دون أدنى مسؤولية عليه (8). ولقد خولت المادة السادسة من شروط الإيادات لنقل الركاب ذات الحق للناقل في رفض التعاقد دون ضرورة لإبداء أسباب (9). إلا أن انه في هذه المسألة يجب علينا أن نفرق أمرين -الامر الاول : عندما يُقدم الناقل خدماته بصفة منتظمة وللجمهور كافة كخدمة عامة، وذلك من خلال رحلات دورية منتظمة، ويتخذ في هذه الحالة شكل المرفق العام، فلا يجوز له رفض النقل لأي مسافر يتقدم له إلا لأسباب مشروعة - والامر الثاني : هو النقل حسب الطلب أي عندما لا يتخذ فيها الناقل الجوي شكل المرفق العام، ولا يقدم خدماته لجمهور مفتوح، وإنما تتم خدماته بأن يتعاقد مع كل مسافر على حدة وفي كل عملية نقل على حدة ، في هذا الفرض يجوز للناقل الجوي أن يرفض التعاقد دون حاجة إلي إبداء أسباب، وذلك طبقاً لمبدأ سلطان الإدارة، ولا معقب عليه في ذلك (10).

و لا بد لنا أن نفرق بين الامرين السابقين ، فلو أن الناقل لا يقدم خدماته بصفة منتظمة، ولجمهور مفتوح يكون بذلك ناقلاً خاصاً، يقوم بكل مقابلة نقل على حدة والتي تخضع للإشترطات الخاصة بها، ويكون من حقه رفض التعاقد ولا معقب عليه، طبقاً لمبدأ سلطان الإرادة، ومن ثم على المسافر أن يبحث عن ناقل آخر يرضخ لشروطه. وعلى عكس هذه الحالة التي يقدم فيها الناقل خدماته بصفة منتظمة ولجمهور مفتوح، لا يكون من حقه أن يرفض التعاقد مع أي مسافر، ما لم يكن هناك سبب مشروع لهذا الرفض فقد إلزام الناقل نفسه بداية بنقل الكافة، طالما لا يوجد مبرر قانوني لذلك .

ايضاً لائحة الإتحاد الأوربي رقم 261 لسنة 2004 تلزم الناقل الجوي بالتعويض في حالة عدم تنفيذ النقل ومنع الراكب من الصعود لمتن الطائرة وذلك طبقاً للمادة الثانية من اللائحة المشار اليها مالم يكن ذلك بسبب معقول كالأسباب المتعلقة بالصحة والسلام والأمن أو عدم كفاية وثائق السفر .

وقد أشارت إتفاقية وارسو لسنة 1929م وإتفاقية مونتريال لسنة 1999م الى ذلك ذلك ، حيث نصت المادة (19) من إتفاقية وارسو لسنة 1929م، والمقابلة لنص المادة (19) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، حيث نصت المادة 19 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م على أنه : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه إتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم إتخاذ مثل هذه التدابير ". ونلاحظ هنا أن إلزام الناقل الجوي بالنقل في الموعد المحدد هو إلزاماً ببذل عناية، بمعنى أن الناقل الجوي ملزم ببذل العناية الواجبة لإتمام النقل في الميعاد وتفادي الضرر الذي ينشأ عن التأخير، فيستطيع الناقل أن يتخلص من المسؤولية بإثبات بذله العناية اللازمة وهذا الإثبات يعتبر جوهر الإلتزام ببذل عناية. فتنشأ مسؤولية الناقل الجوي إذا ما قام بنقل المسافر ولكن ليس في الموعد المتفق عليه، ذلك لأن عامل الوقت يعتبر من الأمور الهامة في النقل الجوي خاصة، فالمسافر يقدم علي دفع مبلغ كبير كأجرة للنقل للجوي رغبة في توفير الوقت والجهد وبغية الوصول في أسرع وقت ممكن إلي الجهة المقصودة، (11) فإذا لم يراع الناقل ذلك فإنه يحرم المسافر من التمتع بأهم ميزة للنقل الجوي، (12) وهي السرعة في الوصول مما يعرض الناقل الجوي للمسؤولية عن ذلك.

(8) نصت المادة (27) من إتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه " ليس في هذه الإتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل".

(9) د. محمود مختار بري، مرجع سابق ، ص 56 .

(10) د. حمد الله محمد حمد الله ، مرجع سابق ، ص 42.

(11) د. محمد فريد العريني، النقل الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار الجامعية ، 1998 ، ص 135.

المطلب الثاني

إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين وتسليمه وثائق النقل

أن الإلتزام الأكثر أهمية الذي يقع على عاتق الناقل الجوي للركاب هو ضمان سلامة المسافرين، وعلي الناقل أن يقوم بنقل المسافرين من ميناء القيام إلي ميناء الوصول سليماً معافى. وهذا الامر كفلته وأقرته الإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الخاصة بالنقل الجوي، وقد تطور الإلتزام سلامة المسافرين مع تطور أدوات النقل الجوي، فكان في ظل إتفاقية وارسو لسنة 1929م، مجرد إلتزام ببذل عناية⁽¹³⁾. إلا أنه مع هذا التطور أصبح الإلتزام بتحقيق غاية وسوف نوضح هذا التطور من خلال الفروع التالية :

الفرع الاول

إلتزام الناقل بضمان السلامة إلتزام هو الإلتزام ببذل عناية

المادة (20) من إتفاقية وارسو لسنة 1929 نصت على أن : " الناقل لا يكون مسئولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو أنه إستحال عليهم ذلك، وهذا هو الإلتزام ببذل عناية. والنص السابق يلزم الناقل بضمان السلامة وأن يتخذ فقط كل ما تقتضيه العناية اللازمة لتوصيل المسافرين سليماً معافى إلي الجهة التي يقصدها، غير أنه خلافاً لقاعدة الإلتزام ببذل عناية ليس علي المسافرين إثبات خطأ الناقل، لأن الخطأ مفترض في جانبه، بل علي الناقل أن يثبت أنه بذل العناية وأتخذ الإحتياطات الكافية التي يتخذها الناقل الحريص إذا وضع في نفس الظروف، حتى يمكن له التخلص من المسؤولية ".

وبناء على تحليل النص السابق نستطيع القول أن مسؤولية الناقل الجوي ذات طابع تقصيري، فلا يلزم الناقل الجوي إلا ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة المسافرين الذي يقع عليه عبء إثبات الإهمال. وإذا لم تحقق هذه الغاية بالنسبة للمسافر أصبح الناقل مسئولاً إلي أن يثبت السبب الأجنبي .

الفرع الثاني

إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين هو إلتزام بتحقيق غاية

في ظل إتفاقية وارسو لسنة 1929 كان إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين إلتزاماً ببذل عناية يجد ما يبرره؛ وذلك لكون النقل الجوي محاط بالمخاطر، ولا يمكن إلتزام من يقوم به بضمان سلامة المسافرين علي وجه التأكيد، غير أنه في الوقت الحالي أصبحت الطائرة أكثر وسائل النقل أماناً وهذا أدى الي التشديد في مسؤولية الناقل الجوي، وجعل إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين إلتزاماً بتحقيق غاية بدل من بذل عناية وهناك العديد من الاعتبارات التي أصبح على أساسها إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين إلتزام بتحقيق غاية ومن هذه الاعتبارات التشديد في مسؤولية الناقل الجوي؛ حيث أن مسؤولية الناقل الجوي عرفت تحولاً جذرياً من حيث طبيعتها، حيث كانت مسؤولية تقصيرية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، ثم أصبحت مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض بناء على قرينة المسؤولية في جانب الناقل، والقابلة لإثبات العكس بالوسائل المقررة لذلك. وفي تطور لاحق لم يعد بإمكان الناقل الجوي أن يتخلص من مسؤوليته عن طريق إثبات عدم الخطأ، أو القوة القاهرة، أو إتخاذ كافة ما من شأنه وقوع الضرر. حيث بدأ التوجه نحو تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الإلتزام بضمان السلامة فلم يعد النقل الجوي بعد الحرب العالمية الثانية محفوفاً بذات

(12) د. محمد بهجت قايد، مرجع سابق، ص 105 .

(13) غالبية شركات الطيران تقوم بإرشاد ركاب الطائرة عن أماكن وطرق إستعمال أحزمة المقعد، ومناذير الطوارئ، وأطواق النجاة، وأجهزة الأوكسجين، وتجهيزات الطوارئ الأخرى المعدة للإستخدام

الشخصي والجماعي، وفي حالة الطوارئ أثناء الطيران، يجب إرشاد الركاب إلي إجراءات الطوارئ التي تتطلبها الحالة .

المخاطر القديمة التي كانت تترصد به⁽¹⁴⁾، فالتطور في صناعة أدوات النقل الجوي والتطور في إمكانية التنبؤ بالأخطار الجوية لم يعد هناك معه ما يبرر تحميل المسافرين قدراً من المسؤولية عن أخطار النقل الجوي ويظهر ذلك في تصعيد هذا الإلتزام من مجرد الإلتزام ببذل عناية ليصبح إلتزام بتحقيق غاية، فإذا لم تتحقق هذه الغاية إنعقدت مسؤوليته، فهي مسؤولية بقوة القانون بمعنى أن الناقل الجوي يكون مسئولاً بمجرد حصول الضرر، ولا يتمكن من التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه⁽¹⁵⁾، إذا كانت الأضرار من المستوي الأول طبقاً للمادة (1/21) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999. ومن الاعتبارات التي أصبح على أساسها التزام الناقل بضمان سلامة المسافر التزام بتحقيق غاية مسألة عدم قدرة المسافر في المحافظه على سلامته . وهذا ما يبرر كون إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إلتزاماً بتحقيق غاية، هو فقدان المسافر القدرة في إتخاذ ما من شأنه أن يحقق سلامته الجسدية، حيث تكون حركته محكومة من قبل الناقل الجوي وتابعيه، مما يجعل الناقل مسئولاً عن ضمان السلامة بإعتباره إلتزام بتحقيق نتيجة، وليس ببذل عناية. بل أن التشريعات المتعلقة بحقوق المسافرين تذهب بإلتزام الناقل الجوي إلى أبعد من مجرد ضمان حقوق تعويض المسافرين المضرور فقط، بل بضمان توافر قدر من جودة الخدمة⁽¹⁶⁾ وهو تطرق إليه بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971م، والمادة (21) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م⁽¹⁷⁾.

وبخصوص تسليم المسافرين وثائق النقل اللازمة فإن ذلك أمراً هاماً للغاية، فعدم الإلتزام به يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بحدود المسؤولية المنصوص عليها في إتفاقية وارسو لسنة 1929م⁽¹⁸⁾.

وعلى الناقل الجوي أن يسلم مستند نقل فردي أو جماعي للمسافرين، ويجب أن يتضمن هذا المستند عدد من البيانات حددتها المادة الثالثة من الإتفاقية. أما إتفاقية مونتريال لسنة 1999م فتلزم الناقل بأن يسلم المسافرين تذاكر سفر تحتوي على البيانات التالية وذلك بنصها علي أنه " في حالة نقل الركاب يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي :

1- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي .

2- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متتق عليها واقعه في إقليم دوله أخرى .

3- ويجوز الإستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (1) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة (19) في تلك الفقرة، وإذا أستخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.

(14) د محمد موسى دياب ، فكرة الخطأ في إتفاقية وارسو ومسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000، ص 207.

(15) أنظر:

- Revue feancase de droit aerien, 2014.P 240.

(16) أنظر:

- space journal - The aviation & - April/June 2011 Year X no.2 – p 10

(17) د. جلال وفاء مجيب ، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري ، الدار الجامعية ، الاسكندرية ، ص 291 .

(18) انظر الموقع الالكتروني حول ذلك :

بذلك أوجبت الإتفاقية على الناقل ضرورة تسليم المسافر تذكرة سفر مشتملة على هذه البيانات، وفي حالة عدم تسليم التذكرة أجازت المادة (3/2) أن يسلم بياناً كتابياً تدون فيه المعلومات كوسيلة أخرى بديلة، تقوم مقام وثيقة النقل.

ويلتزم الناقل بتسليم المسافر بطاقة صعود للطائرة⁽²⁰⁾. تشتمل على درجة السفر، ورقم المقعد على متن الطائرة، ورقم الرحلة والأصل أن وثيقة النقل ليست شخصية ولا تصدر لشخص بعينه، إلا أن الوضع في الواقع العملي يختلف، ففي النقل الدولي العابر للحدود الوطنية تكون التذكرة شخصية بشكل ما⁽²¹⁾، إذ لا يجوز أن يستخدم هذه التذكرة شخص آخر غير المسافر لم يكن قد حصل على التصريحات المطلوبة لإمكانية إنتقاله من داخل حدود الدولة إلي خارجها، ولا تقوم تذكرة السفر على إعتبرات شخصية، إلا في الأحوال التي تصدر لأشخاص بعينهم كالإشتراكات الطلابية، والتي تكون بأسعار مخصصة لطوائف معينة من الجمهور، وهذه الحالات تصدر فيها التذاكر إسمية، ولا يجوز التنازل عنها في أي حال من الأحوال، كما أن تذكرة السفر يجوز أن يتسلمها المسافر بنفسه أو يتسلمها من ينوب عنه⁽²²⁾، أو يتسلمها المشرف على تنظيم الرحلات السياحية في حالة سفر مجموعات من الأشخاص .

المطلب الثالث

إلتزام الناقل بنقل حقائب المسافرين والمحافظة عليها

الناقل الجوي يلتزم بنقل حقائب المسافرين والمحافظة عليها خلال الرحلة الجوية، وبالنسبة الى طبيعة إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة علي حقائب المسافرين يجب علينا أن نفرق بين حالتين بحسب كون هذه الحقائب مسجلة وهي الحالة الاولى ، وهي تلك التي لا يحملها المسافر معه على متن الطائرة، بل تسلّم إلي الناقل ليضعها في المكان المخصص للشحن على متن الطائرة، والحالة الثانية كونها حقائب غير مسجلة أو شخصية يحملها المسافر معه وتظل في حراسته طوال الرحلة كحقائب اليد. وفي تفصيل ذلك الإلتزام فصلها على النحو التالي :

الفرع الاول

الحقائب المسجلة

نصت المادة (1/18) من إتفاقية وارسو لسنة 1929 علي أن : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف الحقائب المسجلة، أو البضائع إذا كانت الحادثة التي نتج عنها الضرر قد وقعت خلال فترة النقل الجوي وهذا يعني أن المحافظة علي الحقائب المسجلة إلتزام ببذل عناية ."

(19) البيانات التي يجب أن تتضمنها تذكرة السفر وفقاً لما نصت عليها المادة (3) من إتفاقية وارسو لسنة 1929 وهي : 1- نقطتي القيام والوصول ، 2- المحطات المتفق عليها مع الإحتفاظ للناقل بحقه في تعديلها دون أن يؤثر ذلك على الصفة الدولية للنقل، 3- إسم وعنوان الناقل أو الناقلين، 4- النص على أن النقل يتم طبقاً للإتفاقية . تم تعديل المادة الثالثة من الإتفاقية ببروتوكول لاهاي 1955 فألغت المادة الثالثة من البروتوكول الفقرة الأولى من المادة الثالثة وحلت محلها بأنه يجب عند نقل الركاب أن تحتوي وثيقة النقل على ما يلي: 1- بيان نقطتي القيام والوصول. 2- إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم واحد متعاقد سام ويكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دوله أخرى فيجب بيان تلك المراسي. 3- أن تحتوي التذكرة أو الوثيقة على =تتبيه يحيط الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو يكون فيها بلد القيام هو بلد الوصول، بأن نقلهم يخضع لأحكام الإتفاقية بخصوص مسؤولية الناقل المحدودة.

(20) د. حمد الله حمد الله ، القانون الجوي ، الجزء الثاني ، عقد النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار النهضة العربية ، 2010 ، ص 52 .

(21) لم يتطلب التشريع الدولي ذكر إسم الراكب سواء في إتفاقية وارسو لسنة 1929 وتعديلاتها ، ولا إتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

(22) د . حمدى مصطفى ، الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 مع الإشارة إلى قانون التعاملات التجارية الاماراتي ، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) ، جامعة الامارات العربية المتحدة ، 2012 ، ص 279.

الا أن المادة (2/20) من ذات الإتفاقية نصت على أنه: " لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر نتج عن خطأ في الطيران، أو قيادة الطائرة،⁽²³⁾ أو في الملاحة، وأنه وتابعوه قد إتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر.

و يتبين لنا من خلال تحليل النصوص السابقة أن الإلتزام المفروض علي عاتق الناقل الجوي بضمان سلامة الأمتعة المسجلة، مثله مثل الإلتزام بضمان سلامة المسافرين، إلتزاماً ببذل عناية، مع قلب عبء الإثبات بإفتراض الخطأ في جانب الناقل، ولعل هذا هو ما يتفق مع ما تقتضيه العدالة، ذلك لأن تكليف صاحب الأمتعة بإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل أمر شديد الصعوبة، لأنه يظل بعيداً عن أمتعته المسجلة بعد تسليمها للناقل، لذا كان من الطبيعي والمنطقي أن يفترض تقصير الناقل في المحافظة علي هذه الحقائق التي في حراسته طوال فترة الرحلة⁽²⁴⁾.

الا أن للمادة (2/17) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م نصن على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر في حالة تلف الأمتعة غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو نوعيتها أو عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسئول " ⁽²⁵⁾ ومن خلال تحليل هذا النص نلاحظ أن اتفاقية مونتريال أعتبرت أن المحافظة علي الأمتعة المسجلة إلتزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية . ووفقاً لنص المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال يكون إلتزام الناقل بضمان سلامة الأمتعة عما يلحق بها من أضرار الترتام بتحقيق نتيجة، ولا يملك الناقل الجوي التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر كان ناتجاً فقط عن طبيعة الأمتعة، أو عيب ذاتي فيها .

ونستطيع القول هنا ، من خلال تحليل نصوص اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال في هذا الشأن الى أن المشرع الدولي في ظل إتفاقية مونتريال لسنة 1999 قد ساوى بين طبيعة إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين، وبين طبيعة الإلتزام بالحفاظ علي حقائق المسافرين المسجلة ، وجعل الترتام الناقل تجاههما إلتزاماً بتحقيق غاية . وهذا الموقف للمشرع الدولي إيجابي ويحقق مصلحة الراكب ، وذلك لأن الحقائق ترتبط بالمسافر إرتباطاً مادياً ومعنوياً.

الفرع الثاني

الحقائب غير مسجلة

نصت المادة (2/17) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999 على أنه : " في حالة الأمتعة الغير مسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.

وبنا على ذلك يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة علي الحقائب والأمتعة الغير مسجلة ويلتزم بذلك دون مقابل طالما كانت في حدود الوزن المسموح به⁽²⁶⁾. وحول اذا ما كان هذا الإلتزام هو إلتزام ببذل عناية أو تحقيق نتيجة نستطع القول أنه إلتزاماً ببذل عناية، ذلك أن هذه الحقائب والأمتعة الشخصية تظل في حراسة المسافرين، مما يعني أن الضرر الذي لحق بها أقرب ما تكون نسبته إلي المسافرين منها إلي الناقل الجوي، فمن الطبيعي ألا يكون إلتزام هذا الراكب بالمحافظة عليها إلا الترتاماً ببذل عناية،

(23)- المواد (1/18) ، (2/20) من إتفاقية وارسو لسنة 1929م .

(24) د. محمد فريد العربي ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1986 ، ص 103.

(25) المادة (2/17) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م تقابلها المادة (17) من بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971م، إلا أن بروتوكول جواتيمالا قد ساوى بين الأمتعة المسجلة والغير مسجلة.

(26) د. محمود مختار بري ، مرجع سابق ، ص 135.

أضافة الى ذلك يلتزم الناقل الجوي ايضاً بتوفير الأماكن المخصصة للأمتعة الغير مسجلة على متن الطائرة، فإذا أصابها الهلاك أو الضياع فالأولي بالمساءلة هو حارسها المسافر، أما في حالة إذا إدعى المسافر بأن الأمتعة قد تضررت بفعل الناقل أو تقصيره هو أو تابعيه، فعليه إثبات ذلك، وفي المقابل يستطيع الناقل أن ينفي الخطأ في جانبه بأن يثبت أنه بذل القدر اللازم من العناية. في سبيل الحفاظ علي هذه الأمتعة .

المبحث الثالث

حقوق الناقل الجوي للركاب

أشرنا سابقاً أن عقد النقل الجوي من العقود الملزمة لجانبين وتطرقنا إلى الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي للركاب اتجاه المسافرين، والتي تنتج عن عقد النقل الجوي للركاب، باعتبارها أثر لإنعقاد عقد النقل الجوي للركاب صحيحاً.

بالإضافة الى الالتزامات التي تقع على الناقل الجوي فإن مقابل هذه الإلتزامات يلتزم المسافر أيضاً الناقل بمجموعة من الإلتزامات التي تعتبر حقوق للناقل الجوي ، لان عقد النقل الجوي للركاب من العقود الملزمة للجانبين التي ترتب التزامات على عاتق الطرفين ومن هذه الإلتزامات التي تقع علي المسافر، الإلتزام في ألتباع تعليمات الناقل الجوي، والإلتزام بدفع أجرة النقل، فالناقل الجوي لا يقوم بهذا العمل كخدمة مجانية، وإنما يهدف في الأساس لتحقيق الربح من جراء عمله.

ولم تتطرق ألتفاقية وارسو لسنة وألتفاقية مونتريال في أحكامها الى هذه الحقوق أو الإلتزامات التي تعتبر حق للناقل من قبل المسافر . الا أن الشروط العامة للإيادات أشارت الى ذلك في صدد الحديث عن نقل الركاب وأمتعتهم،⁽²⁷⁾ وأشارت الايادات إلى أن هذه الإلتزامات لا تختلف في عقد النقل الجوي الدولي عنه في عقد النقل الجوي الداخلي، وهذا ما سوف نتكلم عنه من خلال المطالبين التاليين على النحو التالي :

المطلب الأول

حق الناقل الجوي في الحصول علي أجرة النقل

إن الإلتزام الاساسي الذي يقع على عاتق المسافر اتجاه الناقل. هو دفع أجرة النقل⁽²⁸⁾ وقد جرى العرف على أن تدفع أجرة النقل مقدماً، ويكون ذلك في اللحظة التي يتسلم فيها المسافر تذكرة السفر .

ولا يتفاوض المسافر مع الناقل الجوي في قيمة التذكرة⁽²⁹⁾، ويختلف هذا الامر في النقل الداخلي عن النقل الخارجي في حالة كون النقل داخلياً فالسلطات المختصة تتولى تحديد السعر الذي يتقرر لكل تذكرة⁽³⁰⁾.

ونظام الإيادات نظم عملية النقل الجوي الدولي، حيث إشار الى على عقد مؤتمرات دولية منتظمة تتكون من مختلف شركات الطيران، ويتولى هذا المؤتمر تحديد الأسعار الخاصة بكل تذكرة على حدة طبقاً لمناطق العالم وينظم الاستغلال الجوي لها، وكذلك جمهور المسافرين وحجمه ودرجة السفر ومدى إقباله على السفر جواً .

(27) د. محمد بهجت قايد ، مرجع سابق ، ص 103 .

(28) أجرة النقل هي ما يدفع مقابل نقل الأشخاص وأمتعتهم أو البضائع بالطائرات من مطار إلي مطار آخر . راجع في ذلك : د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري ، النقل الداخلي والدولي ، دار

الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، 2002، مرجع سابق ، ص 248.

(29) د. هاني دويدار، مرجع سابق ، ص 247.

(30) د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 240 .

وهناك بعض الامور التي تأخذ بعين الإعتبار عند تحديد أجرة النقل و تتمثل في : - المسافة المقصودة وتكلفة الإستغلال الجوي و حجم الجمهور المستخدم لخطوط الطيران وظروف المنافسة والقيود المفروضة من السلطات العامة .

الا أن المادة الثالثة من الشروط العامة للإيادات تنص على أنه لا يمكن إصدار تذكرة سفر إلا إذا تم دفع قيمتها بالكامل، ودفع أجرة النقل مقدماً ولا يجعل هناك مكاناً للمطالبات بأجرة النقل بين الناقلين والمسافرين بعد الرحلة الجوية.

ولم تتطرق اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال إلى موضوع دفع أجرة النقل، وما يترتب عليه في حالة عدم إلتزام المسافر بالوفاء بها، إلا أن العرف المتبع في ذلك هو أنها تدفع مقدماً.

وفي بعض الحالات قد يظطر المسافر إلى تعديل السفر وتنفيذ النقل بنفسه، فهل يكون ملزماً بدفع أجرة النقل أم لا ؟ . ولا بد لنا هنا أن نفرق بين أمرين : الامر الأول: عندما يقوم فيها الراكب بأخطار الناقل بعدوله عن النقل وفقاً للمواعيد المنصوص عليها في القوانين التجارية بأنها تكون في اليوم السابق لتنفيذ النقل إلا إذا حالت ضرورة دون ذلك وكان الأخطار في يوم التنفيذ وهو ما جعله القانون جائزاً . فعُدول المسافر عن القيام بالرحلة يُعرض الناقل لخسارة، نظراً لخلو المكان المخصص له من المسافرين في حين أن عمل الإخطار يُمكن الناقل من إستغلال المقعد لنقل مسافر آخر. والامر الثاني : يكون عدول المسافر أثناء تنفيذ الرحلة أي عندما لا يكون عدول المسافر فيها قبل الرحلة أو منذ بداية الرحلة، ففي هذه الحالة تكون الرحلة قد بدأت وبدأ الناقل في تنفيذ النقل، ويقوم المسافر بالتراجع عن التنفيذ. ففي هذه الحالة يستحق الناقل الأجرة كاملة عن النقل، إلا إذا كان هذا العدول يرجع إلي ضرورة ولم يضع القانون معياراً لهذه الضرورة، والأمر متروك لقاضي النزاع . أما إذا لم يحضر المسافر في الميعاد المحدد لتنفيذ النقل، إستحق الناقل الأجرة كاملة ما لم يكن هناك إتفاق على إجراء النقل في وقت لاحق، أو جري العرف على غير ذلك، كجواز تأخير النقل بحرية المسافر إلي ميعاد لاحق وكذلك الحالة التي تتعطل فيها الوسائل التي يُنفذ بها النقل ولا يمكن تنفيذه، ففي هذه الحالة لا يستحق الناقل أجرة، بل يتحمل كل المصاريف التي يتكبدها المسافر في إتمام رحلته بواسطة ناقل آخر، أو بواسطة وسائل نقل أخرى، وللمسافر أن ينتظر حتى تعود حركة النقل مرة أخرى ويكمل رحلته المتأخرة⁽³¹⁾. ولا يحول ذلك دون حق المسافر في طلب التعويض عما قد يصيبه من ضرر من جراء التأخير في بدء الرحلة⁽³²⁾. أما بأن قام الناقل بوضع المسافر في درجة نقل أعلى من تلك المتفق عليها فنعقد بأنه لا يلتزم بدفع أجرة إضافية، والسبب في ذلك أن المسافر قد أوفى بما إلتزم به بأن حضر في الميعاد وخضع لتعليمات الناقل المتعلقة بالسفر، أما الامر يضع فيها الناقل المسافر في درجة أقل، فهو لم ينفذ إلتزاماته المتفق عليها لذا لا يستحق الأجرة الإضافية لأن المسافر لم يطلب منه ذلك⁽³³⁾.

(31) لائحة الإتحاد الأوروبي رقم 261 لسنة 2004م ، تلزم الناقل الجوي بتعويض المسافرين في حالة التأخير وإلغاء الرحلات ، وعليه أن يتحمل مصروفات الإقامة والفنادق ، ما لم يتم بإخطار المسافرين بالإلغاء قبل الرحلة بوقت .

(32) يتحمل المسافر بعض الرسوم الإضافية، والتي لا تدخل ضمن أجرة النقل الجوي ، كرسوم المطار ، أما ما يتحملة المسافر من مصاريف لينتقل من المدينة إلى المطار يعتبر أجرة نقل مستقلة، وكذلك الأمر في حالة العودة من المطار إلى المدينة بعد الهبوط . راجع في ذلك: د. إبراهيم عبد الرحمن مرجع سابق ، ص 321.

(33) المادة (1/10) من لائحة الإتحاد الأوروبي رقم 261/2004 تنص على أن الحالة التي يقوم فيها الناقل بوضع الركاب في درجة أعلى من التي دفع من أجلها الأجرة فإنه لا يستحق أجرة إضافية عن ذلك .

- Article (10 / 1) (EC) No 261/2004 " If an operating air carrier places a passenger in a class higher than that for which the ticket was purchased, it may not request any supplementary payment "

المطلب الثاني

إلتزام المسافر بإحترام قوانين ولوائح النقل

يجب على المسافر أن يحترم تعليمات الناقل الجوي والقوانين واللوائح المتعلقة بالنقل حتى يتمكن الناقل الجوي من الوفاء في التزاماته وتنفيذ عقد النقل الجوي تنفيذاً صحيحاً ، وهذه التعليمات والقوانين واللوائح الهدف منها تنفيذ عملية النقل تنفيذاً صحيحاً.

والالتزام المسافر بإحترام قوانين ولوائح النقل توجب عليه الامتثال الى عدة التزامات متفرعة عن إلتزامه بإحترام قوانين ولوائح النقل وهذه الالتزامات هي :

1-الالتزام في التواجد بالمطار في الوقت المحدد بتذكرة السفر .

لإتمام الإجراءات الإدارية والجمركية التي تتطلبها القوانين الوطنية لمغادرة البلاد يتوجب على المسافر أن يتواجد في مطار الإقلاع في الوقت المحدد بتذكرة السفر، فإذا لم تكن التذكرة قد تضمنت تحديداً للوقت الذي يتعين عليه أن يتواجد فيه في المطار، فيجب عليه التواجد في المطار قبل الإقلاع بوقت مناسب، وإذا تخلف المسافر عن الحضور كان للناقل حق المغادرة بدون، وإلغاء حجز مقعده، أو حجزه لصالح مسافر أخر علي قائمة الإنتظار⁽³⁴⁾، دون أن يكون لهذا المسافر الحق في الرجوع عليه بالتعويض.

والغالبية من شركات النقل الجوي تشترط على المسافر من خلال وجود شرط داخل تذاكر السفر ينص على ضرورة الحضور قبل موعد القيام بوقت معين ليتمكن من الصعود إلى متن الطائرة، فإذا لم يكن قد أنهى الإجراءات السابقة للسفر وحضر عند بوابات الصعود في وقت متأخر حسب ما تتبعه كل شركة طيران فيكون من حق الناقل الجوي أن يمنع من الصعود للطائرة ولا تترتب عليه اي مسؤولية في هذا الحالة⁽³⁵⁾ .

2- الالتزام بإنهاء كافة الاجراءات القانونية اللازمة للمغادرة .

أشارت الى هذا الإلتزام المادة (13) من معاهدة شيكاغو لسنة 1944م، والتي أوجبت علي المسافر إحترام كافة لوائح الضبط، وإجراءات التفتيش الجمركي، والصحي، وأن يكون حاملاً لكافة المستندات⁽³⁶⁾ المثبتة لشخصيته واللازمة لإتمام الرحلة ،

وبناء على ذلك يجب علي كل مسافر أن يقوم بإنهاء إجراءات الجمارك، والخضوع للتفتيش الذاتي كما يجب عليه الحصول علي التأشيرات اللازمة لدخول الدولة المتوجه إليها إذا كانت تتطلب ذلك، وأن يستوفي الشروط اللازمة للصعود للطائرة ويجب عليه أيضاً أن يكون بحوزته كل المستندات والوثائق التي تتطلبها الجهات الرسمية كجواز السفر، أو أية تصاريح، أو رسوم يطلب منه سدادها للسلطات المختصة.

3- الإلتزام بإحترام النظام والتعليمات علي متن الطائرة .

(34) في الغالب ما تحدد هذه المدة بساعتين في حالات النقل الجوي الدولي، بينما يكفي ساعة واحدة في حالات النقل الجوي الداخلي. راجع في ذلك : د. هاني دويدار - قانون الجوي الطيران التجاري- مرجع سابق - ص 191.

(35) د. ناجي عبد المؤمن ، مرجع سابق ، ص 218.

(36) د. فايز نعيم رضوان ، قانون الطيران التجاري ، اكاديمية كلية شرطة دبي ، 1990 ، ص 154 . وراجع أيضاً د إبراهيم عبد الرحمن ، مرجع سابق، ص 321..

يتعين على المسافرين إحترام كافة الانظمة واللوائح والقوانين المنظمة للرحلات الجوية، كعدم القيام بأي عمل يخل بأمن وسلامة الرحلة، وعليه إحترام وإطاعة تعليمات قائد وأعضاء طاقم الطائرة، والمتعلقة بالجلوس أثناء الإقلاع والهبوط، وربط الأحزمة، وكعدم التدخين في الأماكن غير المسموح فيها، كما يتمتع عليه دخول حجرة القيادة حيث أصبحت في السنوات الأخيرة الوقائع التي يرتكبها المسافرون على متن الطائرة متعددة وتصل لدرجة الجرائم الموجبة للعقوبة، فقد لا يقتصر الأمر على عدم إحترام التعليمات بل يصل للتعدى على أعضاء الطاقم أو المسافرين الآخرين أو قد يصل الأمر إلى الإضرار بأمن وسلامة الرحلة مما يتوجب معه قيام طاقم الطائرة بإنزال المسافرين الذي يرتكب مثل هذه الأفعال .

4- إلتزام المسافرين في الجلوس على المقعد المخصص له والمحدد رقمه على تذكرة السفر⁽³⁷⁾.

هذا الإلتزام نصت عليه الشروط العامة للإياتا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم حيث إشارت المادة (2/7) على أن " لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافرين مقعداً محدداً في الطائرة ما لم يكن هناك إتفاقاً خاصاً علي ذلك .

ومن الموكد أن تذكرة السفر لا تعطي للمسافر الحق في الإنتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية، إلا إذا قام بحجز مقعد له على متن علي الطائرة، فكل طائرة لها سعة معينة من عدد المسافرين والأمتعة

فلا يلتزم الناقل الجوي بوضع مقعد محدد على متن الطائرة تحت تصرف المسافر⁽³⁸⁾، ويكون ذلك عن طريق إستلامه لبطاقة الصعود لمتن الطائرة (boarding card) حيث يتم تحديد رقم المقعد عن طريقها، وفي الحالات التي لا يقوم فيها المسافر بعمل ذلك فليس من حقه الصعود لمتن الطائرة، ويجوز للناقل الجوي منعه من الصعود وذلك دون مسؤولية عليه.

المبحث الرابع

مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في الإتفاقيات الدولية

من خلال هذا المبحث نعرض لمسؤولية الناقل الجوي في الإتفاقيات الدولية الخاصة بمسائل النقل الجوي ومنها إتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات والإتفاقيات المعدلة والمكملة لها، وإتفاقية مونتريال لسنة 1999 . وذلك من خلال مطلبين أساسيين نتناول في المطلب الأول : (مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955) والمطلب الثاني : (مسؤولية الناقل الجوي في ظل إتفاقية مونتريال لسنة 1999) .

المطلب الاول

مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية وارسو لسنة 1929م وبروتوكول لاهاي لسنة 1955

أولاً : مسؤولية الناقل الجوي في ظل إتفاقية وارسو لسنة 1929 م .

إهتمت إتفاقية وارسو لسنة 1929 بعقد النقل الجوي، وبنبت الأضرار التي تتحقق فيها المسؤولية عن عدم الإلتزام بما يفرضه العقد، وطبقاً لإتفاقية وارسو لسنة 1929 تعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية، كما الإلتزام الذي يعتبر الإخلال به مكوناً لخطأ الناقل هو إلتزام عقدي يفرضه عقد النقل علي عاتق الناقل الجوي، وقد بينت إتفاقية وارسو أن إلتزام الناقل بسلامة المسافرين هو إلتزام ببذل

(37) د. محمود أحمد الكندري ، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لإتفاقية مونتريال لعام 1999 تحديث نظام وارسو ، جامعة الكويت ، 2000، ص 84.

(38) د علي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 64. وراجع أيضاً : د. إبراهيم عبد الرحمن ، مرجع سابق ، ص 322.

عناية⁽³⁹⁾. فتنشغل مسؤوليته بمجرد حصول الضرر، ولا ترفع إلا بإثبات السبب الأجنبي، وإعتبار أن إلترام الناقل مجرد إلترام ببذل عناية، لا بتحقيق غاية.

الا أن إتفاقية وارسو لم تطبق هذا المبدأ بشكل كامل، حيث خرجت عن قواعد المسؤولية التقصيرية وأحكام إلترام ببذل عناية، والتي تفرض علي المضرور عبء إثبات خطأ المدعى عليه، فأعفت المسافر من إقامة الدليل علي تقصير الناقل بأقامة قرينة علي خطأ الناقل بمجرد حدوث ضرر للمسافر، بحيث ينتقل عبء الإثبات من علي عاتقه، ليكون علي عاتق الناقل، فيجوز للناقل دحض هذه القرينة ويتخلص من المسؤولية بإثبات أنه وتابعه قد إتخذوا التدابير الكافية لتقادي وقوع الضرر (المادة 20 من إتفاقية وارسو لسنة 1929م)، وقد وضعت الإتفاقية حد أقصى للتعويض، يلتزم به الناقل في مواجهة كل مسافر بمبلغ (125 فرنك بوانكارية) وبمبلغ (250 فرنك بوانكاريه) عن كل كيلو جرام من الأمتعة، (المادة 22 من الإتفاقية) طالما كان الناقل حسن النية .

ونستطيع القول إلى أن مسؤولية الناقل الجوي في ظل إتفاقية وارسو هي مسؤولية عقدية مبنية على الخطأ المفترض في جانب الناقل الجوي. فيعتبر مسئولاً بقوة القانون بناء على قرينة المسؤولية .

ثانياً : مسؤولية الناقل الجوي في ظل بروتوكول لاهاي لسنة 1955م .

تم تعديل إتفاقية وارسو لسنة 1929 بمقتضي بروتوكول لاهاي بتاريخ 1955/9/8م والذي دخل حيز التنفيذ في 1963/8/1م⁽⁴⁰⁾، ولقد كرس بروتوكول لاهاي حماية الناقل الجوي والتخفيف من مسؤوليته عن طريق سهولة التخلص منها⁽⁴¹⁾ .

ومسؤولية الناقل الجوي طبقاً إلى بروتوكول لاهاي هي مسؤولية عقدية قائمة علي أساس الخطأ المفترض والقابلة لإثبات العكس بذات الوسائل المنصوص عليها في المادة (20) من إتفاقية وارسو لسنة 1929.

وإلترام الناقل بموجب بروتوكول لاهاي هو إلتراماً ببذل بعناية⁽⁴²⁾. وبرز ما جاء به بروتوكول لاهاي هو تعديل الحد الأقصى للتعويض، وذلك برفعه إلي الضعف أي (250 فرنك)، طبقاً للمادة (22) من البروتوكول، وإلغاء الخطأ الملاحي بإعتباره سبباً للإعفاء من مسؤولية عن الناقل الجوي للبضائع⁽⁴³⁾، وجعل الإتفاقية مطبقة في مواجهة تابعي الناقل (المادة 25 من البروتوكول) .

المطلب الثاني

مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال لسنة 1999

من خلال ما جاءت به إتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكولاتها المعدلة والمكملة لها والتنسيق بينها، تم إعداد مسودة مشروع لإتفاقية جديدة، كانت نتاجاً لمشاورات مكثفة من قبل اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) (44)، ولجنة خاصة شكلت لدراسة

(39)- د. فايز نعيم رضوان ، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، ص 160 .

(40)- د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002 ، ص 180.

(41)- د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، بدون تاريخ نشر، ص 300 .

(42)- د. حفيظة السيد الحداد ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، بدون تاريخ نشر، القاهرة ، ص 140 .

(43) المادة (20) من إتفاقية وارسو لسنة 1929 تنص علي أنه " لا يكون الناقل مسئولاً في نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة " .

(44) منظمة الطيران المدني إيكاو (ICAO) وهي إحدى منظمات الأمم المتحدة المتخصصة ، تأسست في الرابع من أبريل لسنة 1947 ، يقع مقر المنظمة الرئيسي في مدينة مونتريال الكندية ،

مهمتها هي تطوير أسس و تقنيات الملاحة الجوية ، والتخطيط لها والعمل على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان أمنها وسلامتها ونموها . ICAO هو رمز لجميع المطارات حول العالم . وتقوم المنظمة

بتنظيم عمليات الملاحة الجوية بين الدول ، وعمليات عبور الحدود وتسهيلها ومنع المخالفات ، وهي التي تضع أنظمة التحقيق في الحوادث الجوية . راجع الموقع الالكتروني :

تحديث إتفاقية وارسو لسنة 1929م، وإدماج البرتوكولات المكملة والمعدلة لها بين نصوصها . وقد تم تقديم هذا المشروع إلي المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي بحضور (121 دولة و11 منظمة)، ليتم التوقيع علي إتفاقية جديدة عرفت بإسم إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، والتي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2003م⁽⁴⁵⁾ .

ولم تهمل إتفاقية مونتريال لسنة 1999 هدفها الموضوعي والمتمثل في الموازنة بين مصالح المسافرين، ومصالح ناقلهم. فأصبحت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ظل إتفاقية مونتريال مسؤولية ذات طابع خاص ، وطبقاً للمادة (21) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999 أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية مسؤولية ذات مستويين⁽⁴⁶⁾، تبعاً لخضوعها للمستوي الأول، إذا كانت قيمة الأضرار في حدود المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، (تم تعديل هذه القيمة لتصبح 113100 وحدة حقوق سحب خاصة في 20/12/2009م)⁽⁴⁷⁾، ولا يملك الناقل التخلص من المسؤولية طبقاً للمادة (20) من الإتفاقية، إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن أو أسهم في حدوثه، إهمال، أو خطأ، أو إمتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه. بينما تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر، أو إصابته بجروح حين تتجاوز قيمة الأضرار ذلك الحد، أي المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، ضمن المستوي الثاني .

ولقد ثار خلاف فقهي بين الفقهاء حول مسؤولية الناقل في إتفاقية مونترال بين العديد من الفقهاء حيث يري جانب من الفقه⁽⁴⁸⁾؛ أن مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال تعتبر مسؤولية موضوعية كأصل عام⁽⁴⁹⁾، وتقوم علي أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، إلا أن الإتفاقية خرجت على هذا الأصل العام في الحالة التي تتجاوز فيها قيمة الأضرار مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

ويري هذا الجانب من الفقه⁽⁵⁰⁾ أن حصر الإتفاقية لوسائل التخلص من المسؤولية بالنسبة للمستوي الأول من الأضرار، والتي لا يتجاوز المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة يأتي في مصلحة المسافر، ويتماشى مع الطبيعة الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار والتي تحصر سبل التخلص من مسؤولية الناقل الجوي في أضيق نطاق.

وهناك اتجاه آخر من الفقه⁽⁵¹⁾ يري؛ بأن واضعو إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، قد إستبعدوا الأخذ بفكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، ويؤيد هذا الإتجاه قوله بأن سكوت الإتفاقية عن ذكر حالات أخري للإعفاء من المسؤولية إضافة لخطأ

<http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

(45) د. محمود أحمد الكندري ، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لإتفاقية مونتريال 1999م ، تحديث نظام وارسو ، مرجع سابق ، ص 50 . وراجع كذلك :

- Article 3/1/ regulation (EC) No 889/2002

(46) راجع الموقع الإلكتروني :

<http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

(47) تم تعديل الحد الأقصى للتعويض عن أضرار الوفاة والإصابة البدنية التي تلحق بالركاب عن المستوى الأول إلى (113100) المادة (21/1) .

(48) د . محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002 ، ص 315.

(49) - د. معزز نزيه صادق المهدي ، الالتزام بالسرية والمسؤولية المدنية " دراسة مقارنة " ، مجلة القانون والإقتصاد ، العدد 82 - سنة 2009م - ص 457.

(50) د . محمد فريد العريني ، مرجع سابق ، ص 315. وراجع كذلك :- د . عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال لسنة 1999م ، دار الفكر الجامعي - الإسكندرية

، 2007 ، ص 150 .

(51) د. حمد الله حمد الله ، مرجع سابق ، 2010 ، ص 67.

المضروب لا يمنع إعفاء الناقل إذا قدم أسباباً أخرى من الأسباب العامة للإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي (كالقوة القاهرة، أو العيب الذاتي، أو خطأ الشاحن)، والذي قد يكون أيضاً سبباً في التخفيف من المسؤولية .

ونستطيع القول أن إعتبار مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر التي من الممكن أن تعطل نمو مرفق النقل الجوي، إلا أن الاتجاه السليم أن مسؤولية الناقل الجوي في ظل إتفاقية مونتريال لسنة 1999 هي ليست مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر، بل هي في العموم مسؤولية عقديّة مبنية على الخطأ المفترض والقابل لإثبات العكس، وأن كل ما في الأمر أن المشرع قد تشدد في أسباب التخلص من المسؤولية عن أضرار المستوى الأول، والتي لا تزيد قيمتها عن المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، كذلك المسؤولية الموضوعية تتحقق بمجرد وقوع الضرر، وتوافر علاقة سببية دون أدنى سبيل للتخلص منها⁽⁵²⁾، وهو ما لا نجده في ظل أحكام إتفاقية مونتريال لسنة 1999، فالناقل الجوي في كل حالات المسؤولية الواردة في الإتفاقية يمكن له التخلص من المسؤولية لأسباب معينة، كما سنعرض له لاحقاً في أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص. وبالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن المحافظة على الأمتعة، فقد ميزت الإتفاقية بين حالة كون الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة: فالأمتعة المسجلة تكون مسؤولية الناقل الجوي عنها مسؤولية بقوة القانون، تتحقق بمجرد حصول الهلاك أو التلف، إلا إذا كانت هذه الأضرار ناجمة عن طبيعة الأمتعة، أو عيب ذاتي فيها، المادة (2/17 من الإتفاقية).

أما الأمتعة غير مسجلة؛ فتكون مسؤولية الناقل الجوي عما يصيبها من أضرار أساسها الخطأ واجب الإثبات، فيلزم للتعويض عنها أن يثبت المضروب خطأ الناقل أو خطأ تابعة. المادة (2/17 من الإتفاقية).

وخلاصة القول، أن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، وبإمكان الناقل التخلص منها إذا ما أثبت أنه وتابعوه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الناجم عن التأخير، أو أنه إستحال عليهم ذلك⁽⁵³⁾. وهذا الحكم إستبقته إتفاقية مونتريال لسنة 1999 من إتفاقية وارسو لسنة 1929، دون أن تتعرض له بالتعديل بخلاف المسؤولية عن سلامة المسافرين .

3 الخاتمة

نتيجة الأهمية التي حظي بها موضوع الناقل الجوي للركاب من بين موضوعات النقل الجوي عموماً، كان موضوع بحثنا أثار عقد النقل الجوي للركاب في الإتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران، حيث أن وسيلة النقل الجوي أصبحت محفوفة بالمخاطر مما دفع المجتمع الدولي إلى التدخل من أجل وضع قواعد خاصة تنظم حركة استعمال الطائرة وأنتقال الركاب من بلد إلى بلد أختى، وذلك بوضع القوانين التي تكفل سلامة هذه المركبة بما فيها، ولهد لجأت الدول إلى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيان دولية تهذف إلى تنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان السلم والاستقرار في المجال الجوي الدولي .

ومن خلال هذا البحث نستطيع القول أن عقد النقل الجوي للركاب يحضى في أهتمام كبير من قبل المشرع الدولي وتختلف القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي باختلاف ما إذا كان هذا النقل داخلياً يتم داخل حدود الدولة الاقليمية أو دولياً يتم بين أكثر من دولة، فإذا كان النقل داخلياً فإنه يخضع لاحكام التشريع الجوي الوطني للدولة التي تم النقل داخل اقليمها، أما اذا تم النقل بين أكثر من دولة، فإنه يخضع لقواعد الاتفاقيات الدولية وأهمها إتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، ولم تكن غالبية

(52) د . محمود مختار بربرى، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 2005، ص 225 .

(53)-المادة (19) من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م .

الدول العربية قبل صدور قوانين الطيران المدني تخضع إلى اية قواعد خاصة تحكم عمليات النقل الجوي ، ويخضع هذا النوع من النقل لقواعد القانون المدني وقواعد القانون التجاري التي تحكم النقل البري والنقل البحري عموماً بينما أصبح الان النقل الجوي الدولي يخضع لاتفاقية وارسو نظراً لانضمام غالبية الدول العربية الى هذه الاتفاقية الخاصة بالنقل الجوي .وإذا تم أبرم عقد النقل الجوي للركاب مستوفياً لكافة شروطه وأركانه، فإنه يرتب عدداً من الإلتزامات في ذمة كلاً من طرفيه. حيث يلتزم الناقل الجوي بعدد من الإلتزامات في مواجهة المسافرين، فيلتزم بنقل المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول سليماً معافى وبدون تأخير، كما يلتزم أيضاً بالحفاظ على أمتعته التي يحملها معه. وذلك بخلاف الأمتعة التي يقوم شخص بشحنها، فيكون في هذه الحالة شاحن أو مرسل أمتعة، وليس مسافراً يرتبط مع الناقل الجوي بعقد نقل جوي للأشخاص، لذلك يدخل في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص نقل أمتعة المسافرين والمحافظة عليها. وفي المقابل يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل، وإتباع تعليمات ولوائح النقل الجوي، وأن ينصاع لتعليمات وأوامر الناقل وتابعة طالما كان في حراستهم، وفي مقابل هذه الحقوق التي يحصل عليها الناقل من الراكب فإن هناك مسؤولية تقع على الناقل الجوي للركاب ناتجة عن الإخلال في التزاماته .

وقد أسفرت هذه الدراسة على مجموعة من النتائج والتوصيات نوردتها على النحو التالي :

1-3 النتائج:

- 1- أن عقد النقل الجوي للركاب على الرغم من أنه عقد رضائي وملزم لجانبيين إلا أنه يعتبر من عقود الإذعان .
- 2- تعتبر إتفاقية وارسو لسنة 1929م أولى الإتفاقيات التي عنيت بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي علي الصعيد الدولي، وذلك بالنظر إلي الإهتمام البالغ الذي أولاه المجتمع الدولي للنقل الجوي، الأمر الذي جعلها تحظى بإقبال دولي كبير، حيث تعتبر حجر الأساس لمعاهدات القانون الجوي الخاص.
- 3- أن التعديلات التي تعرضت لها إتفاقية وارسو أخل بوحدة القواعد التي يخضع لها النقل الجوي الدولي إلي أن تقرر تحديث أحكام مسؤولية الناقل الجوي بإرساء قواعد جديدة موحدة عن طريق إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، والتي دخلت حيز التنفيذ إعتباراً من نوفمبر 2003م .
- 4- أن إتفاقية مونتريال لسنة 1999م أخذت بنظام مزدوج لمسؤولية الناقل الجوي للركاب عن أضرار الوفاة والإصابة البدنية وتشددت في أسباب التخلص منها عن أضرار المستوي الأول، حيث لا يجوز التخلص من المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، دون المستوي الثاني
- 5- أن عقد النقل الجوي للركاب من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متي تم النقل علي سبيل المقاومة بغض النظر عن الشخص القائم به ، سواء كان فرداً ام شركة ام شخصاً ويتعلق النقل بأعمال تجارية ، تطبيقاً لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية .
- 6- يلتزم الناقل الجوي بتنفيذ النقل المتفق عليه بينه وبين المسافر ، والإيجاب الصادر من قبل الناقل الجوي في تنفيذ النقل بالموعد المحدد يعتبر إيجاباً عاماً موجهاً لجمهور ولا يكون من حق الناقل رفض التعاقد مع أي من يقبل بهذا الإيجاب، إلا للأسباب المشروعة التي تجيز له ذلك.
- 7- نقل الركاب يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب، وهو إلتزام بتحقيق غاية. فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير الحاجة 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 المضرور، أو خطأ من الغير .

9- أن الاتفاقيات الدولية وخصص بالذكر اتفاقية وارسو لسنة 1929 واتفاقية مونتريال لسنة 1999 لم تتطرق في أحكامها الى هذه الحقوق أو الالتزامات التي تعتبر حق للناقل من قبل المسافرين . وأن إتفاقيتي وارسو لسنة 1929م ومونتريال لسنة 1999م لم تتناول بالتنظيم كافة موضوعات مسؤولية الناقل الجوي للركاب وإنما أحالت بشأن بعض المسائل إلي قانون المحكمة التي تنظر في النزاع ولا بد من توحيد ذلك بين الاتفاقيات الدولية.

3-2 التوصيات:

1- ضرورة الاهتمام في عقد اتفاقيات دولية جديدة تنظم عملية النقل الجوي وتعديل الاتفاقيات القديمة لمواكبة كل التطورات والمستجدات في مجال النقل الجوي .

2- الاهتمام بتنظيم النقل الجوي بشكل أكثر تنظيماً وضرورة مراجعة أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 واتفاقية مونتريال لسنة 1999 لان العديد من أحكامها أصبحت لا تتلائم مع المستجدات الحديثة في مجال النقل الجوي . ويتعين تشديد أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي عن الحفاظ علي الأمتعة الغير مسجلة لما تكتسبه هذه الأمتعة من أهمية كبيرة، وقيمة عالية قد تصل إلى أضعاف تلك المسجلة.

3- على المشرع الدولي أن يضع نظاماً تشريعياً يحكم حالات المخالفات وعدم إنصياح المسافرين لتعليمات الناقل الجوي وتابعيه ، والمتعلقة بالسلامة والأمن، فعلى المشرع الدولي والوطني على حد سواء أن يضع تشريعاً يحكم هذه الحالات ، ومنح الناقل سلطات تمكنه من حماية هذا المرفق .

4- على المشرع الوطني والدولي أن يقنن نظام الحل الودي بين المسافرين المضروبين ، والمدعي عليه، لما لهذا الحل من فوائد عدة، وضرورة تمكين المدعى من مباشرة دعواه أمام محكمة جهة الوصول .

5-ينبغي على المشرع الدولي أن يتناول بالتنظيم لنظام الدفع المقدم قبل الفصل في دعوى المسؤولية لما يوفر من مميزات كبرى لصالح المسافرين المضروبين، فضلاً عن إمكانية الإستفادة منه في ظل إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، والتي تشترط أن يكون منصوباً عليه وجائزاً في دولة الناقل .

قائمة المراجع

المراجع العربية

- [1] د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، بدون تاريخ نشر .
- [2] د .بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدر عبد اللطيف الياقوت، دار الجامعة الجديدة الأسكندرية، 2010،
- [3] د. عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال لسنة 1999م ، دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية ،2007.
- [4] د. حفيفة السيد الحداد ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون تاريخ نشر .
- [5] د. فايز نعيم رضوان ، قانون الطيران التجاري ، كلية شرطة دبي ،1990.
- [6] د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري ، النقل الداخلي والدولي ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، 2002 .
- [7] د عاشور عبد الجواد ، موجز القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1992 .
- [8] د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1986 .
- [9] د. حمد الله حمد الله ، القانون الجوي ،الجزء الثاني ، عقد النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار النهضة العربية ،2010.

- [10] د. جلال وفاء مجدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري ، الدار الجامعية ، الاسكندرية ، دون تاريخ نشر .
- [11] د محمد موسى دياب - فكرة الخطأ في إتفاقية وارسو ومسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000.
- [12] د. محمد فريد العربي، النقل الجوي الداخلي والدولي ، الدار الجامعية ، 1998 .
- [13] د. محمد بهجت قايد ، الموجز في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007.
- [14] د. محمد فريد العربي ، القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002.
- [15] د. محمد فريد العربي ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002.
- [16] د. محمود مختار بريري ، مقدمات عامة أعراض الملاحة الجوية ، عوارض الملاحة الحوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2205.
- [17] د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، 2005.
- [18] د. محمود أحمد الكندري ، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 تحديث نظام وارسو ، جامعة الكويت ، 2000.
- [19] د . عبدالله اقصاصي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود ، دار الفكر الجامعي الاسكندرية ، 2010.
- [20] د عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007،
- [21] د . حمد الله محمد ، القانون الجوي الداخلي والدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009.

الابحاث المنشورة :

- د . حمدى مصطفى ، الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 مع الاشارة إلى قانون التعاملات التجارية الاماراتي ، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) ، جامعة الامارات العربية المتحدة ، 2012.
- د. معتز نزيه صادق المهدي ، الإلتزام بالسرية والمسؤولية المدنية " دراسة مقارنة " ، مجلة القانون والإقتصاد ، العدد 82 ، 2009.
- د . السيد أحمد عبد الخالق ، الاهمية الاقتصادية لإنشاء سوق نقل جوي عربي موحد ، بحث مقدم لمؤتمر نحو سوق جوهري عربي ، الرباط ، المملكة المغربية ، الهيئة العربية للطيران المدني ، أكتوبر 2011.

الاتفاقيات الدولية :

- إتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة 1929م .
- بروتوكول لاهاي لسنة 1955م المعدل لإتفاقية وارسو لسنة 1929م .
- إتفاقية جوادا لآخارا لسنة 1961م المكملة لإتفاقية وارسو لسنة 1929م .
- إتفاق مونتريال لسنة 1966م .
- بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971م، المعدل لإتفاقية وارسو لسنة 1929م .
- بروتوكولات مونتريال الأربعة لسنة 1975م .
- إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة فى مونتريال 1999م

المواقع الإلكترونية:

موقع الاياتا <https://www.iatatravelcentre.com>

المراجع الاجنبية :

[1] Revue feancase de droit aerien, 2014.

- space journal - The aviation & - April/June 2011 Year X no.2

