

## الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي: دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال

علاء وصفي المستريحي

محاضر متفرغ (القانون المدني)، قسم القانون الخاص،

كلية القانون، جامعة اليرموك

alaa.mistarehi@yu.edu.jo

(قدم للنشر في ١/١/١٤٣٩هـ، وقبل للنشر في ١٩/٢/١٤٣٩هـ)

ملخص البحث. تناولت هذه الدراسة الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، وفي التشريعات الأردنية والتشريعات السعودية ذات العلاقة، وذلك من خلال تتبع التطور التاريخي للطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، وتحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في القانونين الأردني والسعودي.

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي، المسؤولية المدنية التقصيرية للناقل الجوي، المسؤولية المدنية العقدية للناقل الجوي، المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي.

## THE LEGAL NATURE OF THE CIVIL LIABILITY OF THE AIR CARRIER: A COMPARATIVE STUDY BETWEEN THE JORDANIAN, SAUDI LAWS, WARSAW AND MONTREAL CONVENTION

Alaa Wasfi Al-Mistarehi

Lecturer (Civil Law), Private Law Department, Faculty of Law, Yarmouk University  
alaa.mistarehi@yu.edu.jo

(Received 01/01/1439 H., Accepted for Publication 19/02/1439 H.)

**Abstract.** This study addresses the legal nature of air carrier civil liability in international conventions, as well as in the related Jordanian and Saudi Arabia legislation. Through tracing the historical development of the legal nature of the air carrier Civil Liability in international conventions, and determining the legal nature of civil liability for air carrier in the Jordanian and Saudi law.

**Keywords:** Air carrier; Tort civil liability of air carrier, Contractual civil liability of air carrier, Subjective (absolute) civil liability of air carrier.

## المقدمة

إن الله عز وجل خلق الإنسان على هذه البسيطة ليعبده في كل شيء، ومن صور عبادة الإنسان لله عز وجل عمارة الأرض، فقال عز وجل: ﴿أَفَحَسِبْتُمْ أَنَّمَا خَلَقْنَاكُمْ عَبَثًا وَأَنَّكُمْ إِلَيْنَا لَا تُرْجَعُونَ ﴿١٥﴾ فَتَعَلَىٰ اللَّهُ الْمَلِئِكُ الْحَقُّ لَا إِلَهَ إِلَّا هُوَ رَبُّ الْعَرْشِ الْكَرِيمِ ﴿١٦﴾﴾ (سورة المؤمنون، الآية ١١٥-١١٦)، وقد وهب الله عز وجل للإنسان نعماً لا تعد ولا تحصى، فقال عز وجل: ﴿وَإِن تَعَدُّوا نِعْمَةَ اللَّهِ لَا تُحْصُوهَا إِنَّ اللَّهَ لَعَلِيمٌ بِذُنُوبِهِمْ ﴿١٨﴾﴾ (سورة النحل، الآية ١٨)، ومن نعم الله على الإنسان نعمة العقل، والتي استطاع بها أن يخترق الجو ليمن الله عليه بالتوصل إلى اختراع من أعظم اختراعات البشرية وهو الطائرة، فهذا الاختراع هو ثمرة الجهد العقلي للبشر، ونظراً لما تتمتع به الطائرة من مميزات تميزها عن غيرها من وسائل النقل التقليدية، فقد أضحى النقل الجوي أسرع وسائل النقل، وبه اتسعت رقعة التجارة الدولية.

وتعتبر المسؤولية المدنية للناقل الجوي من ضمن الإشكاليات القانونية التي أثارت اهتماماً لدى دول العالم نظراً لطبيعة الأضرار التي يمكن أن تترتب في قطاع النقل الجوي المدني؛ لذا فقد ظهرت الحاجة الماسة لوجود قواعد قانونية دولية تنظم أحكام هذه المسؤولية بما يساهم في تحقيق أكبر قدر من توحيد التنظيم القانوني لها في التشريعات الوطنية.

## أولاً: إشكالية الدراسة

إن المتبع للتطور التاريخي الخاص بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي يلمس بوضوح بأن هذه المسؤولية يمكن أن تندرج في أساسها ضمن إحدى ثلاثة مفاهيم، وهي: المسؤولية المدنية التقصيرية، والمسؤولية المدنية العقدية، والمسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي (المسؤولية المدنية المركزة).

ويمكن حصر إشكالية هذا البحث من خلال السؤالين التاليين:

- ١- هل المسؤولية المدنية للناقل الجوي هي مسؤولية مدنية تقصيرية، أما أنها مسؤولية مدنية عقدية، أما أنها مسؤولية مدنية موضوعية؟

- ٢- وما مدى الدور الذي يلعبه نوع الضرر في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي؟

## ثانياً: أهداف الدراسة

- ١- تتبع التطور التاريخي للطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، وما أضحى عليه في الوقت الراهن على الصعيد التشريعي الدولي.
- ٢- تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في القانون الأردني، والنظام السعودي.
- ٣- كشف اللثام عن الإيجابيات والسلبيات في تنظيم كل من المشرعين الأردني والسعودي للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي ضمن القوانين المتعلقة بالطيران المدني ومدى انسجامها مع ما ورد في التشريعات الدولية.
- ٤- إيجاد دراسة قانونية مقارنة في موضوع الطبيعة القانونية الخاصة بالناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال، والقانون الأردني والنظام السعودي بما يثري المكتبتين الأردنية والسعودية والمكتبة العربية، بخاصة أننا - وعلى حد اطلاقنا - لم نجد أية دراسة قانونية عربية مقارنة بين القانون الأردني والنظام السعودي في موضوع الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي.

## ثالثاً: أهمية الدراسات السابقة

في سبيل إعداد هذه الدراسة، فقد عمدنا للاطلاع على مجموعة من الدراسات السابقة المتعلقة بموضوع الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وقد كان لجل هذه الدراسات أهمية جوهرية في إعداد هذا البحث، فمن خلالها تمكنا من تتبع التطور التاريخي للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية حتى أضحى وفقاً لما هي عليه في الوقت الراهن، ومن خلالها تمكنا من التعرف على بعض من وجهات النظر الفقهية المتعلقة بتحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي، الأمر الذي ساهم بصورة

أما عن تقسيم الدراسة، فقد اتبع الباحث في إعداد هذه الدراسة التقسيم الثنائي، فقسم الدراسة إلى مبحثين مع تقسيم كل مبحث إلى مطلبين، وذلك على النحو التالي:

- المبحث الأول: التطور التاريخي للطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية.
- المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في القانونين الأردني والسعودي.

### المبحث الأول:

#### الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية

#### للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

إن تصاعد وتيرة التطور الذي شهده العالم منذ بداية القرن العشرين في مختلف المجالات كان كنتيجة حتمية للثورة التكنولوجية الهائلة، والتي خلفت أثرها البالغ في تطور قطاع النقل الجوي المدني، ونظراً لانتشار النقل الجوي وزيادة أهميته بخاصة في ميدان التجارة الدولية، فقد وجد العالم نفسه أمام حاجة ماسة لتنظيم ما يتصل به بصورة تضمن استقراره ونموه، ومن هنا عمدت دول العالم للاهتمام بوضع الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم موضوعات النقل الجوي المدني، فكانت البداية في وضع اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩م، ونظراً لسرعة انتشار النقل الجوي، وزيادة أهميته، فقد وجدت الدول نفسها أمام ضرورة العناية أكثر بإيجاد تنظيم قانوني دولي متطور بشأن تنظيم موضوعات هذا القطاع، فتوالى التعديلات الخاصة باتفاقية وارسو، والمتتبع للتطور التاريخي المتعلق بالتنظيم القانوني الدولي للمسؤولية المدنية للناقل الجوي يجد نفسه أمام مرحلتين، وهما: مرحلة ما قبل الحرب العالمية الثانية، ومرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية، وعليه، فإننا في هذا المبحث سوف نعمل لتتبع التطور التاريخي للطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، وذلك من خلال تقسيم الدراسة فيه على النحو التالي:

- المطلب الأول: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي قبل الحرب العالمية الثانية.
- المطلب الثاني: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بعد الحرب العالمية الثانية.

جوهرية في تمكيننا من أخذ فكرة عامة حول الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي.

إلا أن ما يؤخذ على الدراسات السابقة أنها جاءت بصورة مختصرة، فلم تقارن بصورة كافية بين مراحل تطور المسؤولية المدنية للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، كما أن أي من هذه الدراسات لم تعالج بصورة مقارنة موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في قانون الطيران المدني الأردني، وفي نظام الطيران المدني السعودي، والاتفاقيات الدولية.

#### رابعاً: حدود الدراسة

إن هذه الدراسة جاءت لتعالج بصورة محددة موضوع التكيف القانوني للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي المدني وذلك حصراً ضمن اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة ١٩٢٩م (وارسو)، وتعديلاتها، واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة ١٩٩٩م (مونتريال)، ونظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٤٤) لسنة ١٤٢٦هـ، الموافق ٢٠٠٥م، وقانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧م.

#### خامساً: منهج الدراسة، وتقسيمها

إن الباحث اتبع في سبيل إعداد هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، فجرى من خلاله تحليل النصوص القانونية النازمة للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريعات الدولية والتشريعات الوطنية محل المقارنة في هذه الدراسة، وصولاً لتحديد الطبيعة القانونية للناقل الجوي.

وإلى جانب المنهج الوصفي التحليلي، فقد اتبع الباحث المنهج المقارن كمنهج مساند وريفي تم الاعتماد عليه في المقارنة بين مدى انسجام القواعد القانونية النازمة للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريعات الدولية والتشريعات الوطنية محل المقارنة في هذه الدراسة.

وإلى جانب المنهجين السابقين، فقد اتبع الباحث المنهج التاريخي لغاية الإحاطة بالتطور التاريخي للطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريعات الدولية والتشريعات الوطنية محل المقارنة في هذه الدراسة.

### المطلب الأول: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي قبل الحرب العالمية الثانية

قبل عام ١٩٢٩م ظهرت في القوانين الوطنية في دول العالم ثلاثة اتجاهات قانونية بشأن تكييف المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، فهناك تشريعات اعتبرت مسؤولية تقصيرية، وهناك من اعتبرت مسؤولية عقدية، ومنها من اعتبرت مسؤولية موضوعية، ومرد هذا الاختلاف يعود لاختلاف النظم القانونية التي تتبناها الدول، وعدم وجود قواعد قانونية دولية تحكم المسؤولية المدنية للناقل الجوي آنذاك (الدسوقي، ٢٠١٣م، ص ٣٥).

فالدول التي تتبنى النظام الأنجلوسكسوني كانت تميز في قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي على أساس صفة النقل، فإذا كان النقل عاماً (يقصد بالنقل العام: هو عملية تلبية كافة طلبات النقل دون تمييز بين بعضها البعض)، فإنه يتعين التمييز بين نقل الأشخاص، ونقل البضائع، فبالنسبة للمسؤولية المدنية للناقل الجوي الناجمة عن نقل الأشخاص، فإن مسؤوليته تعتبر مسؤولية تقصيرية نظراً لأن التزام الناقل الجوي بنقل الأشخاص ينشأ عن القانون مباشرة وليس عن عقد النقل، أما إذا كان النقل يتعلق بنقل البضائع، فإن الناقل الجوي يعتبر ملتزماً بتحقيق نتيجة وبالتالي، فإن مسؤوليته المدنية تعتبر مسؤولية عقدية، أما إذا كان النقل خاصاً (يقصد بالنقل الخاص: هو عملية نقل كمية معينة من البضائع والأشخاص بناء على اتفاق خاص)، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر مسؤولية تقصيرية (العريني، ١٩٩٨م، ص ٣٧٤؛ بهنساوي، ١٩٨٥م، ص ٩٣).

أما الدول التي تتبنى النظام اللاتيني، فإنها كانت تقيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي على أساس أنها مسؤولية عقدية، ويعتبر الخطأ فيها مفترضاً، فلا يقع على عاتق المتضرر أن يثبت بأن الناقل الجوي قد اقترف خطأ، وإنما عليه أن يثبت بأنه لم يقترف أي خطأ، وأن الضرر الذي لحق بالمضرور كان نتيجة سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه (ربضي، ٢٠١١م، ص ٨٠).

أما الدول التي لا تتبنى أيًا من هذين النظامين - كسويسرا - فإنها كانت تعتبر المسؤولية المدنية للناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة الخطر بمعنى أن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً بقوة القانون عن الضرر الذي لحق بالمضرور، وأن واجب الأخير يقتصر على إثبات وجود علاقة السببية بين الضرر الذي لحقه وفعل الناقل (الكندري، ٢٠٠٠م، ص ١٩٤؛ القليوبي، ١٩٨٩م، ص ١٧٧).

ونظراً لهذا التباين، وما شهدته قطاع النقل الجوي من ازدهار بعد نهاية الحرب العالمية الأولى، وازدياد العمل فيه، وما يترتب عليه من مخاطر قد تؤدي إلى أضرار جسيمة، وما يتسم به من عبور للحدود، واحتمالية قيام تنازع القوانين بشأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي، فقد كانت من هنا نقطة البداية في السعي الدولي المشترك نحو إبرام الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم النقل الجوي، وفي هذا المطلب، فإننا سوف نتعرض بالدراسة والتحليل للطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م باعتبارها أول اتفاقية دولية وضعت بشأن توحيد القواعد القانونية الخاصة بالنقل الجوي.

يمكن القول بأن أول جهد دولي مشترك على نطاق واسع لتوحيد القواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للنقل الجوي المدني يعود إلى عام ١٩٢٥م، ففي هذا التاريخ انعقد المؤتمر الدولي الأول للقانون الخاص الجوي في مدينة باريس في فرنسا لمناقشة وضع قواعد قانونية دولية تنظم قطاع الطيران المدني، وقد تمخض عن هذا المؤتمر تشكيل لجنة فنية من الخبراء القانونيين الجويين الذين قدموا عام ١٩٢٩م تقريراً يتضمن مشروع اتفاقية بشأن توحيد بعض القواعد القانونية الناظمة للنقل الجوي الدولي (إن هذا المؤتمر تعود جذوره إلى المبادرة التي طرحها الرئيس الفرنسي بوانكاريه عام ١٩٢٤م أمام البرلمان الفرنسي عند تقدمه لمشروع القانون الجوي الداخلي الفرنسي، فقد اقترح إبرام اتفاقية دولية لتوحيد قواعد النقل الجوي، ومن هنا كانت البداية في وضع اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م)، وقد انعقد المؤتمر الدولي الثاني للقانون الخاص الجوي بحضور مندوبين عن ٤٣ دولة في مدينة وارسو في

والتساؤل الذي يثور لي طرح نفسه هو: ما هي الفترة الزمنية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية وارسو؟ وبعبارة أخرى متى تبدأ المسؤولية المدنية للناقل الجوي ومتى تنتهي؟

وللإجابة على هذا التساؤل، فإننا نتفق مع الرأي القاضي بأن المادة السابعة عشرة من اتفاقية وارسو لم توضح الحدود الزمنية لمسؤولية الناقل الجوي إلا أن المفترض أن مسؤولية الناقل الجوي تبدأ منذ أن يضع الراكب نفسه أو البضائع في تصرف الناقل الجوي، وتنتهي عند الدخول إلى مكان الوصول (Thalin, 2002, pp. 22-23).

وعلى الرغم من أن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر بموجب اتفاقية وارسو مسؤولية عقدية، وأن عنصر الخطأ يعتبر فيها مفترضاً، إلا أن الاتفاقية تضمنت مراعاة مصلحة الناقل الجوي الأمر الذي يمكن إظهاره في أكثر من جانب، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً، إن الاتفاقية أجازت للناقل الجوي أن يتحلل من المسؤولية المدنية ضمن حالات معينة، وهي:

١- إذا أثبت أن دمار، أو ضياع، أو تلف البضائع قد نتج فقط عن واحد، أو أكثر مما يلي: (١) طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها. (٢) سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه. (٣) عمل من أعمال الحرب، أو نزاع مسلح. (٤) عمل من أعمال السلطة قامت به بشأن دخول البضاعة، أو خروجها، أو عبورها (انظر نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو).

٢- إذا أثبت الناقل الجوي أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليه، أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير (انظر نص المادة (١٩) من اتفاقية وارسو).

٣- إذا أثبت الناقل بأن الشخص المضرور هو الذي تسبب في وقوع الضرر، أو شارك بإهماله في إحداث الضرر جاز للمحكمة وفقاً لأحكام قانونها الخاص أن تعفي الناقل كلياً، أو جزئياً من مسؤوليته المدنية (انظر نص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو).

بولندا عام ١٩٢٩م لمناقشة هذا التقرير، وقد أسفرت مناقشات الدول المجتمعة إلى وضع نصوص اتفاقية وارسو، والتي دخلت حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ ١٣/٢/١٩٣٠م. (أحمد، ١٩٩٩م، ص ١٠؛ عبد الحميد، ١٩٩٢م، ص ١١٨).

إن تعدد الاتجاهات التشريعية بشأن تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي أدى إلى إثارة الجدل بين الدول المجتمعة في المؤتمر الدولي الثاني للقانون الخاص الجوي، وقد أدت المناقشات الدائرة إلى التوصل لصيغة اتفاقية تتبنى اتجاهاً قانونياً معيناً في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، فالمتبع لنصوص الاتفاقية يلمس بوضوح أنها تضمنت في الباب الثالث منها وضع نظام قانوني فريد حددت بموجبه الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وذلك على التفصيل التالي:

جاء في المادة ١٦ من اتفاقية وارسو النص على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة، أو جرح الراكب، أو أي إصابة بدنية أخرى تلحق به إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة، أو أثناء أي من عمليات صعود، أو نزول الراكب"، وجاء في المادة ١٧/١ النص على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة دمار، أو ضياع، أو تلف أمتعة مسجلة إذا كانت الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي"، وجاء في المادة ١٨ النص على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الراكب، أو الأمتعة، أو البضائع بطريق الجو" (اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي).

ومن خلال هذه النصوص يتضح بأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية وارسو هي مسؤولية مدنية عقدية، ويعتبر فيها عنصر الخطأ مفترضاً بحق الناقل، ولا يتطلب من المتضرر إقامة الدليل على اقراف الناقل لأي نوع من أنواع الخطأ (المطيري، ٢٠١١م، ص ٤١).

وفي هذا الصدد، فإننا لا نجد من جانبنا بأن اتفاقية وارسو تبنت حلاً وسطاً بين الاتجاهات القانونية التي كانت سائدة بشأن تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، وإنما نجد أن ما ورد في الاتفاقية ينم عن أنها تبنت الاتجاه القانوني الذي كان سائداً في الدول التي تبنت النظام اللاتيني.

اتفاقية وارسو، فتم إبرام العديد من البروتوكولات والاتفاقيات الدولية الجديدة، وفي هذا المطلب، فإننا سنتعرض بالدراسة والتحليل للطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب تعديلات اتفاقية وارسو (بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م، وبروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م، وبروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م)، واتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وذلك على النحو التالي.

#### الفرع الأول: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م

إن المتبع للنظام القانوني الخاص بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية وارسو يلمس بوضوح بأن هذه الاتفاقية تضمنت تحديداً للحد الأقصى الخاص بالتعويض الذي يستحقه المتضرر من الناقل الجوي كنتيجة للضرر الذي لحق به الأمر الذي ينصب في مصلحة الناقل الجوي، ومع مرور الزمن وتطور الوسائل التكنولوجية التي يقوم عليها قطاع النقل الجوي، فقد وجدت الدول الأعضاء ضرورة تعديل اتفاقية وارسو بهدف تحقيق الموازنة بين مصالح الناقلين الجويين والمتضررين، ومن هنا جاء تعديل لاهاي (ربضي، ٢٠١١م، ص ٨٣).

إلا أننا نجد من جانبنا أنه وعلى الرغم من أن الهدف الذي كان مفصّل عنه من وراء بروتوكول لاهاي هو تحقيق الموازنة بين مصالح الناقلين الجويين والمتضررين إلا أن البروتوكول خالف هذا الهدف، فعوضاً عن تحقيقه للموازنة بين مصالح الناقلين الجويين والمتضررين، فإنه تضمن تحقيق مصالح إضافية للناقلين الجويين الأمر الذي يمكن إظهاره في أكثر من جانب، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً، إن بروتوكول لاهاي تضمن في المادة ١٢ منه تعديل نص المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو، فأجاز للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية المدنية المترتبة على عاتقه اتجاه المتضرر إذا كان الضرر يتعلق بالضياع، أو التلف الناشئ من طبيعة البضاعة المنقولة، أو من عيب كامن فيها (انظر نص المادة ١٢ من بروتوكول لاهاي).

ثانياً، إن الاتفاقية تضمنت في نسختها الأولى، وتحديدًا قبل تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م النص في المادة ٢١ منها على مقدار التعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه المتضرر (انظر نص المادة (٢١) من اتفاقية وارسو)، وذلك على التفصيل التالي:

(أ) في حالة نقل الركاب تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مئة وخمسين ألف فرنك، وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يبيّن أن يكون التعويض في صورة دفعات دورية، فلا يجوز أن تزيد القيمة الرأسمالية المكافئة للدفعات المذكورة عن هذا الحد، ومع ذلك يجوز بموجب عقد خاص أن يتفق الناقل والراكب على حد أعلى للتعويض.

(ب) في حالة نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مئة وخمسين فرنكاً عن كل كيلوجرام.

(ج) فيما يتعلق بالأمتعة غير المسجلة تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل راكب.

وتبغى الإشارة إلى أنه وفقاً لنص المادة ٢٢ من الاتفاقية، إذا تضمن عقد النقل الجوي شرطاً من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية المدنية، أو الحد منها، فإن هذا الشرط يعتبر باطلاً مع عدم بطلان العقد، فيعتبر عقد النقل الجوي عقداً صحيحاً بكافة شروطه باستثناء الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية المدنية، أو الحد منها (انظر نص المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو).

#### المطلب الثاني: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بعد الحرب العالمية الثانية

إن التطورات المتسارعة التي شهدتها العالم بعد نهاية الحرب العالمية الثانية في مختلف القطاعات ومنها قطاع الطيران المدني، والذي كان جله كنتيجة حتمية لتطوير الطائرات وزيادة كفاءتها، وما رافق العالم من استقرار للأمن الدولي وعناية عالمية خاصة بالتجارة الدولية لما لها من دور إيجابي في ترميم الدمار الاقتصادي الذي خلفته الحرب لعب دوراً بارزاً في تعديل

بمبادرة من قبل (منظمة النقل الجوي الدولي، والمشرعة الدولية للطيران المدني) لتوقيع اتفاق خاص مع هيئة الطيران المدني الأمريكية، وهو ما بات يعرف باتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، وعند استقراء نصوص هذا الاتفاق يتضح بأنه جاء بنصوص من شأنها أن تفضي إلى نتائج غير منطقية، وغير عادلة الأمر الذي يمكن إبرازه على التفصيل التالي:

١- جاء في المادة الأولى من اتفاق مونتريال النص على أنه "تسري أحكام هذا الاتفاق على الرحلات الجوية المدنية التي تكون نقطة مغادرتها، أو نقطة توقفها في أراضي أمريكية" (اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م)، ومن خلال هذا النص، فإنه يتضح أن نطاق تطبيق هذا الاتفاق ينحصر بالرحلات الجوية التي تكون نقطة مغادرتها، أو نقطة توقفها في أراضي أمريكية.

وبرأينا، فإن هذا الحصر لنطاق سريان الاتفاق يؤدي إلى نتائج تتنافى مع القواعد العادلة نظراً لأنه يجابي بين المسافرين بناء على مدى انطلاق رحلاتهم من الأراضي الأمريكية، أو توقفها بها وهذا فيه تمييز، ومحابة شديدة لصالح الولايات المتحدة الأمريكية مقارنة مع كافة دول العالم.

٢- إن اتفاق مونتريال تضمن التمييز في الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي بناء على نوعية الضرر، فموجبه يعتبر الأصل العام في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أنها مسؤولية مدنية موضوعية قوامها فكرة الخطر - على أساس أن النقل الجوي عموماً يكون محفوفاً بالمخاطر - وذلك بشأن الضرر المتعلق بالأشخاص والبضائع، فالناقل الجوي يعتبر مسؤولاً مسؤولية مدنية موضوعية عن الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم ولا يمكن له دفع هذه المسؤولية، والاستثناء على ذلك أنه إذا كان الضرر يتوقف عند حد التأخر في نقل الأشخاص والبضائع، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تكون مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض.

وبرأينا، فإن هذه التفرقة من شأنها أن تغير بصورة كلية من الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب اتفاقية وارسو، فتجعل منها مسؤولية مدنية موضوعية

ثانياً، إن بروتوكول لاهاي تضمن تعديل نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو، فنص على المعايير التي يتم الركون إليها في تحديد الناقل سبب النية، وهي: الغش، أو الخطأ المعادل للغش طبقاً لقانون الدولة التي تطرح أمامها المنازعة (انظر نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو، وتعديلها بموجب نص المادة ١٣ من بروتوكول لاهاي)، الأمر الذي ينصب في مصلحة الناقل الجوي.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، وبروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م

نظراً لأن بروتوكول لاهاي لم يحقق الهدف الأساسي المرجو منه، فكان من الواضح أنه حقق مصلحة الناقل الجوي بصورة أكبر من مصلحة المتضرر الأمر الذي لم يرق للولايات المتحدة الأمريكية، فرفضت الانضمام إليه، وأعلنت في عام ١٩٦٥م انسحابها من اتفاقية وارسو الأمر الذي دفع العديد من شركات الطيران إلى توقيع اتفاق خاص مع هيئة الطيران المدني الأمريكية، وهو ما بات يعرف باتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، ونظراً لطبيعة هذا الاتفاق وما تضمنه من نتائج غريبة، فقد سارعت دول العالم إلى تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م بهدف عودة انضمام الولايات المتحدة الأمريكية إلى اتفاقية وارسو (ربضي، ٢٠١١م، ص ٨٤).

وبالعطف على ما سبق، فإننا نجد أن بروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م يرتبط في وجوده التاريخي باتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، فالثاني كان نتيجة لوجود الأول؛ لذا وجدنا من الأنسب دراسة الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي في كل منهما ضمن فرع واحد، وذلك وفقاً للتسلسل التالي:

• أولاً: المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي بموجب اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م  
كما أشرنا آنفاً، فإنه على إثر انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو، فقد عمدت شركات الطيران

الأردنية إلى الأراضي السعودية، ويكتمل النصف المتبقي من الضرر أثناء إقلاع الرحلة من الأراضي السعودية إلى الأراضي الأمريكية، فما هي الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي عن كامل هذا الضرر؟ هل هي مسؤولية مدنية عقدية، أم أنها مسؤولية مدنية موضوعية؟

٣- بموجب هذا الاتفاق، فقد تم تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يستحقه المسافر بمبلغ ٧٥ ألف دولار أمريكي إذا لم تكن مصروفات التقاضي وأتعاب المحاماة دفعت داخل الدولة التي رفعت فيها القضية، أما إذا كانت مصروفات التقاضي وأتعاب المحاماة دفعت داخل الدولة التي رفعت فيها القضية، فإن الحد الأقصى للتعويض هو ٥٧ ألف دولار أمريكي.

وبرأيها، فإن هذا هو التعديل الوحيد الذي يمكن أن يحسب لاتفاق مونتريال نظراً لأن من شأنه أن يزيد من احتمالية تغطية قيمة كافة الضرر الذي لحق بالمتضرر نتيجة حادثة النقل الجوي المدني، إلا أن هذا التعديل وعلى الرغم مما ينطوي عليه من إيجابية، فإنه إذا ما ربطناه مع نطاق سريان الاتفاق، فإن من شأنه أن يؤدي إلى تفاوت قيمة التعويض عن ذات الضرر نظراً لأن التعويض الذي قد يستحقه المسافر عن الضرر الذي لحقه أثناء الرحلة المتجهة إلى الأراضي الأمريكية، أو المقلعة من الأراضي الأمريكية من شأنه أن يختلف عن قيمة التعويض الذي يستحقه المتضرر نتيجة ذات الضرر الذي لحقه أثناء الرحلة غير المتجهة إلى الأراضي الأمريكية، أو المقلعة من غير الأراضي الأمريكية وهذا يؤدي إلى تمييز واضح بين المسافرين.

• ثانياً: المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي بموجب بروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م

نظراً للنتائج غير العادلة التي تمخضت عن اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، فقد سارعت دول العالم بالتنسيق مع منظمة (الإيكاو) إلى تعديل اتفاقية وارسو للتوفيق بين ما جاء في اتفاق مونتريال واتفاقية وارسو، والقضاء على المشكلات التي أوجدها اتفاق مونتريال (خير، ٢٠٠١م، ص ٦٨)، وهذا

(مركزة) بحق الناقل الجوي بصورة قد تؤدي إلى الإضرار بمصلحته في العديد من الحالات لأن الناقل الجوي قد لا يكون من الناحية الفعلية مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالمسافر كالحالة التي يكون فيها الضرر ناتجاً عن طبيعة البضائع المنقولة، وفي هذا تعسف بحق الناقل الجوي؛ لذا فإننا نجد أن التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي الوارد في اتفاقية وارسو كان من شأنه تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل الجوي والمسافرين بما ينسجم مع قواعد العدالة والإنصاف أكثر من التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي الوارد في اتفاق مونتريال.

ومن جانب آخر، فإننا نرى بأن من شأن ما سبق ذكره في اتفاق مونتريال أن يؤدي إلى تعدد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه المسافرين في ذات الرحلة، فمثلاً إن كان المسافر متجهاً إلى الولايات المتحدة الأمريكية من عمان وحطت الطائرة في الأراضي السعودية وأثناء ذلك أصيب المسافر بضرر، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي سوف تكون مسؤولية عقدية، بيد أنه إذا تعرض في ذات الرحلة مسافر آخر للضرر أثناء إقلاع ذات الرحلة من السعودية إلى الولايات المتحدة الأمريكية، فإن مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافر الآخر هي مسؤولية مدنية موضوعية، علاوة على أن هذا التمييز في المسؤولية المدنية للناقل الجوي من شأنه أن يؤدي إلى تعدد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي تجاه المسافر الواحد في ذات الرحلة، فمثلاً إن كان المسافر متجهاً إلى الولايات المتحدة الأمريكية من عمان وحطت الطائرة في الأراضي السعودية، وأثناء ذلك أصيب المسافر بضرر، وبعد إقلاع الطائرة من الأراضي السعودية أصيب ذات المسافر بضرر آخر، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي سوف تكون مسؤولية مدنية عقدية عن الضرر الأول، وسوف تكون مسؤولية مدنية موضوعية اتجاه ذات المسافر عن الضرر الثاني، كما أن من شأن هذا التمييز في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أن يؤدي إلى تنازع المسؤوليات المدنية بحق الناقل الجوي، فمثلاً في الحالة التي يصيب فيها المسافر جزء من الضرر - يقدر بالنصف - أثناء إقلاع الرحلة من الأراضي

المسؤولية إلا إذا أثبت بأن الضرر كان نتيجة الحالة الصحية للمتضرر.

ثانياً، إذا كان الضرر يتعلق بتأخر وصول المسافر، أو أمتعته، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً اتجاه المتضرر مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز له التخلص من مسؤوليته، إلا إذا أثبت بأن الضرر كان نتيجة إحدى الحالات التالية: (أ) طبيعة، أو عيب ذاتي فيها. (ب) بسبب الحرب، أو النزاع المسلح. (ج) بسبب التغليف المعبى للبضاعة، والذي يتم من غير الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه. (د) بسبب فعل من أفعال السلطة العامة التي تمت بمناسبة دخول البضاعة، أو خروجها، أو عبورها.

**الفرع الرابع: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م**  
نظراً لتعاظم الرغبة الدولية لتوحيد الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وتوحيد الأساس القانوني لهذه المسؤولية، فقد تم وضع اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ ٤/٩/٢٠٠٣م (المومني، ٢٠٠٥م، ص ٣١).

وبموجب نص المادة ٥٥ من اتفاقية مونتريال، فقد تم رسم حدود العلاقة القانونية بين اتفاقية مونتريال واتفاقية وارسو، فجاء النص فيها على ترجيح تطبيق اتفاقية مونتريال على أي قواعد تطبق على النقل الجوي (انظر نص المادة ٥٥ من اتفاقية مونتريال). وبذلك، فإن اتفاقية مونتريال لم تلغ اتفاقية وارسو وإنما جاءت كمعدل ومكمل لما ورد فيها، فاتفاقية وارسو لا تزال داخل حيز التنفيذ لغاية الآن.

ومن خلال استقراء نصوص اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، فإنه يمكن القول بأنه تم بموجبها تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي وفقاً لنوعية الضرر الذي لحق بالمتضرر الأمر الذي يمكن إبرازه على التفصيل التالي:

#### • أولاً: الأضرار التي تلحق بالأشخاص

بالرجوع إلى نص المادة ١٧/١ ونص المادتين ٢٠ و ٢١ من اتفاقية مونتريال (انظر نص المادة ١٧/١ ونص المادتين ٢٠ و ٢١ من اتفاقية مونتريال)، فإنه يظهر بأنه بموجب اتفاقية

التعديل أصبح يصطلح عليه بروتوكول غواتيمالا، أو بروتوكول كواتيمالا لسنة ١٩٧١م.

وعند استقراء نصوص بروتوكول غواتيمالا يمكن أن نلمس بوضوح أنه تم بموجبه تقسيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي وفقاً لنوعية الضرر الذي لحق بالمتضرر، وذلك على التفصيل التالي:

- ١- إذا كان الضرر الذي لحق بالمسافر يتجسد بصورة وفاة المسافر، أو جرحه، أو كسر فيه، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً اتجاه المتضرر مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز له التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت بأن الضرر كان نتيجة الحالة الصحية للمتضرر (انظر نص المادة ١/٤ من بروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م).
- ٢- إذا كان الضرر يتعلق بتلف، أو هلاك أمتعة المسافر، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً اتجاه المتضرر مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز له التخلص من هذه المسؤولية، إلا إذا أثبت بأن الضرر كان نتيجة طبيعة الأمتعة، أو عيب فيها (انظر نص المادة ٢/٤ من بروتوكول غواتيمالا).
- ٣- إذا كان الضرر يتعلق بتأخر وصول المسافر، أو أمتعته، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً اتجاه المتضرر مسؤولية مدنية عقدية خاضعة لما ورد النص عليها في المادتين ١٨ و ١٩ من اتفاقية وارسو (رضوان، ١٩٨٣م، ص ٣٣٤).

#### الفرع الثالث: الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية

للناقل الجوي بموجب بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م إن المتبع لما ورد في بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م يلمس بوضوح أنه بموجب هذا البروتوكول تم توسيع نطاق المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، فقد أصبحت مسؤوليته في اتفاقية وارسو بموجب هذا التعديل مسؤولية مدنية موضوعية قائمة على فكرة الخطر، ولا يمكن للناقل التحلل منها إلا في حالات استثنائية وردت على سبيل الحصر، وهي (المغربي، ٢٠٠٤م، ص ٣١٥):

أولاً، إذا تجسد الضرر بصورة وفاة المسافر، أو جرحه، أو كسر فيه، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً اتجاه المتضرر مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز له التخلص من هذه

أو وكلائه طالما أن الضرر لم يكن نتيجة خلل كامن في الأمتعة، أو عن نوعيتها، أو عن عيب ذاتي فيها.

٢- إذا كانت الأمتعة التي لحق بها الضرر أمتعة شخصية (غير مسجلة)، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض ويجوز للناقل الجوي أن يدفعها عنه إذا أثبت بأن الضرر لم يكن ناتجاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو وكلائه.

وعند تقييمنا لهذا التمييز بشأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة، فإننا نجد أن اعتبار الناقل الجوي مسؤولاً مسؤولية مدنية موضوعية اتجاه المتضرر إذا كانت الأمتعة التي لحق بها الضرر أمتعة مسجلة هو تمييز فيه تشدد بحق الناقل، فمن المتصور أن يكون الناقل الجوي قد أخذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على الأمتعة والبضائع المنقولة، إلا أنه لسبب خارج عن إرادته لحق الضرر بها كان يتعلق الأمر بإجراءات التفيتش الموجودة في المطارات لذا؛ فإننا نجد أنه كان من الأنسب أن يتم اعتبار المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة هي مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض وذلك بصرف النظر عن نوعية هذه الأمتعة سواء كانت مسجلة، أم غير مسجلة.

#### • ثالثاً: الأضرار التي تلحق بالبضائع

بالرجوع إلى نص المادة ١٨ من اتفاقية مونتريال (انظر نص المادة ١٨ من اتفاقية مونتريال)، فإنه يتضح المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعييبها هي مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز له أن يتخلص منها إلا إذا أثبت بأن تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعييبها نتج عن سبب وجود خلل كامن في تلك البضائع، أو بسبب نوعيتها، أو وجود عيب ذاتي فيها، أو بسبب سوء تغليفها من جانب شخص غير الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه، أو عمل من أعمال الحرب، أو نزاع مسلح، أو إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع، أو خروجها، أو عبورها وبالتالي، فإن تلف البضائع إن كان راجعاً لسبب غير الأسباب السابقة، وأثبت الناقل بأنه اتخذ

مونتريال تم وضع نظامين قانونيين للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي عن الأضرار المتمثلة بالوفاة، أو الجرح، أو الكسر، وذلك بناء على مقدار التعويض المستحق للمتضرر، وذلك على النحو التالي:

فإذا كانت قيمة التعويض لا تتجاوز ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للوفاة أو الكسر أو الجرح، فإن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية مدنية موضوعية تقوم على فكرة الخطر، ولا يجوز دفعها، أو التخلص منها إلا إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال، أو خطأ، أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه وبالتالي، فإنه إذا قام الناقل الجوي باتخاذ كافة التدابير اللازمة ولم يصدر عنه أي إهمال، أو خطأ، أو امتناع من جانب المتضرر، فإن الناقل الجوي يبقى مسؤولاً مدنياً أمام المتضرر ولا يمكن له التخلص من هذه المسؤولية. أما إذا كانت قيمة التعويض تتجاوز ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للوفاة أو الكسر أو الجرح، فإن مسؤولية الناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية عقدية تقوم على أساس فكرة الخطأ المفترض ويمكن للناقل الجوي التخلص منها (Tompkins, 2010, p. 28).

#### • ثانياً: الأضرار التي تلحق بالأمتعة

بالرجوع إلى نص المادة ٢/١٧ من اتفاقية مونتريال (انظر نص المادة ٢/١٧ من اتفاقية مونتريال)، فإنه يتضح بأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأمتعة تقوم على أساس نوعية الأمتعة التي لحق بها الضرر، وذلك على التفصيل التالي:

١- إذا كانت الأمتعة التي لحق بها الضرر أمتعة مسجلة، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز أن يتم دفعها، إلا إذا كان الضرر الناجم بسبب خلل كامن في الأمتعة، أو عن نوعيتها، أو عن عيب ذاتي فيها وبالتالي، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الأمتعة المسجلة حتى ولو أثبت بأن الضرر لم يكن ناتجاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه،

دخول الموقع ٢٨/٩/٢٠١٤م)، فإننا سوف نجتهد في هذا المبحث لتحديد مدى انسجام كل من المشرعين الأردني والسعودي في تنظيمهما للمسؤولية المدنية للناقل الجوي مع ما ورد في نصوص هذه الاتفاقية، وذلك من خلال تقسيم هذا المبحث على النحو التالي:

- المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في القانون الأردني.
- المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في النظام السعودي.

**المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في قانون الطيران المدني الأردني**

نظراً لمدى أهمية قطاع النقل الجوي، فقد بادرت المملكة الأردنية الهاشمية لإصدار أول قانون لتنظيم هذا القطاع في عام ١٩٥٣م، ونظراً لسرعة تطور هذا القطاع، وما شهدته اتفاقية وارسو من تعديلات متكررة، فقد تم إلغاء هذا القانون وإصدار قانون آخر لتنظيم قطاع الطيران المدني، وهو قانون الطيران المدني رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٦م، والذي بقي العمل فيه لغاية عام ٢٠٠٧م، ليتم في هذا العام إصدار قانون طيران مدني جديد، وهو قانون الطيران المدني رقم ٤٣ لسنة ٢٠٠٧م.

إن المتبع لما ورد النص عليه في قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤٣ لسنة ٢٠٠٧م يلمس بوضوح أن المشرع الأردني كان حريصاً على الالتزام في تنظيمه لأحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي مع ما جاء في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، حيث نص في المادة ٤١/أ/ب على أنه "٤١. (أ) تطبق أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري. (ب) تسري أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الداخلي التجاري إلا إذا ورد نص يخالف ذلك في هذا القانون" (قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧م).

ومن خلال هذا النص، فإنه يتضح بأن المشرع الأردني أحال في تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بصورة كلية لما ورد في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م وبالتالي، فإن المسؤولية

كافة التدابير اللازمة، ولم يصدر منه، ومن تابعه أي خطأ، فإنه يبقى مسؤولاً مدنياً اتجاه المتضرر.

#### • رابعاً: الأضرار الناتجة عن التأخر في النقل

إن المتبع لنص المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال يلمس بوضوح بأن الاتفاقية اعتبرت المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخر في وصول الأشخاص والأمتعة والبضائع هي مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل أن يدفعها عنه إذا أثبت بأنه وتابعه ووكلائه اتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل اتخاذها (انظر نص المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال).

#### المبحث الثاني:

#### الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي

#### في القانونين الأردني والسعودي

أشرنا آنفاً بأن قطاع الطيران المدني أخذ بالتوسع والتطور بصورة متسارعة بخاصة بعد الحرب العالمية الثانية، وقد أخذت دول العالم بالإقبال إلى الاهتمام بتنظيم هذا القطاع نظراً لما يخلفه من آثار بالغة الإيجابية على الاقتصاد الوطني للدولة، فمثلاً في المملكة العربية السعودية صدر أول نظام للطيران المدني في عام ١٣٧٢هـ الموافق ١٩٥٣م، وقد أخذت الدول بالاهتمام أكثر في هذا القطاع من خلال إقامة هيئات خاصة بتنظيمه، ونظراً لمدى أهمية تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب القوانين الوطنية، فقد جاءت الاتفاقيات الدولية لتنظم هذا الموضوع بما يكفل توحيد الرؤية لدى المشرعين الوطنيين بشأن الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وباعتبار أن اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م هي الاتفاقية العالمية المعمول بها حالياً، وأن كلاً من المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية أعضاء فيها (وقعت المملكة الأردنية الهاشمية على اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م بتاريخ ١٠/٥/٢٠٠٠م، ودخلت حيز النفاذ فيها في ٤/١١/٢٠٠٣م، وقد وقعت المملكة العربية السعودية عليها بتاريخ ٢٨/٥/١٩٩٩م، ودخلت حيز النفاذ فيها بتاريخ ١٤/١٢/٢٠٠٣م. نقلاً عن: <http://www.icao.int>، تاريخ

أما المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخر في وصول الأشخاص والبضائع، فإنها مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل أن يدفعها عنه إذا أثبت بأنه وتابعه ووكلائه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير.

وعلى الرغم من قيام المشرع الأردني بالإحالة في تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي لما ورد في اتفاقية مونتريال، فإننا نجد أنه نص على حالات استثنائية يعتبر الناقل فيها غير مسؤولاً مدنياً اتجاه المتضرر سواء بشأن الضرر الذي يلحق بالمتضرر نتيجة عدم وصول البضائع المشحونة أو الضرر الناتج عن إنزال الراكب من الطائرة، وهذه الحالات لم يرد النص عليها في اتفاقية مونتريال، حيث جاء في الفقرتين ج، د من المادة ٤١ في قانون الطيران المدني النص على أنه "ج) لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً اتجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر. (د) لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن إنزال أي راكب من الطائرة يخل بالنظام فيها، أو يمكن أن يشكل خطراً على سلامة الطائرة، أو ركاها" (قانون الطيران المدني الأردني).

وعند استقراء كل من النصين السابقين، فإنها تنبغي الإشارة إلى أنها تضمننا النص على استثناءين، وقد وردا على سبيل الحصر، وضمن نوعية ضرر ناتج عن أفعال معينة، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً، يعتبر الناقل غير مسؤول اتجاه المتضرر عن عدم وصول البضائع إن أثبت أن عدم وصول البضائع كان نتيجة إلقاءها أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، وأن الناقل الجوي وتابعه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي إلقاء البضائع.

ثانياً، يمكن للناقل الجوي التخلص من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر إن تمثل الضرر بعدم إيصال المسافر إلى وجهته النهائية، وعلى الناقل الجوي أن يثبت بأنه أنزل المسافر نظراً لإخلاله بالنظام، أو أنه يشكل خطراً على سلامة الطائرة، أو المسافرين.

المدنية للناقل الجوي بموجب قانون الطيران المدني الأردني هي ذاتها الواردة في اتفاقية مونتريال، وهي على النحو التالي:

تكون المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي عن الأضرار المتمثلة بالوفاة، أو الجرح، أو الكسر بناء على مقدار التعويض المستحق للمتضرر، فإذا كانت قيمة التعويض لا تتجاوز ما يساوي بالدينار الأردني ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، فإن مسؤولية الناقل الجوي تكون مسؤولية مدنية موضوعية تقوم على فكرة الخطر، ولا يجوز دفعها، أو التخلص منها، إلا إذا أثبت الناقل بأن الضرر نجم عن، أو أسهم في حدوثه إهمال، أو خطأ، أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.

أما إذا كانت قيمة التعويض تتجاوز ما يساوي بالدينار الأردني ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، فإن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية مدنية عقدية تقوم على أساس فكرة الخطأ المفترض، ويمكن للناقل الجوي التخلص منها.

أما المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الأمتعة المسجلة، فإنها تكون مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز أن يتم دفعها إلا إذا كان الضرر الناجم بسبب خلل كامن في الأمتعة، أو بسبب نوعيتها، أو بسبب عيب ذاتي فيها، أما إذا كانت الأمتعة غير مسجلة، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل الجوي أن يدفعها عنه.

أما المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعييبها، فإنها مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز للناقل أن يتخلص منها، إلا إذا أثبت بأن تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعييبها نتج عن سبب وجود خلل كامن في تلك البضائع، أو بسبب نوعيتها، أو وجود عيب ذاتي فيها، أو بسبب سوء تغليفها من جانب شخص غير الناقل وتابعه ووكلائه، أو بسبب عمل من أعمال الحرب، أو نزاع مسلح، أو بسبب إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع، أو خروجها، أو عبورها.

نرى من جانبنا بأن هذا الموقف هو موقف إيجابي نظراً لأن من خلاله يمكن تحقيق مصلحة عامة تتجسد بالمحافظة على سلامة الطائرة والركاب، كما أن فيه حماية لمصلحة الناقل الجوي بما يدفعه للمحافظة على المصلحة العامة، وحبذا لو أن هذين الاستثناءين ورد النص عليهما في اتفاقية مونتريال.

وأخيراً وليس آخراً، فإنها تجدر الإشارة إلى أن المشرع الأردني لم ينص في قانون الطيران المدني على بطلان أي شرط من شأنه أن يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاها المتضرر، وذلك على خلاف ما ورد النص عليه في المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال (انظر نص المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال)، ومن جانبنا، فإننا نرى بأنه في حال وجود شرط يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاها المتضرر، فإنه يعتبر باطلاً نظراً لأن المشرع الأردني نص في المادة ٤١/أ على أن أحكام اتفاقية مونتريال تطبق على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري (انظر نص المادة ٤١/أ من قانون الطيران المدني)، وبالتالي، فإنه نظراً لعدم تنظيم مثل هذا الشرط في القانون الأردني، فإن تنظيمه يكون بناء على ما ورد النص عليه في المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال، وحبذا لو أن المشرع الأردني نص صراحة على بطلان أي شرط من شأنه أن يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية، بخاصة أنه نص في المادة ٥٦/أ على بطلان كل اتفاق يعفي مشغل الطائرة ووكلاءه وموظفيه وتابعيه من المسؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار التي تكون بسبب تشغيل الطائرة (انظر نص المادة ٥٦/أ من قانون الطيران المدني).

**المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في نظام الطيران المدني السعودي**

إن المملكة العربية السعودية تعتبر من الدول العربية السبابة في مجال تنظيم قطاع الطيران المدني حيث تعود بداية الطيران المدني فيها إلى عام ١٣٥٤هـ الموافق ١٩٣٤م عندما قامت إحدى شركات البترول والتي أصبحت فيما بعد جزءاً من شركة أرامكو بتشبيد مهبط صحراوي بالقرب من مدينة الجبيل، وكان حصول المملكة على أول طائرة مدنية في عام ١٣٦٤هـ الموافق ١٩٤٥م (انظر في التفاصيل الموقع

وبالعطف على ما سبق، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تكون في حالة عدم وصول البضائع نتيجة إلقاءها من الطائرة مسؤولية مدنية عقدية يمكن له أن يتخلص منها إذا أثبت بأن إلقاءها أثناء الطيران كان لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، وأنه وتابعه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي إلقاء البضائع، كذلك، فإنه يعتبر مسؤولاً مسؤولية مدنية عقدية عن عدم وصول المسافر الذي تم إنزاله من الطائرة، ويمكن له أن يتحلل من مسؤوليته إن أثبت بأنه أنزل المسافر نظراً لإخلاله بالنظام، أو أنه يشكل خطراً على سلامة المسافرين.

والتساؤل الذي يثور في هذا الصدد لي طرح نفسه هو: إلى أي مدى من شأن هذين الاستثناءين أن يغيرا من الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي الخاصة بنقل البضائع والأشخاص الوارد النص عليها في اتفاقية مونتريال؟ وللإجابة على هذا التساؤل، فإننا نجد أن موقف المشرع الأردني بشأن اعتبار المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن تلف البضائع نتيجة إلقاءها أثناء الرحلة للحفاظ على سلامة الطائرة هي مسؤولية مدنية عقدية من شأنه أن يغير من الطبيعة القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي بشأن تلف البضائع كونها وفقاً لاتفاقية مونتريال هي مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز أن يتم دفعها إلا في حالات استثنائية وردت في الاتفاقية على سبيل الحصر.

أما بشأن اعتبار المشرع الأردني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي عن عدم إيصال الراكب إلى وجهته لأنه يهدد السلامة العامة مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض ويمكن له أن يتحلل منها، فإنه لا يغير من الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في اتفاقية مونتريال نظراً لأن الأخيرة لم تعالج المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي في حالة عدم إيصال الراكب إلى وجهته لذا؛ فإننا نجد أن المسؤولية المدنية للناقل الجوي في هذه الحالة هي مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض شأنها شأن المسؤولية المدنية عن التأخر في إيصال الراكب التي ورد النص عليها في المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال (انظر نص المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال).

وعند تقييم موقف المشرع الأردني من الاستثناءين المتصوص عليهما في المادة ٤١ من قانون الطيران المدني، فإننا

الطيران المدني السعودي كان في وقت لاحق لانضمام المملكة العربية السعودية إلى اتفاقية مونتريال.

وإننا نرى أن نص المشرع السعودي في المادة ١٣٥ من قانون الطيران المدني يمكن أن يعزز من إمكانية الاتجاه نحو تطبيق نص المادة ١٣٤ في الحدود التي لا تتعارض مع نصوص اتفاقية مونتريال، فقد جاء في المادة ١٣٥ النص على أنه "تطبق المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة على النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والأمتعة والبضائع" (نظام الطيران المدني السعودي)، ومن خلال هذا النص، فإنه يتضح بأن المشرع السعودي أحال بصورة عامة تنظيم موضوعات الطيران المدني إلى ما ورد في الاتفاقات الدولية التي انضمت لها المملكة العربية السعودية.

وبالعطف على ما سبق، فإننا لا نتفق مع الرأي القاضى بأن نظام الطيران المدني السعودي جاء لتأكيد المسؤولية المدنية العقدية للنقل الجوي باعتبارها كذلك في اتفاقية مونتريال (الحريسن، ١٤٣١هـ)، فكما لاحظنا آنفاً، فإن المسؤولية المدنية للنقل الجوي في اتفاقية مونتريال تنبثق من العقد المبرم بين الناقل والراكب، أو الشاحن، أو المرسل إليه، ولكنها تدور بين المسؤولية العقدية والمسؤولية الموضوعية، وأن نص المشرع السعودي في المادة ١٣٤ جاء لخصر المسؤولية المدنية للنقل الجوي ضمن المسؤولية المدنية العقدية.

وبالتالي، فإنه في ظل عدم الانسجام القائم بين نص المادة ١٣٤ من نظام الطيران المدني السعودي واتفاقية مونتريال، فإننا نرى بأن اعتبار المسؤولية المدنية للنقل الجوي مسؤولية عقدية يكون في حدود ما لا يتعارض مع نصوص اتفاقية مونتريال، فتكون المسؤولية المدنية للنقل الجوي وفقاً لنظام الطيران السعودي هي مسؤولية مدنية عقدية عن الأضرار المتمثلة بالوفاة إذا كانت قيمة التعويض تتجاوز ما يساوي بالريال السعودي ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للوفاة أو الكسر أو الجرح، أما إذا كانت قيمة التعويض لا تتجاوز ما يساوي بالريال السعودي ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، فإن مسؤولية الناقل الجوي تحدد بناء على اتفاقية مونتريال، فتكون

الإلكتروني الخاص بالهيئة السعودية للطيران الجوي: <http://www.gaca.gov.sa>، تاريخ دخول الموقع: ٢٩/٩/٢٠١٤م)، ونظراً لقدم نشأة قطاع الطيران المدني السعودي، فقد تم تنظيمه في عام ١٣٧٢هـ الموافق ١٩٥٣م بموجب نظام هبوط وعبور الطائرات العسكرية والحكومية الأجنبية والطائرات الدبلوماسية في إقليم المملكة العربية السعودية وإعفائها من الرسوم، ونظام إنشاء المطارات داخل المملكة العربية السعودية لسنة ١٣٧٢هـ الموافق ١٩٥٢م، ونظام الملاحة الجوية لسنة ١٣٧٢هـ الموافق ١٩٥٢م، ليصار في عام ١٤٢٦هـ الموافق ٢٠٠٥م إلى إلغاء الأنظمة السابقة وإصدار نظام الطيران المدني بموجب المرسوم الملكي (م/٤٤) لسنة ١٤٢٦هـ الموافق ٢٠٠٥م، ويعتبر هذا النظام نقلة نوعية وتطويرية كبيرة فلأول مرة أصبح للمملكة العربية السعودية قانوناً شاملاً للطيران المدني (عثمان، ١٤٢٩هـ).

إن المشرع السعودي عالج في الفصل الأول من الباب العاشر في نظام الطيران المدني المسؤولية المدنية للنقل الجوي، فقد نص في المادة ١٣٤ من نظام الطيران المدني على أنه "تكون مسؤولية الناقل الجوي في علاقته مع الراكب أو شاحن البضائع والمرسل إليه مسؤولية تعاقدية وفقاً لعقد النقل الجوي المبرم مع كل منهما، وتخضع لأحكام المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة، وأحكام هذا النظام والأنظمة الأخرى والتعليقات المطبقة" (نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٤٤) لسنة ١٤٢٦هـ).

ومن خلال هذا النص، فإنه يتضح بأن المشرع السعودي حصر الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للنقل الجوي بالمسؤولية المدنية العقدية الأمر الذي لا ينسجم تماماً مع ما ورد النص عليه في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م التي جعلت المسؤولية المدنية للنقل الجوي تدور بين المسؤولية المدنية العقدية والمسؤولية المدنية الموضوعية؛ مما يجعلنا نرى من موقف المشرع السعودي في هذا الصدد موقفاً منتقداً نظراً لمخالفته الواضحة لما ورد النص عليه في اتفاقية مونتريال بشأن الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للنقل الجوي، وما يزيد من حدة هذا النقد أن صدور نظام

المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن إلقاء الأمتعة والبضائع المشحونة أثناء الطيران بأنها مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يمكن للناقل الجوي أن يتخلص منها حتى ولو أثبت بأن إلقاء الأمتعة والبضائع كان أمراً لا بد منه لنجاة الطائرة، أو الركاب وذلك على خلاف المشرع الأردني الذي كما لاحظنا اعتبر أن مسؤولية الناقل في هذه الحالة هي مسؤولية مدنية عقدية يمكن التخلص منها إذا أثبت الناقل بأن إلقاء الأمتعة والبضائع كان أثناء الطيران لنجاة الطائرة، أو الركاب.

وعند تقييمنا لموقف المشرع السعودي في هذا الصدد، فإننا نرى أنه موقف متقدم نظراً لأن به تفضيل للمصلحة العامة على المصلحة الخاصة للناقل الجوي بصورة من شأنها احتمالية الإضرار بالمصلحة العامة، فمن شأن اعتبار المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن إلقاء الأمتعة والبضائع المشحونة أثناء الطيران مسؤولية مدنية موضوعية أن يدفع الناقل للمجازفة في الكثير من الحالات بعدم إلقاء الأمتعة والبضائع المشحونة أثناء الطيران حفاظاً على مصلحته؛ مما يعرض الطائرة والركاب لخطر أكبر وأشد من الضرر الذي يمكن أن يترتب نتيجة إلقاء البضائع أثناء الطيران.

ومن ناحية أخرى، فإننا نرى بأن المشرع السعودي باعتباره جعل من المسؤولية المدنية للناقل الجوي مسؤولية عقدية بصورة عامة بموجب نص المادة ١٣٤، فقد كان من الأولى به النص على اعتبار المسؤولية المدنية للناقل الجوي في هذه الحالة مسؤولية مدنية عقدية لما في ذلك من حفاظ على المصلحة العامة، وحذا لو جاء موقف المشرع السعودي في هذا الصدد كموقف نظيره الأردني.

ومن جانب آخر، فإن المشرع السعودي نص في المادة ١٣٧ على أنه "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اضطر قائد الطائرة إلى إنزال، أو تسليم أي راكب يخل بالنظام على متن الطائرة، أو يشكل خطراً على سلامة الطائرة، أو الركاب، أو تم إنزاله تنفيذاً لتعليمات السلطات المختصة" (نظام الطيران المدني السعودي).

ومن خلال هذا النص، فإننا نجد أن المشرع السعودي تقاطع مع نظيره الأردني باعتبار المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن عدم إيصال الركاب إلى وجهته بسبب إنزاله من الطائرة

مسؤوليته مسؤولية مدنية موضوعية تقوم على فكرة الخطر، ولا يجوز دفعها إلا في الحالات المنصوص عليها في الاتفاقية.

أما المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الأمتعة، فإن تحديدها يخضع لما ورد في اتفاقية مونتريال، فتكون مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز أن يتم دفعها إذا كانت الأمتعة مسجلة إلا في الحالات التي تم النص عليها في الاتفاقية، أما إذا كانت الأمتعة شخصية، فإن مسؤولية الناقل الجوي تخضع لما ورد في المادة ١٣٤ من النظام السعودي، فتكون مسؤوليته مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل الجوي أن يدفعها عنه إذا أثبت بأن الضرر لم يكن ناتجاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو وكلائه.

أما المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعيبها، فإنها تخضع لما ورد في اتفاقية مونتريال، فتكون مسؤولية مدنية موضوعية، ولا يجوز له أن يتخلص منها إلا ضمن الحالات المنصوص عليها في الاتفاقية.

أما المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخر في وصول الأشخاص والبضائع، فإنها تخضع لما ورد النص عليه في المادة ١٣٤ من النظام السعودي، فتكون مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويجوز للناقل أن يدفعها عنه إذا أثبت بأنه وتابعوه ووكلائه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه اتخاذ هذه التدابير.

وعند مقارنة تنظيم المشرع السعودي للمسؤولية المدنية للناقل الجوي مع موقف نظيره الأردني، فإننا نجد من الواضح أن موقف المشرع الأردني جاء أكثر تطابقاً وانسجاماً مع ما ورد من تنظيم قانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في اتفاقية مونتريال، وحذا لو أن المشرع السعودي وضع نصاً خاصاً بتنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بصورة تنسجم أكثر مع ما ورد في اتفاقية مونتريال.

ومن جانب آخر، فإن المشرع السعودي نص في المادة ١٣٦ من نظام الطيران المدني على أنه "يكون الناقل الجوي مسؤولاً اتجاه الركاب والشاحنين والمرسل إليهم عن إلقاء الأمتعة والبضائع المشحونة أثناء الطيران حتى ولو كان لا بد من إلقائها لنجاة الطائرة، أو الركاب" (نظام الطيران المدني السعودي)، وبهذا النص، فإن المشرع السعودي يكون قد اعتبر

مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية مدنية موضوعية تقوم على فكرة الخطر إذا كان الضرر أصاب البضائع، أو كانت قيمة التعويض عن جرح المتضرر، أو كسره، أو وفاته لا تتجاوز ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، أما إذا كانت قيمة التعويض تتجاوز ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، فإن مسؤولية الناقل الجوي تعتبر مسؤولية مدنية عقودية، أما إذا وقع الضرر على الأمتعة المسجلة، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تكون موضوعية، أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة، فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية مدنية عقودية وهو ذات ما تكون عليه المسؤولية المدنية للناقل الجوي إذا كان الضرر ناجم عن التأخر في وصول الأشخاص والبضائع.

٣- إن المشرع الأردني أحال في تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بصورة كلية إلى ما ورد في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وذلك بخلاف ما فعل المشرع السعودي الذي نظم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب نظام الطيران المدني معتبراً أن المسؤولية المدنية للناقل الجوي في كافة الحالات هي مسؤولية مدنية عقودية، وهذا الموقف للمشرع السعودي في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي يتعارض مع ما ورد في اتفاقية مونتريال التي ميزت في تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي وفقاً لنوع الضرر والمتضرر وحجم الضرر، فجعلت المسؤولية المدنية للناقل الجوي إما عقودية أو موضوعية.

٤- بموجب نظام الطيران المدني السعودي، فإن مسؤولية الناقل الجوي تكون في حالة عدم وصول البضائع نتيجة إلقائها من الطائرة مسؤولية موضوعية لا يمكن التحلل منها مما ينسجم مع ما هو عليه الحال بموجب اتفاقية مونتريال وهو بخلاف ما ورد النص عليه في قانون الطيران المدني الأردني والذي يعتبر بموجبه الناقل الجوي معقياً من المسؤولية المدنية المترتبة عن إلقاء البضائع من الطائرة أثناء الطيران لأنها تهدد سلامة الطائرة.

لأنه يهدد السلامة العامة هي مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض، ويمكن له أن يتحلل منها إذا أثبت أن إنزال الراكب كان لأنه لم يلتزم بالأنظمة، أو لأن من شأنه أن يهدد سلامة الطائرة، أو المسافرين.

وأخيراً، فإن المشرع السعودي وعلى غرار نظيره الأردني لم ينص على بطلان أي شرط من شأنه أن يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر، وذلك على خلاف ما ورد النص عليه في المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال، ومن جانبنا فإننا نرى بأنه في حال وجود شرط يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر، فإنه يعتبر باطلاً نظراً لأن المشرع السعودي نص في المادة ١٣٥ على أن أحكام المعاهدات الدولية تطبق على النقل الجوي الدولي وبالتالي، فإنه نظراً لعدم تنظيم هذا الشرط في النظام السعودي، فإن تنظيمه يكون بناء على ما ورد النص عليه في المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال، وحبذا لو أن المشرع السعودي نص صراحة على بطلان أي شرط من شأنه أن يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية.

#### الخاتمة

#### أولاً: النتائج

١- تعتبر اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م مكملة لاتفاقية وارسو، وفي حال التعارض بينهما، فإن اتفاقية مونتريال هي التي تطبق باعتبارها بمثابة القاعدة العامة لكافة التشريعات الدولية والوطنية المتعلقة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي، ونظراً لأن كلاً من المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية عضوتان في هذه الاتفاقية، ففي حال وجود التعارض بين نص في نظام الطيران المدني السعودي أو في قانون الطيران المدني الأردني، فإن ما يطبق هو نص الاتفاقية.

٢- بموجب اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م وتعديلاتها، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي في كافة الأحوال هي مسؤولية عقدية، أما في اتفاقية مونتريال فإن الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي تختلف باختلاف نوع الضرر والمتضرر وحجم الضرر، فتعتبر

٣- نقتراح أن يتم النص في اتفاقية مونتريال على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاه الشاحن عن الضرر الناتج بسبب إلقاء البضائع من الطائرة أثناء الطيران إذا كان ذلك بهدف المحافظة على سلامة الطائرة شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي هذا الإجراء.

٤- نقتراح أن يتم النص في اتفاقية مونتريال على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية المدنية الناجمة عن إنزال الراكب الذي يخل بالنظام فيها، أو يمكن أن يشكل خطراً على سلامة الطائرة، أو ركاها.

٥- نقتراح على المشرعين الأردني والسعودي تبني النص التالي في سبيل تنظيم أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وأن يتم تبنيه في اتفاقية مونتريال:

"تكون المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار النقل الجوي مسؤولية مدنية منبثقة عن عقد النقل على النحو التالي: أولاً، يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار المتمثلة بالوفاة، أو الجرح، أو الكسر إلا إذا أثبت: (١) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال، أو الخطأ، أو الامتناع من جانب الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه. (٢) أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال، أو الخطأ، أو الامتناع من جانب الغير. (٣) أن هذا الضرر يعود لأسباب صحية خاصة بالمتضرر.

ثانياً، يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة، أو ضياعها، أو تعييبها، بشرط أن يكون الحادث الذي سبب التلف، أو الضياع، أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة، أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة في حراسة الناقل، غير أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً مدنياً إذا أثبت أن الضرر لم يكن ناتجاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو وكلائه، وأنه كان ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة، أو عن نوعيتها، أو عن عيب ذاتي فيها.

ثالثاً، يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعييبها بشرط أن يكون الحادث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت وبقدر ما يثبت أن الضرر لم يكن ناتجاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو

٥- بموجب قانون الطيران المدني الأردني ونظام الطيران المدني السعودي، فإن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً مسؤولية مدنية عقدية عن عدم وصول المسافر الذي تم إنزاله من الطائرة، ويمكن له أن يتحلل من هذه المسؤولية إذا أثبت بأنه قد أنزل المسافر نظراً لإخلاله بالنظام، أو أنه يشكل خطراً على سلامة الطائرة، أو المسافرين، وهو ما ينسجم مع ما جاء في اتفاقية مونتريال التي اعتبرت الناقل الجوي معفى من المسؤولية المدنية الناجمة عن إنزال الراكب من الطائرة أثناء الرحلة لأنه لم يتقيد بالنظام، أو أنه يهدد سلامة الطائرة، أو الراكب.

٦- إن كلاً من المشرعين الأردني والسعودي لم ينصان على بطلان الشرط الذي يتم بموجبه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر، وذلك على خلاف ما ورد النص عليه في المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال والذي نص على بطلان الشرط الذي يتم بموجبه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية المدنية اتجاه المتضرر لذا؛ فإن نص المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال هو ما يطبق.

#### ثانياً: المقترحات

١- نقتراح تعديل نص المادة ٢١ من اتفاقية مونتريال ليصبح على النحو التالي: "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة ١٧، فإنه يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته المدنية إذا أثبت: (أ) أن الضرر كان ناتجاً عن أسباب صحية خاصة بالمتضرر. (ب) أن الضرر لم يكن ناتجاً عن إهماله، أو تقصيره، أو إهمال، أو تقصير أحد تابعيه. (ج) أن الضرر كان ناتجاً عن فعل، أو امتناع صادر من الغير."

٢- نقتراح تعديل نص المادة ٢/١٧ من اتفاقية مونتريال ليصبح على النحو التالي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة، أو ضياعها، أو تعييبها بشرط أن يكون الحادث الذي سبب التلف، أو الضياع، أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة، أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة في حراسة الناقل، وأن يكون الضرر ناتجاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو وكلائه."

- العربية السعودية وإعفاؤها من الرسوم لسنة ١٣٧٢هـ الموافق ١٩٥٣م.
- ٤- نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٤٤) لسنة ١٤٢٦هـ الموافق ٢٠٠٥م.
- ٥- قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧م.

#### • الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- ١- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة ١٩٢٩م (وارسو).
- ٢- بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م.
- ٣- اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م.
- ٤- بروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م.
- ٥- بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م.
- ٦- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة ١٩٩٩م (مونتريال).

#### • الكتب

- أحمد، عبدالفضل محمد (١٩٩٩م). القانون الخاص الجوي. القاهرة، مصر: دار الفكر والقانون.
- خير، محمد (٢٠٠١م). مسؤولية الناقل الجوي. القاهرة، مصر: دون ناشر.
- ربضي، عيسى غسان (٢٠١١م). مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم: دراسة مقارنة. ط ٢، عمان، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- رضوان، أحمد (١٩٨٣م). القانون الجوي. القاهرة، مصر: دار الفكر العربي.
- عبدالحاميد، عبدالجواد عاشور (١٩٩٢م). موجز القانون الجوي. القاهرة: مكتبة النصر.
- العربي، محمد فريد (١٩٩٨م). القانون الجوي: الملاحه الجوية والنقل الجوي. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

وكلائه، وأن تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعييبها نتج عن سبب، أو أكثر من الأسباب التالية: (١) وجود خلل كامن في تلك البضائع، أو بسبب نوعيتها، أو وجود عيب ذاتي فيها. (٢) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه. (٣) عمل من أعمال الحرب، أو نزاع مسلح. (٤) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع، أو خروجها، أو عبورها. (٥) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب، أو الأمتعة، أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه، أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

٦- نقترح على المشرع السعودي أن يعدل نص المادة ١٣٦ ليصبح على النحو التالي: "لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً اتجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر".

٧- نقترح على كل من المشرعين الأردني والسعودي أن ينصا صراحة على بطلان أي شرط من شأنه أن يعفي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية، وأن ينصا على اعتبار هذا الشرط باطلاً دون العقد إن وجد في صيغة بند في العقد.

#### المراجع

##### أولاً: المراجع العربية

##### • القوانين

- ١- نظام إنشاء المطارات داخل المملكة العربية السعودية لسنة ١٣٧٢هـ الموافق ١٩٥٢م.
- ٢- نظام الملاحه الجوية لسنة ١٣٧٢هـ الموافق ١٩٥٢م.
- ٣- نظام هبوط وعبور الطائرات العسكرية والحكومية الأجنبية والطائرات الدبلوماسية في إقليم المملكة

- المقالات الصحفية  
الحريسن، سعيد بن ناصر (٦ رجب ١٤٣١هـ). مدى ثقافة الناقل الجوي حول مسؤوليته التعاقدية. جريدة الرياض، السعودية، العدد ١٥٣٣٤، ص ١١.
- عثمان، خالد أحمد (١٧ جمادى الآخر ١٤٢٩هـ). الاختصاص القضائي في مجال الطيران المدني والنقل الجوي. جريدة الاقتصادية السعودية، العدد ٥٣٦٧، ص ٧.

- المواقع الإلكترونية  
١- الهيئة العامة للطيران المدني: <http://www.gaca.gov.sa>  
تاريخ دخول الموقع: ٢٩/٩/٢٠١٤م.
- ٢- إيكاو: <http://www.icao.int>، تاريخ دخول الموقع: ٢٨/٩/٢٠١٤م.

#### ثانياً: المراجع الأجنبية

- **Books**  
Tompkins, G. (2010). *Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States*. USA: Wolters Kluwer.
- **Thesis**  
Thalin, C. (2002). *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages (in Arabic)*. Unpublished MA Thesis, Sweden: University of Lund.
- **Researches**  
Wilbur, J. R. (1951). Tort Liability of Air Carriers to Their Passengers. *California Law Review*, Vol. 39, No. (4), a scientific journal published by the University of California.

- غطاشة، أحمد عبداللطيف (٢٠٠٢م). الطيران المدني. عمان: دار الصفاء للنشر والتوزيع.
- القليوبي، سميحة مصطفى (١٩٨٩م). القانون الجوي. القاهرة: دار النهضة العربية.
- الكندري، محمود أحمد (٢٠٠٠م). النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م: تحديث نظام وارسو. ط ١، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت: جامعة الكويت.
- المغربي، محمد (٢٠٠٤م). القانون الجوي. القاهرة: دار الجامعة الجديدة.

- الرسائل الجامعية  
بهنساوي، أحمد (١٩٨٥م). النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين. رسالة دكتوراه غير منشورة، القاهرة، مصر: جامعة القاهرة.
- المطيري، وضحة فلاح (٢٠١١م). مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية. رسالة ماجستير غير منشورة، عمان، الأردن: جامعة الشرق الأوسط.
- المومني، علاء الدين قاسم (٢٠٠٥م). التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي. رسالة ماجستير غير منشورة، المفرق، الأردن: جامعة آل البيت.

