

محاضرات القانون الجوي المحاضرة السادسة النقل الجوي الدولي في ضوء اتفاقيتي وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩

وضعت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحق بها والمكملة لها، واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ العديد من الأحكام التي يخضع لها النقل الجوي الدولي. ويأتي في مقدمة هذه الأحكام بيان الشروط الواجب توافرها في النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقيات المذكورة والنقل الذي لا يخضع لهذه الأحكام. فضلاً عن بعض الأحكام الخاصة بعقد النقل الجوي الدولي.

ويقصد الإحاطة بهذه المسائل، سيقسم الباب الثاني على ثلاثة فصول وبالشكل الآتي:

الفصل الأول: الشروط الواجب توافرها في النقل الجوي الدولي.

الفصل الثاني: النقل الجوي غير الخاضع لأحكام اتفاقية وارشو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.

الفصل الثالث: عقد النقل الجوي الدولي .

الفصل الأول

الشروط الواجب توافرها في النقل الجوي الدولي

قننت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحق بها الشروط الواجب توافرها في النقل الجوي الذي يخضع لأحكامها، إذ نصت المادة الأولى منها على أن " ١- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة في مقابل أجر. كما تسري على عمليات النقل المجانية التي تقوم بها طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي ... " (١).

وأشارت المادة الأولى من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ من الفصل الأول الموسوم بنطاق التطبيق على أن " ١- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي " ، وكذلك حددت الاتفاقيتين المذكورتين مضمون بعض الشروط الواردة فيهما. ويستخلص من أحكام الاتفاقيتين بوجوب توافر شروط معينة في النقل الجوي الخاضع للاتفاقيتين المذكورتين، وتتمثل هذه الشروط بما يأتي :

أولاً: الصفة الدولية للنقل (المبحث الأول)

ثانياً: أن يتم النقل بواسطة طائرة (المبحث الثاني)

(١) ويرى بعض من الفقه بأن اتفاقيتي وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ قد أخذت بمعيار جغرافي ضيق بقصر تطبيقهما على الدول الأطراف فيها، وقد قصد بذلك عدم اتساع نطاق الاتفاقية إلى دول ليست أطرافاً فيها، طالما أنها ستمتنع عن تطبيقها أعمالاً لمبدأ الأثر النسبي للمعاهدات، أو قد تستعبد تطبيقها بحجة مخالفة أحكامها للنظام العام الداخلي.. يُنظر: الدكتور عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٧، ص ٣٥.

ثالثاً: وجود عقد نقل (المبحث الثالث)

رابعاً: وجود المقابل (المبحث الرابع). ونبين هذه الشروط تباعاً :

المبحث الأول: الصفة الدولية للنقل

ينبغي أن تتوافر في النقل الجوي الذي تسري بشأنه أحكام اتفاقيتي وارشو لعام ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الصفة الدولية على وفق المفهوم الذي حددته الاتفاقيتين المذكورتين، إذ نصت الفقرة (٢) من المادة (١) من اتفاقية وارشو على أن " يُعدُّ النقل دولياً في عرف هذه الاتفاقية كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أو لم يكن واقعيتين، أما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وأما في إقليم طرف من الأطراف المتعاقدين، في حالة ما إذا نص على حصول رسو جوي في إقليم دولة خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطانها، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة. ولا يُعتبر نقلاً جويّاً في عرف هذه الاتفاقية النقل بغير وجود هذا الرسو الجوي بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة نفس الطرف السامي المتعاقد ... " .

ويبدو من النص المتقدم، أن الصفة الدولية للنقل تبدو متحققة في حالتين هما :

أولاً: إذا كانت نقطتا القيام والوصول تقعان في دولتين من الدول الأطراف المتعاقدة (مطلب أول) .

ثانياً: إذا كانت نقطتا القيام والوصول تقعان في دولة طرف في الاتفاقية مع وجود اتفاق على حصول رسو للطائرة في دولة أخرى في أثناء تنفيذ الرحلة (مطلب ثانٍ) .

المطلب الأول: إذا كانت نقطتا القيام والوصول تقعان في دولتين من الدول الأطراف

في هذه الحالة، فإنه ينبغي لتوافر الصفة الدولية للنقل أن تكون نقطتا القيام والوصول واقعيتين في دولتين يُعدّان أطرافاً في الاتفاقية أو طرفين ساميين متعاقدين^(٢).

(٢) لم تحدد اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ المقصود بعبارته الطرف السامي المتعاقد وفيما إذا كانت الدولة تكتسب هذا الوصف بمجرد التوقيع على الاتفاقية أم أنه ينبغي التصديق عليها من قبلها؟ ذهبت بعض الآراء إلى أن الدولة لا تصبح طرفاً في اتفاقية دولية إلا بالتصديق عليها وليس بمجرد التوقيع عليها . وقد أخذ بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ المعدل لاتفاقية وارشو بهذا المبدأ في المادة (١٧) مشترطاً التصديق عليها لتصبح طرفاً في الاتفاقية. يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٩٤-٩٥.

ويقصد بنقطة القيام النقطة التي يبدأ منها تنفيذ النقل، أما نقطة الوصول فهي تلك التي ينتهي عندها تنفيذه^(٣)، أو محطتا الإقلاع والهبوط . أما إذا كانت نقطة القيام في دولة طرفاً في الاتفاقية ونقطة الوصول في دولة ليست طرفاً فيها أو العكس، فلا تطبق أحكام الاتفاقية، وإن كان هذا النقل يُعدُّ نقلاً دولياً بالمعيار الجغرافي، وإنما تطبق بشأنه أحكام القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد. ولا يُعدُّ كذلك نقلاً خاضعاً لأحكام الاتفاقية النقل الذي يتم بين دولتين غير متعاقدة . ولا تأثير لانقطاع النقل أو انتقال الراكب من طائرة إلى أخرى في الصفة الدولية للنقل، إذ لم تشترط الاتفاقية أن يتم النقل بطائرة واحدة .

والأصل أن تحديد الصفة الدولية للنقل هي بما اتفق عليه طرفي العقد، وهذا ما أشارت إليه اتفاقيتي وارشو ومونتريال صراحةً، ومن ثم فإنَّ النقل يبقى دولياً، وخاضعاً لأحكام الاتفاقيات المذكورة حتى لو تتم الرحلة لأسباب عديدة، كسوء الأحوال الجوية الذي اضطر الطائرة إلى الهبوط في دولة غير متعاقدة، أو سقوط الطائرة في إقليم دولة القيام؛ لأنَّ العبرة بما اتفق عليه الطرفان وليس بخط السير الفعلي للطائرة^(٤).

ولا تأثير كذلك لجنسية الطرفين المتعاقدين في تحديد الصفة الدولية للنقل، أي سواء أكان جميع أطراف العقد . الناقل، الراكب أو المرسل . هم من جنسية واحدة أم من جنسيات مختلفة؛ لأنَّ الأصل في تحديد نقطتا القيام والوصول بما اتفق عليه طرفي العقد^(٥) .

ويرى البعض بأن الركون إلى إرادة الطرفين المتعاقدين في تحديد نقطتا القيام والوصول سيمكّن الطرفين من العلم سلفاً بالنظام القانوني الذي يحكم علاقتهم، وهذا ما يحقق نوعاً من الأمن القانوني^(٦).

وقد طبق القضاء في ظل سريان معاهدة وارشو ١٩٢٩ المبادئ المتقدمة، إذ قرر بأنه " إذا حصل حادث حريق في الطائرة أثناء نقل جوي بين بيروت والكويت فإنه يقتضي اعتبار هذا النقل دولياً وخاضعاً بالتالي إلى أحكام معاهدة فرسوفيا " ^(٧). وكذلك " إنه بالنظر لكون الناقل والمنقول (الراكب) قد اتفقا على إخضاع المسؤولية الناشئة عن العقد لأحكام معاهدة فرسوفيا،

(٣) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٨١.

(٤) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٦.

وبالمعنى ذاته يُنظر: الدكتور عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، عمّان، ٢٠٠٨، ص ٢٦.

(٥) الدكتور عيسى غسان راضي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧.

(٦) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٩١.

(٥) محكمة استئناف بيروت رقم ١٢٤٧ تاريخ ١٩٦٠/٧/٧، أشار إليه الدكتور عفيف شمس الدين،

المصنف في الاجتهاد التجاري، الجزء الأول، مصدر سبق ذكره، ص ٦٤٧.

وبالنظر لأنهما ينتميان إلى دولتين قد وقعتا عليها، ولأنَّ النقل قد جرى بين بلدين أحدهما لبنان الذي ينتمي إلى معاهدة فرسوفيا، وقد رست الطائرة في العراق الذي ينتمي أيضاً إلى هذه المعاهدة فيقتضي اعتبار النقل دولياً خاضعاً لمعاهدة فرسوفيا " (٨).

وخلافاً لما تقدم، إذا كانت جهة الوصول (أو بلد المقصد) غير منضم إلى اتفاقية فارصوفيا، فلا تطبق هذه الاتفاقية، وإنما قانون محل إبرام عقد النقل (٩).

المطلب الثاني: إذا كانت نقطتا القيام والوصول تقعان في إقليم دولة طرف في الاتفاقية مع وجود اتفاق على حصول رسو للطائرة في دولة أخرى أثناء الرحلة

في هذه الحالة يتم الاتفاق بين الطرفين على أن تكون نقطتا القيام والوصول في إقليم دولة طرف في الاتفاقية، مع وجود محطة ترسو فيها الطائرة في دولة أخرى قبل رسوها النهائي في محطة الوصول، وسواء أكانت هذه الأخيرة طرفاً في الاتفاقية أم غير طرف فيها. ويُعدُّ النقل الذي يتم بين نقطتين تقعان داخل إقليم الدولة الواحدة نقلاً جويّاً دولياً حتى وإن لم يذكر على وجه التحديد المرسى الجوي الذي ستحطُّ عليه الطائرة، طالما أن عملية الرسو الجوي كان مقرراً القيام بها في الرحلة، وسواء أكان للراكب حق النزول في هذا المرسى من عدمه (١٠).

ويرى البعض بأن الحكمة من خضوع هذا النوع من النقل لأحكام الاتفاقيات الدولية هو بما يثيره تنفيذه. عندما تجتاز الطائرة الحدود الإقليمية للدولة. من تتنازع بين القوانين التي تحكم ما ينشأ عنه من علاقات، هذا التنازع الذي عملت الاتفاقيات الدولية على تفاديه تحقيقاً لاستقرار المراكز القانونية (١١).

أما إذا تم الاتفاق على أن يتم تنفيذ النقل بين نقطتين تقعان داخل في إقليم دولة واحدة من دون النص على حصول رسو جوي في إقليم دولة أخرى، فيعدُّ هذا النقل داخليّاً وغير خاضعاً لأحكام اتفاقيتي وارشو ومونتريال حتى لو حلقت الطائرة في أعالي البحار أو اجتازت أقاليم دول أخرى (١٢).

(١) محكمة التمييز اللبنانية، رقم ٦٠ تاريخ ١٩٦٣/٦/٢٠، أشار إليه عفيف شمس الدين، مصدر سبق ذكره، ص ٦٤٥.

(٢) محكمة التمييز اللبنانية، رقم ٦ تاريخ ١٩٧١/١/٢٠، المصدر نفسه، ص ٦٤٩-٦٥٠.

(١٠) يُنظر: محمد نعيم علوة، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٦.

(١١) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٨٢.

(١٢) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٨٢.

ويعالج النقل الذي يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة متعاقدة . مع الاتفاق على وجود مرسى جوي في إقليم دولة أخرى . حالات النقل الجوي التي تقع في إقليم دولة متعاقدة مترامية الأطراف أو تخضع لسيادتها بعض الأقاليم أو المستعمرات التي لا تتصل بإقليمها. ومثال ذلك النقل الذي يتم بين لندن وبورت ستانلي في جزيرة فوكلاند الواقعة جنوب شرق قارة أمريكا الجنوبية وتهبط فيه الطائرة في محطة لدول أخرى قبل استكمال رحلتها إلى محطة الوصول الواقعة في مكان يخضع لسيادتها. أو النقل بين ولاية الاسكا وبين ولاية كاليفورنيا، مع الاتفاق على حصول رسو جوي في كندا. أو النقل الذي يتم بين جزيرة المارتنيك الواقعة في البحر الكاريبي وجزيرة كورسيكا في البحر المتوسط الخاضعتين للسيادة الفرنسية. فإذا لم يتم الاتفاق على حصول مرسى جوي في إقليم دولة أخرى كما في الأمثلة المذكورة فلا يُعدُّ هذا النقل خاضعاً لأحكام الاتفاقيات الدولية، وإنما نقلاً داخلياً بغض النظر عن تحليق الطائرة في أقاليم دول أخرى. وقد أشارت اتفاقية وارشو إلى أن " لا يعتبر نقلاً دولياً النقل بغير وجود هذا الرسو الجوي بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة نفس الطرف السامي " . والأصل . كما سبقت الإشارة . أن العبرة في تحديد صفة النقل هي بما اتفق عليه طرفي العقد، وبغض النظر عن خط سير الطائرة أو ما تم تنفيذه فعلاً ومن ثم فإنَّ النقل بين مدينة بغداد ومدينة البصرة مع الاتفاق على حصول رسو جوي في دولة الكويت، فإنه يُعدُّ ناقلاً خاضعاً للاتفاقية حتى لو اضطرت الطائرة لمواصلة الرحلة من دون الهبوط في المرسى الجوي المتفق عليه، أو طرأ حادث غير من مسارها أو حال دون إتمام الرحلة ^(١٣) . والعكس صحيح، فإذا تم الاتفاق على تنفيذ النقل بين مدينة بغداد ومدينة البصرة من دون الاتفاق على حصول رسو جوي في دولة أخرى فيعدُّ النقل داخلياً حتى لو اضطرت الطائرة إلى الهبوط في مطار جدّة لأي سبب من الأسباب .

النقل المتتابع:

نصت الفقرة (٣) من المادة (١) من اتفاقية وارشو على أن " النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقل واحد إذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر. ولا تفقد صفته الدولية لزوم تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم يكون خاضعاً لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة طرف واحد من الأطراف الساميين المتعاقدين " . وكذلك أشارت الفقرة (٣) من المادة (١) من اتفاقية مونتريال إلى أنه " لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي

(١٣) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ١٣٩. وبالمعنى نفسه محمد نعيم علوة، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٧.

يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة".

ويتضح مما تقدّم، أن النقل المتتابع هو ذلك الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة وينفذه عدد من الناقلين^(١٤). وهذا النقل يخضع إلى أحكام اتفاقيتي وارشو ومونتريال باجتماع عنصرين هما :

أولاً: أن تكون نقطتا القيام والوصول داخل إقليم دولتين طرفين في الاتفاقية، أو داخل إقليم دولة متعاقدة واحدة مع الاتفاق على حصول رسو جوي في دولة أخرى. ولا يهم شكل الاتفاق المحدد لهاتين النقطتين فيمكن أن يكون في عقد واحد أو عدة عقود^(١٥). ولا يهم أن تنفذ العمليات بأكملها داخل إقليم دولة واحدة، بحيث لو أخذت مستقلة لعدت نقلاً داخلياً، طالما أنها تشكل في نظر المتعاقدين مع بقية العمليات كلاً واحداً لا يقبل التجزئة^(١٦).

ثانياً: اتجاه إرادة الطرفين إلى اعتبار عمليات النقل المتتابعة التي ينفذها عدة ناقلين لتنفيذ الرحلة فيما بين نقطتا القيام والوصول بمثابة عملية واحدة^(١٧). ومن ثم لا يُعدُّ نقلاً متتابعاً إذا قصد الراكب الوصول إلى الهند فاستقل طائرة للخطوط الجوية العراقية أقلته إلى البحرين، ثم واصل رحلته إلى الهند بواسطة الخطوط الجوية الهندية بشكل منفصل من دون الاتفاق على اعتبار الرحلة بمثابة رحلة واحدة .

ولا يثير النقل المتتابع أية صعوبة فيما إذا تم الاتفاق صراحةً بين الطرفين على تنفيذه بشكل متتابع في صورة عقد واحد، إنما تنهض الصعوبة إذا ما نفذت عملية النقل بسلسلة عقود مختلفة ومستقلة، إذ ذهبت بعض الآراء إلى وجوب الاتفاق مقدماً على أن يتم تنفيذ النقل بواسطة عدة ناقلين لكي يمكن القول بانصراف إرادة الطرفين إلى اعتبار النقل بمثابة نقل واحد^(١٨). بينما ذهبت آراء أخرى إلى وجوب البحث عن النية المشتركة للطرفين، ومن القرائن التي يمكن أن تلجأ إليها المحكمة بهذا الشأن هو وجود معاملات سابقة بين الطرفين، وكذلك العلاقة بين الناقل الأول وباقي الناقلين الذين نفذوا عملية النقل، وفيما إذا كان الناقل الأول

(١٤) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢. ومثاله النقل الذي يتم بين مدينة بغداد إلى نيويورك، ويتم الاتفاق فيه أن يتم النقل من بغداد إلى لندن على طائرة تابعة للخطوط الجوية العراقية، ثم نقله من لندن إلى نيويورك بطائرة تابعة للخطوط الجوية البريطانية .

(١٥) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٨٩-٩٠.

(١٦) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٣.

(١٧) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٩٠.

(١٨) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٤.

يتصرف بوصفه وكيلًا بالعمولة عن باقي الناقلين الذين نفذوا العملية^(١٩). ففي هذه الحالة يُعدُّ الناقل الأول مسؤولاً قبل الراكب أو المرسل بوصفه ناقلًا في الجزء الأول الذي تم تنفيذه ووكيلًا بالعمولة في باقي الأجزاء^(٢٠).

النقل المختلط أو المشترك^(٢١):

وهو ذلك النقل الذي يتم تنفيذه في جزء منه بواسطة طائرة عن طريق الجو، وفي جزء آخر منه بواسطة نقل أخرى غير الطائرة، كالسفينة.

ويخضع هذا النقل في الجزء الذي ينفذ منه جواً إلى اتفاقية وارشو متى توافرت شروطها، إذ أشارت المادة (٣١ ف ١) إلى أن " في حالة النقل المشترك الذي ينفذ جزئياً بطريق الجو وجزئياً بأية وسيلة أخرى، لا تنطبق نصوص هذه الاتفاقية إلا على النقل الجوي إذا توافرت شروط المادة الأولى ". وكذلك نصت (٣٨) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أنه " ١- في حالة النقل بعدة وسائل الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية مع مراعاة أحكام الفقرة (٤) من المادة (١٨) على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة (١).

٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائل من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطاً تتعلق بوسائل نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي " .

المبحث الثاني: أن يتم النقل بطائرة

أشارت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ في ف ١ من المادة (١) إلى سريان أحكامها " على كل نقل للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة " وكررت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الحكم ذاته ، إذ قررت الفقرة (١) من المادة (١) بأنه " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة ... " . ومن ثم فإنَّ النقل الخاضع للاتفاقيات المتقدمة ينبغي أن تتولى تنفيذه طائرة، فإذا تم النقل بغير هذه الوسيلة فلا تسري بشأنه أحكام الاتفاقيتين المتقدم ذكرهما ، بل هو يخضع إلى أحكام الاتفاقيات والقوانين الوطنية التي تنظمه. وقد سبقت الإشارة في الباب الأول من هذا المؤلف إلى تحديد مفهوم الطائرة والأوصاف الواجب توافرها فيها^(٢٢).

(١٩) المصدر نفسه، ص ١٤٤.

(٢٠) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣١.

(٢١) وقد أطلقت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ على هذا النقل اصطلاح النقل المشترك، إلا أن هذه التسمية هي غير دقيقة كما يرى البعض من الفقه، وإنما ينبغي أني يطلق عليه بالنقل المختلط.. الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٢.

(٢٢) يُنظر ما سبق ص : من هذا المؤلف .

المبحث الثالث: وجود عقد نقل

اشترطت اتفاقيتي وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ لتطبيق أحكامهما وجود عقد نقل بين الطرفين، وهما الناقل والراكب أو الناقل والمرسل، وهذا ما يستخلص من نص الفقرة (٢) مادة (١) من اتفاقية وارشو التي تضمنت عبارة " وفقاً لاتفاق المتعاقدين " وكذلك ما أشارت إليه الفقرة (٢) من المادة (١) من اتفاقية مونتريال التي تضمنت عبارة " وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف".

وينبغي فضلاً عن وجود عقد النقل، أن يكون محل العقد المذكور هو نقل الشخص والأمتعة أو نقل أشياء أو بضائع. ونبين هذه المسائل تباعاً في مطلبين :

المطلب الأول: وجود عقد نقل بين الطرفين

ينبغي لتطبيق اتفاقيتي وارشو ومونتريال وجود عقد نقل بين الطرفين، أي اتفاق بين الناقل والراكب أو الناقل والمرسل، فإذا لم يكن هنالك عقد بين الطرفين، كما لو تسلل أحد الأشخاص خلسة إلى الطائرة وأقلعت وهو على متنها فلا تطبق بشأنه أحكام الاتفاقيات المذكورة، وإنما القانون الواجب التطبيق طبقاً لقاعدة الإسناد المقررة في قانون القاضي الذي ينظر النزاع^(٢٣). وينبغي كذلك أن يكون الغرض من العقد هو تغيير مكان الشخص أو الأشياء، فإذا كان الغرض من العقد هو شيئاً آخر، وكان التغيير في مكان الشخص أو الشيء عملية ثانوية يتطلبها تنفيذ العقد، فلا يُعدُّ هذا العقد عقد نقل، ولا تسري بشأنه أحكام الاتفاقيات المذكورة^(٢٤). ومن قبيل ذلك ما يأتي :

أولاً: عقد العمل بين الناقل والطاقم الذي يتولى قيادة الطائرة وتقديم الخدمات إلى المسافرين في أثناء الرحلة.

ثانياً: عقد التدريب على فن قيادة الطائرة الذي يتم بين المؤسسات التي تقدّم هذه الخدمة وبين الراغبين في الحصول عليها .

ثالثاً: في حالة الصعود إلى الطائرة بقصد تجربتها عند بيعها^(٢٥) .

إلا أنه خلافاً لما تقدّم، فإنّ أحكام الاتفاقية تطبق على النقل الجوي لتابعي الناقل في حالة ما إذا قصد الأخير القيام برحلة دولية لا تتعلق بوظيفته، كسفره خارج البلاد بقصد السياحة، إذ تخضع هذه العملية لأحكام الاتفاقية، ولو لم يتقاضَ الناقل مقابل أو تقاضى مقابلاً رمزياً^(٢٦).

(٢٣) الدكتور عاطف محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠.

(٢٤) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، ص ٤٨٧.

(٢٥) يُنظر: المصدر نفسه، ص ٤٨٧.

(٢٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤٧.

المطلب الثاني: أن يكون محل عقد النقل هو نقل شخص وأمتعته أو نقل بضائع

لما كان الغرض من عقد النقل هو تغيير مكان الأشخاص أو الأشياء، وتبعاً لذلك يكون محل هذا العقد، أما نقل الراكب وأمتعته أو نقل أشياء أو بضائع. وهذا ما أشارت إليه الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية وارشو والفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية مونتريال التي أشارت إلى سريان أحكامهما على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع ". ففي عقد نقل الشخص جواً ينصب التزام الناقل على نقل الراكب **Passengers- Passagers** وأمتعته **Bagages- Luggage** وتشمل الأمتعة كل ما يحمله الراكب من أشياء عند سفره .

أما في عقد نقل الأشياء أو البضائع، فينصب التزام الناقل على نقل هذه الأشياء أو البضائع وهي تمثل كل منقول مادي سواء أكان جماداً أم حيواناً، إذ تسري أحكام اتفاقيتي وارشو ومونتريال على نقل الحيوانات الحية وغيرها من الحيوانات أو الجمادات (٢٧).

نقل جثث الموتى :

احتدم الخلاف في الفقه بشأن مدى اعتبار نقل جثث الموتى من قبيل نقل البضائع أو الأشياء، ولاسيما أن اتفاقية وارشو ومونتريال لم تفصلاً في هذه المسألة، إذ ذهبت بعض الآراء إلى أن جثث الموتى تُعد من قبيل البضائع، وذلك لأنَّ أجرة نقلها تحدد بذات الطريقة التي تحدد بها أجرة نقل البضاعة، أي على أساس الوزن أو الحجم (٢٨). وقد أخذ بهذا التكييف القانون السويسري بشأن النقل الجوي الصادر في ١٠/٣/١٩٥٢، إذ أشار في مادته الأولى إلى أن البضاعة تشمل كذلك الحيوانات الحية وجثث الموتى.

ومقابل ذلك اتجهت بعض آراء الفقه إلى عدم عدّ نقل جثث الموتى من قبيل نقل البضائع وذلك لأنَّ جسد الإنسان حياً أم ميتاً يخرج عن دائرة التعامل (٢٩) . فضلاً عن الاعتبارات الدينية والأخلاقية التي تتطلب تكريم الإنسان حياً أم ميتاً .

المبحث الرابع: وجود المقابل

قررت الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية وارشو على سريان أحكامها على كل نقل دولي للأشخاص والأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل أجر " ثم قررت الفقرة المذكورة على سريان أحكامها كذلك " على عمليات النقل المجانية التي تقوم بها طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي " . وكررت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في الفقرة (١) من المادة (١) هذه الأحكام ذاتها.

(٢٧) الدكتور عاطف محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥١.

(٢٨) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العربي، الدكتور محمد الفقي، ص ٤٨٩.

(٢٩) الدكتور محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

تحديث نظام وارشو، جامعة الكويت، الكويت، ٢٠٠٠، ص ٨٨.

ويتضح مما تقدّم، أن الأصل هو سريان أحكام الاتفاقيتين المذكورتين على عمليات النقل بمقابل (مطلب أول) والاستثناء هو سريان أحكامها على عمليات النقل بالمجان في ظل توافر شروط معينة (مطلب ثانٍ) .

المطلب الأول: أن يكون النقل بمقابل

إذا كانت اتفاقيتي وارشو ومونتريال قد قررت سريان أحكامهما على عمليات النقل بمقابل، إلاّ أنهما لم تحددا المقصود بلفظ المقابل، وإزاء ذلك ذهب البعض من الفقه إلى تفسير المقابل تفسيراً واسعاً ليشمل كل مزية مباشرة أو غير مباشرة يحصل عليها الناقل لقاء تنفيذه للنقل^(٣٠) ، وهو يكون في الغالب في صورة مبلغ معين من النقود، وقد يكون المقابل عيناً أو أداء عمل ما أو تقديم خدمة يرتضيها الناقل مقابل قيامه بنقل الراكب أو شحن البضاعة^(٣١) . ويتطلب البعض في المقابل أن يكون متناسباً مع قيمة الخدمة المؤداة للراكب، ومن ثم إذا كان رمزياً فلا يُعدّ نقلاً بمقابل^(٣٢) . وعكس ذلك ذهب بعض أحكام القضاء الفرنسي إلى أن المقابل يكون موجوداً مهما كان ضئيلاً^(٣٣) .

وتسري اتفاقيتي وارشو ومونتريال على كل عملية نقل بمقابل أياً كانت صفة القائم به، أي سواء أكان محترفاً للنقل . أي من مؤسسات أو شركات النقل الجوي ، إذ إنّ الوضع الغالب أن هؤلاء يتوافر لديهم قصد تحقيق الربح . أم كان غير محترف للنقل .

المطلب الثاني: عمليات النقل بالمجان

الأصل أن عمليات النقل بالمجان . أي التي تتم على سبيل المجاملة أو غير ذلك، أو التي لا يقصد فيها الناقل الحصول على مقابل مادي أو غير مادي . لا تخضع لأحكام الاتفاقيات المذكورة، إلاّ أنّ هذه الاتفاقيات أخضعت عمليات النقل بالمجان التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي إلى أحكامهما . ويقصد بالمؤسسات المذكورة تلك التي تعمل في حقل الطيران، وتستعمل طائرات نقل معدّة لنقل الجمهور، وتزاول أعمالها على وجه الاحتراف بقصد تحقيق الربح. إذ أن الوضع الغالب أن مثل هذه العمليات تهدف إلى تحقيق مزايا للناقل . وإن

(٣٠) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، ص ٥٠٩.

(٣١) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٣-١٢٤.

(٣٢) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١٩.

(33) Cour de Rouan 3 Avril 1947.R.F.D.A. 1947, P. 327.

كانت غير مادية . ومن ذلك الدعاية لأعمالها عند قيامها بنقل بعض الشخصيات المعروفة على طائراتها من دون أن تتقاضى مقابلاً منهم، وكذلك عند نقل موظفيها أو العاملين لديها (٣٤) .

وخلافاً لما تقدّم، فلا تطبق أحكام الاتفاقية في حالة قيام شخص ما بنقل أصدقائه أو معارفه من دون مقابل على متن طائرته الخاصة من مكان لآخر (٣٥) .

وقد أشار الفقه إلى أن خضوع عمليات النقل بالمجان التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي لأحكام اتفاقيتي وارشو ومونتريال يحقق فائدتين هما :

أولاً: عدم إتاحة الفرصة لمؤسسة النقل الجوي من التهرب من الخضوع إلى أحكام الاتفاقيات المذكورتين بحجة أنه نقل مجاني .

ثانياً: تيسير مهمة القضاء في تقرير خضوع النزاع لأحكام الاتفاقية من عدمه، إذ يمكن أن يتأكد القاضي من أن الناقل هو مؤسسة نقل جوي فيقرر بسريان الاتفاقية على النزاع .

في حال توافر باقي شروطه . بغض النظر عما إذا كانت الخدمة قد تمت بمقابل أو بدونه (٣٦) .

(٣٤) ذهب القضاء الفرنسي إلى سريان أحكام اتفاقية وارشو على النقل الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي لمحامي وكلاء عنها بقصد الدفاع عنها في مكان الوصول وذلك لكونه يحقق مصلحة للمؤسسة المذكورة مما يجعله بمقابل ..

Grenoble 26 Nov 1969.R.F.D.A. 1970, P. 204.

(٣٥) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، ص ٥١٠ .

(٣٦) الدكتور عيسى غسان ربيضي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦ .