

محاضرات القانون الجوي المحاضرة الثامنة عقد النقل الجوي

يمثل عقد النقل الجوي إحدى صور عقد النقل. وقد عرّف قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ في المادة (٥) العقد المذكور بأنه " اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر لقاء أجر معين " .

ويتضح مما تقدّم، إن عقد النقل الجوي يتماثل في جوهره مع النقل الذي يتم بوسائل أخرى في مسائل عديدة منها :

أولاً: إنّ عقد النقل الجوي، شأنه شأن باقي عقود النقل التي تنفذ بوسائل أخرى، لا بُدَّ لصحة انعقاده من توافر الأركان العامة للعقد المقررة بمقتضى القواعد العامة .

ثانياً: إنّ عقد النقل الجوي يشترك مع عقود النقل التي تنفذ بوسائل أخرى في كونه ينصب على تغيير مكان الأشخاص أو الأشياء ^(١) ، وهذا التغيير يحصل بتدخل الناقل وباستعمال واسطة النقل ^(٢) .

ثالثاً: إنّ أطراف عقد النقل الجوي هم ذاتهم أشخاص عقد النقل الذي يتم بوسائل أخرى، وهم الناقل والراكب في عقد نقل الأشخاص، والناقل والمرسل في عقد نقل الأشياء أو البضائع ^(٣)

إلا أن عقد النقل الجوي يختلف عن عقود النقل المنفذة بوسائل أخرى أولاً في الواسطة التي ينفذ بها، وهي الطائرة، والمسار الذي ينبغي أن تسلكه هذه الواسطة، وهو الجو. وقد حتمّ هذا الخلاف أن يصطبغ النقل الجوي بمزايا مهمة، سبقت الإشارة إليها، يختلف بها عن الأنواع الأخرى للنقل، ومن ذلك السرعة التي يتم بها تنفيذه، وكذلك المخاطر المصاحبة لتنفيذه، فضلاً عن اصطباغه بالصبغة الدولية لتعلقه بالمصالح المشتركة للدول والأفراد .

وبقصد الإحاطة بالمسائل التي يثيرها عقد النقل الجوي، نبحت أولاً في أطراف عقد النقل الجوي وانعقاده وخصائصه (مبحث أول)، ووثائق النقل الجوي (مبحث ثانٍ) ، وآثار عقد النقل الجوي (مبحث ثالث) .

(١) يُنظر: Dutilleul, Francois et Delebecque, Philippe Contrats Civils et Commerciaux, DALLOZ- DELTA 3 editions 1996, No. 194.
Marcedal, Barthele my, Droit des transports terrestres et aeriens, DALLOZ-DELTA , 1996, No.1.

(٢) الدكتور عزيز العكيلي، الوسيط في القانون التجاري، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨، ص ٢٩٤.

(٣) أما فيما يتعلق بالمرسل إليه، فهو لا يُعدُّ طرفاً في عقد النقل، وسنتولى الإشارة إلى مركزه القانوني في موضع لاحق .

المبحث الأول: أطراف عقد النقل الجوي وانعقاده وخصائصه

نتولى الإشارة إلى أطراف عقد النقل الجوي (مطلب أول) وانعقاده (مطلب ثانٍ) وخصائصه (مطلب ثالث) .

المطلب الأول: أطراف عقد النقل الجوي

لما كان عقد النقل الجوي يرد إما على نقل شخص وأمتعته أو نقل بضائع أو أشياء، فينبغي بيان أطراف عقد نقل الأشخاص (فقرة أولاً)، وأطراف عقد نقل البضائع أو الأشياء (فقرة ثانياً) .

الفقرة أولاً: أطراف عقد نقل الأشخاص

سبقت الإشارة إلى أن عقد نقل الشخص جواً يبرم بين الناقل والراكب. ولا يثير الراكب أي خلاف بشأن تحديد مفهومه، فهو لا يعدو سوى أن يكون الشخص الذي يرغب في الانتقال من مكان إلى آخر بوساطة وسيلة النقل التي يهيئها الناقل. ولا صعوبة كذلك في تحديد المقصود بالناقل إذا كان هو الذي تولى إبرام العقد وتنفيذه بوساطة طائراته، إلا أن الصعوبة تنهض إذا عهد الناقل تنفيذ النقل إلى ناقل آخر، وهذا يتحقق في أحوال معينة منها، إذا تعذر عليه تنفيذ النقل لظروف ما، كعطل إحدى طائراته، وعدم وجود طائرة بديلة تتولى تنفيذ النقل، فيتفق مع ناقل آخر لتنفيذه، الأمر الذي يتطلب تحديد المقصود بالناقل في هذه الحالة، فهل هو الناقل المتعاقد أم الناقل الفعلي ؟

لم تضع اتفاقية وارشو تعريفاً للناقل الجوي، وهذا ما عدّه الفقه من النقائص الجوهرية للاتفاقية المذكورة؛ لأنّ تحديد المقصود بالشخص المذكور يُعدُّ المدخل الحقيقي لتطبيق أحكامها وتحديد نطاقها ^(٤).

إلا أن اتفاقية (جوادا لآخارا) المكملّة لاتفاقية وارشو ١٩٦١ حددت المقصود بالناقل، وأشارت إلى بعض التطبيقات التي يتم تنفيذ النقل فيها بوساطة شخص آخر غير الناقل المتعاقد، إذ عرّفت الاتفاقية المذكورة في المادة (١-ب) الناقل المتعاقد بأنه " أي شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارشو ومبرم مع راكب أو شاحن، أو شخص يعمل لحساب الراكب أو الشاحن". ويتضح من هذا النص بأن الناقل المتعاقد هو الشخص الذي يظهر في عقد النقل كطرف في مواجهة الراكب أو المرسل ^(٥) .

(٤) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٣.

(٥) الدكتور محمود مختار بربري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٦.

وكذلك عرّفت الاتفاقية المذكورة في الفقرة (١- ج) الناقل الفعلي بأنه " شخص غير الناقل المتعاقد ينفذ كلياً أو جزئياً النقل المشار إليه في الفقرة (ب) وذلك بمقتضى إذن صادر من الناقل المتعاقد، ولكنه لا يعتبر فيما يتعلق بهذا الجزء ناقلاً بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارشو، ويفترض وجود الإذن حتى يثبت عكس ذلك " .

ويتضح مما تقدّم، أن اتفاقية (جوادا لآخارا) توسعت في نطاق تطبيق اتفاقية وارشو وذلك بإسباغها صفة الناقل على الناقل الفعلي الذي لا يعدُّ طرفاً في عقد النقل، ويتولى تنفيذه كلاً أو جزءاً بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد. وقد افترضت الاتفاقية وجود الإذن المذكور حتى يثبت العكس، مع ملاحظة أنه في حالة التنفيذ الجزئي يقتصر تطبيق الاتفاقية على الناقل الفعلي بالنسبة للجزء الذي تولى تنفيذه. أما الناقل المتعاقد فيكون مسؤولاً عن تنفيذ الرحلة بأكملها بما في ذلك الجزء الذي تولى الناقل الفعلي تنفيذه وهذا ما قرّره المادة (٢) من اتفاقية (جوادا لآخارا).

وبقصد بيان هذه المسؤولية، فقد قضت المادة (٣) من الاتفاقية المذكورة بأن أي فعل أو امتناع من جانب الناقل الفعلي أو تابعيه ينسب إلى الناقل المتعاقد حتى لو وقع الفعل أو الامتناع في مرحلة النقل الذي تولاه الناقل الفعلي.

وكذلك أشارت المادة (٧) من الاتفاقية المذكورة إلى أن دعوى المسؤولية يمكن أن تقام على الناقل المتعاقد حتى بالنسبة للنقل الذي تولاه الناقل الفعلي. وينبغي التمييز بين الناقل الفعلي وبين الناقل أو الناقلين الذين يتولون تنفيذ النقل بالتتابع، إذ لا يكون الأول بمثابة ناقلاً بالتتابع، بل يقتصر دوره على تنفيذ النقل في إحدى مراحله .

صور النقل الفعلي:

تتمثل أهم صور النقل التي يعهد فيها الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل إلى ناقل آخر في الأحوال التي يواجه فيها الناقل المتعاقد طلبات كثيرة في مناسبة أو موسم ما فلا يتمكن من تنفيذها فيضطر إلى الاتفاق مع ناقل آخر لمساعدته في تنفيذها .

ومن أهم صور هذا النقل قيام الناقل باستئجار طائرة أو طائرات عدة لتنفيذ النقل، إذ قد يستأجر الناقل الجوي طائرة أو طائرات عدة لتنفيذ الرحلات التي تعاقد على تنفيذها. وقد يقتصر الاستئجار على الطائرة فحسب، أو يشمل الطائرة مع طاقمها. ونبين هذين الغرضين تباعاً.

أولاً: استئجار الطائرة فقط

يمكن للناقل الجوي استئجار طائرة أو طائرات عدة فقط بقصد تنفيذ الرحلة أو الرحلات التي تعاقد عليها، ويتولى التعاقد مع رجال الطاقم الذي يتولى تنفيذ الرحلة وتقديم الخدمات إلى الركاب. وفي هذه الحالة يُعدُّ هؤلاء بمركز التابعين الذين يعملون تحت إمرته. ويُعدُّ مسؤولاً عن أعمالهم قبل الركاب الذين تعاقد على نقلهم. أما مالك الطائرة (المؤجر) فلا يُعدُّ مسؤولاً قبل

الركاب لانعدام أية علاقة تربطهم به، ويكون المستأجر مسؤولاً عن رحلة الطائرة سواء من الناحية الفنية أو التجارية^(٦).

وفي هذه الحالة لا يكتسب المالك صفة الناقل الجوي الفعلي طالما أن دوره يقتصر على وضع الطائرة تحت تصرف الناقل المتعاقد^(٧).

ثانياً: استئجار طائرة مع طاقمها

قد يستأجر الناقل الجوي الطائرة مع طاقمها، وفي هذه الحالة يُعدُّ مالك الطائرة بمثابة ناقل فعلي طالما أن له حق الإشراف والرقابة على الرحلة الجوية من الناحية الفنية، على الرغم من كون المستأجر هو الذي أبرم عقود النقل مع الركاب^(٨)، وتطبق بشأنه أحكام الاتفاقية شأنه شأن الناقل المتعاقد^(٩).

الفقرة ثانياً: أطراف عقد نقل البضائع أو الأشياء

ينعقد عقد نقل البضائع أو الأشياء بين الناقل والمرسل، إلا أن ضرورات التعامل قد تتطلب بوجود شخص ثالث يتدخل في تنفيذ الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، وهو المرسل إليه. ولا يؤثر مركز المرسل إليه إشكالياً إذا كان هو ذاته المرسل، كمن يشتري بضاعة ويتفق مع الناقل على نقلها إلى مخازنه، إلا أن الإشكال ينهض فيما إذا كان المرسل إليه هو غير شخص المرسل، إذ يكتسب المرسل إليه حقوقاً وترتب في ذمته التزامات تنشأ عن عقد هو ليس طرفاً فيه، فكيف يمكن تسوية ذلك؟

قدّمت آراء الفقه نظريات عدة لتفسير كيفية انصراف آثار العقد إلى المرسل إليه، ومن ذلك نظرية الوكالة أو النيابة الناقصة أو الحوالة أو الاشتراط لمصلحة الغير^(١٠). إلا أن قانون النقل العراقي، وقانون التجارة المصري تمسكا بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير، إذ عدّت المرسل إليه بمثابة المستفيد في الاشتراط لمصلحة الغير، إذ قررت المادة (٦٥) من قانون النقل العراقي بأنه " لا تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه إلا إذا قبلَ هذه الحقوق والالتزامات صراحةً أو ضمناً " ^(١١).

(٦) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٩.

(٧) يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥.

(٨) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٩-١٤٠.

(٩) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٨.

(١٠) في تفصيل هذه النظريات يُنظر: الدكتور عزيز العكيلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩٩.

(١١) الدكتور مجيد العنبيكي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٢-٢٣.

ويتضح من النص المتقدم، أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد النقل لا تتصرف إلى المرسل إليه؛ لأنه ليس طرفاً في العقد المذكور، إلا إذا قبلها صراحةً أو ضمناً، وذلك استثناءً من مبدأ نسبية آثار العقد .

إلا أن هذا التفسير الذي أخذ به القانون العراقي والمصري هو منتقد كذلك؛ لأنّ الوضع الغالب في الاشتراط لمصلحة الغير أنه ينشأ حقوقاً للمستفيد من دون أن يترتب بذمته التزامات، بينتما من الثابت أن المرسل إليه ترتب في ذمته بعض الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، كالالتزام بتسليم البضاعة أو دفع الأجرة .

وينبغي الإشارة أخيراً بأن البعض من الفقه يرى بأن عقد نقل البضائع أو الأشياء هو عقد ثلاثي الأطراف، إذ إنّ المرسل إليه بقبوله بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد النقل سيصبح طرفاً في هذا العقد الذي أبرم بين الناقل والمرسل، إذ يمثل هذا العقد إيجاباً موجهاً إلى المرسل إليه، فإذا ما أعلن عن قبوله فسوف يلتزم بتنفيذ الالتزامات الناشئة عنه (١٢) .

المطلب الثاني: انعقاد عقد النقل الجوي

لم تتضمن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المكملة لها أو الملحق، وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أية أحكام خاصة بانعقاد عقد النقل الجوي، ومن ثم فإن إبرام هذا العقد يخضع إلى القانون الوطني الذي تشير إليه قواعد الإسناد، فإذا كان هذا القانون مثلاً هو القانون العراقي أو المصري فتطبق بشأنه بوجه عام أحكام القواعد العامة المقررة في القانون المدني في ما يتعلق بانعقاده، وكذلك القواعد الواردة في قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ فيما يخص القانون العراقي، والقواعد الواردة في قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ فيما يخص القانون المصري. ومن ثمّ فإنّ عقد النقل الجوي . وكأي عقد آخر . يتطلب لصحة انعقاده توافر أركان العقد المقررة بمقتضى القواعد العامة من تراضي ومحل وسبب ، ونبين ذلك بإيجاز :

الفقرة أولاً: التراضي

يُعدّ عقد النقل من قبيل العقود الرضائية التي تتم بمجرد توافق الإيجاب والقبول. وهذا ما قرره الفقرة أولاً من المادة (٦) من قانون النقل العراقي، والمادة (٢١٠) من قانون التجارة المصري.

وإذا كانت اتفاقية وارشو واتفاقية مونتريال، وكذلك القوانين الوطنية، تطلبت تحرير وثائق معينة، كمستند أو وثيقة النقل في عقد نقل الأشياء، أو تذكرة النقل في عقد نقل الأشخاص وعلى التفصيل الذي سيرد لاحقاً، إلا أن تحرير هذه الوثائق لا يجعل من عقد النقل الجوي عقداً شكلياً؛

(١٢) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٨٠.

لأن دورها ينحصر في إثبات وجود العقد ومضمونه^(١٣)، بل أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، قررت بأن عدم الالتزام بأحكام المواد من (٤-٨) لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية". ويتضح مما تقدّم، أن عدم تحرير الوثائق المقررة بمقتضى الاتفاقية المذكورة لا يمنع من وجود العقد وصحته^(١٤).

وينبغي بمقتضى القواعد العامة أن تتوافر في أطراف العقد الأهلية الواجب توافرها لإبرام التصرفات القانونية. وقد ميّز الفقه بشأن الأهلية المطلوبة لانعقاد عقد النقل بين الناقل والراكب والمرسل. ففيما يتعلق بالناقل فيشترط فيه كمال الأهلية، إلا أنه لما كان النقل الجوي يتولاه في الغالب شخص معنوي يتخذ شكل الشركة، فينبغي أن يكون من أغراضه بحسب السند المنشئ له القيام بأعمال النقل^(١٥). ويترتب على ذلك بأنه إذا كان السند المنشئ للشخص المعنوي، كعقد الشركة، لا يتضمن أية إشارة بأن من أغراض الشركة القيام بالنقل فلا يجوز تبعاً لذلك القيام بالنشاط المذكور، وإن كانت الشركة المذكورة تمتلك طائرة خاصة لقضاء بعض أعمالها. أما بالنسبة للراكب في عقد نقل الأشخاص والمرسل في عقد نقل الأشياء فلا يشترط فيهما سوى بلوغ سن التمييز^(١٦)، إذ ليس بوسع الناقل. ولاسيماً في النقل الجوي. التحقق من

(١٣) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٣٣.

(١٤) وهذا ما كانت تقررره الفقرة (٢م ٣) من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩، إذ إنَّ عدم تحرير وثائق النقل لا يمنع من وجود عقد النقل أو يؤثر في صحته، إلا أن الناقل سوف يحرم من التمسك بأحكام الاتفاقية المتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية أو المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية، وقد ألغت اتفاقية جواتيمالا سيتي ١٩٧١ النص المتعلق بحرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية في حالة عدم تحرير وثائق النقل التي ألزمت الاتفاقية بتنظيمها.

(١٥) المادة (٤٨) من القانون المدني العراقي. وهنا تجدر الإشارة إلى بعض الفقه يرى بأن أهلية الناقل الشخص المعنوي لا تثير أي إشكال في العمل؛ لأنه غالباً ما تكون الشركة التي تتولى تنفيذ النقل متمتعة بالشخصية المعنوية، ومن ثم لا تنور مسألة تمتعها بالأهلية القانونية وصحة رضاها.. يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٨.

(١٦) أستاذنا الدكتور باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، الطبعة الثانية، ١٩٩٣، ص ١٨٤-١٨٥.

أهلية الأشخاص الذين يتعاقد معهم، كما أن شروط التعاقد تبدو واحدة^(١٧). أما في عقد نقل البضائع، فإنَّ نقل البضاعة لا يُعدُّ تصرفاً فيها يتطلب كمال الأهلية^(١٨).

وينبغي كذلك بمقتضى القواعد العامة أن يكون التعبير عن الإرادة صحيحاً وغير مشوب بأي عيب من عيوب الإرادة، كالغلط أو الإكراه. وهنا تنبغي الإشارة بأن البعض من الفقه يرى بأن نطاق عيوب الإرادة في إطار عقد النقل يبدو ضيقاً أو معدوماً^(١٩)، ذلك لأنَّ إرادة الأطراف تتحرك في حدود تصل من الضيق إلى الحد الذي يستبعد من الناحية العملية. أي أثر للغلط أو الإكراه أو التدليس^(٢٠).

مدى إلزام الناقل بقبول طلبات النقل :

أشارت المادة (٢) من اتفاقية وارشو إلى حق الناقل في رفض قبول طلبات النقل المقدمة إليه من دون أن يكون ملزماً بإبداء أسباب الرفض. وأكدت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هذا الحق، إذ قررت في المادة (٢٧) بأنه " ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع من رفض إبرام أي عقد نقل " .

وقد أبدى الفقه تحفظه بشأن الحكم المتقدم، إذ إنَّ احتكار الناقل تقديم خدمة النقل سيكسب نشاطه صفة المرفق العام، ومن ثمَّ ينبغي أن يقدم خدماته بما يمكن الجمهور من الاستفادة من النشاط المذكور، وبما يحقق المساواة بينهم^(٢١).

إلا أنَّ جانباً من الفقه ميَّز بين النقل المنظم وبين النقل غير المنظم، إذ لا يجوز للناقل في النوع الأول رفض طلبات النقل إلاَّ إذا أبدى أسباب معقولة، كأن كان الراكب مريضاً لا يحتمل السفر بالطائرة أو في حالة سكر بين، أو فاقداً للوعي. أما إذا كان النقل غير منظم ففي هذه الحالة يجوز للناقل قبول أو رفض النقل من دون أن يكون ملزماً بإبداء أسباب الرفض^(٢٢). وبتقديرنا المتواضع، إنَّ إجازة اتفاقيتي وارشو ومونتريال للناقل الجوي الحق في رفض طلبات النقل يجد تسويغه بمحدودية القدرة الاستيعابية للطائرة، وعدم قدرته على نقل أعداد من

(١٧) يُنظر: الدكتور علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون ذكر تاريخ النشر، ص ١٤٦، الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٨.

(١٨) الدكتور حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الكويت، ط ١، ١٩٩٠-١٩٩١، ص ٢٧٢.

(١٩) الدكتورة سميحة القليوبي، الوسيط في شرح القانون التجاري المصري، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ٥، ٢٠٠٧، ص ٥٢٥.

(٢٠) الدكتور علي البارودي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٦.

(٢١) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٩-١١٠.

(٢٢) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٢.

الركاب يزيد على العدد الذي من الممكن أن تستوعبه؛ لأن ذلك يعرض الطائرة إلى بعض المخاطر .

الفقرة ثانياً: المحل

لا يخرج المحل في عقد النقل الجوي عن مفهومه المقرر بمقتضى القواعد العامة، إذ ينصب على قيام الناقل بنقل شخص أو شيء ما، وكما سبقت الإشارة إلى ذلك في موضع سابق. وينبغي أن تتوافر فيه الشروط المقررة بمقتضى القواعد العامة، والمتمثلة بشرط الإمكان والوجود والمشروعية (٢٣) .

الفقرة ثالثاً: السبب

يكون لعقد النقل الجوي، وكأي عقد، سبب تمثل بالباعث الدافع على إنشائه. وبمقتضى القواعد العامة، فلا يشترط ذكر السبب، وإنما يفترض وجوده ومشروعيته ما لم يثبت العكس (٢٤) .

المطلب الثالث: خصائص عقد النقل الجوي

لعقد النقل خصائص معينة تتمثل بكونه عقداً رضائياً، ومن عقود المعاوضات، وعقداً ذا طبيعة تجارية. ونبين هذه الخصائص تباعاً .

الفقرة أولاً: عقد رضائي

سبقت الإشارة إلى أن عقد النقل الجوي هو من العقود الرضائية التي تتم بمجرد ارتباط الإيجاب بالقبول، وهذا ما أشارت إليه الفقرة أولاً من المادة (٦) من قانون النقل العراقي، إذ بيّنت بأنه " يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته بجميع الطرق " .

ويترتب على ما تقدّم أن العقد المذكور لا يُعدّ من قبيل العقود الشكلية التي يتطلب القانون شكلاً معيناً لانعقادها، وذلك على الرغم من أن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد تطلبت تحرير وثائق معينة . سنبينها في موضع لاحق . ذلك لأنّ تحرير هذه الوثائق لا تجعل منه عقداً شكلياً، بل يبقى رضائياً، ويجوز إثباته بوسائل الإثبات كافة الجائزة قانوناً .

ولا يعدّ عقد النقل الجوي كذلك عقداً عينيّاً لا ينعقد إلّا بتسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل أو تابعيه، إذ إنّ التسليم لا يعدّ شرطاً لانعقاد العقد المذكور، وإنما لتمكين الناقل من البدء بتنفيذ الالتزامات التي يقررها القانون على عاتقه، وهو نقل الأمتعة مع الراكب أو الأشياء التي التزم بنقلها.

(٢٣) المواد ١٢٧-١٣٠ من القانون المدني العراقي .

(٢٤) المادة ١٣٢ من القانون المدني العراقي .

وبعبارة أخرى، فإنَّ التسليم لا يعدو أن يكون أحد آثار هذا العقد فحسب (٢٥). أما ما أشارت إليه الفقرة ثالثاً من المادة (٦) من قانون النقل العراقي من أن " يعتبر تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل " فهو لا يمثل سوى قرينة خاصة على قبول الناقل وانعقاد العقد (٢٦).

سمة الإذعان في عقد النقل الجوي :

نظراً لاحتكار عمليات النقل الجوي من قبل بعض الجهات، سواء أكانت من الأشخاص المعنوية العامة أو الخاصة، واستثنائاً هذه الجهات بوضع شروط العقد بما يتعذر على الطرف الآخر مناقشتها، لذا يُعدُّ عقد النقل من قبيل العقود التي تتوافر فيها سمة الإذعان (٢٧)، إلاَّ أنه مع التسليم بتوافر هذه السمة في عقد النقل، إلاَّ أن ذلك لا ينفي الصفة الرضائية له (٢٨)؛ لأنَّه إذا كان الناقل في مركز الطرف القوي المحتكر للخدمة المذكورة، والراكب في مركز الطرف الضعيف، إلاَّ أنَّ عدم المساواة بين مركزيهما هو أمر حتمي لا يمكن تجنبه، إذ لا توجد عملاً مساواة مطلقة بين المتعاقدين، أي أن عدم المساواة ليست بذاتها التي تثير الشكوك في الصفة الرضائية للعقد، وإنما من الإجحاف أو التعسف الذي ينشأ عنها (٢٩). وبقصد الحد من التعسف الذي يلقيه الراكب أو المرسل، فقد قررت المادة (٢٣) من اتفاقية وارشو ببطالان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول عن مبلغ التعويض المحدد فيها .

المطلب الثاني: من عقود المعاوضات

يُعدُّ عقد النقل من عقود المعاوضات التي يتلقى فيها كل طرف مقابلًا لما يقدمه. ويتمثل العوض في عقد النقل بالأجرة التي يستحقها الناقل لقاء الخدمة التي يؤديها للراكب. وقد سبقت الإشارة إلى أن اتفاقية وارشو واتفاقية مونتريال جعلتا من استحقاق الناقل الأجرة شرطاً من شروط سريانها على عمليات النقل الخاضعة لأحكامهما كأصل عام. إلاَّ أنهما أشارتا إلى تطبيق أحكامهما على عمليات النقل بالمجان التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي (٣٠) .

(٢٥) الدكتور حسني المصري، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧١-٢٧٢.

(٢٦) الدكتور مجيد العنبيكي، مصدر سبق ذكره، ص ١٨.

(٢٧) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٣٥.

(٢٨) الدكتور عزيز العكيلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩٥. عكس ذلك الدكتور الياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة، جزء ٨، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، ٢٠٠٨، ص ٣٤٤.

(٢٩) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، ص ٥٣٦-٥٣٩.

(٤) يُنظر ما سبق: ص من هذا المؤلف.

ثالثاً: عقداً ذا طبيعة تجارية

تُعَدُّ عمليات النقل الجوي من قبيل الأعمال التجارية، إذ تهدف المؤسسات والشركات التي تتولى تنفيذها تحقيق الربح، فضلاً عن أن طبيعة النقل الجوي تحتم بمزاولة هذه الأعمال على شكل مشروع منظم يتوافر فيه عنصر الاحتراف.

وقد عدَّت الفقرة تاسعاً من المادة (٥) من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ الأعمال المتعلقة بالنقل، بوجه عام، من قبيل الأعمال التجارية إذا كانت مزاولته بقصد تحقيق الربح، وافترضت فيها هذا القصد ما لم يثبت العكس من دون أن تشترط مزاولته على شكل مشروع منظم، وبغض النظر عن صفة القائم به سواء أكان من الأشخاص المعنوية العامة أم من الأشخاص المعنوية الخاصة.

وكذلك عدَّ قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الأعمال المتعلقة بالملاحة الجوية، ومنها النقل الجوي، من قبيل الأعمال التجارية من دون أن يستلزم مزاولته على شكل مشروع منظم، مما يعني أن هذه الأعمال تُعَدُّ تجارية ولو وقعت لمرة واحدة، إلا أنه من المتعذر عملاً مزاوله أعمال النقل الجوي إلا في ظل وجود مشروع منظم^(٣١).

المبحث الثاني: وثائق النقل الجوي

سبقت الإشارة إلى أن عقد النقل الجوي، سواء أكان نقل أشخاص أم أشياء، يعد عقداً رضائياً، لا يشترط لانعقاده شكلاً محدداً، إلا أن الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية تطلبت بوجوب تحرير وثائق معينة بقصد تأمين سلامة الرحلة الجوية.

وتتمثل هذه الوثائق بتذكرة النقل التي يزود بها الراكب في عقد نقل الأشخاص، وإيصال الأمتعة فيما يتعلق بالأمتعة التي يصطحبها الراكب. ومستند أو وثيقة النقل الجوي^(٣٢) في عقد نقل الأشياء. ونبين الأحكام المتعلقة بتذكرة النقل الجوي (مطلب أول) وإيصال الأمتعة (مطلب ثان) ووثيقة النقل الجوي (مطلب ثالث). وبعد بيان أحكام هذه الوثائق نتولى الإشارة إلى وظائفها (مطلب رابع).

(٣١) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العربي، الدكتور محمد الفقي، ص ٥٣٩.

(٣٢) يرى البعض من الفقه بأن لفظ مستند النقل الجوي *connaissance aerien* يفضل اللفظ الفرنسي *Lettre de transport aerien* الذي يترجم حرفياً بخطاب أو رسالة النقل الجوي إذ لا صلة لهذا اللفظ شكلاً أو مضموناً بعقد النقل. يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١١١، ويرى آخرون بأن خطاب النقل الجوي ما هو إلا عقد نقل البضاعة ذاتها، الدكتور أبو زيد رضوان، ص ٢٦٥.

المطلب الأول: تذكرة النقل

تُعدُّ تذكرة النقل المستند أو الوثيقة التي ينبغي على الناقل تحريرها وفقاً للمادة (٣) من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩. إلا أن هذه الاتفاقية لم تتطلب تحرير التذكرة وفقاً لنموذج أو شكل معين، ولذا فمن الجائز تحريرها بورقة عادية على أن تتضمن كافة البيانات التي قررتها الاتفاقية المذكورة^(٣٣).

ولم تشترط اتفاقية وارشو وجوب تحرير تذكرة النقل بلغة الراكب، إلا إذا نص القانون الوطني على خلاف ذلك. إلا أن القضاء الفرنسي ذهب إلى وجوب تحرير التذكرة المنظمة إلى راكب فرنسي، والصادرة عن شركة طيران أجنبية في باريس باللغة الفرنسية ليتمكن الراكب من معرفة النظام القانوني الذي يحكم العلاقة بينه وبين الناقل^(٣٤). والأصل أن الناقل ملزم بتسليم التذكرة إلى الراكب بالذات، إلا أنه من الجائز تسليمها إلى ممثله أو لمن ابتاعها لحسابه، أو لممثل المجموعة التي تنوي السفر وذلك في الرحلات الجماعية^(٣٥).

البيانات التي تتضمنها تذكرة النقل:

ينبغي وفقاً لأحكام المادة (٣) من اتفاقية وارشو أن تتضمن تذكرة النقل البيانات الآتية:

أولاً: مكان وتاريخ إصدار التذكرة

ينبغي أن تتضمن تذكرة النقل على مكان وتاريخ إصدارها، وتتجلى أهمية هذا البيان في تحديد مكان المؤسسة أو الشركة التي تولت إبرام عقد النقل وإصدار التذكرة بما يمكن من معرفة المحكمة المختصة بنظر النزاع طبقاً للمادة (٢٨) من اتفاقية وارشو.

ثانياً: نقطتا القيام والوصول

تتجلى أهمية بيان مكان القيام والوصول في تحديد الطبيعة القانونية للنقل، وفيما إذا كان وطنياً أم أجنبياً، وتحديد القواعد التي تحكمه، وعما إذا كان خاضعاً للاتفاقيات الدولية أم للقانون الوطني الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون القاضي الذي يتولى نظر النزاع.

ثالثاً: المحطات المذصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون بوسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك من دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل

وفقاً لهذه الفقرة فينبغي أن تتضمن تذكرة النقل تحديد المرسى الجوي الذي يمكن أن تهبط فيه الطائرة وذلك لما له من أثر في تحديد طبيعة النقل فيما إذا كان دولياً أم وطنياً. ومن الجائز

(٣٣) يُنظر: الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٨.

(٣٤) Paris 8 fev. 1978. R.F.D.A. 1979. 97 .

(٣٥) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٤٢.

تعديل المرسى المحدد في حالة الضرورة، بشرط ألا يؤدي إلى تغيير الصفة الدولية للنقل من نقل دولي إلى داخلي.

رابعاً: اسم وعنوان الناقل أو الناقلين

وتتمثل أهمية هذا البيان في تحديد الشخص الذي يمكن أن تثار بشأنه دعوى المسؤولية. خامساً: بيان يتضمن بأن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارشو

وتمثل البيانات المتقدمة الحد الأدنى الذي يجب أن تتضمنه تذكرة النقل، ويكون بوسع الناقل إضافة بيانات أخرى إضافة إلى ما تقدم ذكره من بيانات^(٣٦).

ويرى البعض بأن اتفاقية وارشو أهملت الإشارة إلى ذكر بيان تاريخ وساعة المغادرة، وهذا البيان يتمتع بأهمية كبيرة. إلا أن شركات النقل تحرص في العادة على ذكره^(٣٧). وينبغي الإشارة إلى أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف اختصاراً بالاياتا IATA وقد وضع نموذجاً لتذكرة النقل يمكن لشركات أو مؤسسات النقل الجوي الأخذ به. ويتضمن البيانات العامة التي ينبغي أن تتضمنها هذه التذكرة، إلا أن الشروط الواردة في هذه التذكرة لا يعمل بها في حال مخالفتها لأحكام الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية.

أما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد أشارت إلى الأحكام المتعلقة بتذكرة النقل إذ ألزمت بتسليم (مستند نقل فردي أو جماعي) يتضمن البيانات الآتية:

- ١- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.
- ٢- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعيتين في إقليم دولة طرف واحدة، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.

وقد أشارت الاتفاقية في المادة (٢) إلى أنه يجوز للناقل الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المتقدم ذكره بأية وسيلة أخرى تسجل فيها المعلومات التي سبق ذكرها.

وقد قررت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في الفقرة (٥) من المادة (٣) بأن عدم الالتزام بأحكام هذه المادة - أي عدم تحرير تذكرة النقل أو عدم تضمينها البيانات المطلوبة - لا يؤثر على صحة عقد النقل الذي يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية بما فيها الأحكام المتعلقة بتحديد المسؤولية.

(٣٦) يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥٠.

(٣٧) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٠.

المطلب الثاني: إيصال الأمتعة

ميزت اتفاقية وارشو بين الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أثناء الرحلة، والأمتعة التي يسلمها للناقل إذ ألزمت المادة (٤) من هذه الاتفاقية بوجوب قيام الناقل بتحرير إيصال أو استمارة نقل الأمتعة فيما يتعلق بالأمتعة التي يسلمها الراكب إلى الناقل. وينظم الإيصال بنسختين تسلم أحدها للراكب، ويحتفظ الناقل بالثانية.

البيانات التي يتضمنها إيصال الأمتعة:

حددت الفقرة (٣) من المادة (٤) البيانات التي يتضمنها إيصال الأمتعة بما يأتي:

- أ- مكان وتاريخ إصدارها.
 - ب- نقطتي القيام والوصول.
 - ج- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.
 - د- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة.
 - هـ- عدد الطرود ووزنها.
 - ز- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة الثانية من المادة (٢٢).
 - ح- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.
- وقد نظمت المادة ٩٤ من الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) البيانات التي يجب أن يتضمنها إيصال أو استمارة الأمتعة، ومن ذلك وجوب أن يتم نقل أمتعة الراكب على نفس الطائرة التي تقله، وإلا فعلى أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل الراكب، وألا تحتوي على مواد متفجرة أو خطرة أو سوائل أو حيوانات أو زواحف إلا بموافقة صريحة من الناقل^(٣٨).

أما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد قررت في (الفقرة ٣ م ٤) بأنه " على الناقل أن يسلم بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة " . ثم حددت المادة (٥) البيانات التي يتضمنها إيصال الأمتعة وهي:

- أ- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.
- ب- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد واقعيتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى.

المطلب الثالث: وثيقة الشحن الجوي

أشارت اتفاقية وارشو في المادة (٥) إلى ضرورة تنظيم وثيقة أطلقت عليها (خطاب النقل الجوي) في حالة نقل البضائع. بينما أطلقت اتفاقية مونتريال في المادة (٤) على هذه الوثيقة تسمية (وثيقة الشحن الجوي). وتختلف هاتان الوثيقتان عن تذكرة النقل وإيصال الأمتعة التي تسلم إلى الراكب في عقد نقل الأشخاص في أن الأخيرة - وكما سبقت الإشارة - يتولى الناقل تنظيمها وتسليمها إلى الراكب. أما وثيقة الشحن الجوي أو (خطاب النقل الجوي) فيتولى المرسل تنظيمها وتسليمها إلى الناقل. إذ قررت اتفاقية وارشو في المادة (٥) بأن " لكل ناقل الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه (خطاب النقل الجوي) ولكل مرسل منه الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا المستند ". وهذا يعني أن الخطاب المذكور يجب أن يحرر من قبل المرسل منه، ويجب عليه أن يقدمه للناقل الجوي لغرض قبوله. وكذلك أشارت الفقرة (١م ٦) من الاتفاقية المذكورة إلى أنه " يعد المرسل خطاب النقل الجوي ". وأكدت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ذات الحكم إذ بينت (الفقرة أم ٧) إلى أن " يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي " إلا أن الفقرة (٤) من المادة المذكورة أجازت تنظيم هذه الوثيقة من قبل الناقل بناء على طلب من المرسل إذ قررت بأنه إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب من المرسل، فيعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن المرسل ما لم يقر الدليل على خلاف ذلك " .

وقد انتقد الفقه الحكم الذي قرره (الفقرة ١ م ٥) من اتفاقية وارشو التي تقدم ذكرها، والتي نصت على أن " لكل ناقل الحق في أن يطلب من المرسل " . إذ لم يوفق واضعو الاتفاقية في استخدام لفظ " الحق " الوارد في النص المذكور، ذلك لأن طلب إعداد خطاب النقل ليس حقاً للناقل، بل هو التزام مقرر بذمته، وإلا كان النص على حرمانه من حق التمسك بتحديد التعويض الذي قرره الاتفاقية كجزاء لتخلف الخطاب أو المستند المذكور هو من قبيل اللغو الذي يجب تنزيه المشرع عنه. فالمنطق يقضي بإيقاع الجزاء في حال الإخلال بالالتزام، وليس عند عدم استعمال الحق. ومن ثم فإنه ينبغي تفسير اللفظ المذكور بأن للناقل الحق في أن يطلب من المرسل البيانات الضرورية لملء خطاب النقل، لاسيما أن الواقع يدل إلى أن الناقل يتولى بنفسه إعداد هذا الخطاب، وليس المرسل إذ يرفض الأخير في الغالب إعداده^(٣٩).

(٣٩) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، ص ٥٥٤-٥٥٥. ومما تجدر الإشارة إليه أن القوانين الوطنية قررت بالزام الناقل في عقد نقل الأشياء بإعداد وثيقة النقل إذ نصت الفقرة أولاً من المادة ٦٣ من قانون النقل العراقي بأن للمرسل أن يطلب من الناقل تسليمه صورة من وثيقة النقل، وتطلبت الفقرة (٣) من المادة (٧٣) توقيع الناقل أو من ينوب عنه على الوثيقة المذكورة في حال تنظيمها.

عدد نسخ الوثيقة والتوقيع عليها :

وفقاً لأحكام المادة (٦) من اتفاقية وارشو فينبغي تحرير خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية، ويمثل هذا العدد الحد الأدنى المطلوب من عدد النسخ. تتضمن النسخة الأولى عبارة (لِلناقل الجوي) ويوقع عليها المرسل. وتتضمن النسخة الثانية عبارة (لِلمرسل إليه) ويوقع عليها كل من الناقل والمرسل وترفق هذه النسخة بالبضاعة. أما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل الجوي ويسلمها إلى المرسل عند قبوله البضاعة. فإذا وقع اختلاف في البيانات الواردة في النسخ الثلاث فينبغي اعتماد النسخة الثانية التي تحمل توقيع الناقل والمرسل^(٤٠) ويرى البعض من الفقه بأن لكل نسخة من النسخ المتقدم وظيفة معينة تتطابق بها، فالأولى تحدد للناقل الشروط الخاصة بالوثيقة محل الشحن. أما الثانية فيستخدمها المرسل إليه عند الإثبات، أما الثالثة فتعد بمثابة إيصال إيداع باستلام البضاعة من المرسل ولذا ينبغي أن تحمل توقيع الناقل^(٤١).

وينبغي على الناقل مراعاة الدقة بشأن خطاب النقل الجوي فإذا قام مثلاً بتسليم النسخة الثالثة التي تحمل توقيعها إلى المرسل قبل قبوله البضاعة واستلامها فيعد مسؤولاً عما يصيب المرسل إليه من أضرار تتمثل في الثمن الذي دفعه المرسل إليه مقابل بضاعة لم يتسلمها^(٤٢). أما اتفاقية مونتريال فقد تبنت الأحكام ذاتها الواردة في اتفاقية وارشو إذ بينت المادة (٧) منها بأنه :

- ١- يقوم المرسل بتحرير وثيقة النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية.
- ٢- تمهر النسخة الأولى بعبارة " الناقل " ويوقع عليها المرسل، وتمهر الثانية بعبارة " المرسل إليه " ويوقعها عليها كل من المرسل والناقل. ويوقع الناقل على النسخة الثالثة ويسلمها إلى المرسل بعد قبوله البضائع.

تعدد الطرود :

أما في حالة تعدد الطرود التي يتولى الناقل نقلها فالناقل الحق في مطالبة المرسل بتحرير وثائق شحن منفصلة، أي وثيقة شحن خاصة بكل طرد، وهذا ما قرره المادة (٧) من اتفاقية وارشو والمادة (٨) من اتفاقية مونتريال^(٤٣).

(٤٠) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، وهو يرى استناداً إلى بعض آراء الفقه بأنه إذا حرر خطاب النقل الجوي من أصل واحد فإن ذلك لا يترتب عليه حرمان الناقل الجوي من الاستفادة من حالات الإعفاء أو تحديد المسؤولية المقررة أحكامها بمقتضى المادة (٢٢) من الاتفاقية ٠٠ ص ٢٦٦.

(٤١) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٦٦.

(٤٢) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥٩.

(٤٣) المصدر نفسه، ص ٥٥٩-٥٦٠.

الاستعاضة عن وثيقة الشحن الجوي بإيصال:

أجازت الفقرة (٢) من المادة (٤) من اتفاقية مونتريال الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بتنظيم إيصال يتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب، وهذا الإيصال ينظمه الناقل ويسلمه إلى المرسل بناء على طلب الأخير. وكذلك أجازت الفقرة (ب) من المادة (٨) من الاتفاقية المذكورة للمرسل أن يطلب من الناقل تسليمه إيصالات منفصلة بالبضائع في حال تعدد الطرود وعدم تنظيم وثيقة شحن منفصلة بكل طرد.

البيانات التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن الجوي (خطاب النقل الجوي):

أسهبت اتفاقية وارشو في تعداد البيانات التي يجب ذكرها في خطاب النقل الجوي، إذ أشارت المادة (٨) إلى وجوب تضمين هذا الخطاب سبعة عشر بياناً، ولما كانت هذه البيانات هي كثيرة ومعقدة^(٤٤)، لذا فقد تم تعديلها بمقتضى المادة (٦) من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وإيجازها بثلاث بيانات تماثل تلك الواجب ذكرها في تذكرة النقل وإيصال الأمتعة. أما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد حددت البيانات الواجب ذكرها في وثيقة الشحن الجوي بأنها تتمثل:

- أ- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.
 - ب- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتي المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.
 - ج- بيان وزن الإرسالية.
- عدم تحرير وثيقة الشحن الجوي أو تضمينها البيانات الواجب ذكرها:

قررت المادة (٩) من اتفاقية وارشو - المعدلة ببروتوكول لاهاي - بأنه " لا يحق للناقل الجوي أن يتمسك بأحكام المادة (٢٢) من الاتفاقية الخاصة بالحد أو الإعفاء من المسؤولية إذا شحنت برصائه على متن الطائرة دون أن يكون خطاب النقل قد أعد أو إذا كان هذا الخطاب خالياً من التنبيه بخضوع النقل لاتفاقية وارشو.

ويبدو من النص المتقدم أن اتفاقية وارشو عدت عدم تحرير خطاب النقل أو تضمينه البيانات الواجب ذكرها ضرباً من الإهمال يحرم الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية الخاصة بالإعفاء أو تحديد المسؤولية.

أما اتفاقية مونتريال فقد أخذت بخلاف الحكم الوارد في اتفاقية وارشو - المعدلة ببروتوكول لاهاي - إذ قررت المادة (٩) بأن عدم الالتزام بأحكام المواد ٤-٨ - المتعلقة بتحرير وثيقة الشحن الجوي أو تضمينها البيانات المطلوبة - لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، وقد

(٤٤) يُنظر: الدكتور أبوزيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٦٦.

سبق الإشارة بأن عقد النقل الجوي هو عقد رضائي لا يتطلب القانون شكلاً محدداً لانعقاده. وفي هذه الحالة يظل النقل خاضعاً لأحكام الاتفاقية، لاسيما ما يتعلق منها بالإعفاء أو تحديد المسؤولية.

المسؤولية عن صحة البيانات الخاصة بالبضاعة:

قررت الفقرة (١) من المادة (١٠) من اتفاقية مونتريال بمسؤولية المرسل عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضائع المدونة من قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي، أو المقدمة منه أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في إيصال البضائع أو لإدراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى.

وكذلك قررت الفقرة (٢) من المادة المذكورة بوجوب قيام المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً تجاهه بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات أو إقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة.

أما الفقرة (٣) من المادة ذاتها فقد قررت بتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل وبأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً تجاهه بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات أو إقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في إيصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى. ويعد البيان غير صحيح إذا كان من شأنه إخفاء طبيعة البضاعة أو إعطاء معلومات خاطئة عن أبعادها. ويعد البيان غير كافٍ إذا لم يبين الخصائص المميزة للبضاعة، ككونها قابلة للكسر أو الاشتعال أو الانفجار^(٤٥).

المطلب الرابع: وظائف ووثائق النقل الجوي

تؤدي وثائق النقل الجوي دوراً مهماً في إثبات عقد النقل (فقرة أولاً) وفي تمثيل البضاعة (فقرة ثانياً).

الفقرة أولاً: من حيث الإثبات

يكون لوثائق النقل الجوي دوراً في إثبات عقد نقل الأشياء وتسليم البضاعة إلى الناقل الجوي إذ قررت الفقرة (١) من المادة (١١) من اتفاقية وارشو بأنه "يعتبر خطاب النقل الجوي حجة على أن العقد قد أبرم وعلى أن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك"

(٤٥) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره،

وكذلك قررت الفقرة (١) من المادة (١١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بأنه " تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيها ما لم يثبت خلاف ذلك ".

ويتضح مما تقدم أن وثيقة النقل الجوي وإيصال البضائع يعد قرينة على تمام عقد النقل وما تضمنه من شروط، فضلاً عن كونه حجة على تمام تسليم البضائع، وذلك لأن هذه الوثيقة تحمل توقيع الناقل، وهو لا يضع توقيعه عليها إلا إذا قبل البضاعة. إلا أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة - كما أشارت إلى ذلك صراحة اتفاقيةتأريش ومونتريال - قابلة لإثبات العكس، إذ أن من الجائز إثبات عدم تمام العقد، وكذلك عدم تسليم البضاعة، وهذا الإثبات يتم بكافة طرق الإثبات المقررة في نطاق المواد التجارية^(٤٦).

أما فيما يتعلق بالبيانات الواردة في وثيقة النقل الجوي فقد ميزت اتفاقية مونتريال في المادة (١١) - كسابقها اتفاقيةتأريش - بين نوعين من البيانات من حيث حجيتها وبالشكل الآتي:

١- البيانات المتعلقة بوزن البضائع وأبعادها وتغليفها وعدد الطرود. إذ تعد الوثيقة بشأنها حجة على أنها موافقة لحقيقة الحال، أي دليلاً يجوز الاحتجاج به ما لم يثبت خلاف ذلك.

٢- البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها. لا تكون هذه البيانات حجة على الناقل إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها بنفسه وبحضور المرسل وأثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع، وكذلك بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع، فإذا كان عدد الطرود في ظاهر الحال مثلاً عشرون طرداً فإن هذا يمثل دليلاً على عددها.

الفقرة ثانياً: من حيث تمثيل البضاعة

أثير الخلاف في ظل اتفاقيةتأريش حول مدى قدرة خطاب أو مستند النقل الجوي على أداء ذات الوظيفة التي يقوم بها سند الشحن البحري في تمثيل البضاعة بما يمكن من تداولها بتداول المستند أو الخطاب المذكور؟

ذهبت بعض آراء الفقه إلى عدم تمتع خطاب النقل الجوي بأي دور في تمثيل البضاعة وذلك لأن الرحلة الجوية تتسم بالقصر نظراً للسرعة الفائقة للطائرة بما لا يتيح الفرصة لإجراء

أي تصرف بشأن البضاعة وهي ظل حراسة الناقل^(٤٧). وأضاف البعض بأنه عند وضع اتفاقية وارشو أقتراح أن يكون المستند المذكور قابلاً للتداول، إلا أنه ارتأى بترك هذا الموضوع إلى الشاحنين والناقلين الجويين لينظموا ما يشاؤون من مستندات^(٤٨).

إلا أن بروتوكول لاهاي حسم الجدل المذكور إذ قرر في (الفقرة ٣ م ١٥) بأنه " ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون إصدار خطاب نقل جوي قابل للتداول" وبذلك أصبح للخطاب المذكور ذات الوظيفة التي يقوم بها سند الشحن البحري في تمثيل البضاعة. إلا أن البعض من الفقه أشار إلى أن الجواز المذكور يتعارض عملاً مع الشروط التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) بشأن نقل البضائع، التي تطلبت أن يكون خطاب النقل الجوي اسماً بحيث لا تسلم البضاعة إلا إلى المرسل إليه المذكور اسمه في الخطاب أو المستند المذكور^(٤٩).

المبحث الثالث: آثار عقد النقل الجوي

يرتب عقد النقل الجوي سواء أكان نقل أشخاص أم نقل بضائع، شأنه شأن أي عقد آخر، العديد من الآثار، وتتمثل هذه الآثار بحقوق والتزامات كل طرف من أطراف العقد. ونبين أولاً آثار عقد نقل البضائع أو الأشياء (مطلب أول) وآثار عقد نقل الأشخاص (مطلب ثان).

المطلب الأول: آثار عقد نقل البضائع أو الأشياء

تتمثل آثار عقد البضائع أو الأشياء بحقوق والتزامات طرفي العقد وهما الناقل والمرسل. ونبين هذه الالتزامات والحقوق تباعاً.

الفقرة أولاً: التزامات الناقل وحقوقه:

تتمثل التزامات الناقل في عقد نقل البضائع بما يأتي:

أولاً: تسلم البضاعة

ينبغي على الناقل، ولغرض تنفيذ التزامه بنقل البضاعة، أن يتسلم البضاعة من المرسل، ويقصد بالتسليم نقل حيازة البضاعة إلى الناقل مع احتفاظ المرسل بوضع يده عليها. وبعبارة أخرى وضع البضاعة محل النقل تحت السيطرة المادية للناقل^(٥٠). وينبغي أن يكون التسليم في

(٤٧) يُنظر: الدكتور البارودي ، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧٠. وقد ذهبت محكمة بداية بيروت التجارية في القرار رقم ٢١٧ تاريخ ١٠/٤/١٩٧٥ إلى أن " وثيقة النقل الجوي هي بطبيعتها غير قابلة للتداول خلافاً لوثيقة النقل البحري " مجلة العدل ، العدد الأول، ١٩٧٥، ص ١٢٣.

(٤٨) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧١.

(٤٩) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧١.

(٥٠) أستاذنا الدكتور باسم محمد صالح ، مصدر سبق ذكره، ص ١٨٨، الدكتور عزيز العكيلي، مصدر سبق

محل الناقل^(٥١). إلا إذا تم الاتفاق على محل آخر. إذ من الممكن أن يتم التسليم في محطة القيام، وكذلك من الجائز أن يتم في مكاتب الناقل في وسط المدينة مقابل تحمل المرسل مصروفات إضافية تمثل مصاريف حفظ البضاعة في مخازن الناقل ونقلها إلى محطة القيام^(٥٢).

وينبغي أن يكون التسليم في الميعاد المتفق عليه، وهذا الميعاد يحدد بالاتفاق بين الناقل والمرسل، فإذا امتنع الناقل عن تسلم البضاعة أو تأخر في ذلك فيكون مسؤولاً قبل المرسل إلا إذا أثبت بأن التأخير يعود لسبب لا دخل له فيه^(٥٣).

وينبغي على الناقل التحقق من البضائع التي يتولى نقلها وذلك بفحصها، وله رفض النقل إذا ثبت وجود عيب ظاهر في البضاعة أو طريقة تغليفها أو حزمها وإلا كان مسؤولاً عن ذلك. وكذلك يجوز له رفض النقل إذا ثبت له بأن البضاعة أو الأشياء المراد نقلها لا تطابق تلك التي تم الاتفاق عليها^(٥٤) أو أنها مخالفة للبيانات المقدمة بشأنها من قبل المرسل، كما لو كان يستحق أجراً على نقلها من الأجر الذي تم الاتفاق عليه أو بضائع لا يقبل الناقل بنقلها إلا بشروط خاصة^(٥٥).

ثانياً: شحن البضاعة

يقصد بشحن البضاعة وضعها في الطائرة التي ستقلها إلى مطار الوصول^(٥٦) والأصل أن الناقل الجوي هو الذي يتولى شحن البضاعة إلى مخازن الطائرة وهو الذي يتولى رصها، وذلك خلافاً لأنواع الأخرى من النقل، كالنقل البري أو البحري، إذ تتولى جهات أخرى غير الناقل القيام بذلك^(٥٧)، وهذا يجد تبريره في أن الشحن هو أمر يتصل بسلامة الرحلة الجوية^(٥٨). وكذلك لأن رص البضاعة وتوزيعها هو أمر له صلة بحجم الطائرة ومدى حمولتها^(٥٩). ولما كان الناقل هو الذي يتولى شحن البضاعة، فإنه يعد مسؤولاً عن جميع ما يصيبها من أضرار في مرحلة شحنها.

(٥١) وهذا ما قرره المادة (٥٩ - ف ثانياً) من قانون النقل العراقي.

(٥٢) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٠.

(٥٣) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١١٨.

(٥٤) الدكتور حسني المصري، مصدر سبق ذكره، ص ٢٨٥.

(٥٥) الدكتور البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥٧.

(٥٦) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١١٩.

(٥٧) الفقرة أولاً م ٣٠ من قانون النقل .

(٥٨) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١١٩.

(٥٩) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٠.

وإذا كان من الجائز - كما يذهب بعض الفقه - أن يتولى المرسل عملية الشحن، لاسيما في النقل الجوي غير المنتظم، إلا أن هذا الشرط لا يعني حرمان الناقل من التأكد من عدم من إخلال عملية الشحن بأمن وسلامة الطائرة^(٦٠).

ثالثاً: نقل البضاعة

يُعدُّ الالتزام بنقل البضاعة الالتزام الأساس للناقل في عقد نقل البضائع، وينبغي تنفيذه في المواعيد المحددة وبمراعاة مبدأ حسن النية^(٦١) وإذا كانت اتفاقية وارشو قد أشارت في المادة (٨) إلى وجوب أن يتضمن خطاب أو مستند النقل الجوي على ميعاد النقل، إلا أنها تركت تحديده وفقاً للتعامل الجاري بين الطرفين^(٦٢).

إلا أن الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي أشارت في (ف ام ٢) إلى أن مواعيد الرحلة والوصول المحددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعد جزءاً من عقد نقل البضاعة ولا يوجد في مواجهة الناقل أي ميعاد محدد لنقل أو تسليم البضاعة.

وقد ذهب البعض من الفقه بأن هذا الشرط - مع الإطلاق الوارد فيه - لا يعفي الناقل مطلقاً من أي التزام بشأن تنفيذ ميعاد النقل، والمسؤولية الناشئة عن ذلك^(٦٣). وإذا كان من الصحيح أن هنالك صعوبات معينة تعترض أحياناً تنفيذ النقل في الميعاد المحدد، إلا أن هذا التنفيذ ينبغي ألا يترك لمشية الناقل، ذلك لأن المرسل باختياره النقل الجوي كوسيلة لنقل البضاعة فإنه وضع بالحسبان الميزة المهمة لهذا النوع من النقل، وهي السرعة التي يتم بها تنفيذه. ولذا يذهب الفقه إلى وجوب تفسير شروط الاياتا بكونها تعطي رخصة للناقل في تنفيذ النقل في ميعاد معقول^(٦٤).

من دون التحلل من المواعيد المحددة لتنفيذ النقل، وذلك لأن السماح للناقل الجوي بالحرية المطلقة في تنفيذ عملية النقل دون احترام المواعيد المتفق عليها من شأنه أن يجرد التزام الناقل من مضمونه، ويعرضه إلى البطلان استناداً إلى المادة (٢٣) من اتفاقية وارشو و(٢٦) من اتفاقية مونتريال اللتان أشارتا إلى بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير في تنفيذ الالتزام وفقاً للمادة (١٩) من اتفاقية وارشو، وكذلك المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال^(٦٥).

(٦٠) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١١٩.

(٦١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧١.

(٦٢) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٠.

(٦٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧١.

(٦٤) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٢١.

(٦٥) يُنظر: الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٢٩.

رابعاً: المحافظة على البضاعة

ينبغي على الناقل المحافظة على البضاعة التي تعاقد على نقلها، وذلك ببذل العناية اللازمة للمحافظة عليها، وذلك باتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنفيذ هذا الالتزام. ومن ذلك إعادة حزم الأشياء أو إصلاح الأغلفة. إلا أنه لا يلزم باتخاذ التدابير غير المعتادة، كسقي النباتات أو إطعام الحيوانات أو سقيها أو تقديم الخدمات الطبية إلا إذا اتفق مع المرسل على تقديمها^(٦٦) فمثل هذه التدابير لا تدخل ضمن الحدود الطبيعية التي يلزم الناقل ببذلها إلا إذا تم الاتفاق عليها^(٦٧).

والأصل أن الالتزام بالمحافظة على البضاعة يبدأ من وقت تسلم البضاعة في مطار القيام حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وكما سنبين ذلك في موضع لاحق.

خامساً: تسليم البضاعة

يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة عند وصوله إلى محطة الوصول بقصد تسليمها إلى المرسل إليه، أو أي شخص آخر تم تعيينه في خطاب أو وثيقة الشحن الجوي. والأصل أن التسليم يتم في محطة الوصول ما لم يتفق على غير ذلك، ويجب على الناقل إخطار المرسل إليه عند وصول البضاعة إلى محطة الوصول، وهذا ما قرره الفقرة (٢ م ١٣) من اتفاقية وارشو. وكذلك يجب عليه تقديم المستندات اللازمة مع خطاب أو وثيقة النقل ليتسنى للمرسل إليه استلامها بعد استيفاء الإجراءات الخاصة بإخراجها، فإذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة لتلفها أو تأخر وصولها فينبغي الرجوع إلى القانون الوطني لدولة التسليم^(٦٨).

حقوق الناقل:

تتمثل حقوق الناقل بحقه الأساس في استيفاء أجره النقل. ونظراً لكون الأجرة تمثل التزاماً في ذمة المرسل فنجراً البحث فيها ضمن التزامات المرسل.

الفقرة ثانياً: التزامات المرسل وحقوقه

تتمثل التزامات المرسل بما يأتي:

١- تسليم البضاعة:

ينبغي على المرسل تسليم البضاعة إلى الناقل في المكان والميعاد المحدد. وقد سبق الإشارة بأن التسليم لا يعد ركناً لانعقاد العقد، وإنما هو شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ

(٦٦) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٠.

(٦٧) أستاذنا الدكتور مجيد العنبيكي، مصدر سبق ذكره، ص ١٨١.

(٦٨) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧٨.

التزامه بنقل البضاعة، لأن عقد نقل الأشياء هو عقد رضائي وليس عقداً عينياً. ولكن ما الحكم إذا لم يتم التسليم في الميعاد المحدد؟ ينبغي التمييز بين حالة ما إذا كان الامتناع لعذر مشروع ففي هذه الحالة لا مسؤولية على المرسل. أما إذا كان الامتناع دون عذر مشروع فقد ذهبت بعض الآراء إلى أنه يجوز للناقل مطالبة المرسل بأداء كامل الأجرة طالما أنه أبدى استعداداً لتنفيذ النقل^(٦٩) بينما ذهبت آراء أخرى إلى جواز فسخ العقد وإلزام المرسل بالتعويض^(٧٠).

٢- تعبئة وتغليف أو حزم البضاعة:

ينبغي على المرسل القيام بتعبئة البضاعة أو حزمها أو تغليفها إذا كانت طبيعتها تقتضي ذلك. وينبغي عليه تنفيذ هذا الالتزام بكيفية تقي البضاعة أو الشيء من الهلاك والتلف، ولا تعرض الناقل أو تابعيه أو الأشخاص الآخرين أو واسطة النقل أو الأشياء الأخرى إلى الضرر، وهذا ما قرره (الفقرة ثانياً م ٦١) من قانون النقل العراقي.

٣- إعلام الناقل باتخاذ الاستعدادات الخاصة لتنفيذ النقل:

يجب على المرسل إعلام الناقل بوقت مناسب باتخاذ الاستعدادات الخاصة لتنفيذ النقل إذا اقتضت طبيعة أو كمية البضاعة ذلك، وهذا ما قرره (الفقرة أولاً من المادة ٦١) من قانون النقل.

٤- دفع الأجرة:

يُعدّ دفع الأجرة الالتزام الأساس الذي يقع على عاتق المرسل، وهي تمثل المقابل الذي يستحقه الناقل لقاء تنفيذه النقل. وإذا كان من الجائز أن تحدد الأجرة بالاتفاق إلا أنها غالباً ما تحدد بموجب تعريفه يصدرها الناقل على أساس الوزن أو عدد الطرود أو المساحة التي يشغلها الشيء في واسطة النقل.

وقد أشارت (ف ٦ م ٤) من شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي بأنه لا يدخل ضمن الأجرة المصاريف الإضافية التي يجب على المرسل دفعها مقابل خدمات الإيداع أو التأمين أو أية مصروفات أخرى يدفعها الناقل أو تابعوه وتكون ضرورية لتنفيذ النقل. والأصل أن الأجرة تدفع مقدماً^(٧١)، إلا أنه يجوز الاتفاق على غير ذلك، كأن تدفع في محطة الوصول. والأصل كذلك أن المرسل هو الملزم بدفع الأجرة، إلا أنه من الجائز الاتفاق على دفعها من قبل المرسل

(٦٩) يُنظر: الدكتور علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٧.

(٧٠) يُنظر: أستاذنا الدكتور باسم محمد صالح، مصدر سبق ذكره، ص ١٨٨.

(٧١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٤.

إليه^(٧٢)، إلا أن هذا الاتفاق لا يعفي المرسل من هذا الالتزام قبل الناقل، بل يبقى ملزماً على وجه التضامن مع المرسل إليه بدفعها، وهذا ما قرره المادة (٦٠) من قانون النقل العراقي. ويقصد ضمان حق الناقل في الأجرة فقد قررت الفقرة (٧- د م ٤) من شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي بأنه يمكن للناقل أن يشترط تقديم مبلغ على سبيل الكفالة ويتوازى مع مقدارها، كما أن له بمقتضى الفقرة (٧ - د م ٤) حق تتبع البضاعة وبيعها بالمزاد في حال عدم دفع الأجرة. أما بشأن حق الامتياز الذي يكون للناقل على ثمن البضاعة المبيعة فينبغي الرجوع إلى قانون الدولة التي تمت فيها هذه الإجراءات لمعرفة ما إذا كان للناقل مثل هذا الامتياز من عدمه^(٧٣). وفضلاً عن الالتزامات المتقدمة فإنه ينبغي على المرسل القيام بالتزامات أخرى، ومن ذلك الحصول على كافة الموافقات الرسمية من قبل السلطات المختصة لتصدير البضاعة.

ثانياً: حقوق المرسل

يمثل حق المرسل في التصرف بالبضاعة أهم الحقوق التي ينبغي بحثها إذ قد تطرأ بعد تسليم البضاعة إلى الناقل ظروف ما تدعو المرسل إلى تغيير وجهتها، كالخلاف الذي ينشب بين المرسل والمرسل إليه بعد واقعة التسليم، أو إشهار إفلاس المرسل إليه وغير ذلك من ظروف. وقد قررت اتفاقية وارشو واتفاقية مونتريال بحق المرسل في التصرف بالبضاعة إذ نصت المادة ١٢ من اتفاقية مونتريال على أن " ١- يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع، وذلك أما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة، أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً، أو المطالبة بإعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل. ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، ويجب أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق".

ويتضح من النص المتقدم أن للمرسل حق التصرف بالبضاعة وفق الصور الآتية:

- ١- سحبها من مطار القيام أو الوصول.
- ٢- إيقاف نقلها أثناء الطريق عند أول محطة هبوط للطائرة.
- ٣- طلب تسليمها أثناء الرحلة وقبل وصول نقطة المقصد النهائي إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في وثيقة النقل الجوي.

(٧٢) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٦.

(٧٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٤.

- ٤- طلب تسليمها إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين في وثيقة النقل وعند وصولها إلى محطة الوصول.
- ٥- طلب إعادتها إلى محطة القيام مجدداً بعد وصولها إلى محطة الوصول.
- وهذه الحالات جاءت على سبيل المثال، ومن ثم يجوز للمرسل التصرف بالبضاعة بغير هذه الطرق، كأن يطلب من الناقل بيع البضاعة^(٧٤).

القيود الواردة على حق التصرف:

- إذا كان من الجائز للمرسل حق التصرف بالبضاعة وفق الصور المتقدمة إلا أن ذلك ينبغي أن يتم بمراعاة القيود الآتية:
- ١- وجوب تنفيذ المرسل لكافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، ومن ذلك الوفاء بالأجرة والمصاريف، وكافة المصاريف الإضافية التي تترتب على هذا التصرف.
- ٢- أن تكون تعليمات المرسل قابلة للتنفيذ فإذا تعذر عليه ذلك - كما لو قام بإخطار المرسل إليه للحضور لغرض تسلم البضاعة بعد وصولها - فلا مسؤولية على الناقل إذا طلب المرسل في هذا الوقت استرداد البضاعة أو تسليمها إلى شخص آخر^(٧٥).
- ٣- ويشترط أخيراً ألا يؤدي تنفيذ العمليات المرسل بشأن التصرف بالبضاعة إلى الأضرار بالناقل أو بالمرسلين الآخرين، كما لو أدى تفريغ البضاعة بعد شحنها إلى تأخر الطائرة عن ميعاد الإقلاع، وما ينشأ عن ذلك من أضرار تصيب المرسلين الآخرين^(٧٦).

المطلب الثاني: آثار عقد نقل الأشخاص

يرتب عقد نقل الأشخاص العديد من الآثار التي تتمثل بالتزامات الناقل وحقوقه (فقرة أولاً) والتزامات وحقوق الراكب (فقرة ثانياً)

الفقرة أولاً: التزامات وحقوق الناقل

التزامات الناقل:

تتمثل التزامات الناقل بما يأتي:

أولاً: تسليم الراكب تذكرة النقل

ينبغي على الناقل تسليم الراكب تذكرة نقل صحيحة تتضمن كافة البيانات الإلزامية وخطط واضح مفهوم^(٧٧). وينبغي أن يتم تسليم التذكرة بوقت مناسب ليتمكن الراكب من معرفة ميعاد

(٧٤) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٣٣.

(٧٥) المصدر نفسه، ص ٢٣٤.

(٧٦) المصدر نفسه، ص ٢٣٤.

(٧٧) أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٢٠.

تنفيذ النقل على وجه الدقة، ومن ثم التهيؤ للسفر وتيسير دخوله من المطار إذا كانت التعليمات تتطلب إبراز التذكرة لغرض الدخول.

ثانياً: حجز مكان للمسافر^(٧٨)

وينبغي على الناقل حجز مقعد للراكب في الدرجة التي تعاقد عليها. فإذا لم يتمكن من ذلك تحققت مسؤوليته. وقد أشارت (م ٢٣) من قانون النقل العراقي إلى حق الراكب في العدول عن الرحلة وإلزام الناقل بإعادة الأجرة مع التعويض في حال عدم تمكن الناقل من تهيئة مكان للراكب في الدرجة التي تعاقد عليها، ويجوز كذلك للراكب قبول النقل بدرجة أدنى مع إلزام الناقل بإعادة الفرق بين الأجرتين.

ولا يجوز للناقل رفض النقل سواء بمنع الراكب من الصعود إلى الطائرة أو إلغاء المقصد المخصص له، أو إلغاء الرحلة الجوية بكاملها إلا لعذر مشروع، وإلا تحققت مسؤوليته.

ثالثاً: نقل الراكب

يُعد التزام الناقل بنقل الراكب الالتزام الجوهرى الذي يترتب عليه عقد نقل الأشخاص في ذمة الناقل. وينبغي على الأخير نقل الراكب وأمتعته من محطة القيام إلى محطة الوصول بطائرة نقل صالحة للملاحة الجوية^(٧٩). أي تتوافر فيها مواصفات الأمان والقدرة على تنفيذ النقل وفقاً للمعايير الفنية، وتؤمن مقتضيات الراحة للراكب. فإذا تعطلت الطائرة سواء قبل إقلاعها أو بعد ذلك فينبغي على الناقل تهيئة طائرة بديلة، فضلاً عن سبل الراحة حتى يتم استئناف الرحلة^(٨٠). ويجب على الناقل نقل أمتعة الراكب. وقد ميزت اتفاقية وارشو بين نوعين من الأمتعة أطلقت على الأولى بالأمتعة الشخصية وهي جميع الأشياء التي تبقى في حراسة الراكب أثناء الرحلة، ومثالها الحقيبة الصغيرة التي يحملها. أما النوع الثاني فيمثل الأمتعة التي يسلمها الراكب إلى الناقل وتكون تحت حراسته، ويتسلم لقاءها مستنداً يمثلها. ويلتزم الناقل بنقلها مجاناً متى ما كانت ضمن حدود الوزن المسموح به، أما إذا زادت عن ذلك جاز للناقل تقاضي أجراً عن نقلها.

رابعاً: المحافظة على سلامة الراكب

ينبغي على الناقل المحافظة على سلامة الراكب وأمتعته وذلك بإيصاله سليماً معافى إلى مطار الوصول. ويعد التزام الناقل بالمحافظة على سلامة الراكب التزاماً بتحقيق غاية أو نتيجة، وليس ببذل عناية، إذ لا يشفع للناقل الادعاء بأنه اتخذ كافة الاحتياطات لمنع وقوع الضرر^(٨١).

(٧٨) الدكتور عبد الفضيل محمود أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥٥.

(٧٩) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٣.

(٨٠) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٢٠.

(٨١) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٤.

ولنا عودة إلى تفصيل الجوانب التفصيلية لهذا الالتزام الجوهرى عند دراسة أحكام مسؤولية الناقل.

خامساً: التزامات أخرى

وفضلاً عما تقدم من التزامات فإن الناقل يلزم بأداء بعض الالتزامات الثانوية ومن ذلك توفير مستلزمات الراحة إلى الركاب، وتقديم وجبات الطعام أو الشراب أو بعض خدمات العلاج الطبي لبعض الحالات الطارئة. كما عليه تأمين راحة الركاب في حالة توقف الطائرة لأمر طارئ في أحد المرافئ الجوية، كوجود عطل بها، أو بسبب الظروف الجوية التي تمنع استئناف الرحلة، وإذ لزم الأمر فينبغي عليه أن يوفر لهم مكاناً مناسباً للمبيت^(٨٢).

الفقرة ثانياً: التزامات الراكب

يلتزم الراكب بدفع الأجرة، والحصول على حجز وتأكيده، والحضور في الميعاد والمكان المحدد في محطة المغادرة، واحترام تعليمات الناقل. ونبين هذه الالتزامات تباعاً:

أولاً: دفع الأجرة

يعد التزام الراكب بدفع الأجرة الالتزام الأساس الذي يقع على عاتقه. وقد سبق الإشارة بأن اتفاقيتي وارشو ومونتريال أشارتا إلى سريان أحكامهما على عمليات النقل بمقابل كقاعدة عامة، واستثناء على عمليات النقل بالمجان بالشروط التي سبق الإشارة إليها في موضع سابق^(٨٣). ولما كان عقد النقل هو من قبيل عقود الإذعان لذا يتولى الناقل تحديد مقدار الأجرة بتعريف محددة غير قابلة للمساومة. وهناك العديد من الاعتبارات التي ينبغي على الناقل الأخذ بها عند تحديده الأجرة، ومنها تكلفة الاستغلال الجوي، والمسافة المقصودة، وطبيعة وحجم الجمهور المستخدم لخطوط الطيران وظروف المنافسة^(٨٤). وبوجه عام تلتزم شركات النقل بسقف الأجور التي يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا)^(٨٥).

ويجب على الراكب الوفاء بالأجرة مقدماً، إذ أشارت الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) في المادة (٣ ف ١) إلى عدم جواز إصدار تذكرة نقل للراكب إلا بعد دفع قيمتها بالكامل. ويبدو بأن الحكمة من تعجيل الأجرة هو التحقق من جدية الراكب، ومراعاة للحجم المحدود للطائرة.

(٨٢) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٩، الدكتور طالب حسن موسى، ص ١٣٣.

(٨٣) يُنظر ما سبق: ص من هذا المؤلف.

(٨٤) الدكتور أحمد إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٢٣.

(٨٥) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٣١.

ثانياً: الحصول على حجز وتأكيده

إن مجرد حصول الراكب على تذكرة النقل لا يمنحه الحق في إلزام الناقل بنقله وإنما جرى العرف على وجوب قيام الراكب بطلب تأكيد الحجز قبل يوم السفر^(٨٦). وقد نصت على الحكم المادة (٢٧ف) من شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي. وقد سوغ الفقه هذا الحكم بمحدودية الطاقة الاستيعابية للطائرة من حيث عدد مقاعدها ومقدار حمولتها^(٨٧) التي تتطلب إعلام الناقل بتأكيد الحجز من قبل الراكب لكي يتسنى معرفة أعداد الركاب الذين ستقلهم الطائرة في الرحلة القادمة. فإذا أصرَّ الراكب على صعود الطائرة، رغم عدم قيامه بتأكيد الحجز ووجود أولوية لغيره من الركاب، فيجوز للناقل إجباره على مغادرة الطائرة دون أن تتحقق مسؤوليته عن ذلك^(٨٨).

ثالثاً: الحضور في الميعاد والمكان المحدد لتنفيذ الرحلة

ينبغي على الراكب الحضور في الميعاد والمكان لتنفيذ الرحلة قبل وقت مناسب بقصد إنجاز الإجراءات الأمنية والجمركية وباقي الإجراءات التي يفرضها الناقل، ومن ثم التهيؤ لصعود الطائرة. فإذا تأخر الراكب عن الحضور إلى الموعد المحدد فلا يكون الناقل ملزماً بانتظاره وجاز له المغادرة، وإلغاء حجز الراكب إذا تجاوز التأخير حداً معيناً^(٨٩).

رابعاً: احترام تعليمات الناقل

وكذلك ينبغي على الراكب الالتزام بتعليمات الناقل وذلك تأميناً لسلامة عملية النقل ومصلحة الركاب بوجه عام^(٩٠). إلا أن الالتزام بتعليمات الناقل يتطلب إحاطة الراكب سلفاً بها. وهذا ما قرره قانون النقل العراقي (الفقرة أولاً م ١٨) ومن هذه التعليمات وجوب التواجد في المكان والزمان المحدد لبدء تنفيذ الرحلة وحمل كافة المستندات أو الوثائق المطلوبة طبقاً للقوانين والأنظمة^(٩١) كجواز سفر نافذ متضمن على تأشيرة الدخول إلى الدولة التي يقصدها وتذكرة النقل. وكذلك تجنب حمل بعض الأشياء التي لا تسمح أنظمة النقل الجوي باصطحابها،

(٨٦) المصدر نفسه، ص ١٣١.

(٨٧) المصدر نفسه، ص ١٣١.

(٨٨) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧٦.

(٨٩) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥٥.

(٩٠) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠٩.

(٩١) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٤.

كبحض المواد الخطرة أو الأسلحة. فضلاً عن التزام الراكب بالهدوء والسكينة أثناء الرحلة وتجنب إزعاج باقي الركاب وطاقم الطائرة بالصراخ أو الغناء أو غير ذلك.