

القسم الثاني

القانون الجوي

اختلف الفقه في تعريف القانون الجوي ، ويرجع سبب الاختلاف الى اختلاف الفقهاء حول المواضيع التي تدرج تحت هذا الفرع من فروع القانون ، وقد ظهر في هذا الصدد اتجاهان:

④ الاتجاه الاول هو الاتجاه الواسع: استغلال البيئة الجوية ← اقتحام شعاعية
للمائرات اتصالات رادارات ارضية جوية
عرف اصحاب هذا الاتجاه القانون الجوي بانه : ذلك الفرع من فروع القانون الذي يتضمن مجموعة القواعد القانونية التي تهتم بتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال البيئة الجوية.

فوفقا لهذا التعريف فان مواضيع القانون الجوي لا تقتصر على تنظيم الموضوعات المتعلقة بالملاحة الجوية اي المسائل المتعلقة باستغلال الطائرات واستخدامها ، بل تمتد الى ابعد من ذلك لتشمل المواضيع الاخرى المتعلقة باستغلال البيئة الجوية كالاتصالات السلكية واللاسلكية ، والموجات الاذاعية والرادارية والارصاد الجوية والاقمار الصناعية وغير ذلك .

وقد انتقد هذا الاتجاه على اساس انه لا يشمل بعض المسائل التي هي من صميم ابحاث القانون الجوي وهي المطارات واشخاص الملاحة الجوية ، كما انه يشمل الاستخدام العسكري للجو. شمولية مبالغ بها

الاتجاه الثاني الاتجاه الضيق: استخدام الطائرات ← علامات جوية

عرف اصحاب هذا الاتجاه القانون الجوي بانه ذلك الفرع من فروع القانون الذي يهتم بتنظيم الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وما يترتب عليها من علاقات.

فوفقا لهذا التعريف يخرج من نطاق القانون الجوي استغلال البيئة الجوية بغير الملاحة الجوية ، فيخرج وفقا لذلك : التنظيم القانوني للاتصالات السلكية واللاسلكية والموجات الاذاعية والارصاد الجوية وابحاث الفضاء . وتنحصر مواضيع القانون الجوي بالملاحة الجوية.

وانتقد هذا التعريف على اساس ان عبارة الملاحة الجوية بهذا الاطلاق تشمل الملاحة الجوية للأغراض العسكرية والعلمية . لذلك فالراي الراجح هو ان يعرف القانون الجوي بانه : ذلك الفرع من فروع القانون الذي يهتم بتنظيم الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وما يترتب عليها من

علاقات في غير الاغراض الحربية والعلمية ، او هو ذلك الفرع من فروع القانون الذي يهتم بتنظيم الملاحة الجوية واستخدام الطائرة في النشاط الخاص.

وفي ضوء ما تقدم فانه ينبغي ان يستبعد من نطاق تطبيق القانون الجوي المواضيع الآتية:

١- الاستخدامات الحربية للطائرة.

٢- استخدام الطائرة للأغراض العلمية.

انن فقواعد القانون الجوي ستكون قاصرة على القواعد القانونية التي تنظم الانشطة المدنية والتجارية للطائرة ، ويمكن القول ان القانون الجوي يشتمل على المواضيع الآتية:

• التنظيم القانوني للمطارات

• التنظيم القانوني للطائرة

• التصرفات القانونية المتعلقة بالطائرة (كعقد بيع الطائرة او ايجارها او رهنها) *

• عقد النقل الجوي

• الحوادث الجوية كالتصادم الجوي

• التأمين الجوي

خصائص القانون الجوي

اولا: القانون الجوي قانون حديث النشأة

يتميز القانون الجوي بانه قانون حديث النشأة حيث لم تظهر قواعده الا بعد اختراع الطائرة واستخدامها في الانشطة الانسانية وذلك في مطلع القرن العشرين بعد انتهاء الحرب العالمية الاولى.

وقد ظهرت قواعد القانون الجوي في شكل تشريعات وطنية ودولية مطردة اذ شهدت فترة ما بين الحرب العالمية الاولى والثانية ثورة تشريعية في مجال القانون الجوي ، ثم نشطت هذه الثورة

وبلغت ذروتها بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية ، ان حادثة هذا القانون الجوي وتطوره على نحو مطرد ومستمر لم يترك فرصة لان تنشأ قواعد عرفية تعد مصدرا لأحكام هذا القانون .

ثانيا: قواعد القانون الجوي قواعد امرة

يتميز القانون الجوي بان قواعده امرة ، والقاعدة الامرة هي القاعدة التي لا يجوز للأفراد الاتفاق على ما يخالفها ، ويرجع السبب في كون قواعد القانون الجوي قواعد امرة الى ارتباطها بأمن وسلامة الملاحة الجوية وأمن الدول واستقرارها ، وذلك لما للملاحة الجوية من مخاطر جسيمة وتهديدات تمس سيادة الدولة ومقتضيات دفاعها الوطني.

ومن الامثلة على القواعد الامرة القواعد المتعلقة بإنشاء المطارات ، والقواعد المتعلقة بصلاحية الطائرة للملاحة ، والقواعد المتعلقة بإقلاع الطائرة وهبوطها وتحليقها ، والقواعد المتعلقة بشروط طاقم الطائرة وكفاءته ، والقواعد المتعلقة بالنقل الجوي.

ثالثا: القانون الجوي يتسم بعدم الثبات .

يتميز القانون الجوي بعدم الثبات اذا ان قواعده دائما تكون عرضة للتغيير سواء كان ذلك على الصعيد الوطني او الدولي ، ويرجع ذلك الى التطور التقني المتلاحق الذي تشهده صناعة الطائرات وما يتعلق بها من مسائل ، فكلما تطورت تقنية الطائرات والمسائل المرتبطة بها وجب ظهور تشريعات لمواجهة هذا التطور .

رابعا: القانون الجوي ذو طابع دولي

يتميز القانون الجوي بانه ذو طابع دولي ، ويرجع ذلك الى طبيعة الاداة المستخدمة في الملاحة الجوية - اي الطائرة - من جهة، والى تشابه ظروف الملاحة الجوية من جهة اخرى ، فالطائرة بطبيعتها تثير مشاكل دولية وذلك نظرا لسرعتها الفائقة وعبرها المجال الجوي لأكثر من دولة ، كما ان تشابه ظروف الملاحة الجوية في مختلف الاماكن يؤدي الى خلق مشاكل متشابهة في مختلف دول العالم حول هذه الملاحة ، وقد دفع ذلك الدول والمنظمات الدولية المهتمة بشؤون الملاحة الجوية الى معالجة تلك المشكلات المتولدة عن الطائرة والملاحة الجوية بقواعد دولية موحدة ، كما ان هذا الامر دفع المشرع الوطني في مختلف الدول الى تنظيم القوانين الوطنية بما

يتفق مع هذه القواعد الدولية ، او تبني هذه القواعد في تشريعاته الوطنية ، ومن هنا اكتسبت قواعد القانون الجوي الطابع الدولي.

ذاتية القانون الجوي

شهدت ذاتية القانون الجوي واستقلاله عن فروع القانون الأخرى خلافا فقهيا شديدا ، وهنا يوجد اتجاهين:

الاتجاه الأول:

يذهب انصار هذا الاتجاه الى ان القانون الجوي لا يشكل فرعا قانونيا جديدا مستقلا وقائما بذاته ، ومن ثم فهو لا يتمتع بالاستقلال الذاتي عن بقية فروع القانون، وقد انطلق انصار هذا الاتجاه من ان التقدم العلمي وما يتولد عنه من اختراعات لا يؤدي الى خلق مبادئ قانونية جديدة ، بل ان الافكار والفلسفات السائدة في المجتمع هي وحدها التي تؤدي الى خلق المبادئ والانظمة القانونية الجديدة-حسب رأيهم- ، ولقد اكد انصار هذا الاتجاه وجهة نظرهم هذه بان الفقه قد استلهم الحلول المستقرة في القانون البحري لمواجهة المشاكل التي تظهر في الملاحة الجوية، لذلك فان هذا الاتجاه يرى ان القانون الجوي لا يعتبر فرعا مستقلا عن القانون البحري بل هو فرع تابع له ، حيث يرى اصحاب هذا الاتجاه ان القانون البحري والقانون الجوي يتشابهان من حيث الشكل ومن حيث المضمون ، فمن حيث الشكل فان التماثل يتجسد في كون الملاحة البحرية تقابل الملاحة الجوية ، وفي كون احكام القانون الجوي تدور حول الطائرة بذات الكيفية التي تدور فيها احكام القانون البحري حول السفينة البحرية، ومن حيث المضمون فان التماثل يتجسد في ان كل من القانونيين يجد اساسه في فكرة المخاطر التي تتعرض لها الملاحة الجوية والبحرية، فضلا عن ذلك فان هنالك تماثل في النظام القانوني لكل من الطائرة والسفينة وتشابه في القواعد القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري والجوي.

الاتجاه الثاني:

يذهب انصار هذا الاتجاه الى ان القانون الجوي هو فرع مستقل عن بقية فروع القانون الأخرى، ويقول انصار هذا الاتجاه ان الاداة التي تدور حولها احكام القانون الجوي تتميز بخصائص خاصة لا تتوفر في اي وسيلة من وسائل النقل الأخرى البرية او البحرية ، كما ان



٢٣
٢
البيئة الجوية تختلف عن البيئة البحرية ، كما ان مخاطر البيئة الجوية تختلف عن مخاطر البيئة

البحرية .

وقد قال انصار هذا الاتجاه ان التشابه بين القانون البحري والقانون الجوي لا يؤدي مطلقا الى انكار ذاتية القانون والجوي واستقلاله عن فروع القانون الاخرى ، فأصول القانون البحري ترجع الى اعراف تكونت في البيئة البحرية وهذه تختلف عن البيئة الجوية كل الاختلاف ، بينما ترجع اصول القانون الجوي الى القانون المكتوب وقد قامت بأعداده منظمات وهيئات تختلف كل الاختلاف عن المنظمات والهيئات المهمة بالقانون البحري.

والرأي الراجح هو الرأي الثاني فالقانون الجوي ينظم الانشطة المتعلقة في بيئة مستقلة ومختلفة عن البيئة البحرية ، الا ان ذاتية القانون الجوي واستقلاله كفرع من فروع القانون لا يعني انقطاع الصلة بينه وبين بقية فروع القانون الاخرى ، فذاتية القانون الجوي واستقلاله لا تتعدى في جوهرها ذاتية اي فرع من فروع القانون الاخرى.

مصادر القانون الجوي
٢٣ / ١١ / ٢٠١٥
٢٣ / ١١ / ٢٠١٥

تتقسم مصادر القانون الجوي الى ثلاثة اقسام هي : اولا: المصادر الرسمية الملزمة وتحتصر هذه بالتشريعات في نطاق القانون الجوي ولا مكان للعرف فيها ، وثانيا: هي المصادر الاتفاقية ، وثالثا: هي المصادر التفسيرية .

أولا: المصادر الرسمية الملزمة

(١) المعاهدات الدولية

اهم المعاهدات التي تنظم المسائل المتعلقة بالقانون الجوي هي :

(أ) اتفاقية فارسوفيا (١) ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

لم يختص القانون الجوي مع بداية ظهور الطائرة واستخدامها كوسيلة للنقل الجوي بتنظيم قانوني مستقل يتناول المشكلات القانونية الناجمة عنها ، ولذا كان القضاء يطبق على النقل الجوي الاحكام القانونية الخاصة بعقد النقل البري، بيد ان الوقع العملي اسفر عن قصور هذه القواعد وعدم

(١) يسميها البعض اتفاقية وارشو ، اتفاقية وارسو ، اتفاقية فارسوفيا ، اتفاقية فارسوفيا

ملائمتها للنقل الجوي الامر الذي حدا بالمشرع الوطني الى تشريع تشريعات وطنية خاصة تتعلق بالنقل الجوي ، لكن سرعان ما تنبه الفقه الى كثرة المشكلات التي يثيرها موضوع تنازع القوانين بسبب اختلاف التشريعات وتباين احكامها ، فضلا عن اختلاف المراكز القانونية للناقلين وعدم تساويهم الامر الذي دعا الى ضرورة توحيد القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي .

وقد بادرت الحكومة الفرنسية في عام ١٩٢٣ الى الدعوة الى مؤتمر دولي للقانون الخاص الجوي لوضع اتفاقية خاصة بمسؤولية الناقل الجوي ، ودراسة مدى ملائمة توحيد قواعد القانون الجوي على الصعيد الدولي ، وقد انعقد المؤتمر عام ١٩٢٥ في باريس وقد حضر المؤتمر اكثر من ٤٨ دولة ، وقد انتهى المؤتمر بوضع مشروع اتفاقية دولية تتعلق بمسؤولية الناقل الجوي ، وباتفاق عام عن موضوعات القانون الجوي التي يؤمل توحيدها ، وصدرت عن المؤتمر توصية بتشكيل لجنة دائمة ومستقلة يكون مقرها في باريس لدراسة هذه الموضوعات ، وقد وضعت اللجنة التي اطلق عليها تسمية (اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين) خطة عامة لتوحيد هذه الموضوعات ، وقد اعدت هذه اللجنة عام ١٩٢٨ مشروعا بديلا لمشروع اتفاقية مسؤولية الناقل الجوي الذي اقره مؤتمر باريس ، وقد دعت اللجنة الى عقد مؤتمر دولي جديد لمناقشة هذا المشروع ، وفعلًا تم عقد هذا المؤتمر بناء على دعوة من قبل الحكومة البولندية في مدينة فارسوفيا عام ١٩٢٩ ، وانتهى المؤتمر بإقرار هذا المشروع واصداره بشكل اتفاقية دولية تعرف بـ (الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والموقعة بفارسوفيا في الثاني عشر من اكتوبر ١٩٢٩) ، وتشتمل الاتفاقية على خمسة ابواب تناولت : نطاق تطبيقها ، ومستندات النقل ، ومسؤولية الناقل ، و النقل المختلط ، و احكام ختامية تتعلق بكيفية التصديق عليها والانضمام اليها او نقضها او تعديلها . وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عام ١٩٣٣ . وقد صادق العراق على هذه الاتفاقية بموجب القانون رقم ١٠٧ لسنة ١٩٧٣ .

وقد عدلت اتفاقية فارسوفيا بموجب بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ ، وقد دخل هذا التعديل حيز التنفيذ عام ١٩٦٣ ، وقد صادق العراق على هذا البروتوكول بموجب القانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٧٣ .

كما تم تكملتها بموجب اتفاقية جواذا لاهارا عام ١٩٦١ وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عام ١٩٦٤ ، وقد صادق العراق عليها بموجب القانون رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٣ .

رفضت الولايات المتحدة الأمريكية الانضمام الى بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ لعدم موافقتها على ما جاء فيه من تعديلات وطالبت بإدخال تعديلات جزئية على احكام الاتفاقية وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارشو عام ١٩٢٩ ، ونتيجة لهذا الضغط انتهى الامر الى اصدار بروتوكول جواتيمالا سيتي عام ١٩٧١ متضمنا تعديلات جوهرية على اتفاقية وارشو، الا انه لم يدخل حيز التنفيذ.

وفي عام ١٩٧٥ ابرمت في مونتريال اربعة بروتوكولات تسمى بروتوكولات مونتريال لعام ١٩٧٥ ، وقد عدل البروتوكول الاول والثاني والثالث من هذه البروتوكولات الاربعة اساس احتساب التعويض في كل من اتفاقية وارشو ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وبروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١، اما البروتوكول الرابع من هذه البروتوكولات الاربعة فقد ادخل تعديلات جزئية على احكام الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع ، الا ان أيا من هذه البروتوكولات الاربعة لم يدخل حيز التنفيذ.

(ب) اتفاقية روما عام ١٩٣٣ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات.

يعتبر الحجز التحفظي على اموال المدين احدى الوسائل الناجعة لحمل المدين على الوفاء بالتزامه ، بيد ان تطبيق القواعد العامة في الحجز التحفظي على الطائرات قد يؤدي الى اعاقه حركة الطائرات ومن ثم اعاقه حركة الملاحة الجوية ، الامر الذي يؤدي الى الاضرار بالاقتصاد الوطني ، فلذلك فطنت الهيئات الدولية الى هذه المسألة وانتهى الامر الى اصدار اتفاقية دولية تنظم الحجز التحفظي على الطائرات اطلق عليها : (الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات والموقعة بروما في ١٩٣٣).

(ج) اتفاقية جنيف عام ١٩٤٨ الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرة.

هذه الاتفاقية تتعلق بالحقوق التي ترد على الطائرة مثل التأمينات العينية التي ترد على الطائرة وكيفية الحجز على الطائرة وبيعها جبريا .

(د) اتفاقية روما ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الارض.

(هـ) اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي

اهتمت معظم الدول على اثر ظهور الطائرة واستخدامها كوسيلة للنقل بوضع التشريعات الوطنية اللازمة لتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال الطائرة في الملاحة الجوية ، ومن هذه الدول العراق حيث صدرت عدة قوانين منها: قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ ، ومنها قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ، وغير ذلك من القوانين.

ثانياً: المصادر الاتفاقية

تتمثل المصادر الاتفاقية للقانون الجوي بما يأتي :

(١) شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (شروط الاياتا) I.A.T.A

نشأ الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف دولياً باسم اياتا I.A.T.A في عام ١٩٢٩ في مدينة لاهاي من قبل شركات ومؤسسات النقل الجوي الاوربية ، وكان هدفه تحقيق التجانس في استغلال الخطوط الجوية للشركات والمؤسسات التابعة له ، والتي لم يتعد نطاقها القارة الاوربية ، وقد اعيد تشكيل هذا الاتحاد عام ١٩٤٥ في مدينة هافانا ، وانضمت اليه عندئذ معظم شركات النقل ومؤسسات الطيران العالمية، واختيرت مدينة مونتريال لتكون مركزاً رئيساً له.

يقوم هذا الاتحاد بوضع الشروط العامة لتنظيم العلاقة بين اطراف عقد النقل الجوي ، وهي شروط اتفاقية لا تأخذ صفة الالتزام إلا اذا اتفق اطراف العقد على الاخذ بها في كل حالة من حالات النقل الجوي ، اذ تصبح في مثل هذه الحالة جزءاً من مضمون العقد ، وقد جرت عادة شركات النقل على طبع هذه الشروط على ظهر تذكرة السفر او خطاب النقل، ومع ذلك فانه يجب الاخذ بعين الاعتبار ان شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي لا تكون صحيحة اذا تعارضت مع

التشريع الوطني الداخلي او الاتفاقيات الدولية. لا عبرة لها اذا تعارضت مع قانون داخلي او اتفاقية

(٢) شروط الاتحاد العربي للنقل الجوي A.A.C.O

تكون الاتحاد العربي للنقل الجوي المعروف دولياً باسم اكو A.A.C.O في عام ١٩٦٥ من مجموع شركات ومؤسسات النقل الجوي العربية ، يهدف هذا الاتحاد الى زيادة التعاون بين مؤسسات وشركات النقل الجوي العربية بغية تنمية النقل الجوي وتنشيط حركة السياحة بين البلاد العربية والخارج، وتأخذ هذه الشروط صفة الالتزام متى اتفق الاطراف على الاخذ بها شأنها في ذلك

شأن شروط الاياتا ، ومع ذلك فان شروط الاتحاد العربي للنقل الجوي لا تعد صحيحة اذا تعارضت مع تشريع داخلي او معاهدة دولية.

ثالثا : المصادر التفسيرية

يقصد بالمصادر التفسيرية تلك المصادر التي لا يلزم القاضي بالأخذ بها وانما يسترشد بها لإيجاد الحلول للمنازعات المعروضة امامه ، وهي :

(١) القضاء :

يقصد بالقضاء كمصدر تفسيري للقانون الجوي مجموعة المبادئ التي استقرت في المحاكم والمتعلقة بموضوعات القانون الجوي.

والواقع ان دور القضاء كمصدر تفسيري للقانون الجوي مازال محدودا وذلك بسبب حداثة فرع القانون الجوي وعدم وجود محاكم متخصصة للفصل في المنازعات المتعلقة بالقانون الجوي، فضلا عن ضآلة نسبة المنازعات في نطاق القانون الجوي فيما لو قورنت بالمنازعات المتعلقة بالقانون المدني او غيره من فروع القانون الاخرى.

(٢) الفقه :

يقصد بالفقه كمصدر تفسيري للقانون الجوي مجموعة الشروحات القانونية التي يقدمها رجال القانون المتخصصون في دراسة القانون الجوي ، فالفقه بما يقدمه من تفسير للنصوص القانونية ، ودراسة تحليلية للأحكام القضائية ، وتوفيقه لما تعارض منها ، يعد خير معين للقاضي في استخلاص القواعد القانونية وتحديد مضمونها تحديدا دقيقا.

عقد النقل الجوي للأشخاص

عقد النقل الجوي للأشخاص هو عقد بمقتضاه يلتزم الناقل بان ينقل شخصا من مكان الى اخر بواسطة طائرة.

انواع عقد النقل الجوي للأشخاص

ينقسم عقد النقل الجوي للأشخاص من حيث نطاقه الى:

١ - عقد النقل الجوي الداخلي:

عقد النقل الجوي الداخلي هو ذلك العقد الذي يتم تنفيذه باسره داخل الحدود الاقليمية للدولة، ومثاله النقل الذي يكون من بغداد الى اربيل، يخضع هذا النوع من النقل الى احكام القانون الوطني.

٢ - عقد النقل الجوي الدولي :

وهو العقد الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الاقليمية للدولة الواحدة كالنقل من بغداد الى عمان ، ويخضع هذا النوع من العقود الى احكام الاتفاقيات الدولية او القانون الذي تشير اليه قواعد الاسناد.

اركان عقد النقل الجوي للأشخاص

بما ان عقد النقل الجوي للأشخاص هو عقد لذلك لابد ان تتوافر فيه الاركان العامة لانعقاد العقد وهي الرضا والمحل والسبب ، ولم تتضمن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة لها او الملحق بها اية احكام خاصة باركان العقد ، وعليه فتطبق بشأنها احكام القانون الوطني او احكام القانون الذي تشير اليه قواعد الاسناد .

ولكن هل يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الشكلية ؟ ان اصدار بعض الوثائق في عقد النقل الجوي من قبيل تذكرة السفر في عقد نقل الاشخاص ووثيقة النقل في عقد نقل الاشياء لا يجعل من عقد النقل عقدا شكليا بل يبقى مع ذلك عقدا رضائيا وان وظيفة هذه الوثائق هي اثبات وجود العقد ومضمونه ، وتخضع اركان عقد النقل الجوي الى القواعد العامة .

خصائص عقد النقل الجوي للأشخاص

اولا : الرضائية

العقد الرضائي هو العقد الذي ينعقد بمجرد تراضي الطرفين ، وهذا ما اشارت اليه المادة ٦ من قانون النقل العراقي والتي جاء فيها (يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز اثباته بجميع طرق الاثبات) ، لذلك لا يعد عقد النقل الجوي من قبيل العقود الشكلية التي لا تتعقد الا باستيفاء الشكلية التي نص عليه القانون رغم تطلب بعض الوثائق ، لان هذه الوثائق انما تكون للإثبات وليس لانعقاد.

يعد عقد النقل الجوي من عقود الاذعان ، وذلك لان عمليات النقل الجوي تكون محتكرة من قبل بعض الجهات سواء اكانت من الاشخاص المعنوية العامة او الاشخاص المعنوية الخاصة ، حيث تقوم هذه الاشخاص المعنوية بوضع شروط العقد ولا تدع مجالاً للفرد لمناقشة هذه الشروط .

ثالثاً: انه من العقود الملزمة للجانبين

والعقد الملزم للجانبين هو العقد الذي يولد منذ ابرامه التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين .

اثر عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص

اولاً: التزامات الناقل وحقوقه:

١- التزامات الناقل

(أ- تسليم الراكب تنكراً لنقل

ينبغي على الناقل ان يسلم الراكب تنكراً لنقل صحيحة تتضمن كافة البيانات الالزامية وبخط واضح ومفهوم، وينبغي ان يتم تسليم التنكرة بوقت مناسب ليتمكن الراكب من معرفة ميعاد تنفيذ النقل على وجه الدقة، ومن ثم التهيؤ للسفر وتيسير دخوله الى المطار اذا كانت التعليمات تتطلب ابراز التنكرة لغرض الدخول.

(ب- حجز مكان للراكب

ينبغي على الناقل حجز مقعد للراكب في الدرجة التي تعاقد عليها ، فاذا لم يتمكن من ذلك تحققت مسؤوليته . وقد اشارت المادة ٢٣ من قانون النقل العراقي الى حق الراكب في العدول عن الرحلة والزام الناقل بإعادة الاجرة مع التعويض في حال عدم تمكن الناقل من تهيئة مكان للراكب في الدرجة التي تعاقد عليها ، ويجوز للراكب قبول النقل بدرجة ادنى مع الزام الناقل بإعادة الفرق بين الاجرتين.

(ج- نقل الراكب

يعد التزام الناقل بنقل الراكب الالتزام الجوهرى الذي يرتبه عقد نقل الاشخاص في ذمة الناقل ، وينبغي على الاخير نقل الراكب وامتنعه من محطة القيام الى محطة الوصول بطائرة نقل صالحة للملاحة الجوية ، اي تتوافر فيها مواصفات الامان والقدرة على تنفيذ النقل وفقاً

للمعايير الفنية وتؤمن مقتضيات الراحة للراكب ، وإذا تعطلت الطائرة سواء قبل اقلاعها او بعد ذلك فينبغي على الناقل تهيئة طائرة بديلة حتى يتم استئناف الرحلة .

✳ ويجب على الناقل نقل امتهة الراكب ، وقد ميزت اتفاقية وارشو بين نوعين من الامتهة يسمى النوع الاول بالامتهة الشخصية وهي جميع الاشياء التي تبقى في حراسة الراكب اثناء الرحلة ، ومثالها الحقبة الصغيرة التي يحملها ، واما للنوع الثاني من الامتهة فيتمثل بالامتهة التي يسلمها الراكب الى الناقل وتكون تحت حراسته ، ويتسلم لقائها مستندا يمثلها .

د- المحافظة على سلامة الراكب

ينبغي على الناقل المحافظة على سلامة الراكب وامتهته وذلك بايصاله سليما معافى الى مطار الوصول فاذا اصاب الراكب باذى قامت مسؤوليته على النحو الذي سنفصله عند الكلام عن مسؤولية الناقل.

هـ- التزامات اخرى

فضلا عما تقدم فان الناقل يلتزم بأداء بعض الالتزامات الثانوية ومنها توفير مستلزمات الراحة للراكب وتقديم وجبات الطعام او الشراب او بعض خدمات العلاج الطبي لبعض الحالات الطارئة.

٢- حقوق الناقل:

لناقل الحق في طلب قيمة التذكرة واقتضاها مقدما ، وله الحق في ان يصدر ما يراه مناسبا من تعليمات تهدف الى تأمين سلامة الرحلة.

ثانيا : التزامات الراكب وحقوقه:

١- التزامات الراكب:

أ- دفع الاجرة :

الالتزام بدفع الاجرة يعد من الالتزامات الاساسية التي تقع على عاتق الراكب ، وحيث ان عقد النقل يعد من عقود الاذعان فانه يتولى الناقل تحديد مقدار الاجرة ويكون هذا المقدار غير قابل للمناقشة ، وهناك العديد من الاعتبارات التي يأخذها الناقل عند تحديد مقدار الاجرة منها تكلفة الاستغلال الجوي والمسافة المقصودة وطبيعة وحجم الجمهور المستخدم لخطوط الطيران

وظروف المنافسة ، وبشكل عام تلتزم شركات النقل بسقف الاجور الذي يحدده الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا).

ويجب على الراكب الوفاء بالأجرة مقدماً ، ويبدو ان الحكمة من تعجيل دفع الاجرة هو التأكد من جدية الراكب .

الاجرة عادة
يحددها الاتحاد
الدولي (الاياتا)

ب- الحضور في الميعاد والمكان المحدد لتنفيذ الرحلة .

ينبغي على الراكب الحضور في الميعاد والمكان المحدد لتنفيذ الرحلة قبل وقت مناسب بقصد انجاز الاجراءات الامنية والجمركية وباقي الاجراءات التي يفرضها الناقل ومن ثم التهيؤ لصعود الطائرة فاذا تأخر الراكب عن الحضور في الموعد المحدد فلا يكون الناقل ملزماً بانتظاره .

ج- احترام تعليمات الناقل :

يجب على الركب الالتزام بتعليمات الناقل وذلك تأمينا لسلامة عملية النقل ومصلحة الركاب بوجه عام ، الا ان الالتزام بتعليمات الناقل يتطلب احاطة الراكب سالفا بها ، وهذا ما قرره قانون النقل العراقي في المادة ١٨/اولا ، ومن هذه التعليمات وجوب التواجد في المكان والزمان المحدد لبدء تنفيذ الرحلة وحمل كافة المستندات او الوثائق المطلوبة طبقا للقوانين والانظمة السائدة كجواز سفر نافذ متضمن على تأشيرة الدخول الى الدولة التي يقصدها وتكررة النقل ، ويجب على الركب تجنب حمل بعض الاشياء التي لا تسمح انظمة النقل الجوي باصطحابها كبعض المواد الخطرة او الاسلحة ، فضلا عن التزام الراكب بالهدوء والسكينة اثناء الرحلة وتجنب ازعاج باقي الركاب وطاقم الطائرة بالصراخ او الغناء

طرد مقدماً من الناقل

او غير ذلك.

٢- حقوق الراكب:

يبرم الراكب عقد النقل بهدف الانتقال من نقطة الى اخرى ويمثل هذا الهدف الحق الاساسي للراكب وحوله تدور كافة الحقوق الاخرى ، فللمسافر مطالبة الناقل بتنفيذ عملية النقل من مكان القيام الى مكان الوصول وفي الموعد المتفق عليه ، واذا نكل الناقل يكون للمسافر استرداد قيمة التكررة فضلا عن التعويضات الاخرى التي قد يستحقها طبقا للقواعد العامة.

الوصول الى
خدمة النقل

(١٣) (٧)

الأصل هو خضوع مسؤولية الناقل الجوي للقواعد التي تتضمنها التشريعات الداخلية والتي يتم تطبيقها اعمالاً لقواعد تنازع القوانين ، ونظراً لاختلاف هذه القواعد من دولة الى أخرى وما يترتب على هذا الاختلاف من عدم استقرار العلاقات العقدية لجهل اطراف عقد النقل بالقانون الذي سيطبق فقد سعت الدول الى محاولة توحيد بعض القواعد المتعلقة بتوحيد مسؤولية الناقل الجوي وتمخض هذا السعي عن اتفاقية وارشو .

← قواعد موحدة الناقل الجوي

وجدير بالذكر ان هذه الاتفاقيات لم تعالج مسؤولية الناقل الجوي بطريقة شاملة وانما اقتصر على توحيد بعض القواعد فحسب تاركة ما لم تتعرض له الى حكم القوانين الوطنية التي يتم اعمالها طبقاً لقواعد تنازع القوانين.

وستقتصر دراستنا على القواعد القانونية التي كرسها الاتفاقيات الدولية وسنبحث مسألتين وهما: أولاً: الشروط اللازم توافرها لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، ثانياً: وسال دفع مسؤولية الناقل

شروط المسؤولية وسال دفعها

أولاً: الشروط اللازم توافرها لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

* ان مسؤولية الناقل الجوي تنشأ عن اخلاله بالالتزامات التي يرتبها على عاتقه عقد النقل ، وبهذا نكون امام مسؤولية عقدية يلزم لتوافرها وجود الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما.

وقد اقتصرت اتفاقية وارشو على معالجة ركن الخطأ تاركة ركني الضرر والعلاقة السببية الى احكام القوانين الوطنية السارية في الدول الموقعة عليها.

ويتضح من نصوص اتفاقية وارشو ان الناقل يكون مسؤولاً اذا اخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب او سلامة امتهته المسجلة، كما يكون مسؤولاً اذا اخل بالتزامه باتمام النقل في الموعد المحدد، اذن فثمة ثلاث صور يتحقق فيها خطأ الناقل :

- ١- الاخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب .
- ٢- الاخلال بالالتزام بضمان سلامة الامتهته المسجلة .
- ٣- اخلال الناقل باتمام النقل في الموعد المحدد.

وسنعالج هذه الصور الثلاثة تباعاً.

ملاحظة

نصت المادة ١٧ من اتفاقية وارشو على ان الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر المترتب على وفاة او جرح الراكب او عن اي اذى بدني يلحق به وذلك اذا كان الضرر ناتجا عن حادث وقع على متن الطائرة او اثناء الصعود اليها او النزول منها.

من ضمن الراكب

طبقاً لهذا النص فإنه يجب لقيام المسؤولية توافر ما يأتي:

(أ) يجب ان يكون الضرر ناتجا عن حادث .

لم تبين اتفاقية وارشو المقصود بالحادث ، لذلك اختلفت اراء الفقه في تحديد المقصود به ،

ويوجد هنا اتجاهان :

الاتجاه الضيق: عرف الحادث وفقا لهذا الاتجاه بأنه كل واقعة ناجمة عن عقد النقل ومرتبطة باستغلال الطائرة، كالعطل الفني في الطائرة.

واقعة ناجمة عن العقد من مرتبطة بالطائرة

الاتجاه الموسع: يعرف الحادث وفقا لهذا الاتجاه بأنه كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب سواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة في النقل الجوي او ناتجة عن عامل خارجي. واقعة ماسة للراكب ومرتبطة بالنقل او خارجه

وقد تواترت احكام القضاء على هذا المعنى الاخير للحادث ، فقد اعتبر من قبيل الحادث عمليات خطف الطائرة والاعتداءات الارهابية التي يتعرض لها الراكب واصابة المحرك بعطل اثناء هبوط الطائرة. ؟ شؤن سب الناقل ؟ !!

(ب) ان يقع الحادث على متن الطائرة او اثناء الصعود اليها او النزول منها.

لا تبدأ مسؤولية الناقل عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الراكب بمجرد انعقاد العقد بل تبدأ هذه المسؤولية من الوقت الذي يبدأ فيه الناقل بتنفيذ التزامه بضمان سلامة الراكب ، ولكن متى يبدأ تنفيذ هذا الالتزام ومتى ينتهي ؟ وبعبارة اخرى ماهي الفترة الزمنية التي يسري خلالها هذا الالتزام بحيث لو اصاب الراكب بضرر من جراء حادث وقع اثنائها امكن القول بحصول الاخلال به على نحو يستوجب مسؤولية الناقل الجوي ؟

اجابت عن السؤال المادة ١٧ من اتفاقية وارشو اذ نصت على ضرورة وقوع الحادث الذي

نجم عنه الضرر على (متن الطائرة او اثناء عمليات صعود الركاب او هبوطهم منها) ، ومفاد ذلك ان الفترة الزمنية التي يسري خلالها الالتزام بضمان السلامة لا تقتصر فقط على المرحلة التي تحلق فيها الطائرة بل تشمل ايضا عمليات الصعود الى الطائرة والنزول منها وذلك نظرا لتعرض الركاب اثناء هذه العمليات للاخطار اللصيقة بالملاحة الجوية.

ولكن ماذا يقصد بعمليات الصعود والنزول ؟ لقد سككت اتفاقية وارشو عن تحديد معنى

هذه العبارة ، الا ان الفقه والقضاء مستقران على ضرورة تفسيرها وفقا للغاية التي من اجلها تقرر فرض التزام على الناقل بضمان سلامة الراكب وهي حماية جمهور المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران ، لذلك انعقد الاجماع على ان الالتزام بضمان السلامة لا يبدأ في السريان إلا منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب تحت امرة الناقل الجوي القاعدة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه الى الطائرة المعدة للنقل ، ويستمر هذا الالتزام في السريان طوال المدة التي يتواجد فيها الراكب على متن الطائرة ولا ينتهي الا لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي وذلك بدخوله مباني مطار الوصول.

مفاد ما تقدم انه تم الاخذ بمعيار مكاني لتحديد المقصود بعمليات الصعود والنزول ، ويقوم

هذا المعيار على ضرورة توافر العنصرين الآتيين :

العنصر الاول : هو ان يكون الناقل قد بدأ في تنفيذ عقد النقل الجوي حتى يفهم وجه

تحقق مسؤوليته العقدية عما يصيب الراكب من اضرار ببنية ، ولا يتسنى للناقل البدء بتنفيذ للعقد الا اذا وضع الراكب نفسه تحت وصاية الناقل.

العنصر الثاني وهو ان يوجد الراكب في مكان تحف به المخاطر الخاصة بالطيران

والاستغلال الجوي حتى يفهم وجه خضوع هذه المسؤولية لاحكام اتفاقية وارشو.

ولا تتطابق الفترة التي تتم فيها عمليات الصعود والهبوط - وفقا لهذا المعيار المكان - مع

فترة تنفيذ العقد لكنها تعد احد مراحل هذه الفترة الاخيرة ، فبينما تبدأ فترة تنفيذ العقد منذ اللحظة

التي يضع فيها الراكب نفسه تحت امرة الناقل وتنتهي بتخلصه نهائيا من وصاية الناقل وذلك بغض

النظر عن المكان الذي يتواجد فيه خلال هذه الفترة فانه تقتصر عمليات الصعود والنزول على

الفترة التي يوجد فيها المسافر تحت امرة الناقل في مكان تحف به مخاطر الملاحة الجوية ،
وتنتهي بزوال هذه المخاطر وذلك بدخوله الى مباني مطار الوصول.

وتفريعا على ما تقدم فان الناقل الجوي لا يكون مسؤولا وفقا لاحكام اتفاقية وارشو عن
الاضرار التي تصيب الراكب بسبب حادث حصل خارج نطاق فترة تنفيذ النقل كما لو وقع الحادث
اثاء ذهاب الراكب الى مطار القيام بواسطة سيارته الخاصة، وكذلك لا تنطبق احكام اتفاقية وارشو
اذا وقع الحادث اثناء فترة تنفيذ النقل ولكن في مكان لا تحفه مخاطر لطيران ، كما لو كان الحادث
اثاء عبور المسافر تحت امرة الناقل حديقة مطار الوصول بقصد الدخول الى مبانيه ، او اثناء
انتظاره في صالة الكمر ك تمهيدا لاستلام حقائبه.

(٢) اخلال الناقل بالالتزام بضمان سلامة الامتعة .

ذكرنا ان الناقل يلتزم بنقل الراكب وامتعته، وقد نصت اتفاقية وارشو في المادة ١٨ على
مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك او ضياع او تلف الامتعة المسجلة وهي الامتعة التي يقوم الراكب
بتسليمها اليه ويصدر عنها ايصالا يسلمه الى الراكب.

ولكي تتحقق مسؤولية الناقل يجب ان يتحقق الضرر الذي يلحق الامتعة اثناء عملية النقل
الجوي اي خلال الفترة التي تكون فيها الامتعة تحت حراسة الناقل الجوي .

اما الامتعة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب معه فانها تظل في حراسته ولا يسأل عنها
الناقل طبقا للقواعد الواردة في اتفاقية وارشو وانما يسأل عنها اما طبقا للقانون الوطني او القانون
الذي تشير اليه قواعد الامناد.

(٣) اخلال الناقل باتمام النقل في الموعد المحدد

نصت المادة ١٩ من اتفاقية وارشو على ان الناقل يكون مسؤولا عن الاضرار الناجمة عن
التأخير في نقل الراكب او امتعته ، ويجب لمساءلة الناقل في هذه الحالة وجود اتفاق على موعد
الوصول فاذا لم يوجد فان معيار التأخير يتحدد في الميعاد المعقول الذي كان يجب ان يتم فيه
النقل ، والامر يخضع لتقدير قاضي الموضوع .

مسؤولية الناقل عن التأخير في الوصول
المعقول

ويجب لمساءلة الناقل عن التأخير ان يترتب على هذا التأخير ضرر يلحق الراكب كأن
تفوت عليه فرصة عقد صفقة رابحة ، او يتعذر عليه الاشتراك في مسابقة دولية او الاشتراك في
مؤتمر اعد له ابحاثا ، ومن ثم فان التأخير الذي لا يترتب عليه ضررا للراكب لا يسأل عنه الناقل
، ويقع عبء اثبات الضرر على الراكب طبقا للقواعد العامة.

خلاصة ما تقدم ان الناقل الجوي تتحقق مسؤوليته اذا اصاب الراكب او لحقت الاضرار
أمتعته او تم نقله متأخرا عن الموعد المتفق عليه .

ولا يكلف الراكب بأثبات خطأ الناقل لان اتفاقية وارشو اقامت قرينة على توافر الخطأ الحطائي
تستفاد من مجرد تحقق الضرر ويكون على الناقل عبء اثبات انتفاء الخطأ .

ثانيا: وسال دفع مسؤولية الناقل

١ - القوة القاهرة :

القوة القاهرة حادث لا يمكن توقعه واذا وقع لا يمكن دفعه ، ويستطيع الناقل ان يدفع
المسؤولية عنه اذا اثبت ان الضرر الذي اصاب الراكب قد نتج عن قوة القاهرة لا يد له فيها، فالناقل
لا يكون مسؤولا اذا وقع الحادث نتيجة صاعقة اتت على الطائرة او نتيجة عواصف مفاجئة او اذا
وقع الحادث نتيجة تغير مفاجئ في الضغط الجوي ، كما لا يسأل الناقل عن التأخير اذا نشأ عن
تعذر الهبوط نتيجة لإضراب العاملين في مطار الوصول . خطأ الغير

ويذهب البعض الى وجوب التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي ، على اساس ان
القوة القاهرة يلزم فيها ان تكون متعلقة بحوادث خارجة عن نشاط الناقل اما الحادث الفجائي فانه
يتعلق بالنشاط الداخلي للناقل ، ورتبوا على ذلك نتيجة مفادها ان الناقل تتدفع مسؤوليته فقط في
القوة القاهرة اما في الحادث الفجائي فانه يسأل عن الضرر الذي يحدث للراكب .

الا ان الرأي الراجح هو عدم التفرق بينهما فاذا كان الحادث الذي سبب الضرر غير
متوقع ولا يمكن دفعه فانه يعني الناقل من المسؤولية سواء كان خارجيا او نابعا من دائرة الناقل
مادام لا توجد يد للنقل في وقوع الحادث.

٢- خطأ المضرور:

قد يكون الضرر الذي اصاب الراكب راجعا الى خطاه فعندئذ لا يكون الناقل مسؤولا عن هذا الضرر ، ومثال ذلك ان يخرج الراكب في تصرفاته عن مسلك الراكب العادي كما لو ضرب

الراكب راسه في الطائرة محاولا الانتحار .
منها الراكب
نفسه