

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي

مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق

د. كاميران الصالحي

كلية القانون. جامعة الإمارات العربية المتحدة

drkameran_salihi@hotmail.com

مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق

تاريخ تسلّم البحث: ٢٠١٢/٠٦/١٧م

تاريخ قبوله للنشر: ٢٠١٣/٠٦/١٧م

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي

د كاميران الصالحي

كلية القانون- جامعة الإمارات العربية المتحدة، دولة الإمارات العربية المتحدة

الملخص

لم تميز اتفاقية وارسو بين مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الراكب والشحنة وقد عدلت هذه الاتفاقية سنة ١٩٩٩ بمعاهدة مونتريال. ووفقاً للتعديل الجديد فإن مسؤولية الناقل يجب اعتبارها كمسؤولية موضوعية عن كل الاضرار التي لحقت بالركاب وامتعهم الشخصية. وفي دولة الامارات العربية المتحدة تم اعتبار معاهدة شيكاغو وملحقاتها والاتفاقيات الدولية كأحكام مكملة للقانون الجوي الاماراتي.

ولا يوجد حالياً في دولة الامارات العربية المتحدة تشريع موحد يتعامل مع معظم قضايا الملاحة الجوية المدنية. وعلى هذا الاساس فإن معظم القضايا التجارية تتم معالجتها وحلها وفقاً لقانون الملاحة الجوية الاماراتي وقانون الاعمال التجارية الاماراتي والاتفاقيات الدولية والتي تمت حالياً تصديقها لذلك ففي حالة حصول تعارض بين احكام القانون الوطني وأحكام المعاهدات الدولية يبرز الاربك والاسئلة حول القانون الواجب التطبيق.

بناء على تفسير قانون الملاحة الجوية المدني وقانون الاعمال التجارية، يمكن القول بأن القضايا المتعلقة بعمليات النقل الجوي المحلي يجب النظر فيها وفقاً لهذين القانونين في حين أن القضايا المتعلقة بالنقل الجوي الدولي يجب أن تسري عليها الاتفاقيات الدولية. ومع ذلك هناك حاجة إلى إصدار توضيحات وأحكام توضيحية إضافية.

The Liability of Air Carrier of Goods and Baggage Under International Conventions and the UAE Law

Dr. Kameran Al-Salehi

College of law, United Arab Emirates University, Al Ain UAE

Abstract

Warsaw Convention did not distinguish between the responsibility of the air carrier for the passenger or the cargo. This convention was, amended in 1999 by Montreal Agreement. According to the new amendment the carrier's responsibility shall be regarded as objective responsibility for all damage caused to passengers and their checked baggage.

In the UAE, the Treaty of Chicago Protocols and other International Agreements are considered as complementary provisions to the UAE Air Law,

Currently in the UAE, there is no unified legislation that deals with most matters of civil air navigation. Most issues with this regard are solved by the UAE Civil Aviation Law, UAE Law of Commercial Transactions or by International Conventions that have been previously approved. Hence, in the event of a conflict between the provisions of national law and the provisions of the agreements, confusions and questions may arise on which law to be applied.

Based on the interpretations of Civil Aviation Law and the Law of Commercial Transactions, it can be assumed that matters related to the operations of domestic air transport should come under these two laws, and the International Conventions should be applied to issues regarding international air transport. However, further clarification, and clear provisions are needed to this issue.

مقدمة :

الطبيعة الخاصة لعملية النقل الجوي جعلت مسؤولية الناقل الجوي من أهم مواضع القانون الجوي المدني والاتفاقيات الجوية الدولية والتي آثارت ولا تزال جدلاً فقهيًا حول مقومات هذه المسؤولية. وفي ظل هذه الخلافات والافتقار إلى تشريع وطني أو معاهدة دولية خاصة بها قامت المحاكم في الدول المختلفة بتطبيق القواعد العامة في القانون ولاسيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو أمتعتهم أو عن الأضرار التي تصيب البضائع سواءً بالضياع أو التلف أو عن مسؤولية الناقل عن التأخير في وصول المسافر وأمتعته. ومن هنا- اتجه المجتمع الدولي إلى ضرورة عقد اتفاقيات دولية لتوحيد تلك القواعد ابتداءً من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٦ وانتهاءً باتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ولا سيما بعد تطور وتوسع شبكة الطيران وازدياد عدد الرحلات الجوية وما صاحب ذلك من ازدياد المخاطر التي قد يتعرض لها المسافرون وأصحاب البضائع.

في الواقع بدأ اهتمام الدول بوضع قوانين خاصة بالنقل الجوي منذ بداية عام ١٩١٤، إلا أن هذه القوانين لم تكن متقاربة في أحكامها بسبب الخلافات الفقهية الدولية سواءً حول الطبيعة القانونية لها أو حول التزامات الأطراف المتعاقدة أو عن طبيعة مسؤولية الناقل عن سلامة المسافرين أو البضائع أو الأمتعة وغيرها. وقد تبلورت هذه الخلافات بصورة عامة في الاتجاه اللاتيني والاتجاه الأنكلوسكسوني. حيث كان الاتجاه الأول يرى أن التزام الناقل الجوي هو التزام بتحقيق نتيجة، وبالتالي يكون مسؤولاً عن سلامة المسافر وأمتعته وبضاعته، إلا إذا أثبت نشوء الضرر من سبب أجنبي لا يد له فيه. بينما كان الاتجاه الأنكلوسكسوني يرى أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية وأنه يتعين على المضرور إثبات خطأ الناقل، كما أن هذا الاتجاه كان يميز بين الناقل العام (Common Carrier) والناقل الخاص (Private Carrier) بينما كان هذا التمييز مجهولاً في الاتجاه اللاتيني والذي كان بدوره يميز بين النقل بعوض والنقل بالمجان^(١)

وفي خضم هذه الخلافات ظهرت الدعوة إلى توحيد قواعد القانون الجوي من خلال إبرام اتفاقيات دولية، ومن هناك ولدت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ للتوفيق بين الاتجاه اللاتيني والاتجاه الأنكلوسكسوني، وذلك للموازنة بين مصالح المسافرين وأصحاب البضائع والناقل الجوي، لذا، فإنها أقرت بأن مسؤولية الناقل الجوي عن وقوع الضرر للمسافر أو البضاعة تقوم على أساس الخطأ المفترض^(٢)، حيث تتحقق مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر (المواد ١٧، ١٨، ١٩) مع عدم إلزام المضرور إثبات خطأ الناقل الذي يعتبر مخطئاً بالتزامه بسلامة نقل الأشخاص والبضائع من مطار القيام إلى مطار الوصول في حالة وقوع ضرر للمسافر أو إلحاق ضرر بالبضاعة، وبذلك

(١) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، عمان ١٩٩٧، ص ١٣٦.

(٢) أحمد عبد اللطيف غطاشة، الطيران المدني- الأحكام العامة للنقل الجوي، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٠٢، ص ١٦٨.

نجحت اتفاقية وارسو في استبعاد المسؤولية التقصيرية التي كانت الدول الانجلوسكسونية تتمسك بها في قيام مسؤولية الناقل الجوي.

تعرضت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلى تعديلات متلاحقة ولاسيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن سلامة الراكب والبضاعة والأمتعة ابتداءً من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وانتهاءً باتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وقد ارتسمت تأثير هذه التعديلات واضحاً على التشريعات الوطنية المختلفة، الأمر الذي يتطلب التعرض إليها لمعرفة تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في هذه الاتفاقيات، وفي القانون الإماراتي، ومن ثم التطرق إلى الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضائع والأمتعة وشروط انعقاد مسؤوليته، وعليه فقد قسمنا البحث على النحو التالي:

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، وفي القانون الإماراتي.

المبحث الثاني: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي.

المبحث الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي

في الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي

أولاً: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

أدت الطبيعة الدولية للملاحة الجوية وضرورة توحيد القواعد المتعلقة بها بهدف تنظيم الطيران وتأمين سلامة الملاحة الجوية إلى ظهور دعوات لإبرام اتفاقيات دولية لتفادي مشاكل الازدواج القانوني وللتوازن بين مصالح الناقل والمسافر والشاحن وشركات التأمين، ومن هنا - ولدت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ التي تبنت حلاً وسطاً بين الاتجاه الأنكلوأمريكي والاتجاه اللاتيني، ولغرض التوفيق بين النظامين، فقد أخذت اتفاقية وارسو من النظام الأنجلو أمريكي فكرة الالتزام ببذل عناية وأخذت من النظام اللاتيني قاعدة الإفلات من المسؤولية، أي تخلص الناقل من المسؤولية إذا أثبت بأنه بذل العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر^(٣) (فكرة الالتزام بتحقيق نتيجة). وبذلك حققت نوعاً من الموازنة بين مصالح المسافرين وأصحاب البضائع والناقل الجوي. ولما كان هذا المبحث يتناول تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية، وفي القانون الإماراتي عليه، سنتناول أولاً الاتفاقيات التي تناولت

(٣) مصطفى البنداري: قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، كلية القانون - جامعة الشارقة ٢٠٠٦، ص ٢٧٣.

هذا الموضوع كاتفاقية وارسو، وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥، وبروتوكول مونتريال ١٩٦٦، وبروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١، وأخيراً اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وذلك لإلقاء الضوء على أهم التطورات التي شهدتها هذه المسؤولية عبر هذه الاتفاقيات.

١- طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩:

في ظل الافتقار إلى قواعد قانونية دولية موحدة تتناول تنظيم مسائل النقل الجوي الدولي المدني، بادرت بعض الدول، وفي مقدمتها الدول الصناعية الكبرى إلى عقد سلسلة من المؤتمرات للتوصل إلى وضع قواعد عامة لتنظيم مسائل الملاحة الجوية المدنية، وقد أثمرت هذه المؤتمرات عن ميلاد اتفاقية وارسو ١٩٢٩ التي أقرت نصوص تصالحية^(٤) بين الاتجاه اللاتيني والاتجاه الانجلوسكسوني، وإن كانت متأثرة بصورة واضحة بالاتجاه الأول، لذا، فإنها أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض ولم تفرق في ذلك بين المسؤولية عن نقل الركاب أو نقل المسافرين.

وقد تناولت هذه الاتفاقية القواعد الخاصة بمسئدات النقل، ومسؤولية الناقل الجوي والنقل المختلط والأحكام الخاصة بالتصديق عليها وتعديل أحكامها وغيرها.

وإزاء التطورات المستمرة التي أخذ يشهدها عالم الطيران سواءً في التوسع في شبكة الخطوط والتطور التكنولوجي في تصنيع الطائرات وازدياد عمليات نقل المسافرين والبضائع، ونظراً لعدم قدرة اتفاقية وارسو على معالجة كل هذه المواضيع بصورة دقيقة ظهرت الحاجة إلى إجراء تعديلات مستمرة في هذه الاتفاقية والذي سنتعرض لها لاحقاً.

وفي هذا الصدد، لابد من التوضيح بأن أحكام هذه الاتفاقية وتعديلاتها تشترط لسريانها ما يأتي:-

١- أن يكون عقد النقل الجوي دولياً.

٢- أن يكون النقل الجوي الدولي بمقابل.

٣- أن تتجه إرادة أطراف العقد إلى دولية عقد النقل الجوي.

على الرغم من هذه الاتفاقية تقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض وفق المادة (٢٠) التي تقضي بأنه "لا يعد الناقل مسؤولاً إذا ما أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية، لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها". إلا أنها لم تعرف مفهوم الخطأ المفترض الأمر الذي أثار التساؤلات، إذ أنها لم تضع أي معايير لتحديدها، وبذلك فتحت المجال أمام الاجتهادات الفقهية وأمام السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع.

في الواقع إن هذه المادة أثار الكثير من الخلافات حول تفسير الخطأ المفترض بين التفسير

(٤) فايز نعيم رضوان، قانون الطيران المدني، شرطة دبي، ٢٠٠٤، ص ٢١٤.

الضيق له والتفسير المرن له، إذ يرى أصحاب النظرية الأولى بأن الخطأ المفترض يعتبر متحققاً إذا لم يثبت الناقل الجوي أو تابعوه بأنهم قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية ذات العلاقة المباشرة بالحادث المسبب للضرر. ونرى أن المادة (٢٠) من الاتفاقية لم تشترط وجود علاقة مباشرة لتلافي وقوع الضرر والحادث المسبب للضرر، لذا، فإن الأخذ بهذا المفهوم للخطأ المفترض يعني اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية مطلقة مبنية على خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس^(٥) إلا من الناحية النظري، حيث يتعذر على الناقل عملياً الإثبات بالدليل المعاكس.

ويرى أصحاب نظرية التفسير المرن لفكرة الخطأ المفترض أن الناقل يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه نفذ عقد النقل بالعناية المطلوبة من الناقل الحريص. وتتفق هذه النظرية في الواقع مع رؤية القانون الإنجليزي الذي يتطلب من الناقل الجوي بذل العناية اللازمة للتخلص من الخطأ المفترض، حيث تنتفي هذه العناية بموجب هذا القانون إذا خالف الناقل بعض القواعد القانونية الخاصة بالملاحة الجوية المدنية، كما في حالة كون شهادة صلاحية الطائرة للملاحة باطلة أو في حالة كون أطقم الطائرة لا يحملون الشهادات الأكاديمية المطلوبة أو في حالة إقلاع الناقل بالطائرة رغم سوء الحالة الجوية وتحذيره من قبل السلطات المختصة بعدم الإقلاع. كما نرى أن هذه النظرية تتفق مع الواقع العملي وتحقق التوازن بين المصالح المتعارضة.

ومن خلال الأحكام التي أصدرتها المحاكم ولاسيما الفرنسية والأمريكية يتبين مدى تعارض هذه الأحكام مع الغرض من الاتفاقية والتي كانت ترمي في الأصل إلى توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، إذ تبنت هذه المحاكم المفهوم الواسع لفكرة الخطأ المفترض إذا كانت أسباب الكارثة الجوية معروفة، بينما أخذت بفكرة المفهوم الضيق للخطأ في الحالات التي لا تعرف فيها أسباب الكارثة، أي إن قراراتها كانت لمصلحة الناقل في الحالة الأولى ولمصلحة الضحية في الحالة الثانية. لقد وضعت معاهدة وارسو في الواقع حلولاً توفيقية قانونية متوازنة بين الاتجاهات المتعارضة في الأنظمة القانونية المختلفة، وذلك من خلال تبنيها لفكرة تحمل التبعة والخطأ المفترض مع تمكين الناقل دفع مسؤوليته إذا أثبت بأنه بذل العناية المطلوبة لإتمام عملية النقل^(٦). وبذلك يمكن القول بأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ (المواد ٢١-١٧) هي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، أي إنه يتحمل المسؤولية بمجرد عدم تحقق النتيجة المرجوة من عملية النقل الجوي إلا أنه يستطيع التخلص من هذه المسؤولية وفق المادة (٢٠) إذا أثبت بأن عدم تحقيق التزامه بتحقيق نتيجة يرجع إلى سبب أجنبي، أي إذا أثبت بأنه قد اتخذ كل الاحتياطات والتدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليه وعلى تابعيه اتخاذ هذه التدابير.

وقد أثار مصطلح التدابير الضرورية اختلافاً في الفقه، حيث اتجه البعض إلى تفسيره حرفياً

(٥) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ١٩٩٧، ص ١٤٣.

(٦) أحمد عبداللطيف - الطيران المدني، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٠٢، ص ١٦٨.

والقول بأن المقصود هي تلك التدابير التي لو اتخذت لما وقع الضرر^(٧). بينما اتجه الآخرون إلى تفسير هذا المصطلح تفسيراً ضيقاً والقول بأن التدابير الضرورية التي يجب على الناقل الجوي اتخاذها يجب أن ترتبط ارتباطاً وثيقاً ومباشراً بسبب الحادث الذي نتج عنه الضرر، أي إن يثبت الناقل اتخاذ التدابير الضرورية المتعلقة بسبب الحادث ذاته^(٨).

أما الاتجاه الثالث، فإنه يرى بأن التدابير الضرورية تعنى اتخاذ التدابير المعقولة لتفادي الضرر والتي تفرضها العناية أو اليقظة المعقولة من جانب الناقل العادي طبقاً لمعيار موضوعي على أساس أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين والبضائع هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة^(٩).

في الواقع حققت هذه الاتفاقية نوعاً من التوازن بين مصلحة الناقل والراكب من خلال المواد (٢٥، ٢٣، ٢٢)، فالمادة (٢٢) تنص على أن المسافر لا يستطيع الحصول على تعويض يتجاوز تلك التي وضعتها هذه المادة. المادة (٢٣) تنص على بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، بينما تنص المادة (٢٥) على حرمان الناقل الجوي الاستفادة من أحكام المعاهدة إذا كان سيء النية، أي إذا كان الضرر الذي أصيب البضاعة يرجع إلى غشه أو الخطأ المعادل للغش طبقاً لقانون الدولة التي تطرح أمامها المنازعة.

وبتطور الملاحاة الجوية وتوسع الفضاء الجوي وما صاحب ذلك من منازعات قانونية ظهرت الحاجة إلى إجراء تعديل في نصوص اتفاقية وارسو لحماية المسافرين وأصحاب البضائع في مواجهة الناقل الجوي، لذا تم تعديل نصوص هذه الاتفاقية بنصوص بروتوكول لاهاي ١٩٥٥، إلا أن هذا البروتوكول بدوره لم يغير من أساس مسؤولية الناقل التي ظلت تقوم على أساس الخطأ المفترض وإنما رفع من سقف التعويض.

٢- طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦:

توصل الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلى تسوية مع شركات الطيران لإبرام اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي والذي أطلق عليها اتفاق مونتريال ١٩٦٦، وذلك على أثر اعتراض الولايات المتحدة على بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وتهديدها بالانسحاب من اتفاقية وارسو، وذلك بحجة عدم كفاية الحد الأقصى المقرر لتعويض الأمريكيين في حال الوفاة أو الإصابة في كل من الاتفاقية والبروتوكول. وبذلك يمكن القول بأن هذا الاتفاق في الواقع كان لإرضاء الولايات المتحدة لذا، فإنه اشترط في المادة الأولى لسريان أحكامه أن تكون نقطة مغادرة الطائرة أو نقطة مقصدها النهائي

(٧) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون الجوي، مكتبة النصر ١٩٩٢ ص ١٣٦.

(٨) محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي ١٩٨٥ ص ١١٤.

(٩) عاطف محمد الفقى، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية ٢٠٠٤ ص ١٠.

أو نقطة توقفها في أراضٍ أمريكية.

غير هذا الاتفاق من طبيعة مسئولية الناقل وجعلها مسئولية موضوعية، وبذلك أصبحت مسئولية الناقل الجوي قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وليس على أساس فكرة الخطأ المفترض، وهذا يعني أن مسئوليته تقوم بمجرد وقوع الضرر للمسافر، ولا يجوز له دفع هذه المسئولية إلا بإثبات خطأ المضرور. كما يفرق هذا الاتفاق بين المسئولية عن الأضرار التي تصيب الركاب أو البضائع والأمتعة الشخصية إذ أصبحت مسئولية الناقل موضوعية بوجه عام، إما مسئوليته عن أضرار التأخير (نقل الأشخاص والبضائع) فبقيت مسئولية عقدية تقوم على الخطأ المفترض كما كانت في ظل اتفاقية وارسو على أثر تعرض اتفاق مونتريال إلى انتقادات عديدة منها إخلاله بمبدأ المساواة بين المسافري، حيث إنه منح المسافر الذي بدأت رحلته أو انتهت أو رست في أحد المطارات الأمريكية بمزايا أفضل من غيره من المسافرين^(١٠)، ظهرت دعوات لتحقيق المساواة بين المسافرين بصرف النظر عن مكان وزمان الرحلة الأمر الذي أدى إلى إبرام بروتوكول كواتيمالا لعام ١٩٧١.

٣- طبيعة مسئولية الناقل الجوي في بروتوكول كواتيمالا لعام ١٩٧١:

لم تشاهد الملاحه الجوية دخول هذا البروتوكول إلى حيز التنفيذ حيث تم إلغاؤه بصدور اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، إلا أنه في الواقع قد أضاف بعض التجديّات التي غيرت من مسئولية الناقل، حيث فرّق هذا البروتوكول بين مسئولية الناقل عن الحوادث التي تقع للمسافر أثناء تنفيذ النقل الجوي كالوفاة أو الإصابة بجروح، ومسئولية الناقل عن تأخير المسافر أو هلاك أو تلف أمتعته المسجلة.

ففيما يتعلق بالحالة الأولى يكون الناقل مسئولاً بمجرد وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو ضياع حقايبه. أي إن مسئوليته تكون موضوعية قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، ويكون بمقتضاها مسئولاً عن تعويض الأضرار ولو لم يقع أضرار من جانبه، ولا يجوز له التخلص من المسئولية إلا إذا أثبت أن الوفاة أو الجرح حصل بسبب الحالة الصحية للمسافر (المادة ١/٤) أو إذا أثبت بأن هلاك أو تلف أمتعة الراكب يعود إلى طبيعة الأمتعة أو عيب فيها (مادة ٢/٤). وبهذا الصدد أصدرت محكمة الاستئناف الفيدرالية الأمريكية في ١٧-٢-٢٠١١ حكماً بمسئولية الناقل من دون حاجة من الراكب لإثبات الخطأ من قبل الناقل.

أما فيما يتعلق بمسئولية الناقل عن تأخير المسافر أو تأخير حقايبه والأضرار الناجمة من هلاك أو تلف البضاعة أو الأمتعة المسجل، فإن مسئولية الناقل بقيت كما هو مقرر في المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو، أي إن مسئولية الناقل في هذه الحالة هي مسئولية عقدية قائمة على أساس الخطأ

المفترض، وبذلك لم يعد بإمكان الناقل التخلص من مسؤوليته في هذه الحالة إلا إذا أثبت بأنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر^(١١)، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة ذاتها (المادة ٢/٥) من البروتوكول.

٤- طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ :

وسع هذا البروتوكول من المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث للبضائع مثل الهلاك أو التلف بينما قلص في الوقت نفسه دور الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل نفسه، وهذا يعني قيام مسؤولية الناقل على أساس الخطر وتحمل المخاطر عن الأضرار التي تصيب البضاعة سوى بتلفها أو هلاكها أو فقدانها أثناء النقل الجوي ومن دون الحاجة إلى إثبات المضرور صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه، كما أصبح الناقل لا يستطيع التخلص من المسؤولية حتى إذا أثبت أنه وتابعوه اتخذوا التدابير الضرورية لتلافي الضرر. وبذلك أحدث هذا البروتوكول تعديلاً لمسؤولية الناقل، حيث أصبح مسؤولاً بقوة القانون عن تلف أو هلاك أو فقدان البضاعة ما دام الفعل المسبب للضرر قد حدث أثناء عملية النقل الجوي.

ووفقاً للتعديلات التي جاء بها هذا البروتوكول يمكن القول بأن مسؤولية الناقل أصبحت تقوم على أساس الخطر وتحمل التبعة ولم يعد بالإمكان الأخذ بفكرة الخطأ المفترض لتقرير مسؤولية الناقل إلا في حالة التأخير في إنجاز عملية نقل الأشخاص أو نقل البضائع أو الأمتعة، وذلك وفق المواد (١/٤، ٢/٤ من هذا البروتوكول)، إلا أن هذا لا يعني انعدام حالات دفع المسؤولية، فاستناداً إلى المادة (٣/٤) أصبح بإمكان الناقل الجوي التخلص من المسؤولية في حالات محددة على سبيل الحصر منها إذا أثبت بأن الضرر الذي أصاب البضاعة بالتلف أو الهلاك أو الضياع يرجع إلى:

- ١- طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.
- ٢- التغليف المعيب للبضاعة والذي تم من قبل شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
- ٣- حالة الحرب أو النزاع المسلح .
- ٤- عمل من أعمال السلطة العامة التي قامت بمناسبة دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها من أراضيها .

ومن الضروري -هنا- القول بأن بروتوكول مونتريال الرابع لم يحدث تغييراً في مسؤولية الناقل وإنما وسع من نطاق المسؤولية الموضوعية ليشمل إضافة إلى نقل الأشخاص نقل البضائع أيضاً مع تحديد وسائل دفع مسؤولية الناقل حصراً. وبذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو، ولاسيما بعد التعديلات التي أجريت عليها هي مسؤولية موضوعية قائمة على الخطر^(١٢).

(١١) أبو زيد رضوان- القانون الجوي، دار الفكر العربي ١٩٨٣ ص ٣٣٤.

(١٢) محمد فريد العريني- القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٤، ص ٣١٥.

٥: طبيعة مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

أصبحت هذه الاتفاقية منذ دخولها إلى حيز التنفيذ في نوفمبر ٢٠٠٣ الاتفاقية الدولية السائدة في مسائل الملاحة الجوية والطيران المدني في معظم دول العالم، حيث إنها أحدثت تعديلاً كلياً في أساس مسؤولية الناقل الجوي بموجب المواد ١٨، ١٩، ٢١ والتي تفرق بين الحالات الآتية:

١- فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق البضاعة كالتلف أو الضياع أو تعييبها أصبحت مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية قوامها الضرر وفق المادة (١٨). إلا أن هذه الاتفاقية أتاحت في الوقت نفسه للناقل دفع مسؤوليته وفق الفقرة الثانية من هذه المادة في الحالات المماثلة نفسها التي وردت في بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥، وهي:

- أ- وجود خلل كامن في البضائع أو رداءة نوعيتها أو عيب ذاتي بها.
- ب- سوء تغليف البضاعة من قبل المرسل أو أحد تابعيه أو وكلائه.
- ج- وجود عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

د- إجراءات اتخذتها السلطة العامة بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

٢. فيما يتعلق بالضرر الناشئ عن التأخير في نقل المسافرين، أو الأمتعة، أو البضائع يعتبر الناقل الجوي وفق المادة (١٩). مسئولاً ما لم يثبت بأنه وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه، أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير، وبذلك أبقى هذه الاتفاقية على الطبيعة العقدية لمسئولية الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس.

٣- فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جرح فقد جاءت الاتفاقية بنظام جديد للمسئولية، وذلك بهدف التوازن بين مصالح المسافرين والناقل الجوي، حيث ربطت أساس المسئولية بقيمة الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني من خلال وضع مستويين للتعويض مع اختلاف الأساس القانوني لكل منهما. فيما يتعلق بالمستوى الأول الذي يطالب فيه المضرور بتعويض لا يتجاوز مائة ألف وحدة سحب خاص، فإن مسؤولية الناقل وفق المادة (٢١/١) تقوم على أساس المسئولية الموضوعية، بينما تقوم مسؤولية الناقل الجوي في المستوى الثاني وفق المادة (٢١/٢) على أساس الخطأ العقدي المفترض، إذا كانت مطالب المضرور تتجاوز مائة ألف وحدة سحب خاصة وهي وحدة نقدية ابتدعها صندوق النقد الدولي، وحددت قيمتها على أساس خمس عملات رئيسية.

ومن استقراء هذه المواد يتبين بأن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد خالفت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها التي منعت الناقل الجوي الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض إذا ثبت سوء نيته. فقد تبنت هذه الاتفاقية فكرة الخطأ العقدي المفترض في حالتي التأخير في نقل

المسافرين، أو البضائع، أو الأمتعة، وفي حالة الضرر الذي يصيب المسافرين في مستواها الثاني، كما أنها تطبق المسؤولية الموضوعية في حالتها الأضرار التي تلحق البضاعة والأضرار التي تصيب المسافرين في مستواها الأول. وبذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن الأشخاص قائمة على المسؤولية الموضوعية أي على أساس المخاطر وتحمل النتيجة، وذلك لحماية المسافرين وتحقيق التوازن بين مصالح الناقل والراكب وبضاعته وأمتعته ولاسيما في ظل تضاؤل المخاطر الجوية بفعل التطور التكنولوجي^(١٣).

ومما يلاحظ أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد أخذت الكثير من أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبوتوكولاتها المعدلة وعدلت الكثير من أحكامها، إذ حرص واضعو هذه الاتفاقية على مراعاة اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتنظيم العلاقة بين الاتفاقتين، حيث تنص المادة ١/٥٥ من اتفاقية مونتريال على أنه «ترجع هذه الاتفاقية على أي قواعد تطبق على النقل الجوي»، إلا أن هذا النص يثير تساؤلات عن المقصود من كلمة ترجع وما إذا كانت تعني بذلك إلغاء اتفاقية وارسو ١٩٢٩. في الواقع أن ذلك يجب أن لا يفسر على هذا النحو ولاسيما أنه لم ترد في اتفاقية مونتريال ما يدل على ذلك، إلا أن ذلك لا يتنافى مع كون اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هي أحدث الاتفاقيات الدولية في مجال النقل الدولي بل إنها أصبحت الاتفاقية الرئيسة النافذة في معظم الدول إذ لاتزال بعض الدول تطبق أحكام كلاً من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال بينما تطبق بعض الدول إحداها. في الواقع نجحت هذه الاتفاقية في مساهمة التطور في مجال النقل الجوي ومراعاة المصالح المتعارضة ولاسيما في معالجة النقص الذي كانت اتفاقية وارسو تعاني منها ولاسيما فيما يتعلق بأساس المسؤولية وحدود التعويض. واليوم نجد أن معظم الدول تطبق قواعد النقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ولاسيما تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين أو أصحاب الأمتعة أو البضائع، إما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل تجاه الأشخاص الموجودين على السطح والمتضررين من نشاط الطائر، فإن اتفاقية روما ١٩٥٢ لا تزال هي النافذة.

ثانياً: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في القانون الإماراتي

سبق وأن بيّنا بأن المجتمع الدولي اتجه ومنذ استخدام الطائرة لنقل المسافرين والبضائع إلى إصدار التشريعات التي تعالج الملاحة الجوية سواءً على مستوى التشريعات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية والتي أخذت تظهر في فترة ما بين الحربين العالميتين الأولى والثانية، إلا أنها لم تشهد إقبالاً من الدول بالانضمام إليها إلا بعد الحرب العالمية الثانية.

وفيما يتعلق بدولة الإمارات العربية المتحدة، فإنها كانت ضمن الدول الساعية إلى توحيد القواعد المنظمة للنقل الجوي ومسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين

والبضائع، لذا، فإنها حتى قبل صدور قانون الطيران المدني رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ كانت تتولى تنظيم شؤون الملاحة الجوية المدنية عن طريق المراسيم مثل مرسوم رقم ٣٥ لسنة ١٩٧٢ حول انضمام الدولة إلى المنظمة الدولية للطيران المدني بالأمم المتحدة، والمرسوم رقم (٩٥) لسنة ١٩٨٦ حول الموافقة على الانضمام لمعاهدة مونتريال الدولية لعام ١٩٧١ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران، وكذلك المرسوم الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨١ بالموافقة للانضمام إلى معاهدة لاهاي ١٩٧٠، بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والمرسوم الاتحادي رقم (١٣) لسنة ١٩٨٦ حول انضمام الدولة إلى معاهدة وارسو ١٩٢٩.

وفي عام ١٩٩٦ أصدرت دولة الإمارات إلى جانب قانون الطيران المدني، قانون رقم (١٤) بشأن تأسيس هيئة الطيران المدني التي تولت المهام المتعلقة بإدارة الطيران المدني والنقل الجوي في الدولة إلا أن معظم مسائل النقل الجوي ومسئولية الناقل الجوي لاتزال تخضع لأحكام قانون المعاملات التجارية رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣، إما المسائل الأخرى، فإنها تعالج بموجب الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها دولة الإمارات.

فيما يتعلق بقانون الطيران المدني رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ فإنه لم يتناول معظم مسائل الملاحة الجوي، حيث إنه يصب جل اهتمامه على المسائل الفنية والتقنية وأغفل مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة والأمتعة وغيرها من المسائل، إلا أن هذا القانون يعتبر أحكام الاتفاقيات الدولية هي أحكاماً مكملة لها خلال المواد ١٩ و ٤، حيث تنص المادة (١٩) على اعتبار أحكام معاهدة شيكاغو وجميع البرتوكولات والاتفاقيات التي انضمت إليها دولة الإمارات في مجال الطيران المدني وحمايته مكملة لأحكام هذا القانون وبما لا يتعارض مع أحكامه. كما تنص المادة (٤٧) على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الموقعة في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، والاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل الجوي التي انضمت إليها الدولة على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو. وبذلك يمكن الاحتكام إلى نصوص هذه الاتفاقيات لتنظيم المسائل التي لم يرد بها نص في قانون الطيران المدني رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١.

في الواقع إن نص المادة ١٩ من قانون الطيران المدني الإماراتي يثير عدة إشكالات منها تعارضه مع نص المادة ٤٧ من الدستور الإماراتي التي تعتبر المعاهدات الدولية التي ترتبط بها دولة الإمارات العربية قانوناً داخلياً وتتمتع بقوة القوانين نفسها السابقة واللاحقة لها. بينما نص المادة أعلاه يمنح السمو القانوني لقانون الطيران المدني في حالة تعارضه مع أي معاهدة دولية انضمت إليها دولة الإمارات. كما أن هذه المادة تتعارض مع اتجاه المجتمع الدولي في تقديم أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني على أحكام قوانينها الداخلية.

وإلى جانب هذا التناق، فإن المشرع الإماراتي عاد ومنح الأفضلية لأحكام الاتفاقيات الدولية على القانون الوطني، ولاسيما في المادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣

التي تنص على أنه «مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية والتي تكون الدولة طرفاً فيها تسري على النقل الجوي أحكام قانون المعاملات التجارية». وتبين من ذلك عدم تبني المشرع الإماراتي لنظام موحد للنقل الجوي.

ولا شك في أنه في حالة التعارض بين الحكم الوارد في هذا القانون مع حكم الاتفاقيات الدولية تثار حتماً مشكلة القانون الواجب التطبيق، ولا سيما أن المشرع الإماراتي ينص صراحة على عدم الاعتداد بأحكام الاتفاقيات التي انضمت إليها الدولة إلا في الحدود التي لا تتعارض مع أحكام القانون الطيران المدني الاتحادي.

كما أن ذلك يثير التساؤل حول إرادة المشرع الإماراتي حول طبيعة النظام القانوني الذي يشمل كلاً من النقل الجوي الدولي والداخلي، ولا سيما أنه من خلال استعراض هذه المواد يبدو بأن إرادة المشرع الإماراتي لم تكن واضحة أو حاسمة حول تحديد النظام القانوني الذي ينطبق على كل من النقل الداخلي والدولي، الأمر الذي قد يثير الحيرة والتردد حول القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الذي يتم بين ميناء جوي في دولة الإمارات وميناء جوي تابع لدولة أخرى. هل يطبق الاتفاقيات الدولية أم قانون الطيران المدني أو قانون المعاملات التجارية.

إن استعراض المواد ٣، ١٩، ٤٧ من قانون الطيران المدني رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١. والمادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣، قد يلقي الضوء على النظام القانوني للطيران الجوي الداخلي والوطني في دولة الإمارات. إذ أن تفسير نصوص هذه المواد قد يعني أن المشرع الإماراتي يميل إلى تطبيق أحكام قانون الطيران وأحكام قانون المعاملات التجارية على عمليات النقل الجوي الداخلي مع إمكانية تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها دولة الإمارات بشرط عدم تعارضها مع أحكام القانون الوطني. ومما يؤكد هذا الرأي ما جاء في حكم تميز دبي لعام ٢٠٠، حيث تتعلق القضية بعملية نقل تم الاتفاق عليه وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إذ جاء في الحكم بأنه وفقاً للمادة ١/٥٥ من اتفاقية مونتريال، فإن النقل الجوي بين دولتين أو أكثر تحكمه قواعد هذه الاتفاقية بين الدول الأطراف فيها والمصدق عليها، وأما ما جاء بقانون المعاملات التجارية من أحكام خاصة بالنقل الجوي، فإنه يسري على النقل الداخلي، فلا يمتد سريانه إلى النقل الجوي بين الدول^(١٤).

إلا أن ذلك كله لا ينفي الإشكالات التي تثيرها المواد (١٩). (٤٧) من قانون الطيران المدني، والمادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣.

وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع فقد عالج المشرع الإماراتي ذلك في المواد (٣٥٥-٣٥٧) من قانون المعاملات التجارية إذ تنص المادة (٣٥٥) على أنه (يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح

أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة)، بينما تنص المادة (٣٥٦) على أنه. يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لهلاك أو فقدان أو تلف الأمتعة والبضائع إذا وقع الحادث الذي ترتب عليه الضرر أثناء النقل الجوي). وتنص المادة (٣٥٧) على أنه (يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث نتيجة للتأخير في وصول الركاب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع). ويتبين من استقراء هذه المواد بأن المشرع الإماراتي يعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر وتحمل التبعية، كما أنه يشدد من مسؤولية الناقل لصالح المسافرين ومرسلي البضائع والخدمات في كل حالات المسؤولية سواءً في المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر بالوفاة والجرح أو أية أضرار أخرى. (المادة ٣٥٥) أو في حالة المسؤولية عن الأضرار الناجمة من هلاك أو تلف أو تعيب البضائع أو الأمتعة (مادة ٣٥٦) أو في حالة المسؤولية عن التأخير في نقل الأشخاص أو البضائع مادة (٣٥٧).

وفيما يتعلق بشروط قيام مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض (المسؤولية الموضوعية) عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافري، فإنه يشترط وفقاً للمادة (٣٥٥) وقوع الضرر أثناء وجود المسافر على متن الطائرة أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده أو هبوطه من الطائرة، إما بالنسبة للبضائع فقد اشترط وقوع الضرر أثناء النقل الجوي. أي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل الجوي أثناء الطيران، أو أثناء وجود الطائرة في إحدى المطارات، أو في أي مكان آخر هبطت فيه خارج المطار.

ومن الجدير بالذكر أن المشرع الإماراتي قد أورد استثناءات على قاعدة المسؤولية الموضوعية للناقل سواءً فيما يتعلق بالأشياء الشخصية التي تبقى في حراسة المسافر أثناء السفر، أو فيما يتعلق بعدم مسؤولية الناقل في حالة النقل بالمجان.

وفيما يتعلق بالاستثناء الأو، فإنه استناداً إلى المادة ٣٥٨ من قانون المعاملات التجارية، فإن الناقل الجوي يعفي من المسؤولية عن الأمتعة الشخصية التي يحتفظ بها المسافر معه على متن الطائرة إذا أصيبت بالضرر. إلا إذا أثبت المسافر بأن الناقل الجوي أو تابعوه لم يتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

أما الاستثناء الثان، فإنه وفقاً للمادة ١/٣٦٥ من القانون أعلا، فإن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث أثناء النقل الجوي المجاني إلا إذا أثبت المضرور صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه. وعلى الرغم من أن هذا النص لم يبين ما إذا كان المشرع يقصد من ذلك فقط الأضرار التي تصيب الركاب أو البضائع أو الأمتعة، إلا أنه من الراجح أنه يقصد بذلك كل تلك الأضرار.

و يقصد بالنقل بالمجان وفقاً للمادة ٢/٣٦٥ النقل الذي يتم بدون أجر، وأن لا يكون الناقل

الجوي محترفاً، وعلي، فإن النقل الذي يتم بواسطة شركات النقل الجوي المعروفة في دولة الإمارات كطيران الإمارات وطيران الاتحاد وطيران دبي، لايعتبر نقلاً مجاناً وإن تم ذلك بدون مقابل. فالمشعر الإماراتي يربط بين شرط عدم الاحتراف وشرط عدم دفع الأجرة ليعتبر النقل قد تم مجاناً. وعلي، فإن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع أو الأمتعة في حالة النقل المجاني الذي يتم من قبل ناقل غير محتر، فإن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عنها إلا إذا أثبت المضرور بأن الضرر صادر بسبب خطأ من الناقل الجوي أو من قبل تابعيه.

ويتبين من ذلك أن المشعر الإماراتي في الحالة الأولى لم يشترط لقيام مسؤولية الناقل إثبات الراكب لخطأ الناقل بل إثبات عدم اتخاذ الناقل للإجراءات اللازمة لمنع وقوع الضرر. ويقصد بالإجراءات اللازمة لمنع وقوع الضرر إثبات الناقل بأن الطائرة كانت مزودة بالوقود الكافي لإتمام الرحلة الجوية وقت الاقلاع، أو أن الاقلاع تم بعد التأكد من حالة الجو وكونها لا تشكل خطراً على الملاحة الجوية أو أن افراد الطائرة على المؤهلات المطلوبة بموجب القوانين واللوائح. ويخضع تقدير اتخاذ التدابير اللازمة لتقدير محكمة الموضوع ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة، والظروف الجغرافية للرحلة الجوية، ومدى كفاءة أجهزة الانقاذ، وطبيعة البضاعة المنقولة.

وعملاً بأحكام الاتفاقيات الدولية من قبل المشعر الإماراتي نجد انه في المادة ٣٦٧ من قانون المعاملات التجارية قد أتاح الفرصة أمام الناقل الجوي للتخلص من المسؤولية إذ أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور، كما أنه منح المحكمة السلطة التقديرية لتخفيض مسؤولية الناقل إذ أثبت هذا الأخير بأن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر. ومن الطبيعي أن المسؤولية تقسم في هذه الحالة بمقدار مساهمة كل من المتضرر والناقل الجوي في إحداث الضرر، ووفق القواعد العامة في القانون التجاري الإماراتي.

ويتبين، مما سبق أن المشعر الإماراتي تماشياً مع انضمامه إلى الاتفاقيات الدولية قد ساير التطورات التي مرت به مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو، والتي تحولت تدريجياً من المسؤولية الخطئية (الخطأ المفترض) إلى المسؤولية الموضوعية ولا سيما في بروتوكول مونتريال الرابع وقرر أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب، أو البضائع، أو الأمتعة مسؤولية موضوعية بوجه عام، وبذلك وحد المشعر الإماراتي أساس مسؤولية الناقل، حيث أقام مسؤوليته على أساس المسؤولية الموضوعية عن جميع الأضرار بصرف النظر عن تلك التي تلحق بالمسافرين، أو البضائع، أو الأمتعة، أو الأضرار الناشئة عن التأخير في وصول المسافرين، أو بضاعتهم، أو أمتعتهم المسجلة.

المبحث الثاني

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي

أولاً: شروط قيام مسؤولية الناقل في الاتفاقيات الدولية

عالجت اتفاقية وارسو شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة والأمتعة المسجلة في المادة (١٨) والتي تنص على أنه يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع إذا وقع الحادث الذي تولد عنه الضرر خلال النقل الجوي. أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد عالجت ذلك في المادة ١٨، حيث نصت على قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع، أو ضياعها، أو تعييبها بشرط أن يكون الحادث الذي الحق الضرر قد وقع خلال فترة النقل الجوي.

ويتبين من هذه النصوص أنه رغم اختلاف الاتفاقيتين في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي إلا أنهما يشترطان لقيام مسؤولية الناقل أن يقع حادث يترتب عليه أضرار بالبضاعة وأثناء فترة النقل الجوي وعليه نتعرض لهذه الشروط كل على حدة:

الشرط الأول: وقوع حادث.

الشرط الثاني: أن ينتج عن الحادث أضرار بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة.

الشرط الثالث: أن يقع الحادث أثناء فترة النقل الجوي.

الشرط الأول: وقوع حادث

على الرغم من أن اتفاقية وارسو اشترطت وقوع حادث كشرط أساس لانعقاد مسؤولية الناقل إلا أنها لم تعرفه تاركة المجال أمام الفقه لتحديد المقصود منه والذي بدوره انقسم إلى اتجاه يدعو إلى التفسير الواسع لمصطلح الحادث وآخر يدعو إلى التفسير الضيق له. إلا أن الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء هو التوسع في معنى الحادث وتفسيره بأنه يشمل كل الأسباب الممكنة للضرر سواءً أكانت تلك الأسباب متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها^(١٥)

في الواقع لم يكن تحديد وتفسير هذا المصطلح له أهمية تذكر في ظل انعقاد اتفاقية وارسو عام ١٩٢٠، حيث قررت هذه الاتفاقية إقامة مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، لذا، فإن معرفة ماهية هذا المصطلح لم يكن موضوع اهتمام الناقل الجوي الذي كان جلاً اهتمامه منصباً على التخلص من المسؤولية بإثباته عدم وقوع خطأ من جانبه، أو من تابعيه. غير أن

أهمية تفسير هذا المصطلح ظهرت في ظل اتفاقية مونتريال الذي بنى مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية الموضوعية وقلل من أهمية وسائل دفع مسؤولية الناقل، مما دفع به إلى البحث عن تحديد مفهوم مصطلح الحادث والتمسك به لنفي مسؤوليته^(١٦) ولاسيما أن الاتجاه الضيق لتفسيره كان يشترط لوقوع الحادث أن يكون مرتبطاً بالنقل الجوي فعلاً، وبخلافه، أي في حالة عدم ترابط الحادث بالنقل الجو، فإن المضرور لا يستحق الحصول على تعويض. وهذا يعني أن تفسير الحادث في نطاق ضيق هو لمصلحة الناقل الجو، حيث يقلل هذا التفسير من فرص إقرار مسؤوليته. علي، فإن الأضرار التي تصيب الراكب أو بضاعته أو أمتعته المسجلة نتيجة خلل فني، أو ميكانيكي، أو تلك الناجمة من الهبوط المفاجئ للطائرة أو ارتطامها بالأرض يعتبر فقط من الوقائع التي يمكن أن يشملها مصطلح الحادث، وبالتالي قيام مسؤولية الناقل، بينما التفسير الواسع الذي يشترط عدم وجود أي ارتباط بين وقوع الحادث (الواقعة الفجائية) وعملية النقل الجوي من شأنه قيام مسؤولية الناقل عن الضرر الذي سببه الحادث بالرغم من عدم ارتباط الحدث بالنقل أو الاستغلال الجوي، وهذا يعني توسيع نطاق مسؤولية الناقل، وبالتالي يمكن اعتبار حوادث خطف الطائرات أو اعتداء مسافر على آخر أو سقوط أشياء من الكابينات المخصصة للأمتعة الشخصية وتضررها كلها تدخل ضمن مفهوم الحادث، وبالتالي قيام مسؤولية الناقل عنها مادام المسافر لم يكن له دور في حدوث هذه الأضرار.

الشرط الثاني: أن ينتج عن الحادث أضرار بالبضاعة أو الأمتعة الشخصية

يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي حدوث ضرر، وقد حددت كل من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ صور الضرر التي تلحق البضاعة لقيام مسؤولية الناقل، حيث توصف الضرر في ثلاثة أشكال هي الهلاك، أو الضياع، أو التلف.

من المعروف أن البضاعة تعتبر في حالة هلاك إذا طرأ عليها تغير كلي أو جزئي جعلها غير صالحة لما أعدت له أصلاً، أم الضياع فيقصد به اختفاء البضاعة بحيث لا يتمكن الناقل من تسليمها إلى المرسل إليه، إما تلف البضاعة فهو إصابة البضاعة بعيب أو عطب يجعلها معيبة وتؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له^(١٧).

ومن الجدير بالذكر أنه وفقاً للمادة ٣/١٣ من اتفاقية وارسو، فإن البضاعة تعتبر في حالة هلاك إذا لم تصل إلى المرسل إليه بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها إليه، إما بالنسبة للأمتعة المسجل، فإنها تعتبر في حالة هلاك إذا لم تصل إلى صاحبه خلال ٢١ يوماً من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه.

(١٦) شريف غنام، قانون الطيران أكاديمية - شرطة دبي ٢٠٠٩، ٢٨٨.

(١٧) رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، القاهرة ١٩٩٠، ص ٨٣.

ومما سبق يتبين بأن مجرد عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه بوصول البضاعة أو الأمتعة إلى المرسل إليه في الموعد المحدد، فإنه يعتبر مخالفاً بالتزامه بسلامة البضاعة والأمتعة، وبالتالي تقوم مسؤوليته عن تعويض المتضرر ومن دون إلزام الأخير بإثبات السبب الذي أدى إلى هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة أو الأمتعة.

وفيما يتعلق باتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فإن مسؤولية الناقل عن هلاك، أو تلف، أو ضياع البضائع هي مسؤولية موضوعية في حالة وقوع الحادث المسبب للضرر أثناء فترة النقل الجوي . أي إن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة للبضائع بمجرد حصولها ودون حاجة لإثبات خطأ الناقل، إلا أن هذه الاتفاقية أتاحت للناقل دفع مسؤوليته وفق المادة ١/٣ إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى سبب، أو أكثر من الأسباب التالية: هي الحالات المماثلة نفسها التي وردت في بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥، وهي:

- أ- وجود خلل كامن في البضائع، أو رداءة نوعيتها، أو عيب ذاتي بها.
- ب- سوء تغليف البضاعة من قبل المرسل، أو أحد تابعيه أو وكلائه.
- ج- وجود عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

د- إجراءات اتخذتها السلطة العامة بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها ويضاف إلى ذلك أن المادة ٢٠ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ منح الناقل الجوي إمكانية إعفائه من المسؤولية إذا أثبت أن اهمالاً، أو خطأ، أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه قد سبب الضرر للبضاعة أو اسهم في حدوثه.

كما تفرق هذه الاتفاقية بين مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق الأمتعة حسبما إذا كانت مسجلة أو غير مسجلة. ففيما يتعلق بالحالة الأولى تكون مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة سواءً بالضيق أو التلف أو الهلاك مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة. إلا أن الناقل وفقاً للمادة ١٧/٢ من هذه الاتفاقية يستطيع دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى إما خلل كامن في الأمتعة أو في نوعيتها بسبب عيب ذاتي فيها. أو أن يثبت أن الضرر يرجع إلى إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه. إما في الحالة التي تكون فيها الأمتعة غير مسجلة أو احتفظ بها الراكب أثناء الرحلة الجوية تكون مسؤولية الناقل عن الأضرار شخصية قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات. أي لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت المسافر خطأ الناقل أو أحد تابعيه، أو وكلائه. ومما يلاحظ أنه على الرغم من أن نص المادة ١٧/٢ من اتفاقية مونتريال تتحدث عن مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة فقط. إلا أنها استناداً إلى نص المادة ٢٢/٣ من هذه الاتفاقية والخاصة بالحد الأعلى للتعويض يمكن القول بأن الناقل يكون أيضاً مسؤولاً عن الأمتعة غير المسجلة أي الأمتعة التي يحملها المسافر، غير أن الاتفاقيات الدولية أحالت شروط انعقاد مسؤولية الناقل في هذه

الحالة لقواعد القانون الوطني الواجب التطبيق^(١٨)

الشرط الثالث: وقوع الحادث أثناء النقل الجوي

تتشرط اتفاقية وارسو أن يقع الحادث الذي ألحق ضرراً بالبضاعة والأمتعة الشخصية أثناء عملية النقل الجوي، حيث تنص المادة ١/١٨ على قيام مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل الجوي، كما تنص المادة ٢/١٨ بأن فترة النقل الجوي تشمل الفترة التي تكون فيها البضائع والأمتعة الشخصية في حراسة الناقل، سواءً أكان ذلك في مطار، أو على متن الطائرة، أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار.

ويتبين من ذلك أن هذه الاتفاقية إضافة إلى اشتراطها لقيام مسؤولية الناقل الجوي ووقوع الحادث المسبب للضرر أثناء عملية النقل الجوي، فإنها تشترط وجود البضاعة والأمتعة التي تضررت في حراسة الناقل الجوي، أي إنها أخذت بمعيار حراسة الناقل أي ضرورة وجود البضاعة أو الأمتعة تحت إمرة وسيطرة الناقل بحيث يمارس سيطرته^(١٩) عليها دون عوائق أثناء النقل الجوي، كما يتبين من ذلك بأن فترة النقل الجوي، هي الفترة التي تبدأ منذ دخول البضاعة والأمتعة الشخصية في الحيازة الفعلية للناقل الجوي، وتمتد لحين تسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول. وهذا يعني أن إصابة البضاعة والأمتعة خلال هذه الفترة (فترة الحراسة) بأي أضرار يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي عن تلك الأضرار ما لم يثبت أنه بذل وتابعوه الإجراءات والاحتياطات اللازمة لتفادي الضرر أو أن ذلك يرجع إلى قوة القاهرة.

كما يتبين من المادة ٣/١٨ من اتفاقية وارسو أن فترة النقل الجوي أي الفترة التي تكون البضاعة أو الأمتعة الشخصية في حيازة الناقل الفعلية لا تشمل أية عمليات نقل برية أو بحرية أو نهريّة يتم خارج المطار. إلا إذا كانت هذه العمليات تدخل في تنفيذ عقد النقل، أي إنها تتم بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى.. إذ تعتبر هذه العمليات في هذه الحالات مكتملة في الواقع لعملية النقل، كما أن البضاعة والأمتعة المسجلة لاتزال في الحيازة الفعلية للناقل، لذا، فإنه يعتبر مسؤولاً عن إلحاق أية أضرار تلحق بها ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك.

ويتبين من ذلك أن اتفاقية وارسو قد وضعت قرينة قانونية مقتضاها أنه في حالة اقتران عملية النقل الجوي بعمليات غير جوي، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة الشخصية خلال تلك العمليات، وذلك بشرط أن تكون هذه العمليات مرتبطة بعملية النقل الجوي وداخلة في تنفيذه، وليس سابقاً أو لاحقاً عليه^(٢٠). سواءً وقعت هذه العمليات خارج المطار بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى..

(١٨) هاني دويدار النقل البحري والجوي - منشورات الحلبي الحقوقية ٢٠٠٨ ص ٢٨٦

(١٩) فايز نعيم رضوان، المصدر السابق، ص ٢٢٨..

(٢٠) مصطفى البنداري، قانون الطيران المدني، جامعة الشارقة، ٢٠٠٦، ص ٢٨٨.

ومما سبق يمكن القول بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق الأمتعة والبضائع تقوم في الفترة التي تكون فيها هذه الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل الجوي سواءً على متن الطائرة أو على أرض المطار أو في أي مكان تهبط فيه الطائرة. إلا أن هذه الحراسة تنتهي مع تسلّم المسافر لامتعته في مطار الوصول. ومن ثم لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضاعة أو الأمتعة المسجلة أثناء قيام أحد معاوني الناقل بمساعدة المسافر لنقلها خارج المطار^(٣١).

ثانياً: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضائع أو الأمتعة المسجلة في القانون الإماراتي:

وفقاً للمادة ٣٥٦ الواردة ضمن الفصل الخاص بأحكام النقل الجوي في قانون المعاملات التجارية رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣ والتي تنص على أنه «يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لهلاك أو فقدان أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع إذا وقع الحادث الذي ترتب عليه الضرر أثناء النقل الجوي» يمكن القول بأن المشرع الإماراتي يشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي توافر الشروط الآتية:

- ١- أن يقع حادث.
- ٢- أن يقع هذا الحادث خلال النقل الجوي.
- ٣- أن يلحق البضاعة ضرر من جراء هذا الحادث.

ففيما يتعلق بوقوع حادث، نرى أنه رغم انضمام دولة الإمارات إلى اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال اللتين استخدمتا مصطلح الحادثة (The Accident) فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب الأشخاص ومصطلح الحدث Event في الأضرار التي تصيب البضائع، فإن قانون المعاملات التجارية استخدم مصطلح الحادث في المادة (٣٥٦) إعلاناً للتعبير عن الواقعة التي تسبب أضراراً بالبضاعة والأمتعة المسجلة ومن دون بيان مفهومه، الأمر الذي يستوجب الرجوع إلى قانون الطيران المدني رقم (٢٠) لسنة ١٩٩٩، حيث تنص المادة الأولى (بند ٢٧) على «أن حادث الطيران هو كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة، ويقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي تتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة».

يبدو أن مصطلح الحادث الوارد في هذه المادة مرتبط بتشغيل الطائرة وبنقل الأشخاص ولايسري على البضائع والأمتعة، حيث إنها تشترط وقوع الحادث أثناء فترة صعود المسافرين إلى الطائرة لحين مغادرتهم لها، بينما المادة ٣٥٦ من قانون المعاملات تشترط وقوع الحادث المسبب للأضرار للبضائع والأمتعة أثناء النقل الجوي ولم يتطرق إلى عمليات الصعود والمغادرة، إذ تنص هذه المادة على أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لهلاك أو فقدان أو

تلف الأمتعة المسجلة والبضائع إذا وقع الحادث الذي ترتب عليه الضرر أثناء النقل الجوي. يستنتج من ذلك أن الحادث الذي يترتب عليه قيام مسؤولية الناقل عن سلامة البضاعة والأمتعة هو كل فعل يترتب عليه هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة أثناء النقل الجوي.

٢- وقوع الحادث أثناء النقل الجوي:

وفقاً للمادة ١/٣٥٦ من قانون المعاملات التجارية الإمارات، فإن الحادث الذي يترتب على وقوعه قيام مسؤولية الناقل الجوي هو الفعل الذي يلحق أضراراً بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة بالهلاك أو فقدان أو التلف بشرط وقوعه أثناء النقل الجوي. وقد فسرت الفقرتان الثانية والثالثة من المادة أعلاه المقصود من فترة النقل الجو، حيث بينت الفقرة الثانية بأن النقل الجوي يشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران، أو أثناء وجود الطائرة في إحدى المطارات، أو في أي مكان آخر هبطت فيه. بينما تنص الفقرة الثالثة من هذه المادة على أن النقل الجوي لا يشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل برى أو بحري أو نهري يقع خارج المطار.

وبذلك، فإن المشرع الإماراتي يشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة أو الأمتعة الشخصية بأن تكون في حيازة الناقل الجوي عند تعرضها للضرر، أي إن تكون في حراسة الناقل الفعلية بحيث يستطيع أن يمارس سلطة عليها. ويتفق القانون الإماراتي في هذه المسألة مع اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ (المواد ٣، ٤) التي تشترط بدورها لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة بأن تكون في الحيازة الفعلية للناقل أثناء النقل الجوي.

لم يكتف المشرع الإماراتي بشرط تواجد البضاعة أو الأمتعة في حراسة الناقل الجوي أثناء الطيران فقط كما فعلت اتفاقية مونتريال بل اشترط تواجدها في حيازة الناقل أيضاً أثناء وجود الطائرة في إحدى المطارات أو في أي مكان هبطت فيه، وذلك وفقاً للمادة ٢/٣٥٦ من القانون إعلان. وهذا يعني أن المقصود بفترة النقل الجوي التي تكون البضاعة والأمتعة الشخصية فيها في حيازة الناقل غير مقصورة على الفترة التي تكون فيها الطائرة في حالة طيران، وإنما تشمل أيضاً الفترة التي تتواجد فيها الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر.

وبذلك يمكن القول بأن المشرع الإماراتي قد حدد الأماكن التي يجب أن تكون البضاعة أو الأمتعة الشخصية في حراسة الناقل لقيام مسؤوليته عن سلامة البضاعة أو الأمتعة المسجلة، وعلى سبيل الحصر، وهي:

١- أثناء عملية الطيران.

٢- أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات ويقصد بها مطار القيام، أو الوصول، أو مطار

الترانزيت.

٣- في أي مطار أو مكان تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً.

ويمكن الاستنتاج من ذلك بأن فترة النقل الجوي تشمل كل هذه الأماكن، حيث إن المشرع الإماراتي ذكر مصطلح أي مكان تهبط فيه الطائرة ولم يشترط هبوط الطائرة في مطار بالمعنى المعروف، الأمر الذي يعني قيام مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة أو الأمتعة حتى في حالة اضطرار الطائرة إلى الهبوط الاضطراري، وفي أي مكان كان.

ومن خلال الاستنتاج المخالف للمادة (٢/٣٥٦) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي يمكن القول بعدم قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة إذا لم تكن في الحيازة الفعلية للناقل في الأماكن المذكورة أعلاه أو أن تكون في حيازته ولكن في غير الأماكن المحددة حصراً وفقاً للمادة أعلاه.

واستناداً إلى المادة (٣/٣٥٦) من القانون أعلاه والتي تنص على أنه "لايشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار" يمكن القول بأن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضاعة خلال عمليات النقل البري أو البحري أو النهري التي تتم خارج أسوار المطارات. وهذا يعني عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة الشخصية بعد تسليمها إلى المرسل إليه أو بعد تفريغها من الطائرة ووضعها تحت حراسة المرسل إليه أو دخول البضاعة إلى المنطقة الجمركية وتحت حراسة المرسل إليه. كما أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة أثناء قيام أحد معاوني الناقل بمساعدة المسافر لنقلها خارج المطار.

ورغبة من المشرع الإماراتي في الحفاظ على مصالح أصحاب البضائع والأمتعة المسجلة وتماشياً مع أحكام الاتفاقيات الدولية، فإنه قرر مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة أثناء نقلها براً أو بحراً أو نهراً إذا كانت هذه العمليات لازمة لشحنها أو لتسليمها إلى المرسل إليه أو لنقلها على طائرة أخرى. أي إذا كانت هذه العمليات تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل الجو، فإن البضائع والأمتعة تعتبر في هذه الحالة تحت حراسة الناقل، وبالتالي، فإنه يكون مسؤولاً عن ضمان سلامتها من الضرر.

ومن خلال الاستنتاج المخالف للمادة ٣/٣٥٦ من القانون أعلاه يمكن القول بأن الناقل يستطيع التخلص من المسؤولية إذا أثبت بأن العمليات أعلاه لم يكن بقصد الشحن، أو تسليم البضاعة، أو الأمتعة المسجلة إلى المرسل إليه، أو لنقلها إلى طائرة أخرى، أو إذا أثبت بأن البضاعة خلال هذه العمليات لم تكن في حيازته الفعلية بل في حيازة المرسل إليه أو الشاحن^(٢٢).

٣- أن يلحق البضاعة أو الأمتعة المسجلة ضرر:

يشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي أن يرد محل الضرر على البضائع والأمتعة المسجلة سواءً بهلاكها أو فقدانها أو تلفها. أي إن وقوع الضرر يعتبر شرطاً أساسياً لتقرير مسؤولية الناقل، وهذا ما أكدته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والمادة (٢٥٦) من قانون المعاملات التجاري الإماراتي.

وعلى الرغم من الخلاف بين القانون الإماراتي واتفاقية مونتريال في توصيف الأضرار التي تصيب البضاعة، إذ أورد المشرع الإماراتي في المادة (٢٥٦) مصطلحات الهلاك والفقدان والتلف بينما المادة ١/١٨ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تعبر عن الأضرار بـ التلف أو الضياع أو تعيب البضاعة، فإن هذا الخلاف لا يشكل أهمية قانونية وإنما هو مجرد تعبير عن توصيف الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة الشخصية، إذ أن كلاً من القانون الإماراتي واتفاقية مونتريال يعتبران وقوع الضرر بالبضاعة أو الأمتعة الشخصية شرطاً جوهرياً لقيام مسؤولية الناقل الجوي بشرط وقوع الضرر أثناء النقل الجوي ووجود البضاعة أو الأمتعة الشخصية في حراسة الناقل الجوي.

وبموجب المادة (٣٦٤) من قانون المعاملات التجارية الإمارات، فإن المرسل إليه ملزم بإخطار الناقل بوجود تلف بالبضاعة أو الأمتعة الشخصية فور اكتشافه لذلك وفي ميعاد لا يجاوز سبعة أيام بالنسبة إلى الأمتعة وأربعة وعشرين يوماً بالنسبة للبضائع، إما في حالة تسلم المرسل إليه للبضائع والأمتعة في مكان الوصول ومن دون إبداء تحفظاً، فإن ذلك يعتبر قرينة على أنه تسلمها في حالة جيدة ومطابقة لشروط وثيقة النقل (المادة ٣٦٣). إلا أن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس وفق المادة (٣/٣٦٤) من القانون الإماراتي والمادة (١/٢١) من اتفاقية مونتريال، وذلك في حالة إثبات المرسل إليه صدور غش أو تدليس من الناقل أو من تابعيه لإخفاء الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع .

وفيما يتعلق بدفع الناقل الجوي مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة الشخصية. فقد سبق وأن ذكرنا بأن القانون المعاملات التجارية الإماراتي وفق المادة (٢٥٦) يقيم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة على أساس المسؤولية الموضوعية. إلا أنه وفقاً للمادة ٣٦٧ قد أتاحت الفرصة أمام الناقل الجوي للتخلص من المسؤولية. إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور، كما أنه أجاز للمحكمة أن تخفض من مسؤولية الناقل إذا أثبت بأن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر. كما أنه من خلال الاستنتاج المخالف للمادة (٢/٣٦٢) من القانون إعلان والتي تقرر بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدها بأقل، مما هو وارد في المادة (٢٥٦) إلا في حالة هلاك الشيء محل النقل أو تلفه بسبب طبيعته أو عيب ذاتي فيه، فإن الناقل الجوي يستطيع الاتفاق مع المرسل إليه لإعفائه

أو تحديد مسؤوليته في حالة هلاك الشيء محل النقل أو تلفه بسبب طبيعته أو عيب ذاتي فيه. ونرى أن إعفاء الناقل في هذه الحالات لاحتياج إلى إبرام اتفاق خاص بشأن، حيث إن هذه الحالات هي من حالات الإعفاء المعروفة في القوانين الإماراتية وفي الاتفاقيات الدولية. إذ أن إتلاف البضاعة أو الأمتعة المسجلة بسبب طبيعتها أو بسبب عيب ذاتي فيها يعني بحد ذاته عدم مسؤولية الناقل مادام لم يصدر عن جانب الناقل أو من تابعيه خطأ مساهم في إحداث الضرر. إما فيما يتعلق بالأمتعة الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين أثناء السف، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بها وفق المادة (٢٥٨) من القانون أعلاه، إلا إذا أثبتت المسافرين بأن الناقل أو تابعيه لم يتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

الخاتمة

لقد تبين لنا من خلال هذا البحث مدى أهمية مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين أو مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة المسجلة، فقد كانت هذه المسؤولية محور جدل فقهي واس، حيث اختلفت الآراء الفقهية بشأنها، فمنها من دعت إلى إقامة مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية، وأخرى دعت إلى إقامة هذه المسؤولية على أساس المسؤولية العقدية، بينما دعت آراء آخر. إلى اعتبار مسؤولية الناقل الجوي شكل من أشكال الخطأ المفترض.

لقد تعرضت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لكل هذه الحالات وانتهت إلى تبني حلول قانونية توفيقية، وأقرت بأن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو البضائع والأمتعة هو التزام ببذل عناية ومن ثم انعقاد مسؤوليته العقدية إذا أخل بذلك، وهذا يعني أنه في حالة تحقق ضرر، فإنه يفترض أن ثمة خطأ قد صدر من جانب الناقل مالم يثبت اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

ورغم أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تفرق في البداية بين مسؤولية الناقل عن نقل الركاب أو نقل البضائع أو عن مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن تأخير المسافرين وأمتعته، إلا أن التعديلات اللاحقة بدأت تميز بينهما، فوفقاً لبروتوكول جوانتيمال، فإن مسؤولية النقل عن سلامة المسافرين أو سلامة البضائع أصبحت مسؤولية موضوعية^(٢٣) تتعدد بمجرد تحقق الضرر. إما مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن تأخير المسافرين وأمتعته فأصبحت قائمة على المسؤولية العقدية التي تقوم على الخطأ المفترض، إما طبقاً لأحكام بروتوكول مونتريال ١٩٩٩ فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع والأمتعة المسجلة هي مسؤولية موضوعية باستثناء مسؤوليته عن أضرار التأخير في نقل الأشخاص والبضائع فبقيت قائمة على المسؤولية العقدية.

وفيما يتعلق بشروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك البضاعة أو تلفها، فقد نصت المادة (١٨) من اتفاقية وارسو على قيام هذه المسؤولية جراء وقوع حادث يتولد عنه ضرر يصيب

البضائع والأمتعة المسجلة خلال النقل الجوي^(٢٤) والذي يشمل المدة التي تكون فيها هذه البضائع والأمتعة في حراسة الناقل سواءً أكان ذلك في مطار القيام، أو الوصول، أو على متن الطائرة، أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار.

وفيما يتعلق بالقانون الإمارات، فإنه قد واكب التعديلات التي شهدتها اتفاقية وارسو، حيث إن كلاً من قانون الطيران المدني الاتحادي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ (المادة ٤٧) وقانون المعاملات التجارية رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣ (المادة ٣٥٤) تنصان على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المتعلقة بالنقل الجوي والتي تكون دولة الإمارات قد انضمت إليها .

ومن خلال نصوص المواد (٣٥٥، ٣٥٦، ٣٥٧) من قانون المعاملات التجارية، نجد أن المشرع الإماراتي قد أقام مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع والأمتعة المسجلة أو الأضرار الناجمة عن التأخير في وصول المسافرين، أو البضائع، أو الأمتعة المسجلة على أساس المسؤولية الموضوعية، الأمر الذي يعني أن الناقل الجوي لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت بأن تلك الأضرار يرجع إلى خطأ المضرور.

هذا ويشترط المشرع الإماراتي لقيام مسؤولية الناقل الجوي أن يقع الحادث الذي ترتب عليه الضرر أثناء النقل الجوي، أي الفترة التي تكون فيها هذه الأشياء في حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت فيه.

وفيما يتعلق بالنقل الجوي مجاناً فوفقاً للمادة (٣٦٥) من قانون المعاملات التجاري، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة إلا إذا أثبت المضرور صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه.

وفي خاتمة هذا البحث ندرج الملاحظات التالية حول مسائل النقل الجوي في دولة الإمارات:

١- لا يوجد في دولة الإمارات قانون اتحادي موحد لمعالجة مسائل النقل الجوي، إذ أن أحكام النقل الجوي موزعة بين قانون الطيران المدني رقم (٠٢) لسنة ١٩٩١ وقانون المعاملات التجارية رقم (٨١) لسنة ٣٩٩١ وأحكام الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الدولة، ولاشك في أن ذلك يؤدي إلى عدم وحدة قانون الطيران التي أصبحت موحدة في أغلب دول العالم، وهو الأمر الضروري الذي يساعد القضاء في حل المنازعات المتعلقة بالطيران بالاستناد إلى أحكام قانون موحد بدلاً من البحث عن هذه الأحكام في قوانين متعددة.

٢- فيما يتعلق بقانون الطيران المدن، فإنه يهتم بالمسائل الفنية والتقنية الخاصة بالملاحة الجوية، وذلك رغم تخصيصه الباب السادس للنقل الجوي التجاري، إلا أنه أغفل معالجة المسائل المتعلقة بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي أو شروط قيام مسؤوليته عن سلامة المسافر أو البضائع

(٢٤) مراد منير فيهم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٨٦، ص ٤١.

أو الأمتعة، الأمر الذي يعني الرجوع إلى قانون المعاملات التجارية أو الاتفاقيات الدولية. لذا نرى إما نقل أحكام النقل الجوي الوارد في قانون المعاملات التجارية إلى الباب السادس من قانون الطيران المدني، أو أن ينص هذا الأخير على الإحالة إلى قانون المعاملات التجارية فيما يخص مسائل النقل الجوي.

٣- رغم انضمام دولة الإمارات إلى معظم الاتفاقيات الدولية ابتداءً من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وشيكاغو ١٩٤٩ ومعاهدة طوكيو ١٩٦٩ واتفاقية لاهاي ١٩٧٩ ومونتريال ١٧٩١ إلى مونتريال ١٩٩١، فإن هناك تساؤل عن القانون الواجب التطبيق في حالة تعارض الحكم الوارد في قانون الطيران المدني أو قانون المعاملات التجارية مع حكم الاتفاقيات الدولية، إذ تنص المادة (١٩) من قانون الطيران المدني على سريان معاهدة شيكاغو والبروتوكولات والاتفاقيات التي انضمت إليها دولة الإمارات بما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون، بينما تنص المادة ٤٧ على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المتعلقة بالنقل الجوي التي انضمت إليها دولة الإمارات على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو. في الوقت نفسه تنص المادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية الإماراتي على سريان أحكامه ما لم تتعارض مع الاتفاقيات الدولية.

ويتبين من ذلك أن المادة (١٩) تمنح السمو القانوني لذاتها على الاتفاقيات الدولية إذ تشترط سريان أحكام اتفاقية شيكاغو بشرط عدم مخالفتها لأحكام الطيران، بينما المادة (٤٧) منحت الأفضلية لسريان معاهدة وارسو، بينما المادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية تشترط لنفاذ أحكامها عدم مخالفتها للاتفاقيات الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها، ونرى ضرورة معالجة ذلك بتغليب أحكام الاتفاقيات الدولي، حيث إن انضمام أي دولة إليها يعني التزامها بعدم مخالفة أحكامها.

٤- لحل مشكلة التنازع بين القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية نرى ضرورة النص على سريان القانون الوطني على النقل الجوي الداخلي وسريان الاتفاقيات الدولية على النقل الجوي الدولي.

٥- نظراً لعدم تطرق المشرع الإماراتي إلى الحالة التي تعتبر فيها البضاعة في حالة هلاك، نرى ضرورة تبني المادة ٣/١٣ من اتفاقية مونتريال التي تنص على أن البضاعة تعتبر في حكم الهلاك بفوات (٧) أيام على اليوم الذي يجب أن تصل فيه، وكذلك بتبني المادة ٣/١٧ التي تعتبر الأمتعة هالكة إذا لم تصل إلى المرسل إليه خلال (٢١) يوماً.

المصادر

المصادر العربية:

- ١- أحمد عبد اللطيف غطاشة، الطيران المدني - الأحكام العامة للنقل الجوي، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٠٢.
- ٢- أكرم يامالكي، القانون الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ١٩٩٨.
- ٣- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ٢٠٠٨.
- ٤- سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية ١٩٨٩.
- ٥- رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، القاهرة ١٩٩٠.
- ٦- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، عمان ١٩٩٧.
- ٧- ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني ١٩٨٦.
- ٨- فايز نعيم رضوان، قانون الطيران المدني، شرطة دبي، ٢٠٠٤.
- ٩- فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي، دار النهضة العربية ٢٠٠٥.
- ١٠- محمد فريد العريني، الناقل الجوي، الدار الجامعية، بيروت ١٩٨٠.
- ١١- مصطفى البنداري، قانون الطيران المدني، جامعة الشارقة، ٢٠٠٦.
- ١٢- مراد منير فيهم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٨٦.
- ١٣- شريف غنام، قانون الطيران المدني، أكاديمية شرطة دبي ٢٠٠٩.
- ١٤- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي ٢٠٠٧.

المصادر الأجنبية:

1. Paul Stephan; Air Law McGill University 2008.
2. Warsaw Convention 1929.
3. Montreal Convention 1966.
4. Montreal Convention 1999.