

أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والاختصاص القضائي بنظرها

Provisions of the air carrier's liability claim
for persons and the jurisdiction to consider it

أ.م.د. محمود عبد الجواد عبد الهادي

كلية إدارة الاعمال - جامعة تبوك - المملكة العربية السعودية

mabdulhadi@ut.edu.sa

تاريخ استلام البحث ٢٠٢٤/١/١٢

تاريخ قبول النشر ٢٠٢٤/٥/٩

الملخص:

تناولت هذه الدراسة تحليل الاختصاص القضائي في حالة قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، مركزة على الأطراف المعنية بدعوى المسؤولية والاختصاص القضائي بموجب الاتفاقيات والقانون الوطني، تستخدم الدراسة المنهج التحليلي لتقصي النصوص القانونية وتوضيح كيفية تطبيق هذه القوانين، تتمثل مشكلة الدراسة في التعقيدات الناتجة عن الاختلافات بين القوانين الدولية والمحلية، خاصة في تحديد المسؤولية والاختصاص القضائي. من أهم نتائج الدراسة، تبين تعقيد اختصاص القضاء وتفاوت تحديد الأطراف المؤهلة لرفع الدعوى، والحاجة الملحة لتوحيد القوانين الدولية والوطنية، وتوصي الدراسة بضرورة تحسين الوعي القانوني للمسافرين، وتبسيط إجراءات التقاضي لجعل النظام القانوني أكثر فعالية وإنصافاً للمسافرين المتضررين. الكلمات المفتاحية: مسؤولية الناقل الجوي، الاختصاص القضائي، الناقل الجوي، القوانين الوطنية، اتفاقية مونتريال.

Abstract:

This study analyzed the judicial jurisdiction in cases involving the liability of air carriers for individuals, focusing on the parties involved in the liability claim and the jurisdiction under international treaties and national law. The study employed an analytical method to investigate the legal texts and clarify the application of these laws. The problem of the study stems from the complexities arising from differences between international and local laws, especially in determining responsibility and judicial jurisdiction. Among the most significant findings, the study revealed the complexity of judicial jurisdiction and the variance in identifying parties eligible to file a claim, highlighting the urgent need to unify international and national laws. The study recommends the necessity of improving the legal awareness of travelers and simplifying litigation procedures to make the legal system more effective and fairer for affected travelers.

Keywords: Air Carrier Liability, Judicial Jurisdiction, Air Carrier, National Laws, Montreal Convention.



مقدمة

موضوع الدراسة

والعدالة في صناعة النقل الجوي. تحليل هذه الأحكام يساعد في تطوير القوانين والسياسات لتحسين جودة الخدمة وتعزيز حقوق المسافرين.

أسباب اختيار الموضوع:

١. دفع عملية تطوير القوانين والسياسات لضمان تحسين جودة الخدمة وتحقيق مصالح المسافرين والنواقل الجويين.

٢. حماية حقوق المسافرين وتوفير آليات للحصول على تعويضات عادلة في حالة تعرضهم لأذى أو خسائر.

مشكلة الدراسة:

تتمثل المشكلة الرئيسية في الدعوى في تحديد المسؤولية القانونية للناقل الجوي عند حدوث الأضرار للمسافرين، وذلك بسبب عدم وجود توحيد في القوانين الدولية والمحلية المتعلقة بالمسؤولية وتعويض المضرورين. هناك أيضًا تعقيدات تنشأ من تعدد الأطراف الممكنة في الدعوى والاختلاف في المحاكم المختصة لنظر هذه الدعاوى.

المنهجية:

تتبع البحث منهج تحليلي تفصيلي تستند إلى القوانين والاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال ووارسو، وكذلك القوانين الوطنية المصرية.

خطة الدراسة:

يتناول المبحث الأول في هذا الدراسة الأطراف المتورطة في دعاوى المسؤولية، حيث يُعنى المطلب الأول بالمدعي في هذه الدعاوى، والمطلب الثاني يتناول المدعى عليه. أما المبحث الثاني فيتطرق إلى الاختصاص القضائي في معالجة هذه الدعاوى، حيث يُشير المطلب الأول إلى اختصاص محكمة موطن الناقل أو المركز

عندما يخفق الناقل الجوي في تنفيذ التزامات عقد النقل الجوي التي يلقيها عليه عقد النقل الجوي للأشخاص ينشأ عن هذا الإخفاق ضرراً يلجأ بناء عليه المضرور إلى القضاء ليرفع دعوى مسؤولية على الناقل المقصر، حتى يحصل على التعويض الذي يجبر ما لحق به من ضرر.

وتحتل دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص كأحد المسائل بالغة الأهمية في مسؤولية الناقل الجوي عموماً، فالاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي تتناول بعض المسائل الجوهرية المتعلقة بمسائل النقل الجوي، وتركت بعض الأحكام التفصيلية للمصادر الأخرى الوطنية لتكملة هذه القواعد، كالرجوع لقانون محكمة الموضوع والذي يتسبب في خلق اختلافات في أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص من دولة لأخرى. وتتميز دعوى مسؤولية الناقل الجوي ببعض القواعد التي لم تألفها القواعد العامة في دعاوى المسؤولية، حيث يظهر جلياً إعمال مبدأ التوازن بين مصلحة المسافر المضرور، والناقل الجوي في هذه الدعوى، وذلك من خلال تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، ومن له الحق في مباشرتها.

أهمية موضوع الدراسة

أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والاختصاص القضائي في نظرها يمثل موضوعاً بالغ الأهمية في مجال القانون والنقل الجوي. يسهم في حماية حقوق المسافرين وتعزيز الثقة في النظام القضائي، كما يعزز الشفافية

إصابة بدنية أو أضرار بالأمتعة أو تأخير في النقل ولا تثور صعوبات بشأن المدعي في هذا الفرض^(٥)، إلا أن الوضع يختلف عند وفاة المسافرين.

ثانياً: خلف الراكب المتوفي.

اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ لم تحدد من لهم الحق في رفع دعوى المسؤولية في حال وفاة المسافرين، وفي بعض الأحوال تتعدى الأضرار المسافرين إلى آخرين مثل ورثة المتوفى ولهم دعوى يرثونها عن المسافر للضرر الذي لحق بهم^(٦)، وأخرى للضرر الشخصي الذي أصابهم بسبب الوفاة وتكون مبنية على قواعد المسؤولية التقصيرية^(٧)، هناك جدل فقهي حول قواعد تحديد من لهم الحق في المطالبة بالتعويض.

٣. إتجاه يري ضرورة الاحتكام لقانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى باعتبار أن الإتفاقية قد أحالت للمحكمة التي تنظر النزاع حق الفصل في كافة إجراءات التقاضي^(٨).

٤. إتجاه يري بأن قانون الأحوال الشخصية الخاص بالمسافر هو الذي يتولى تحديد هؤلاء الأشخاص، ولا يحتكم إلي قانون المحكمة التي ينظر أمامها النزاع^(٩).

وفي هذا الصدد تنص المادة (٢٧١) من القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م) على أنه " يجوز لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً للالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة أثر الحادث مباشرة أو بعد إنقضاء فترة زمنية معينة من وقوعه".

الرئيسي لنشاطه، والمطلب الثاني يُحدد اختصاص محكمة الجهة التي تم فيها إبرام العقد، بينما المطلب الثالث يشير إلى اختصاص محكمة جهة وصول الطائرة. وفي المبحث الثالث، يُناقش أحكام دعاوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، حيث يتضمن المطلب الأول مسألة انقضاء الدعوى، والمطلب الثاني يتطرق لسقوط دعوى المسؤولية، والمطلب الثالث يتعلق بتقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الأول

أطراف دعوى المسؤولية

رغم عدم وجود نصوص محددة في اتفاقيتي مونتريال ١٩٩٩ ووارسو ١٩٢٩م تحدد أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي، تتولى القواعد العامة تحديد الطرفين (مدع ومدعى عليه)^(١)، فالناقل الجوي يكون غالباً المدعى عليه بسبب تقصير متعلق بعقد النقل، بينما يكون المدعي هو المسافر المتضرر أو نائبه أو ورثته في حالة وفاته^(٢).

المطلب الأول

المدعي في دعوى المسؤولية

في دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المدعي هو المسافر أو ورثته في حالة وفاته في حوادث الأمتعة أو التأخير، يكون المسافر هو الدائن الذي يطالب بالتعويض. في حالة وفاة المسافر، ورثته يحق لهم مباشرة الدعوى استناداً للقانون الذي تطبقه المحكمة^(٣).

أولاً: المسافر المضرور.

المسافر هو الطرف المباشر في عقد النقل الجوي وله الحق في مباشرة الدعوى عما أصابه من ضرر^(٤)، سواء كان ذلك بسبب

ويري الباحث أن دعوى المسؤولية تنتقل أولاً: حالة الناقلين المتتابعين.

النقل المتتابع حسب اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هو ذلك الذي يتم بواسطة عدة ناقلين عبر خطوط جوية مختلفة، لا يُعتبر كل نقل تم بناقلين نقلاً متتابعاً إلا إذا نظر إليه الأطراف كعملية نقل واحدة، سواء أبرمت في عقد واحد أو عدة عقود متتالية^(١٢).

كل ناقل في النقل المتتابع يُعد طرفاً في العقد للمرحلة التي ينفذها ويكون مسئولاً فيها كما لو كان ناقل واحد.

والأصل ألا يجوز للمسافر أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض مباشرة دعوى المسؤولية إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الناشئ عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولاها، ومع ذلك يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة قد تولاها ناقل لاحق له إذا كان قد تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها بناء على اتفاق صريح^(١٣) (المادة ٢/٣٦ من إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م).

ثالثاً: حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي.

مشاركة ناقل جوي آخر غير الناقل المتعاقد مع المسافر في تنفيذ النقل قد تؤدي إلى مشكلات قانونية بخصوص تحديد الناقل المسؤول، إذ هناك خلافات حول ما إذا كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي هو المسؤول.

بما أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تتطرق إلى النقل الجوي الدولي الذي يُنفذه غير الطرف في عقد النقل، أدخلت اتفاقية جواد الاخارا ١٩٦١ تفاصيل حول مسؤولية الناقل الفعلي والمتعاقد. اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فصلت الفروق بين الناقل

لورثة مع كل ما يتعلق بها من تفاصيل وإجراءات، والقانون الذي تطبقه المحكمة يحدد الورثة المخولين بمباشرة الدعوى. اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، في مادتها (٢٩)، تنص على أنه لا يمكن رفع دعوى التعويض إلا وفقاً لشروطها وحدود المسؤولية التي تقرها، دون المساس بتحديد من لهم حق المقاضاة أو بحقوق المتضررين، وتحظر المطالبة بتعويضات تتطوي على عقوبات أو تعويضات خارج نطاق التعويض عن الضرر الفعلي.

يتضح من هذا النص أن قواعد الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي من النظام العام الدولي ولا يجوز الإتفاق على مخالفتها. فلا يؤثر في ذلك كون رافع الدعوى المضرور نفسه أو خلفه العام أو الخاص فالمادة (٣٣) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م لها طابع إلزامي ولا يجوز الإتفاق على ما يخالف أحكامها^(١٠).

ويجوز لخلف المسافر المتوفى التمسك بخطأ الناقل الجوي الجسيم والذي يجرمه من إمكانية التمسك بالحدود المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.

المطلب الثاني

المدعي عليه في دعوى المسؤولية

الناقل الذي نفذ النقل عادة ما يكون هو المدعي عليه، ويكون تحديد الطرف سهلاً إذا كان الناقل هو مالك الطائرة، سواء كان فرداً أو كياناً مثل شركة أو مؤسسة^(١١). تظهر الصعوبات في حال وفاة الناقل أو عند تعدد الناقلين، سواء في النقل المتتابع أو بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وذلك علي النحو التالي:

أكثر من وسيلة لتنفيذ النقل، ولعل السبب وراء هذا المسلك التشريعي هو كون الإقليم المصري قد لا يحتاج لاشتراك أكثر من وسيلة في تنفيذ عمليات النقل الجوي.

خامساً: حالة الرجوع علي تابعي الناقل الجوي .

تقضي القواعد العامة بأن يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله الغير مشروع متى كان واقع حال تأدية وظيفته أو بسببها.

وقد تناولت إتفاقية مونتريال لسنة

١٩٩٩م حالة رجوع المضرور علي تابعي الناقل في المادة (٣٠)، حيث نصت علي أنه " إذا رفعت دعوي علي تابع أو وكيل للناقل الجوي بسبب ضرر مشار إليه في هذه الإتفاقية، فهذا التابع أو الوكيل إذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، الحق في الإستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الإستناد إليها بمقتضى هذه الإتفاقية "

يتضح من هذا النص أن التابعين أو الوكلاء الذين ترفع ضدهم دعوي التعويض من قبل الراكب المضرور لهم الحق في التمسك بحدود المسؤولية وشروطها المنصوص عليها في إتفاقية مونتريال شريطة أن يكون قد تصرف أثناء ممارسته لوظيفته^(١٦).

أما اذا وقع الضرر بسبب خطأ الوكيل خارج نطاق وظيفته، فلا يحق له التمسك بحدود المسؤولية المقررة في الإتفاقية، وكذلك إذا أثبت المدعي أن الضرر وقع نتيجة لفعل، أو امتناع من قبل التابع، أو الوكيل بقصد إحداث الضرر، أو بروعنه مقرونة بإدراك وقوع ضرر (المادة ٣/٣٠

المتعاقد، الذي يبرم العقد، والناقل الفعلي، الذي ينفذ النقل كله أو جزءاً منه بإذن من الناقل المتعاقد، بشرط عدم كونه ناقل متتابع، استناداً للمادة الأولى من إتفاقية جواد الاخارا ١٩٦١ والمادة (٣٩) من إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

رابعاً: حالة النقل المشترك (النقل بعدة وسائل)^{١٤}.

تتحقق هذه الحالة عندما يتم تنفيذ جزء من النقل بطريق الجو، ويتم تنفيذ الجزء الآخر بأي وسيلة نقل أخرى برية أو بحرية أو نهريّة. وقد نصت المادة (١/٣٨) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م علي أنه إذا كان النقل بعدة وسائل وتم جزء منه عن طريق الجو، بينما جزء آخر بواسطة وسيلة نقل أخرى فإن أحكام هذه الإتفاقية لا تسري إلا علي مرحلة النقل الجوي دون غيرها، بمعنى أن الناقل الجوي لا يكون مدعي عليه إلا فيما يخص مرحلة النقل الجوي الذي تولي تنفيذها. و يتضح من النص السابق أن تحديد المرحلة التي وقع فيها الحادث الذي نتج عنه الضرر في حالة نقل الأشخاص أيسر منه في حالة نقل البضائع، وذلك في حالة عدم التمكن من معرفة المرحلة التي وقع خلالها الضرر^(١٥)، فالأضرار التي تلحق بالأمّعة قد لا يتم اكتشافها إلا عند التسليم كحالات التلف والهلاك الجزئي.

وأجازت المادة (٢/٣٨) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م لأطراف عقد النقل تضمين وثيقة النقل أي شروط أخرى تتعلق بوسائل النقل الخرى شريطة أن تراعى احكام الإتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

أما المشرع المصري، فلم يتناول بالتنظيم لمسئولية الناقل الجوي في الحالة التي يشترك فيها

اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وسعت^(١٧) هذا النطاق بأربعة اختصاصات قضائية، واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أضافت اختصاصاً جديداً لأضرار الوفاة أو الإصابات البدنية^(١٨)، وذلك علي النحو التالي:

المطلب الأول

محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه

اتفاقية مونتريال تميز في الاختصاص بين الناقل الجوي الطبيعي والاعتباري، فتحدد الاختصاص لمحكمة موطن الناقل أو مركز نشاطه الرئيسي. وفقاً للقانون المصري، يُعتبر الموطن هو المكان الذي يعيش فيه الفرد عادة، وقد يكون للفرد أكثر من موطن أو لا يكون له موطن محدد، كما يعتبر مكان إدارة أعماله التجارية موطناً لأغراض تلك الأعمال

بالنسبة للكيانات الاعتبارية كشركات النقل الجوي، فإن المعيار الذي تعتمد عليه الاتفاقيات الدولية هو موقع المركز الرئيسي للعمليات وليس مقر الإدارة، والذي يُستخدم عادةً لتحديد موطن الشخص الاعتباري في الأنظمة القانونية اللاتينية^(١٩) هذا التعريف يختلف عن نظم القانون الأنجلو ساكسوني، حيث يُحدّد موطن الشخص الاعتباري بناءً على مكان تأسيس الشركة^(٢٠).

تحديد المركز الرئيسي للأعمال كمرجع في النظام القضائي للبت في النزاعات المتعلقة بعقود النقل الجوي، بدلاً من موقع الإدارة أو مكان التأسيس، يُعد توجهاً يخدم مصالح المسافرين الذين يتضررون، حيث يتم توقيع العقد في أغلب الأحيان مع المؤسسة حيث يكون مركز نشاطها الرئيسي^(٢١)، وليس بالضرورة في مكان إدارتها أو تأسيسها. هذا يعكس قلة احتمالات أن يكون الناقل

من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م). ولا يقتصر هذا الحكم على تابعي الناقل المتعاقد فقط بل يمتد ليشمل تابعي الناقل الفعلي، وذلك طبقاً للمادة (٤٣) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م).

وقد تعرض المشرع المصري في المادة (١/٢٩٣ تجاري) للحالة التي ترفع فيها الدعوى على تابعي الناقل وقرر لهم الحق في التمسك بالحدود النصوص عليها في القانون بالنسبة للتعويض، حيث نصت على أنه " إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعي الناقل أو أحد وكلائه جاز له التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (٢٩٢) من هذا القانون إذا ثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر وقع منه أثناء تأدية وظيفته ". ولا يجوز للتابع أو الوكيل أن يتمسك بالحدود المنصوص عليها في المادة (٢٩٢ تجاري) إذا كان تصرفه خارج نطاق وظيفته، أو إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع منه أثناء تأدية وظيفته بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر (المادة ٢/٢٩٣ تجاري). ولا يجوز للمدعي في حالة الرجوع على تابعي الناقل سواء كان النقل داخلياً أو دولياً أن يحصل على تعويضات تزيد في مجموعها عما هو منصوص عليه في المواد (٢٢ و٢١) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م كحدود قصوى للتعويض، أو ما هو منصوص عليه في المادة (٢٩٢ تجاري).

المبحث الثاني

الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية

تطور الاختصاص القضائي في قضايا مسؤولية الناقلين الجويين يتضح في تنوع الجهات القضائية التي يمكن للراكب المتضرر اللجوء إليها.

تولت بيع التذاكر المحاكم الفرنسية لا ترى هذه الوكالات كمقرات فرعية حقيقية للناقل لذا لا تعتبرها مختصة لنظر الدعوى، بينما المحاكم الأمريكية تعتبر المحكمة الموجودة في دائرة الوكالة السياحية مختصة وذلك استناداً لتفسير واسع لنصوص الاتفاقية بهدف تيسير الأمر على المدعي بإعطائه خيارات عدة للمحاكم، وعادة ما تكون المحكمة في البلد الذي تم فيه شراء التذكرة عبر الوكالة السياحية هي محل إقامة المدعي .

ويرى الباحث أن وكالات السياحة والسفر والوكلاء بالعمولة للنقل الجوي الذين يبيعون التذاكر، لا يمكن اعتبارهم فرعاً للمركز الرئيسي، لأن الوكيل بالعمولة للنقل لا يصنف كناقل جوي، وكذلك وكالات السياحة والسفر التي تقتصر مهمتها على بيع التذاكر باسم ولحساب شركة النقل الجوي.

المطلب الثالث

محكمة جهة وصول الطائرة

للمدعي الحق في مباشرة دعواه أمام محكمة المكان الذي وصلت إليه الطائرة بالفعل أو كان من المفترض وصولها إليه، دون التقيد بموقع وقوع الحادث^(٢٢).

فجهة الوصول النهائية للمسافر تحدد بواسطة عقد النقل الجوي وأمن خلال الوثائق التي تبين الوجهة الأخيرة، ولا يتم الأخذ بعين الاعتبار محطات التوقف أو محطات الهبوط الاضطراري^(٢٣). ولكي يكون لهذه المحكمة الاختصاص بنظر الدعوى يجب أن تكون ضمن أراضي إحدى الدول المنضمة لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، مما يكفل توحيد الأحكام القضائية والقواعد القانونية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي.

فرداً، فالشركات العاملة في مجال النقل الجوي تمثل عمومًا مؤسسات كبيرة وتعمل ككيانات معتبرة. النصوص الدولية التي تفر الاختصاص لمحاكم موطن الناقل بالنظر في دعاوى مسؤوليته تبرز النية لتيسير حصول المتضررين على التعويض المستحق.

المطلب الثاني

محكمة الجهة التي يكون

فيها للناقل منشأة تولت عنه إبرام العقد

المادة (١/٣٣) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ تخول للمحكمة التي يوجد بنطاقها فرع من فروع مؤسسة النقل الجوي اختصاص النظر في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل الجوي، ويعتمد هذا الاختصاص على موقع الفرع الذي يُعد جزءاً من الهيكل التجاري للناقل ويُطلب لانعقاد هذا الاختصاص:

١. أن تكون المنشأة في موقع مختلف عن المركز الرئيسي للشركة؛ إذ يُعدّ موقع الفرع معياراً للاختصاص بدلاً من المركز الرئيسي للأعمال.
٢. أن يكون الفرع تابعاً لمؤسسة النقل الجوي.
٣. أن يكون الفرع هو المسؤول عن إبرام عقود النقل الجوي مع الركاب من خلال بيع تذاكر السفر.

إقرار هذا الاختصاص بنظر الدعوى فيه تيسر على المدعين، نظراً لإقامتهم في أغلب الأحوال في المكان الذي يوجد فيه الفرع الذي تولي إبرام عقد النقل معهم فضلاً عن أنه من شأن تقرير هذا الاختصاص تخفيف العبء على محكمة المقر الرئيسي للشركة.

وتجد الإشارة إلي وجود اختلاف في وجهات النظر حول مدي إمكانية رفع دعوى قضائية أمام المحاكم التي توجد بها وكالة السياحة والسفر التي



المطلب الرابع

الاختصاصات القضائية

المستحدث بنظر دعوى المسؤولية

اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، أدخلت اختصاصاً جديداً لنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي في حالة الأضرار التي تصيب المسافرين، حيث أتاحت المادة (٢/٣٣) للمسافرين وورثتهم إمكانية المطالبة بالتعويض أمام محكمة موطن المضرور، وذلك لزيادة حمايتهم. تُعد هذه القواعد تطوراً لما ورد في بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١، وقد واجه هذا التطور اختلافات بين الوفود خلال مؤتمر إقرار الاتفاقية، حيث رأى بعضهم أن الاختصاص يتوافق مع القوانين الوطنية ويخفف العبء عن المضرورين، بينما أشار آخرون إلى أنه قد يؤدي إلى زيادة التكاليف على شركات الطيران ويعقد الأمور في القانون الدولي. رغم هذه الحجج، تم تبني الاختصاص في الاتفاقية، مما يوفر للمدعي خمسة خيارات للمحاكم.

ولانعقاد الاختصاص القضائي لمحكمة موطن الراكب المضرور في دعوى المسؤولية حسب المادة (٢/٣٣) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م يجب توافر عدة شروط:

٤. أن دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن وفاة المسافر أو إصابته، ولا يسري هذا الاختصاص على الأضرار التي تلحق بالبضائع.
٥. يجب أن يكون للمسافر المضرور محل إقامة رئيسي ودائم في نطاق اختصاص المحكمة عند وقوع الحادث. تُحدد اتفاقية مونتريال "محل الإقامة الرئيسي والدائم" كمكان السكن الثابت والفعلي للمسافر، دون النظر إلى الجنسية.

لا يُعدّ تجاهل الاتفاقية لاختصاص محكمة مكان وقوع الضرر نقصاً فيها، إذ يرى بعض الفقهاء أنه كان يجب أن يكون مكان وقوع الضرر ضمن الاختصاصات القضائية للنظر في دعاوى مسؤولية الناقل الجوي، وهو تحديد بغير فائدة، كما أنه لا توجد علاقة بين مكان وقوع الحادث المُسبب للضرر والمسافر المتضرر، فالطائرة تحلق فوق أراضٍ واسعة، وفرضية وقوع حادث لا يمكن التنبؤ بها، فلا جدوى من تحديد اختصاص قضائي بناءً على مكان وقوع حادث في إقليم دولة قد لا يكون لطرفي العقد صلة بها، فهذا الاختصاص غير ثابت ويتأثر بعوامل عدة غير متوقعة وغير محسوبة^(٢٤) لذا يؤيد الباحث ما جاءت به اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، وكذلك أحكام التشريع المصري في استثنائهما لمكان وقوع الضرر كجهة مختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، يُشار إلى أن قواعد الاختصاص القضائي المنصوص عليها في الاتفاقية تعد قواعد ملزمة ولا يجوز لأطراف عقد النقل الجوي الاتفاق على خلافها حسب المادة (٤٩) من اتفاقية مونتريال^(٢٥).

ويُعتبر باطلاً كل شرط يتعارض أو يغير في قواعد الاختصاص القضائي، كما يُعتبر باطلاً أي شرط يقصر الاختصاص على محكمة دون غيرها من المحاكم التي حددتها الاتفاقية لنظر دعوى المسؤولية، ويقتصر تأثير هذا البطلان على الشرط المخالف فقط دون أن يمس صحة عقد النقل الجوي الذي يظل نافذاً وخاضعاً لأحكام الاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

دون التطرق الى الأخذ بنظام سقوط الدعوى. ونبحث في المطالب التالية أطراف دعوى مسئولية الناقل الجوي للأشخاص، والدفع بعدم قبول الدعوى، وسقوط دعوى المسئولية، وتقدمها وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

انقضاء دعوى المسئولية

تنقضي دعوى مسئولية الناقل الجوي بعدة وسائل، فقد يقضى بعدم قبول الدعوى لمخالفتها للأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية - إذا كان النقل دولياً -، أو القوانين الوطنية - إذا كان النقل داخلياً - والمتعلقة بمواعيد مباشرة الدعوى، وكذلك التقادم بمضي المدة، وكذلك سقوط الحق في مباشرة دعوى المسئولية، وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول

عدم قبول دعوى المسئولية

تضمنت أحكام الإتفاقيات الدولية هذه الوسيلة كأداة تضع بها حداً للدعاوى التي ترفع ضد الناقل الجوي، وكجزاء لعدم إحترام المواعيد المقررة لمباشرة دعوى المسئولية ومراعاة لقواعد العدالة واستقرار المعاملات، وإلا تترك دعاوى المسئولية المرفوعة ضد الناقل الجوي مستمرة وقتاً طويلاً فتحدث إرباكاً لأعماله وتعطلها. وذلك في مواجهة الراكب.

أولاً: نطاق الدفع بعدم قبول دعوى مسئولية الناقل الجوي.

يعد الهدف الرئيسي من وراء الدفع بعدم قبول الدعوى هو حجب المحكمة عن نظر الدعوى ابتداءً بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط

٦. أن يكون للناقل نشاط تجاري في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم، ويقصد بذلك أن يكون للناقل الجوي خطوطاً يشغلها من والي الدولة المراد عقد الاختصاص لمحاكمها بنظر دعوى المسئولية. ٧. أن ينفذ الناقل عمليات النقل الجوي للمسافرين من منشآت مملوكة أو مستأجرة له أو لناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري ويشمل ذلك عمليات النقل التي تتم من مطارات يكون للناقل فيها منشأة مملوكة أو مستأجرة، أو حتى ليس له وجود مادي فيها، طالما ارتبط مع ناقل آخر باتفاق تجاري يكون له مقرات سواء كانت مملوكة أو مستأجرة، ويقوم من خلالها الناقل الأول بتنفيذ نشاطه التجاري المتمثل في النقل الجوي للأشخاص.

يتضح أن الحكمة من عدم إطلاق الحرية للمسافر المضروب في مباشرة دعواه طبقاً لهذا الإختصاص^(٢٦) هو إيجاد نوع من الموازنة بين المصالح حتى لا ينتهي للمسافر المضروب أن يتحايل على القانون بمباشرة دعواه أمام محكمة لا يسع الناقل الجوي أن يقاضيه أمامها أو تمثل عناء بالنسبة للناقل^(٢٧).

المبحث الثالث

أحكام دعوى مسئولية الناقل الجوي للأشخاص

دعوى مسئولية الناقل الجوي للأشخاص كسائر الدعاوى القضائية يجب أن يتوفر لها كافة مقومات الدعوى التي تقبل أمام، وقد حددت كل من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، مواعيد رفع الدعوى وحالات عدم قبولها وحالات سقوطها، اما المشرع المصري فقد تناول في القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، حالات عدم قبول الدعوى وحالات تقادم الحق في مباشرتها



وفى هذا الصدد يرى بعض الفقه^(٢٨) أن الدفع بعدم القبول إنما هو جزء يقتصر تطبيقه على حالة عدم عمل الإحتجاج عندما يكون واجباً عمله خلال مدة معينة، أما الإحتجاج الذى يكون واجباً عمله وقت التسليم فيكون جزء عدم إبدائه قيام قرينة قانونية على أن الأمتعة كانت سليمة وقت تسلمها، والرأي الذى نؤيده يذهب إلى القول بأن الإحتجاج سواء كان واجباً عمله فور تسلم البضائع والأمتعة في حالات التلف الظاهر، أو خلال مدة معينة فإن الدفع بعدم القبول ينطبق، ذلك لأن أحكام الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي هدفها حث المدعى على عمل الاحتجاجات في وقتها حرصاً على مصالحه، كما أن أحكام الدفع بعدم القبول يعتبر الهدف الرئيسي منها هو تقليل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي^(٢٩).

ويجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً، أو يرسل في المواعيد المقررة لتقديمه (المادة ٣١/٣ من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م) ولا يجوز مخالفة هذه الأحكام إلا في حالة غش الناقل، ويقع عبء إثبات هذا العش على عاتق المرسل إليه حتى يتمكن من ممارسة حقه في الإحتجاج خارج المواعيد القانونية المقررة، كأن يثبت أن غش الناقل هو الذى حال دون اكتشاف المرسل للتلف أو الضياع الذى أصاب الأمتعة، ويكون من شأن ذلك أن تقبل دعواه أمام المحكمة المختصة بنظر النزاع دون أن تتعرض للدفع بعدم القبول^(٣٠). **وجدير بالذكر**، أن كل شرط يهدف لتقصير هذه المدة يكون باطلاً، وعلى العكس يسري كل شرط يهدف لإطالة هذه المدة.

انعقاد المسؤولية. فالدفع بعدم القبول دفع شكلي لا علاقة له بموضوع النزاع.

ومن المعلوم أن الدفوع الشكلية تثار قبل أي دفع في موضوع الدعوى لذلك من المتصور أن ترفض الدعوى المرفوعة من قبل المسافر في حالة عدم قيامه بالاحتجاج في الآجال المحددة، ولو ثبت نشوء مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل.

ثانياً: أحكام الدفع بعدم القبول.

تنص المادة (٣١) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، على أنه " ... يجب علي المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلي الناقل الجوي فور اكتشاف التعيب، وعلي الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة، وأربعة وعشرين يوماً بالنسبة للبضائع إعتباراً من تاريخ تسليمها، وفي حالة التأخير يجب عليه تقديم الإحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً علي الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه ٣- يجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً، ويعطي أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفاً لهذا الإحتجاج. ٤- إذا لم يقدم الإحتجاج خلال الآجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه".

يتضح من هذا النص أن علي المرسل إليه أو الراكب صاحب الأمتعة عليه أن يوجه الإحتجاج في حالة تعيب الأمتعة فور اكتشاف الضرر أو في مدة أقصاها سبعة أيام، وذلك بالنسبة للأمتعة المسجلة، فاستلام الأمتعة دون احتجاج يعتبر قرينة بسيطة على أن الأمتعة كانت بحالة جيدة، وإلا توجب على المضرور أن يوجه الإحتجاج خلال المواعيد المحددة لذلك.

المطلب الثاني

سقوط دعوي المسؤولية

رغبة في وضع حد لملاحقة الناقل الجوي بدعاوي المسؤولية من قبل المضرورين من المسافرين أو ورثتهم نصت المادة (٣٥ / ١) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م على أن " يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوي خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل). فتسقط الخصومة بسبب عدم قيام المدعي بالنشاط اللازم لسيرها، ويترتب على ذلك عدم استطاعة المدعي رفع دعواه لسقوط حقه في ذلك ويقدر المشرع الدولي هذا الجزاء في اتفاقية مونتريال بحق المدعي الذي يهمل في مباشرة إجراءات التقاضي في الوقت المحدد لذلك.

ويثور الخلاف حول الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع دعوي المسؤولية على الناقل خلالها، وهذا الخلاف يثور في ظل المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م.

فيري بعض الفقه^(٣١) بأن مدة السنتين التي حددتها هذه المادة هي مدة تقادم، وبالتالي تكون قابلة للوقف والانقطاع طبقاً لقانون المحكمة المعروض أمامها النزاع، ويعطل هذا الفريق رأيه بأن الأصل العام في دعاوي النقل البري والبحري هي اعتبار المدة المحددة لرفع دعوي المسؤولية مده تقادم وليست مدة سقوط، ومن ثم لا يجب أن يخرج النقل الجوي عن هذا الأصل العام.

هذا فضلاً عن أن المادة (٣٥ / ٢) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م) تحيل إلى قانون المحكمة

المعروض عليها النزاع في طريقة احتساب السنتين، وذلك يعني بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف وانقطاع أي أنها مده تقادم وليست مدة سقوط.

بينما يذهب الرأي الراجح في الفقه إلى اعتبار هذه المدة مدة سقوط وليس تقادم لأنه باستقراء نص المادة المتقدمة يتضح أن الرأي الأول قد تجاهل ألفاظ هذا النص، وأمام صراحة النص لا مجال للاجتهاد، كذلك اعتبار المدة المنصوص عليها (٢٩) من اتفاقية وارسو مدة سقوط وليست مدة تقادم من شأنه أن يحقق التوحيد في الأحكام والقواعد التي تخضع لها مسؤولية الناقل الجوي، حيث تختلف القوانين الوطنية في شروط وقف التقادم وانقطاعه وقواعد احتسابه، بينما اعتبار هذه المدة مدة سقوط يتقادم وقوع هذه الاختلافات وقد تبنت محكمة استئناف "تانايف"^(٣٢) الفرنسية في الحكم الصادر في ٩/٣/١٩٧٢م الاتجاه الثاني والذي يعتبر مدة السنتين سقوط، وفي هذا الحكم استندت المحكمة إلى الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو حيث أن المؤتمر العالمي للقانون الخاص الجوي المنعقد في وارسو في الفترة من ٤ إلى ١٢ أكتوبر ١٩٢٩م يتضح من خلال وثائقه أن نص المادة كان يفيد الأخذ بوقف وانقطاع التقادم، ولكن جري تعديله بناءً على طلب الوفد الإيطالي، وإلى جانبه الوفد الفرنسي، وذلك بعدم الأخذ بالتقادم، فحذف الوقف والانقطاع تبعاً لذلك.

وجدير بالذكر، أن محكمة النقض الفرنسية^(٣٣) في حكم لها بخصوص دعوي رفعها أبناء أحد ضحايا حادثاً جويماً بعد فوات الميعاد المحددة قد خالفت القضاء السابق إذ نقضت الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف واعتبرت أن الميعاد

أما اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، فقد نصت المادة (١/٣٥) منها على مدة السنتين صراحة، واعتبرتها مدة سقوط وليست مدة تقادم^(٣٦)، حيث نصت على أن "يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع دعوى المسؤولية خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل". بهذا تكون اتفاقية مونتريال قد راعت الهدف في توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي في أحكامها وتغادرت أي خلاف قد ينشأ في هذا الصدد حيث احتفظت بتعبير السقوط (extinguished) ولم تتطرق لاستخدام أي لفظ آخر غيره، وهو ما يبرهن أن مدة السنتين هي مدة سقوط لا مدة تقادم، فلم يكن هناك مانع أمام واضعي الاتفاقية في أن يستخدموا أي لفظ آخر. يتضح أيضاً من هذا النص أن الدفع بسقوط دعوى المسؤولية جاء عاماً بحيث لا يقتصر على الدعاوي الناشئة في حالة نقل البضائع فقط على غرار الدفع بعدم القبول بل يتسع ليشمل كل دعوى قضائية ناشئة عن الإخلال بعقد النقل الجوي سواء في حالة نقل الأشخاص أو الأمتعة، وكذلك نقل البضائع. وبشأن مدة السنتين المنصوص عليها في المادة (٣١) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م نلاحظ أنه كان هناك رأيين^(٣٧):

الرأي الأول: ويرى بأن هذه المدة مدة تقادم، وحثته أن جميع دعاوي المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى يجب أن ترفع خلال مدد قصيرة، وهذه المدة في الغالب ما تكون مدة تقادم، وليس هناك ما يبرر الخروج على هذا الأصل العام واعتبار هذه المدة في إتفاقية مونتريال لسنة

المقرر في الاتفاقية ميعاد تقادم يرد عليه الوقف والانقطاع باعتباره ليس موعداً للسقوط. وقد جاء في حيثيات حكمها أن عبارة " وإلا سقط الحق في رفعها " الواردة بنص المادة (٢٩) من الاتفاقية لا تعني حتماً أن الميعاد ميعاد سقوط.

غير أن محكمة الاستئناف المحال إليها الدعوى السابقة رفضت الأخذ بتفسير محكمة النقض وتمسكت باعتبار هذه المدة مدة سقوط لا تقبل الوقف أو الانقطاع. وإزاء هذا الموقف من محكمة الاستئناف قررت محكمة النقض الفرنسية نقض أحكام الاستئناف المخالفة، وتأييد وجهة نظر الغرفة المدنية مؤكدة أنه ليس في الاتفاقية نص صريح يفيد على خلاف القانون الداخلي الفرنسي، أن الميعاد المنصوص عليه في المادة (٢٩) لا يقبل الوقف أو الانقطاع فحسمت كل خلاف كان قائماً واعتبرت أن المدة الواردة في المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو مدة تقادم^(٣٤).

وفى هذا تقضي محكمة النقض

المصرية^(٣٥)، أن المستفاد من نصوص المواد ١٧، ٢٢، ٢٤، ٢٥، ٢٨، ٢٩ من اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران المعدلة ببروتوكول لاهاي، أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته إلا بالشروط وفي الحدود المقررة في الاتفاقية، ويتعين إقامة دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل، وإلا سقط الحق في رفع الدعوى". يتضح من هذا الحكم من أن محكمة النقض المصرية تعتبر المدة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ م مدة سقوط وليست تقادم.

وصول الطائرة لفقدها أو تعرضها لحادث فالميعاد يبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة. أما في حالة وقف عملية النقل من قبل الناقل فإن الميعاد يسري من تاريخ وقف النقل^(٤٠). والسقوط لا يرد علي دعوي المسؤولية التي يرفعها المسافر ضد الناقل لاسترداد ثمن تذكرة السفر، أو دعوي رجوع الناقل علي المسافرين، أو دعوي رجوع الناقلين المتتابعين علي بعضهم البعض، أو دعوي رجوع المضرور علي تابعي الناقل الجوي. وتحدد طريقة احتساب مدة سقوط الدعوي طبقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع (المادة ٣٥ / ٢ من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م)^(٤١). أما المشرع المصري فيأخذ بتقادم دعوي مسؤولية الناقل الجوي^(٤٢) وهذا ما نعرضه في الفرع التالي:

المطلب الثالث

تقادم دعوي مسؤولية الناقل الجوي

لم تقرر إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م نظام تقادم دعوي المسؤولية وذلك بشأن جميع دعاوي مسؤولية الناقل الجوي سواء في نقل الأشخاص أو البضائع.

بينما يأخذ المشرع المصري في المادة (٢٩٦) تجاري) بنظام تقادم^(٤٣) دعوي مسؤولية الناقل الجوي وليس بالسقوط، والتي تنص على أن " تتقادم بمضي سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها، وتسرى هذه المدة في حالة الهلاك الجزئي أو التلف من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل وفقاً للمادة (١/٢٥٤) وفي حالة الهلاك الكلي من تاريخ إنقضاء الميعاد

١٩٩٩م، مدة سقوط، فالتنقل الجوي لا يختلف عن أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه.

الرأي الثاني: ويرى بأن لا بد أن تكون هذه المدة مدة سقوط، ذلك لأن القول بأنها مدة تقادم يفرغ المادة (٢/٣١) من إتفاقية مونتريال من مضمونها، والتي تحيل للمحكمة التي تنظر النزاع الفصل في طريقة حساب هذه المدة، كما أن القول بأن هذه المدة مدة سقوط يساعد على تصفية المراكز القانونية وسرعة إنهاء المنازعات التي قد تنشأ عن عقد النقل الجوي بكافة أنواعه سواء كان نقلاً للأشخاص، أو للبضائع والأمتعة^(٣٨).

ونؤيد ما يراه جانب من الفقه^(٣٩) بأن نظام

تقادم دعوي المسؤولية يفضل نظام سقوطها لما يقدم نظام تقادم دعوي مسؤولية الناقل الجوي من مزايا للطرف الضعيف كالمسافرين في مواجهة الناقل الجوي ذو المركز الاقتصادي القوي. فكفالة حق المضرورين من المسافرين في الحصول على التعويض المناسب من وجهة نظرنا يفضل سرعة إنهاء المنازعات باعتبار أن المدة المنصوص عليها في المادة (٣١) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م) مدة تقادم.

ويلاحظ أن الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي جعلت مدة سريان هذا الميعاد رهناً لظروف الحال، وليس لاختيار المدعي. حيث يبدأ هذا الميعاد في حالة وصول الطائرة وسواء كان هذا التاريخ هو ميعاد الوصول المتفق عليه أم كانت الطائرة قد تأخرت. فإذا وصلت الطائرة ومع ذلك لم يشرع الناقل الجوي في تسليم الأمتعة أو البضائع إلا متأخراً فإن الميعاد يسري من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة، أما في حالة عدم



بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها، وتسري هذه المدد في حالات الهلاك الجزئي أو التلف من تاريخ تسلم الشيء موضوع النقل، وفي حالة الهلاك الكلي تكون ثلاثين يوماً من تاريخ إنقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفي حالة عدم التعيين يكون من تاريخ إنقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي في النقل إذا وجد في نفس الظروف (المادة ٢/٢٩٦ تجاري).

كما تتقادم بمضي سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوي وتسري هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفي حالة عدم التعيين تسري من الميعاد الذي يستغرقه ناقل عادي وجد في ذات الظروف، وذلك مثل دعوى المطالبة بالتعويض عن أضرار التأخير في النقل وهذه المدد المنصوص عليها في التشريع المصري لما كانت مدد تقادم وليس سقوط فهي تقبل للوقف والانقطاع. ولا يجوز أن يتمسك بهذا التقادم من صدر عنه غش أو خطأ جسيم سواء من الناقل أو من وكلائه أو تابعيه، كما لو ثبت أنه أتلّف البضائع عمداً أو سرقها أو سلمها لتاجر منافس في حالة نقل البضائع لإهمال التحقق من شخص المستلم مما يعتبر خطأً جسيماً^(٤٤).

ونؤيد هذه الطريقة التي يعالج بها المشرع المصري تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي، حيث أن المشرع يميز بين الدعاوي الناشئة في حالة نقل الأشخاص وفي حالة نقل البضائع والأمتعة بطريقة تحقق مصلحة كلا الطرفين، بحيث لا يرهق الناقل الجوي ويجعل مدة التقادم مدة طويلة جداً أو يرجح كفتة الناقل بتقادم قصير لا يسمح للمضرور بممارسة حقه في مباشرة دعواه.

المنصوص عليه في المادة (٢/٢٨٩) من هذا القانون. ٢- تتقادم بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية، وتسرى هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث. ٣- تتقادم بمضي سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوي، وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفي حالة عدم التعيين تسري من الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف".

يتضح مما سبق أن المشرع المصري قد تجنب الجدل المثار حول طبيعة المدة المنصوص عليها في المادة (٢٩) من إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م والتي نعتقد أنه بقي ماثراً في ظل المادة (٣٥) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م حيث أن المبدأ القانوني في المادتين واحداً، وذلك على الرغم من تبنى إتفاقية مونتريال لنظام سقوط الدعوى وليس التقادم بصورة صريحة .

ونلاحظ أن المشرع المصري في هذا الشأن يميز بين دعوى المسؤولية في نقل الأشخاص ودعوى المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة فتقادم بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية وتسرى هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها وفي حالة الإصابة من تاريخ وقوع الحادث، المادة (١/٢٩٦ تجاري).

وتتقادم بمضي سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل

ويري جانب من الفقه أن الحلول التي يأخذ بها المشرع في المادة (٢٩٦ تجاري) بشأن تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي هي حلول عادلة وجديرة بالتأييد.

الخاتمة: ثانياً: التوصيات

١. يوصى بتوحيد التشريعات الدولية والوطنية بما يخص مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، للتقليل من تعقيدات الاختلاف بين القوانين، مما يسهم في تبسيط الإجراءات القضائية ويعزز العدالة والوضوح لجميع الأطراف المعنية.

٢. يوصى بتحسين الوعي القانوني للمسافرين بحقوقهم وواجباتهم عند التعامل مع شركات النقل الجوي، لضمان حصولهم على حقوقهم كاملةً عند حدوث أي إخفاقات من جانب الناقل.

٣. يوصى بتبسيط إجراءات التقاضي وجعل الأنظمة القانونية أكثر فعالية وإنصافاً، بحيث يُمكن للمسافرين المتضررين الوصول إلى حلول عادلة وسريعة للأضرار التي قد يتعرضون لها.

١. يتبين من الدراسة أن الاختصاص القضائي في دعاوى مسؤولية الناقل الجوي يمكن أن يكون معقداً بسبب التنوع في القوانين الدولية والمحلية. يمكن للمضررين رفع الدعوى في عدة محاكم مختلفة بناءً على عدة معايير مثل مكان تعاقد الناقل، موطن المسافر، ومكان وقوع الضرر أو نهاية الرحلة.

٢. يتضح من الدراسة أن هناك تفاوتاً في تحديد من يمكنه رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي. ففي حالات وفاة المسافر، يمكن

الهوامش

- (١) د. حفيظة السيد الحداد، القانون القضائي الخاص الدولي، ٢٠٠٢، ص ١٦٠ بند ١٥٧.
- (٢) د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته دراسة مقارنة، مجلة الدراسات القانونية، (١) ٥٤، ٢٠٢١م، ص ٩٥-١٥٠.
- (٣) د. عماد محمد العمارين، أحمد ابراهيم الشرع، صامد على درواسة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، (١٠١)، ٢٠٢٤م ص ١٤١-١٦٢.
- (٤) د. رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقاً لقانون التجارة الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، ع ١، ٢٠٠٢م ص ٤٩.
- (٥) د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي عقد النقل الجوي الدولي والداخلي، ج ٢، ٢٠١٠م - ص ١٤٩.



- (^٦) في هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية بأن المسؤولية العقدية التي تحددت قبل كل مسافر تنتقل إلى ورثته دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي، ولا بحقوق كل منهم في هذا الشأن.
- الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ١٩٨٥/٣/٢٠م - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية - مدني - س ٣٦، ج ١، ص ٤٢٧.
- (^٧) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات الجبلي الحقوقية، بيروت - ٢٠١١م، ص ٢٩٨.
- (^٨) أحالت المادة (٤/٣٣) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، والمادة (٢/٢٨) من اتفاقيه وارسو لسنة ١٩٢٩م، حق الفصل في إجراءات التقاضي للمحكمة التي تنظر النزاع.
- (^٩) M.Litvine,- Droit aérien, Edition Bruylant, Bruxelles, 1970 - p.218
- (^{١٠}) Choice of jurisdiction: the compulsory nature of article 33 of the montreal convention and the need of a consistent application (First Civil Chamber of French Court of Cassation, judgment of the 7th of December 2011. -The aviatin & space journal – January / March 2012 Year XI no. 1 – p.41.
- (^{١١}) Kenney, S. C. (1995). Recent Developments in Aviation Law. J. Air L. & Com., 61, 3.
- (^{١٢}) Ball, M., Barnhart, C., Nemhauser, G., & Odoni, A. (2007). Air transportation: Irregular operations and control. Handbooks in operations research and management science, 14, p1-67.
- (^{١٣}) د. حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ع ١٤، س ٨، ص ٥٨.
- (^{١٤}) Rondinelli, D., & Berry, M. (2000). Multimodal transportation, logistics, and the environment: managing interactions in a global economy. European Management Journal, 18(4), 398-410.
- (^{١٥}) د. نادية محمد معوض، القانون البحري والجوي، بدون دار نشر - القاهرة، ٢٠٠٣ م . ص ١٧٥.
- (^{١٦}) Revue française de droit aérien, 1986, p167;171.
- (^{١٧}) د. عاطف محمد الفقي - تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧ م ، ص ٢١٥.
- (^{١٨}) Serrao, J. E. (1999). The Montreal Convention of 1999: a " well-worn" restructuring of liability and jurisdiction.
- (^{١٩}) د. عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع ١٤، ٢٠١٦، ص ٥٨.
- (^{٢٠}) د. السيد ماجد المازمي ومحمود فياض، التعويض عن الضرر الأدبي المجرّد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه في القانون الإماراتي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، ١٩، ٣، ٣٧٦-٤٠٨.
- (^{٢١}) د. السيد ناصر حسن، مؤيد عبيدات، الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص والإعفاء منها: دراسة مقارنة. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، (٣) ٢٠٢٣، ص ٥٣٧-٥٦٩.
- (^{٢٢}) د. نوران سامي درويش مفهوم الحادث الجوي ومعايير تحديده في ضوء الأحكام القضائية في النقل الجوي الدولي، المجلة الدولية لفقّه والقضاء والتشريع، ٢٠٢٤، ص ١-٥.
- (^{٢٣}) د. هشام فضلي مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥ م ص ٩٦.
- (^{٢٤}) ياسين الكسواني نزال الشاذلي، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص: دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري. ٢٠٢٠م، ص ٦.

(٢٥) حيث نصت المادة (٤٩) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م علي أن " تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل إتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الإتفاقية، وسواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الإختصاص.

(٢٦) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مصر، دار الفكر والقانون، ٢٠١٨م، ص ٣٠١.

(٢٧) د. ايناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية، ٢٠١٣م، ص ٧١.

(٢٨) د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الموجز في القانون الجوي النقل الجوي الوطني والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة ط٢، ٢٠٠٦/٢٠٠٧م - ص ١٦٧

(٢٩) ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، بيروت، دار الكتب العلمية، ٢٠١٣، ص ٦٢

(٣٠) الطعن رقم ٣٠٣٢ لسنة ٧٥ قضائية - جلسة ٩ / ١ / ١٩٨٩م - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية، مدني، س ٤٠، ج ١، ص ١٠٩.

(31) Paul Chauveau - Droit aerien - Librairie technique de la court de cassation- paris - 1951- p.197.

(32) أشار لهذا الحكم، د. طالب حسن موسى، القانون الدولي الجوي عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٠، ص ٢١٤.

(33) (Cass. Ass. Plén. 14 jan 1977) Revue française de droit aérien, 1978, p 92.

(34) تعرضت محكمة النقض بقضائها هذا إلي انتقادات من قبل الفقهاء الذين اعتبروا أن قرارها جاء مخالفاً للراجح فقهاً وقضاءً، وأنه كان تضحية بهدف الإتفاقية تحت تأثير الباعث الإنساني لما يعد في مفهومها محققاً للعدالة وهي تحمي قصراً ولكنها لم تقصد بذلك وضع مبدأ في هذه المسألة.

- تعليق الفقيه Chauveau، أشار إليه د. يحي أحمد البناء، أثر الإرهاب علي مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٢م، ص ٣٣٥.

(35) الطعن رقم ١٤٧٣ لسنة ٥٠ قضائية جلسة ١٧/٤/١٩٨٥م، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية، مدني، س ٣٦، ج ٢، ص ٦١١.

- أيضاً الطعن رقم ١٤٥٢ لسنة ٥٠ قضائية جلسة ٨ مايو ١٩٨٥م، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية، مدني، س ٣٦، ج ٢، ص ٧٣٥.

(36) Legal nature of the period in the montreal convention 1999.

- The Aviation & Space Journal - july/september 2013 year XII N° 3,p,6,7.

(37) د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محمدين - القانون الجوي، الملاحة الجوية، والنقل الجوي - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ١٩٩٨ م - هامش رقم ١ ص ٦٦٥.

(38) جدير بالذكر أن السقوط المنصوص عليه في (٣٥) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، يسرى على الدعاوى التي ترفع ضد الناقل الجوي سواء كان ناقلاً فعلياً أو ناقلاً متعاقداً، فلم تخصص هذه المادة خضوع الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد لقواعد محددة، بل جعلت الناقل المتعاقد مسئولاً عن كل عملية النقل والناقل الفعلي مسئولاً عن المرحلة التي ينفذها وذلك طبقاً لنص المادة (٤٠ من الإتفاقية). د. عاطف محمد الفقى، مرجع سابق، ص ٢٤٤.

(39) د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي ...، ج ٢، ٢٠١٠م، ص ١٧٣.

(40) د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، بدون دار نشر، ٢٠٠٥ م، ص ٣٠٥.

(41) Arrêt n° 938 du 20 octobre 2009 (09-10.317) Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et économique.

https://www.courdecassation.fr/publications_26/arrets_publicies_2986/chambre_commerciale_financiere_economique_3172/2009_3331/octobre_2009_3243/938_20_13937.html



(٢) كذلك عدداً من التشريعات العربية يعتبر مضي المدة بدون تحريك المسافرين المضرور دعواه يُسقط حقه في رفع الدعوى نذكر منها: النظام السعودي للطيران المدني الصادر بالمرسوم الملكي (م/٤٤) لسنة ١٣٢٦ هـ في الفقرة الثانية من المادة (١٥٠)، والتي جعلت هذه المدة سنتين بنصها على أن " لا تسمع دعوى التعويض بانقضاء عامين من يوم وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر".

أيضاً في هذا الصدد القانون التجاري الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦م، حيث تقضى المادة (٧٦) منه بسقوط الدعوى بمضي سنة أيضاً تبدأ من يوم التسليم في حالة وجود التعيب، ومن اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير عن تسليمه، ويقضي بنفس الحكم قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠م في المادة (١٦٢/١) فتتضمن الفقرة الأولى من المادة (١٦٢) من قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ على أنه " تتقدم بسنة كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد نقل الأشخاص ... "

(٣) هناك نوعان من التقادم في القانون المدني، هما التقادم المسقط للحق والتقادم المكسب له، ويقصد بالتقادم المسقط للحق انقضاء الحق نتيجة عدم المطالبة به أو عدم استعماله خلال مدة معينة، أما التقادم المكسب للحق فيقصد به اكتساب من حاز حقاً عينياً مدة من الزمن لهذا الحق والجامع بين هذين النوعين أساس واحد وهو وحدة مرور الزمن. د. عيد محمد القصاص، نحو فكرة عامة لتقادم الخصومة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣ م، ص ١١.

(٤) د. عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، عمان دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص ٨٠.

المصادر

أولاً: باللغة العربية

١. د. السيد ماجد المازمي ومحمود فياض، التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه في القانون الإماراتي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم.
٢. د. السيد ناصر حسن، مؤيد عبيدات، الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص والإعفاء منها: دراسة مقارنة. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، (٣) ٢٠٢٣.
٣. د. ايناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية، ٢٠١٣م.
٤. د. حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٤، ص ٨.
٥. د. حفيظة السيد الحداد، القانون القضائي الخاص الدولي، ٢٠٠٢.
٦. د. حماد مصطفى عذب، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافرين أو إصابته دراسة مقارنة، مجلة الدراسات القانونية، (١) ٥٤، ٢٠٢١م.
٧. د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي عقد النقل الجوي الدولي والداخلي، ج ٢، ٢٠١٠م.
٨. د. رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقاً لقانون التجارة الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، ١٤، ٢٠٠٢م.

٩. د. طالب حسن موسى، القانون الدولي الجوي عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٠.
١٠. د. عاطف محمد الفقي - تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧ م.
١١. د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مصر، دار الفكر والقانون، ٢٠١٨م.
١٢. د. عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ١٤، ٢٠١٦.
١٣. د. عماد محمد العمارين، أحمد ابراهيم الشرع، صامد على درواشة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، (١٠١)، ٢٠٢٤م.
١٤. د. عيد محمد القصاص، نحو فكرة عامة لتقادم الخصومة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣ م.
١٥. عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، عمان دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١.
١٦. د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الموجز في القانون الجوي النقل الجوي الوطني والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة ط٢، ٢٠٠٦/٢٠٠٧م.
١٧. د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات الجبلي الحقوقية، بيروت - ٢٠١١م.
١٨. د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محمدين - القانون الجوي، الملاحه الجوية، والنقل الجوي - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ١٩٩٨ م - هامش رقم ١.
١٩. د. نادية محمد معوض، القانون البحري والجوي، بدون دار نشر - القاهرة، ٢٠٠٣ م.
٢٠. د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، بدون دار نشر، ٢٠٠٥ م.
٢١. د. نوران سامي درويش مفهوم الحادث الجوي ومعايير تحديده في ضوء الأحكام القضائية في النقل الجوي الدولي، المجلة الدولية للفقهاء والقضاء والتشريع، ٢٠٢٤.
٢٢. د. هشام فضلي مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
٢٣. د. ياسمينة بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، بيروت، دار الكتب العلمية، ٢٠١٣.
٢٤. ياسين الكسواني نزال الشاذلي، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص: دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري. ٢٠٢٠م.
٢٥. د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب علي مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٢ م.



ثانياً: المصادر باللغة الإنجليزية

1. Arrêt n° 938 du 20 octobre 2009 (09-10.317) Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et économique.
2. Ball, M., Barnhart, C., Nemhauser, G., & Odoni, A. (2007). Air transportation: Irregular operations and control. Handbooks in operations research and management science, 14.
3. Choice of jurisdiction: the compulsory nature of article 33 of the montreal convention and the need of a consistent application (First Civil Chamber of French
4. Court of Cassation, judgment of the 7th of December 2011.
5. Kenney, S. C. (1995). Recent Developments in Aviation Law. J. Air L. & Com., 61.
6. Legal nature of the period in the montreal convention 1999.
7. M.Litvine,- Droit aérien, Edition Bruylant, Bruxelles, 1970 .
8. Paul Chauveau - Droit aerien - Librairie technique de la court de cassation- paris – 1951 .
9. Revue française de droit aérien,1986.
10. Rondinelli, D., & Berry, M. (2000). Multimodal transportation, logistics, and the environment: managing interactions in a global economy. European Management Journal, 18(4.)
11. Serrao, J. E. The Montreal Convention of 1999: a" well-worn" restructuring of liability and jurisdiction, (1999).