

التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب " دراسة مقارنة"
the air carrier's obligation to protect passengers' luggage.
A comparative study

بحث مقدم من قبل
أ.م.د. رباب حسين كشكول
كلية القانون / الجامعة المستنصرية

الخلاصة :

من النادر تصور وجود راكب على متن طائرة دون ان تكون بصحبته أمتعة يقتنيها لتسهيل رحلته ، سيما وان النقل يتم من دولة لأخرى سواء كانت على شكل حقائب كبيرة يسلمها الراكب للناقل الجوي ليتولى شحنها أو حقائب صغيرة يحتفظ بها الراكب أثناء تواجده في المكان المخصص لجلوسه على متن الطائرة ، ويشكل وجود تلك الأمتعة سببا لتوسيع نطاق التزامات الناقل لتشمل فضلا عن التزاماته المرتبطة بالراكب التزامات أخرى مرتبطة بتلك الامتعة ، سيما التزامه بالمحافظة عليها والذي يثير في الواقع الكثير من المشاكل العملية التي تشهدها الرحلات الجوية نتيجة لتضرر الامتعة المنقولة وهو ما يقتضي بالنتيجة التعرف على القواعد القانونية التي تؤمن حماية الراكب عما يصيب امتعته من ضرر اثناء تنفيذ عقد النقل الجوي

الكلمات المفتاحية : امتعة السفر ، الراكب ، الناقل الجوي.

Abstract:

Since transportation occurs between countries, it is uncommon to see a passenger on an airplane without luggage that he has purchased to make his journey easier. This luggage may be small bags that the passenger keeps in his assigned seat on the aircraft or large bags that he gives to the airline to ship.

The existence of such luggage serves as justification for broadening the carrier's responsibilities to include, in addition to those pertaining to the passenger, other responsibilities pertaining to that luggage, particularly the obligation to preserve it. This, in turn, creates a number of real-world issues that airplanes frequently face due to damaged luggage, which ultimately necessitates determining the legal regulations that guarantee the passenger's protection from any damage to his luggage during the execution of the air transport contract.

Key words: luggage , passenger , the air carrier's.

المقدمة

اولا : موضوع البحث : في اطار عقد النقل الجوي للأشخاص يكون نقل الشخص - والذي يصطلح على تسميته بالراكب - من مكان الى آخر هو المقصد الأساس للعقد . غير ان هذا لا يعني بأية حال ان عقد نقل الأشخاص يقتصر على الأفراد الطبيعية - الركاب - إذ غالبا ما تنقل مع الركاب أشياء يصطحبها معه خلال رحلته تعرف بالأمثلة . على ان وجود تلك الأمثلة مع الركاب لا يغير من طبيعة العقد كونه نقل اشخاص لا اشياء ، ذلك ان نقل أمثلة الركاب يأتي في مناسبة نقل الركاب نفسه ، دون ان يشكل نقلها بحد ذاته مقصدا للعقد خلافا لعقد نقل الاشياء .

ثانيا : أهمية البحث : يشهد الواقع العملي لشركات النقل الجوي ويشكل متكرر الكثير من حالات تضرر أمثلة الركاب خلال النقل وذلك تبعا لخطورة الوساطة المستعملة في النقل والمتمثلة بالطائرة وهو ما يجعل سلامة الأمثلة عرضة للخطر . فضلا عن كثرة الأمثلة المنقولة في سائر عقود النقل الجوي . فمن النادر تصور وجود راكب على متن طائرة دون ان تكون بصحبته أمثلة يقتنيها لتسهيل رحلته من حقائب وأشياء أخرى أيا كانت طبيعتها وشكلها ، سيما وان النقل يتم من دولة لأخرى ، الأمر الذي تزداد معه حاجة الركاب الى الأمثلة . ويسبغ على التزام الناقل الجوي بالمحافظة عليها أهمية خاصة .

ثالثا : مشكلة البحث : تكمن مشكلة البحث في خلو قانون النقل العراقي من القواعد القانونية التي تؤمن حماية الركاب عما يصيب أمثلته من ضرر اثناء تنفيذ عقد النقل الجوي وذلك في ضل احالة المشرع لإتفاقية وارسو في جميع المسائل الخاصة بالنقل الجوي ، وهو ما يستدعي تحديد المقصود بالأمثلة والشروط القانونية لالتزام الناقل الجوي بالمحافظة عليها ، فضلا عن تحديد نطاق مسؤولية الناقل عن اخلاله بالتزامه هذا .

رابعا : منهجية البحث : تعتمد دراستنا لالتزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمثلة الركاب على المنهج التحليلي وذلك بالعمل على شرح القواعد القانونية المعنية بهذا الالتزام والواردة في إتفاقية وارسو لسنة 1929 باعتبار ان النقل الجوي في العراق للأشخاص وأمثلتهم وكذلك نقل الاشياء يخضع لأحكام هذه الإتفاقية طبقا لما أكدته المشرع في قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 بالمادة 126 منه ، وبالمقارنة مع نصوص إتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

خامسا : خطة البحث : اقتضت ضرورة الإلمام بجوانب موضوع البحث ، دراسته وفق خطة علمية مقسمة على مبحثين نخصص الأول منها لماهية التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمثلة الركاب ، على ان نبين في المبحث الثاني مسؤولية النقل الجوي عن الإخلال بهذا الالتزام ، على ان ينحصر البحث في حدود أمثلة الركاب ، ومستبعدين باقي الأمثلة العائدة لطاير الطائرة وغيرهم .

المبحث الأول / ماهية التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمثلة الركاب

تشكل أمثلة الركاب الموضوع الذي يرد عليه التزام الناقل الجوي بالمحافظة عليها ، لذا فإن تحديد ماهية هذا الالتزام يرتبط ارتباطا وثيقا بالتعرف على الأمثلة ذاتها ابتداء . وهو ما يقتضي تقسيم الدراسة في هذا المبحث على مطلبين نخصص الأول للتعريف بأمثلة الركاب ، والثاني لبيان مفهوم التزام الناقل الجوي بالمحافظة عليها .

المطلب الأول : التعريف بأمثلة الركاب : للتعريف بأمثلة الركاب ينبغي تحديد المقصود بها وبيان انواعها بفرع أول على ان نبين الشروط القانونية الواجب توافرها فيها بفرع ثا .

الفرع الأول : تعريف أمثلة الركاب وأنواعها : سنبين أولا تعريف أمثلة الركاب ، على ان نوضح ثانيا انواعها .

أولا : تعريف أمثلة الركاب : لا شك ان كلمة أمثلة هي جمع لمفردة متاع ، والمتاع في اللغة هو السلعة ، وهو أيضا كل ما ينتفع به ويرغب في اقتنائه ، و (متع به) اي انتفع ⁽¹⁾ وهو ما يشير الى ان تسمية الأمثلة يراد بها الأشياء يتمتع بها الشخص ، اي ينتفع منها . ومع تعرض قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 لأمثلة الركاب في العديد من المواضع غير انه جاء خلوا من تعريف يحدد المقصود بها . أما في الاصطلاح القانوني فإن للأمثلة معنى مقارب لمعناها اللغوي ، فقد استقر رأي الفقه على اطلاق تسمية أمثلة الركاب على ما يحمله الركاب من أشياء في الرحلة ⁽²⁾ فهي تشمل كل مقتنيات الركاب خلال الرحلة الجوية . فلا يخفى ان الركاب وخلال فترة الرحلة بحاجة الى بعض الاشياء التي يستعين بها لأداء بعض المهام من قبيل المقتنيات الشخصية التي يصحبها معه في حقيبة اليد بما تشتمل من اجهزة كالهاتف المحمول او بعض اللوازم كالأوراق الثبوتية والمأكولات وغيرها . كما قد يجلب الركاب بعض الأشياء دون ان يصحبها معه شخصيا وانما يسلمها للناقل الجوي ليتولى نقلها بنفسه ، لعدم حاجته اليها خلال فترة الرحلة او لتعذر تواجدها معه في المقصورة داخل الطائرة كالنباتات والحقائب الكبيرة والتي لا يمكن وضع محتوياتها تحت حصر . واذا ما أخذنا بالإعتبار ان أمثلة الركاب في عقد النقل الجوي تمثل أشياء قابلة للنقل مع الركاب بواسطة الطائرة دون تلف ، فهذا يعني انها تمثل اموالا منقولة سواء وردت على شيء مادي او معنوي ، ومن ثم فلا يتصور ان تكون الأمثلة من العقارات لتعذر امكانية تغيير مكانها دون تلف ⁽³⁾ . وبهذا المعنى تستوعب أمثلة الركاب كل الأشياء المنقولة التابعة للراكب . وتسليما بذلك نجد ان المشرع العراقي عامل أمثلة الركاب معاملة الأشياء في عقد نقل البضائع لتماثلهما في الطبيعة ، وذلك بتأكيده على خضوع أمثلة الركاب - وتحديد ما يسلم منها للناقل - لذات الأحكام الخاصة بنقل الشيء ⁽⁴⁾ . على ان هذا لا يغير بطبيعة الحال من طبيعة العقد الذي يربط الركاب بالناقل كونه نقل أشخاص لا أشياء او بضائع . ذلك ان ما يقصد نقله بشكل أساس هو الركاب أما أمثلته - أشياءه - فيكون الناقل ملزما بنقلها بمناسبة انتقال الركاب وليس لوحدها كما في نقل الأشياء ⁽⁵⁾ ، وانما كان قصد المشرع منصرفا الى تطبيق قواعد نقل الشيء على أمثلة الركاب المسلمة للناقل لتماثلهما في الطبيعة بغية

تحديد التزامات كل منهما بشأنها. وإذا كانت أمتعة الراكب تمثل بطبيعتها أشياء منقولة لا اشخاص ، فهذا يثير التساؤل عما إذا كان الشخص يتحول الى شيء منقول بعد وفاته ، ومن ثم تعتبر جثة المتوفى المصاحبة للراكب جزء من أمتعته ؟ فكثيرا ما يحدث في الواقع العملي لعمليات النقل الجوي نقل جثث موتى على متن الطائرة . كأن يسافر شخصان بواسطة الطائرة لتلقي احدهما العلاج في دولة ما ثم ينتهي الأمر ب وفاة المريض في تلك الدولة فيعود الآخر لبلده وبصحبه حقائب وجثة ميت ، فهل تعتبر الجثة عندئذ من قبيل أمتعته بما يترتب على ذلك من نتائج ، سيما خضوعها – الجثة – للأحكام الخاصة بنقل الشيء ومن ثم تُحدد اجرة نقلها على أساس الوزن شأنها شأن باقي حقائب الراكب أم على اساس المسافة شأنها شأن الأشخاص ؟ .

في الوقت الذي لم تتطرق فيه الاتفاقات الدولية المعنية بالنقل الجوي الى هذه المسألة فقد أثبتت بشأنها خلاف فقهي وقضائي لإختبارين متغايرين، **الاول** ان الجثة لا يمكن ادخالها في عداد الركاب ووضعها في مقاعد الجلوس الخاصة بالمسافرين ، وهذا ما قد بنى بها عن وصف الراكب ويقر بها من وصف الشيء . وانطلاقا من هذا الاعتبار ذهبت المحاكم الأمريكية الى مساواة رفات الموتى بالبضائع واخضاع نقلها لأحكام اتفاقية وارسو المتعلقة بنقل البضائع . أما **الاعتبار الآخر** فهو ينطلق من حرمة وقديسية جسد الإنسان والتي تمنع معاملته معاملة الأشياء حتى بعد مفارقتها للحياة لخروجه عن دائرة التعامل ، وهو ما يحول دون امكانية تصور تحول الانسان الى شيء منقول بوفاته ، وهذا ما سار عليه القضاء الفرنسي والذي أكد على خروج جسد الإنسان ورفاته من دائرة التعامل لإعتبارات تتعلق بالنظام العام وعليه فإن جثث الموتى تخضع لنصوص الاتفاقية المتعلقة بنقل الركاب (6) . ومن جانبنا نميل الى ترجيح توجه القضاء الفرنسي تبعا لخطورة الآثار المترتبة على اسباغ صفة الشيء ومن ثم الامتعة على جسد الانسان بعد وفاته ، فالأمر لا يتوقف عند حد طريقة تحديد الإجرة وما اذا كان على اساس المسافة – كما في نقل الأشخاص – او على اساس الوزن – كما نقل الأشياء- بل يتعدى الى آثار اخرى سيما ما يقرره القانون للناقل من ضمانات لاستيفاء حقه بالأجرة ومن أبرزها حق الحبس . فالقول باعتبار الجثة واحدا من أمتعة الراكب يتيح تصور امكانية مباشرة حق الحبس عليها . وهو ما يشكل انتهاكا واضحا للمبادئ الدينية والخلقية ويتعارض في الوقت ذاته مع المنطق القانوني على حد تعبير جانب من الفقه (7) فضلا عن تعارضه مع طبيعة حق الحبس ذاته كونه يرد على الأموال لا الأشخاص (8).

ثانيا : أنواع الأمتعة

إذا كانت جميع الأمتعة من طبيعة واحدة كونها تمثل أشياء منقولة ، فهذا لا يعني انها متشابهة فيما بينها . إذ تؤكد القوانين المعنية بالنقل الجوي ومنها قانون النقل العراقي(9) على تصنيف أمتعة الراكب الى نوعين وفقا لمعيار مادي متمثل بالحيابة (10) ، وبموجبه تكون الأمتعة اما بحيابة الناقل وتعرف بالأمتعة المسجلة أو المسلمة للناقل أو قد تكون بحيابة الراكب نفسه وتعرف بالأمتعة الشخصية او غير المسجلة . وكما يبدو فالأمر لا يرتبط بماهية الأمتعة سيما في ضل تنوعها وتعددتها مع اختلاف الركاب وإنما يرتبط بالجهة التي لديها السيطرة الفعلية على الأمتعة خلال الرحلة الجوية ، وما اذا كانت الراكب أو الناقل . إذ تخضع أمتعة الراكب المسلمة للناقل لنظام تسجيل تقيد بمقتضاه بيانات يمكن من خلالها تمييز أمتعة كل راكب عن غيره ، ومن هنا جاءت تسميتها بالأمتعة المسجلة ، وعلى هذا الأساس عرفت بأنها ما يسلم للناقل الجوي بقصد نقله وتم عنه تحرير استمارة او خطاب نقل (11) . وعليه تكون الأمتعة مسلمة أو مسجلة عندما يتخلى الراكب عن حيازتها ويسلمها للناقل ليتولى حيازتها بنفسه خلال فترة الرحلة الجوية ، بأن يضعها في المكان المخصص لها في الطائرة والمتمثل بمخزن البضائع من قبيل الحقائب الكبيرة والأجهزة الكهربائية وغيرها . أما الأمتعة الشخصية او غير المسلمة فهي أشياء الراكب الموجودة في حيازته والتي يحتفظ بها معه اثناء الرحلة (12) كالحقائب اليدوية والحيوانات المرخص له بنقلها (13) . وإذا كان معيار الحيابة واضحا في التمييز بين الأمتعة المسجلة والشخصية ، فإنه يثير التساؤل عن آلية تحديد حيابة الأمتعة وما اذا كان للناقل أو للراكب ؟ وفي هذا الشأن نجد أن تحديد صاحب الحيابة يرتبط بالعديد من الأسباب ، أولاها رغبة الراكب في تحديد ما يحتفظ به من أشياء ليحوزه بنفسه – أمتعة شخصية – أو يتخلى عنه ويسلمه للناقل – أمتعة مسجلة – وفقا لما يراه مناسباً لاحتياجاته اثناء الرحلة . وثانيهما ، مراعاة شروط النقل والتي قد تفرض على الراكب التخلي عن حيابة بعض أمتعته وتسليمها للناقل ، سيما ما يخص منها وزن الأمتعة أو طبيعتها كأن يتجاوز وزن حقيبة الراكب الحد المقرر لذا يتعذر عليه اصطحابها معه عند جلوسه في المكان المحدد داخل الطائرة مما يحتم عليه تسليمها للناقل ليتولى شحنها في المخازن المعدة لذلك . وهذا ما ينطبق أيضا على طبيعة الأمتعة العائدة للراكب ، فقد تكون من الأشياء التي تمنع شركات النقل الجوي تواجدها في الأماكن المخصصة للركاب حرصا على سلامتهم وسلامة الطائرة كالحوانات . ويترتب على التفرقة بين هذين النوعين من الأمتعة بعض الآثار ذات الصلة بالمسائل الهامة سيما الاثبات والمسؤولية . ونقتصر في هذا المقام على توضيح ما يتصل منها بالاثبات (14) وفي هذا الشأن نجد أن الراكب عندما يسلم أمتعته للناقل فإن هذا لا يعني أنها سوف تختلط أو تتداخل مع الأمتعة المسجلة لباقي الركاب . إذ تتبع شركات النقل الجوي وسيلة للتعريف بأمتعة كل راكب من خلال شريط أو إيصال يلصق جزء منه على أمتعة الراكب من حقائب وغيرها ويعطى الجزء الآخر منه للراكب ليحتفظ به ويسهل من خلاله التعرف على أمتعته ، وهو ما يعرف ببطاقة الأمتعة ، وهي عبارة عن مستند يصدره الناقل لتعريف الأمتعة والذي يلصق على الأمتعة كما يعطى للراكب الجزء الآخر من البطاقة ليبقى بحوزته حتى يتم بموجبه التعرف على الأمتعة (15) . وفي هذا الشأن تؤكد اتفاقية وارسو بالمادة الرابعة منها على التزام الناقل بتسليم الراكب استمارة نقل أمتعته فيما عدا الحاجيات الشخصية الخفيفة التي يحتفظ بها الراكب . فضلا عما تؤديه

بطاقة الأمتعة من دور في تسهيل مهمة الراكب في التعرف على أمتعته فإنها تقوم بوظيفة الإثبات . إذ تعد وسيلة اثبات في حال قيام نزاع بين الناقل والراكب بشأن تحديد ماهية الأمتعة المسجلة سيما في حالة ضياع الأمتعة أو تأخر وصولها . إذ تعد بطاقة تعريف الأمتعة حجة تجاه الناقل عند النزاع ما لم يتم هذا الأخير بإثبات العكس (16) . هذا فيما يخص الأمتعة المسجلة ، أما الأمتعة الشخصية التي يحملها معه الراكب داخل الطائرة ، فلا يلزم الناقل بتحرير بطاقة أمتعة بشأنها (17) ، ومن ثم فإن اثبات وجودها وماهيتها يقع على عاتق الراكب ، وبمختلف وسائل الإثبات على عكس الأمتعة المسجلة والتي يتم اثباتها بواسطة بطاقة الأمتعة كقاعدة عامة .

الفرع الثاني : الشروط القانونية لنقل أمتعة الراكب : ثمة شروط ينبغي توافرها في أمتعة الراكب حتى يمكنه نقلها معه أثناء الرحلة الجوية والتي تتمثل بالآتي :

1- ان تكون الأمتعة ضمن الوزن المسموح به

تعمل شركات النقل الجوي ، وبغية جذب أكبر عدد ممكن من المسافرين على توفير الراحة لهم وتقديم ما يلزم من تسهيلات بوسائل عدة ، ومنها السماح للركاب باصطحاب ما يلزمهم من أمتعة خلال الرحلة ونقلها مجانا . على أنها تراعي في الوقت ذاته سعة الطائرة وماتنتها لذلك تضع شروطا تحدد بمقتضاها وزن ما يسمح بنقله مجانا من الأمتعة للراكب الواحد . ويلاحظ بهذا الشأن اختلاف موقف شركات الطيران بشأن تحديد وزن الأمتعة المنقولة مجانا للراكب الواحد ، إذ تتراوح الأوزان ما بين 25 الى 40 كغم بالنسبة للأمتعة المسجلة و ما بين 10 الى 15 كغم بالنسبة للأمتعة الشخصية ، فمثلا تشترط شركة الخطوط الجوية العراقية ان لا يتجاوز وزن حقيبة اليد 10 كغم وبما لا يزيد عن 25 كغم بالنسبة للحقائب الكبيرة المسلمة للناقل الجوي (18) . علما بأن شركات النقل الجوي تقوم بكتابة الوزن المسموح على تذكرة السفر بغية جذب انتباه المسافرين لأهمية الموضوع . ويتم التأكد من وزن أمتعة الراكب بواسطة الناقل من خلال مباشرته لحقه في فحص أمتعة الراكب والذي أقره القانون صراحة (19) . ولا شك ان تحديد اوزان معينة للأمتعة من قبل الناقل الجوي يوجب على الراكب التقيد بها للاستفادة من خدمة النقل المجاني للأمتعة التي يوفرها الناقل ، وبخلافه سيضطر لدفع تكاليف نقدية اضافية عن الوزن الزائد في الأمتعة يحددها الناقل بمعرفته . ويجدر التأكيد على ان دفع رسوم اضافية مقابل الوزن الزائد انما يكون في نطاق الأمتعة المسجلة أما الأمتعة الشخصية فلا يمكن بأية حال تجاوز وزنها الحد المسموح به ، وذلك ضمانا لسلامة المسافرين والطائرة في الوقت ذاته .

2- ان تكون الأمتعة من الأشياء المسموح بنقلها

لدواعي أمنية هدفها الحفاظ على الركاب من كل ما يهدد سلامتهم وسلامة الطائرة ، تحظر شركات النقل الجوي على المسافرين اصطحاب بعض الأمتعة التي تعرض سلامتهم للخطر . من قبيل المواد السامة والقابلة للاشتعال او الانفجار وغيرها لتقادي ما قد تسببه من ضرر للمسافرين او للطائرة . ويتم تفتيش أمتعة الراكب للتأكد من خلوها من الأشياء غير المسموح بنقلها من قبل الناقل (20) ، واذا ما تبين له اشتغالها على مواد محظورة فعندئذ يتم مصادرتها من قبل الناقل . تجدر الإشارة الى ان قائمة الأمتعة المحظورة تتسع في إطار الأمتعة الشخصية ، في حين تضيق بالنسبة للحقائب المسجلة ، وذلك تبعا لما يتخذ الناقل من تدابير للحفاظ على الأمتعة الخطرة وتقادي ما ينشأ عنها من اضرار أثناء عملية النقل . وعليه فمن المتصور اشتغال أمتعة الراكب - وتحديدًا منها الحقائب المسلمة للناقل - على اشياء خطيرة او مواد قابلة للاشتعال او سوائل او حيوانات وذلك بناءً على موافقة صريحة من الناقل (21) . فالناقل هو من يحدد وفقا لحقه في فحص الأمتعة ما اذا كانت مسموحا بنقلها أو محظورة كليا او قابلة للنقل بعد تسليمها له من قبل الراكب ليتولى اتخاذ ما يلزم لتقادي ما ينشأ عنها من ضرر أثناء النقل (22) .

3- ان تكون الأمتعة محكمة الربط والتغليف (23)

ليس بخاف تصور ما يمكن حدوثه من ضرر سواء بالنسبة للراكب او باقي المسافرين او بالنسبة للناقل في حال تبثر أمتعة الراكب خلال عملية النقل الجوي سواء كانت بحوزته او بحيازة الناقل ، لذلك يتوجب على الراكب ربط أمتعته وتغليفها بشكل مُحكم على نحو يضمن الحفاظ عليها طوال فترة النقل الجوي . كأن يتم وضعها في حقائب صالحة للإستعمال بما يضمن عدم تعرضها للتلف ، سيما في حال وجود أشياء هشة أو قابلة للكسر ضمن أمتعته . ومن جانبها تعمل شركات النقل الجوي على فحص وتفتيش أمتعة الركاب للتأكد من هذا الشرط قبل استلامها من الراكب ، او قبل صعودها معه للطائرة . بالنسبة للأمتعة الشخصية وفي حال وجود ما يثير الشك بشأن طريقة التغليف سيقوم الناقل بإعادة تغليفها مقابل رسوم اضافية يحددها الناقل مقابل خدمة التغليف . تجدر الإشارة الى خصوصية هذا الشرط كونه شرط ابتداء وبقاء ، فينبغي ان تكون الأمتعة محكمة الربط طوال فترة النقل . وهو ما قد تبدو معه الأمتعة محكمة قبل المباشرة بعملية النقل الجوي بعد فحصها من قبل الناقل في حين تصبح لاحقا وأثناء فترة النقل غير محكمة لسبب او لآخر ، لذلك أكد القانون صراحة على ضرورة قيام الناقل باتخاذ ما يلزم لإبقائها محكمة الربط والتغليف أثناء النقل وجعل من ذلك التزاما على عاتق الناقل (24) .

المطلب الثاني : مفهوم التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب

تقتضي الإحاطة بمفهوم التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب تعريف هذا الإلتزام بفرع أول ، وتحديد شروط تحقيقه بفرع ثانٍ .

الفرع الأول : تعريف الالتزام بالمحافظة على أمتعة الراكب

يعد المحافظة على أمتعة الراكب من الالتزامات الجوهرية التي يرتبها عقد النقل الجوي للأشخاص في ذمة الناقل ، ومقتضاه إلزام الناقل الجوي باتخاذ ما يلزم من تدابير لضمان وصول أمتعة الراكب الى جهة الوصول المقصودة من الرحلة بحالة سليمة دون تعرضها لأي أذى ، على نحو يوجب مسؤوليته التعاقدية تجاه الراكب عن إخلاله بالالتزامه هذا . ويجد هذا الالتزام تبريره في الحفاظ على مصلحة الراكب ، فلا يخفى أن أمتعة الراكب تمثل مصلحة مشروعة له ، بمعنى انه حق للراكب ، سواء كانت تلك الأمتعة مقومة بالنقد كالماليس والأجهزة والأدوات ، أو غير مقومة بالنقد من قبيل الأوراق الرسمية و الصور العائلية والأوسمة ، فهي بالحالتين تمثل مصلحة مشروعة يجدر حمايتها مما قد يصيبها من أذى خلال الرحلة . وهذا ما كرسه المشرع العراقي من خلال عد المحافظة على أمتعة الراكب جزءا من التزاماته التعاقدية وسببا لإثارة مسؤوليته التعاقدية تجاه الراكب عند تحقق الإخلال به (25). ويتصف هذا الالتزام بكونه التزاما أصليا لا تبعا ، فهو ينشأ بمقتضى عقد النقل الجوي للأشخاص وبذات الدرجة مع باقي الالتزامات الأخرى ، فمثلا يلتزم الناقل الجوي بنقل الركاب الى جهة الوصول ، والحفاظ على سلامتهم أثناء الرحلة يلتزم أيضا بنفس الدرجة بنقل الأمتعة العائدة للركاب والمحافظة عليها طوال فترة الرحلة .

ويتطلب أداء الناقل الجوي لالتزامه بالمحافظة على أمتعة الراكب القيام بما يأتي :

1- نقل الأمتعة بواسطة نقل صالحة للاستخدام : إذ ينبغي على الناقل الجوي تهيئة واسطة لنقل أمتعة الركاب تضمن الحفاظ عليها وعدم تعرضها للضرر خلال النقل ، وهذا ما كرسه المشرع العراقي صراحة بالمادة 9 من قانون النقل بنصها على (أولا- يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه) وفي إطار النقل الجوي تعمل شركات النقل على نقل أمتعة الركاب بعد شحنها في مخازن خاصة على ذات الطائرة التي يتم نقل الركاب بواسطتها أو على أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي نقلت الركاب وفقا لما أكدته الشروط العامة للإياتا . وفضلا عن التزام الناقل الجوي بالتحقق من صلاحية الطائرة لنقل الركاب وأمتعته دون ضرر (26) ينبغي عليه الاعتناء بمخازن البضائع وتزويدها بجميع المستلزمات المادية المطلوبة لضمان سلامة الأمتعة ، من قبيل تهيئة أجواء مناسبة فيما يخص درجة الحرارة ، الضوء ، مكافحة الحشرات والقوارض ، وغير ذلك.

2- اتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأمتعة : لضمان سلامة أمتعة الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي للأشخاص يتحتم على الناقل إتخاذ بعض التدابير الضرورية اللازمة لذلك بدءا من لحظة إستلامه للأمتعة ولحين تسلم الراكب لأمتعته في جهة الوصول . ومع تفاوت تلك التدابير وتنوع طبيعة الأمتعة المنقولة فالأمر لا يخلو من ضرورة رصها بعضها فوق البعض الآخر بطريقة تضمن عدم تضررها ، سيما في حال وجود أمتعة معرضة للتلف السريع كالأشياء القابلة للكسر . وكذلك ينبغي على الناقل تفقد تغليف الأمتعة بشكل محكم ، وهو ما قد يقتضي منه وبهدف الحفاظ على سلامة الأمتعة إعادة تغليفها مجددا عند استلامها ، أو اصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيفها أثناء النقل وبحسب ظروف النقل (27) . تجدر الإشارة الى ان تلك التدابير وغيرها تجعل من التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب التزاما ذو طبيعة إيجابية كونه يتطلب من المدين به التدخل للقيام بعمل فضلا عن كونه التزاما أصليا . ومع ان الناقل الجوي هو المدين بهذا الالتزام كونه طرفا في عقد النقل ، فالأمر لا يخلو من اعتماده في تنفيذ التزامه هذا على مجموعة من الأشخاص الطبيعية التابعين له والتي تعمل لصالحه مقابل مبلغ محدد من النقود لتولي القيام بهذه التدابير وغيرها ، ويتحمل الناقل مسؤولية أفعالهم المتعلقة بعمليات النقل ومنها تدابير المحافظة على أمتعة الركاب طالما كان قيامهم بها داخلا في نطاق وظائفهم (28).

الفرع الثاني : شروط تحقق التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب
يرتبط قيام التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب بتوافر شرطين هما :

1- وجود عقد نقل جوي صحيح

يتصف التزام الناقل بالمحافظة على أمتعة الراكب كونه التزاما عقديا ، أي ناشيء عن عقد ، لذلك يمثل وجود عقد نقل جوي صحيح بين الناقل والراكب بداية للرابطة العقدية بينهما ومصدرا للالتزامات التعاقدية بدمتهما ، ومنها التزام الناقل محل الدراسة . وبمقتضى هذا العقد يلتزم الناقل الجوي بنقل الراكب وأمتعته بواسطة الطائرة من نقطة الانطلاق الى جهة الوصول لقاء أجر محدد يلتزم الراكب بدفعه (29) . وينبغي ان يكون هذا العقد صحيحا حتى يكون صالحا لترتيب الالتزامات بذمة طرفيه ، وهو ما يتطلب توافر أركانه من رضا ومحل وسبب دونما حاجة لكتابة العقد . إذ يتصف عقد النقل الجوي للأشخاص بكونه عقدا رضائيا يعقد بتوافق ارادة طرفية دونما حاجة لاتخاذ شكل محدد (30). أما بشأن المستندات التي يحررها الناقل الجوي بمناسبة ابرام هذا العقد من وثيقة شحن أو بطاقة أمتعة فلا يتعدى دورها كوسائل اثبات وليس شرطا لصحة هذا العقد (31) .

2- أن تكون أمتعة الراكب في حيازة الناقل : حتى يكون الناقل ملتزما بالمحافظة على أمتعة الراكب ، ينبغي أن تكون تلك الأمتعة في حيازته شخصيا لا في حيازة الراكب ، بأن يسلم الراكب أمتعته للناقل تسليما فعليا بمقتضى العقد المبرم بينهما . ذلك ان مسؤولية الناقل الجوي انما تتحدد بحدود الأمتعة المسلمة له والتي تعرف بالأمتعة المسجلة . أما الأمتعة الشخصية التي يحتفظ الراكب بحيازتها خلال الرحلة ، فلا يلتزم الناقل بالمحافظة عليها وإنما يلتزم الراكب قانونا بحراستها ، وفي هذا الشأن أكدت اتفاقيتي وارسو و مونتريال على تحديد التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب في نطاق الأمتعة المسجلة من حيث الأصل (32) . ويجد هذا الشرط تبريره في ان حيازة الناقل للأمتعة داخل المخازن المخصصة لنقل الأشياء

تعطيه سلطة يمكن بمقتضاها التدخل لإتخاذ التدابير الفعلية للحفاظ عليها طوال فترة الرحلة خلافا للراكب والذي وبمجرد تسليمه لأمتعته يتعذر عليه التدخل من موقعه في سبيل الحفاظ عليها ، وهو ما يعبر عنه الفقه بالعهد ، أي كون الأمتعة في عهد الناقل ، بأن يعهد اليه الراكب حيازة أمتعته ليتولى بنفسه أمانتها ورعايتها⁽³³⁾ . ويستثنى من اشتراط وجود أمتعة الراكب في حيازة النقل لقيام التزامه بالمحافظة عليها حالة صدور خطأ من الناقل أو خطأ تابعيه تسبب في تضرر الأمتعة ، وبمقتضاه يكون الناقل مسؤولا عما يصيب الأمتعة من ضرر حتى وإن لم تكن في حيازته بل في حيازة الراكب طالما كان ذلك راجعا الى خطئه أو خطأ أحد تابعيه⁽³⁴⁾ . كما لو انسكب الماء من يد أحد التابعين - كالمضيف مثلا - على الهاتف النقال للراكب مما تسبب في تلفه ، فالمسؤولية في هذا الفرض تقع على عاتق الناقل مع ان الأمتعة - الهاتف - لم يكن في حيازته بل في حيازة الراكب تبعا لتسبب احد تابعيه في حدوث الضرر .

المبحث الثاني / مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزامه بالمحافظة على أمتعة الراكب

يتوقف أداء الناقل لالتزامه بالمحافظة على أمتعة الراكب على تحديد حالتها وقت استلامها من قبل الراكب في مطار جهة الوصول، وما اذا كانت بحالة سليمة من عدمه . فإن كانت بحالة غير سليمة فعندئذ يكون الناقل مخلا بتنفيذ التزامه ، وهو ما يعتبر سببا لإثارة مسؤوليته التعاقدية تجاه الراكب . وسنتعرف في هذا المبحث على هذه المسؤولية من خلال تقسيمه إلى مطلبين نخصص الأول منها لبيان شروط تحققها والثاني لايضاح احكامها .

المطلب الأول: شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن تضرر أمتعة الراكب

عاملت اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ أمتعة الراكب المسلمة للناقل معاملة الأشياء في عقد نقل الأشياء، واخضعتها لذات الاحكام سيما ما يخص منها مسؤولية الناقل الجوي عن اخلاله بالتزامه بالمحافظة على أمتعة الراكب⁽³⁵⁾ ، وبمقتضى المادة 18 منها يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة تحطم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع اذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي) ، وفي الصدد ذاته نصت المادة ١٧ / ١ من اتفاقية مونتريال (يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها بشرط ان يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء اي مدة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل) . وباستقراء النصوص المتقدمة يتضح انها وضعت ثمة شروط ينبغي توافرها مجتمعة لقيام المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن تضرر أمتعة الراكب على أثر اخلاله بالتزامه بالمحافظة عليها والتي سنبينها تباعا :

الشرط الأول: وقوع حدث : يشير مصطلح الحدث الذي استخدمته اتفاقية وارسو ومصطلح الحادثة الذي استخدمته اتفاقية مونتريال إلى مختلف صور الخطأ الصادر من الناقل والذي يتسبب في تضرر أمتعة الراكب إذ يؤكد جانب من الفقه على عدم وجود ما يثير اشكالا في الواقع العملي نتيجة اختلاف مصطلح الحدث أو الحادث تبعا لضرورة تفسيرها بشكل واسع مراعاة لمصالح المتضررين⁽³⁶⁾ فكلية الحدث كما يعبر عنها البعض تشمل جميع الأسباب الممكنة للضرر حتى لو كان ناجما عن سبب اجنبي⁽³⁷⁾ وعلى هذا الأساس يدخل ضمن مفهوم الحدث كل ما قد يصدر من الناقل أو تابعيه أو مستخدميه من أخطاء تسبب تضرر أمتعة الراكب ومنها اهماله في المحافظة عليها أو رصها بشكل غير محكم⁽³⁸⁾ ، فبعدما يتسلم الناقل الأمتعة من الراكب يجدر به القيام بما يلزم من تدابير للحفاظ عليها غير انه وعلى العكس من ذلك قد يقوم بأفعال تعرض سلامتها للخطر وهو ما يشكل حدثا يثير مسؤوليته العقدية تجاه الراكب . ويدخل في عداد ذلك اتباع طريقة سيئة في التخزين⁽³⁹⁾ أو تقصيره في بذل ما يلزم من العناية بالنسبة للأمتعة التي تحتاج إلى ظروف نقل خاصة سيما من حيث درجة الحرارة أو الرطوبة أو الضوء كما سبق بيانه ، أو استخدام مخازن غير صالحة لحفظ الأمتعة أثناء النقل وغير ذلك من صور الاخلال والتي لا يمكن وضعها تحت حصر وتختلف من واقعة لأخرى.

الشرط الثاني: أن ينتج عن الحدث ضرر يصيب الأمتعة: ان وقوع الحدث من جهة الناقل لا يشكل سببا يثير بذاته مسؤوليته تجاه الراكب ، فلا بد ان يستتبع ذلك الحدث تضرر امتعته المسلمة للناقل . ومع ان مفهوم الضرر يشير بشكل عام إلى الاذى غير ان الاتفاقات الدولية المعنية بالنقل الجوي ومنها اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال بينت مفهوم الضرر الذي يصيب الأمتعة ويستوجب مسؤولية الناقل الجوي من خلال تحديد صورته والتمثلة بكل من :

١- **التلف** : يتصل الضرر الذي يصيب الأمتعة بصورة التلف بمدى صلاحيتها للاستخدام في الغرض المعدة لأجله وإمكانية الانتفاع بها . وقد عرف بأنه كل عوار يلحق البضائع أو الأمتعة المسجلة أثناء النقل (وقد أشارت محكمة النقض المصرية إلى بعض أشكال العوار الذي يعد تلفا ومنها تهتك الأشياء الجامدة أو تعفن الأشياء المنقولة وغيرها من صور العوار الأخرى وذلك في قرارها المرقم ١٧٦٦ الصادر ١٩٩٠/٣/١٩⁽⁴⁰⁾)

٢- **الضياع** : وتشير هذه الصورة من الضرر إلى اختفاء الأمتعة، وتعذر استردادها من قبل الراكب بعد تسليمه إياها للناقل الجوي . ويشمل الضياع جميع الحالات التي يفقد فيها الراكب حيازة أمتعته لسبب غير إرادي بعد انتهاء الرحلة يستوي في ذلك أن تكون الأمتعة قد اختفت بالفعل من عدمه . إذ يؤكد رأي في الفقه إلى عدم اشتراط التحقق من مال الشيء لتحقيق الضياع كأن يسلم الناقل الجوي الأمتعة المسجلة إلى غير صاحبها ويختفي المستلم دون أن يتم العثور عليه⁽⁴¹⁾ فمع ان الأمتعة في هذا الفرض لا زالت موجودة لدى ركب آخر ، فهي تعتبر ضائعة بالنسبة للراكب المالك طالما تعذر عليه استرداد حيازتها .

٣- **الهلاك** : ويعبر عنه الفقه بعجز الطريق⁽⁴²⁾ وقد يكون هلاكا جزئيا بأن يرد على بعض أمتعة الراكب المسجلة دون البعض الآخر كما لو وصلت حقائب الراكب ناقصة من حيث العدد فتعتبر الحقائب المفقودة هالكة، وقد يرد الهلاك على كل

أمتعة الركاب فعندئذ يعتبر الهلاك كلياً ، كما لو احترقت الأمتعة المسجلة داخل مخازن الناقل الجوي . تجدر الإشارة إلى أن تحديد الضرر الذي يصيب أمتعة الركاب ويستوجب مسؤولية الناقل الجوي بالصور المتقدمة _ من ضياع وتلف و هلاك _ لا يعني بطبيعة الحال انها الأضرار الوحيدة التي يمكن أن تتعرض لها الأمتعة خلال النقل الجوي وانما يشير إلى كونها الأضرار الماسة بسلامة الأمتعة ، بمعنى ان حدوثها يعد نتيجة لإخلال الناقل بالتزامه بالمحافظة عليها . فقد يحدث الضرر بصورة لا تمس سلامة الأمتعة مع ما تثيره من مسؤولية على عاتق الناقل وهو ما يتمثل بالتأخير في وصول الأمتعة بالموعد المحدد .

الشرط الثالث: وقوع الحدث أثناء فترة النقل الجوي:

حددت الاتفاقيات الدولية نطاقاً لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة أمتعة الركاب وعدته بمثابة شرطاً لثبوتها . فقد اشترطت اتفاقية وارسو بالمادة 18 منها في الحادثة التي تولدت منها الضرر أن تكون ((قد وقعت خلال النقل الجوي)) وأوضحت الاتفاقية المقصود بفترة النقل الجوي بنصها على أن (النقل الجوي يتضمن الفترة التي تكون فيها الأمتعة المسجلة والبضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار) ، كما اقرت اتفاقية مونتريال بالمادة 18 / 2 منها هذا الشرط بالتأكيد على أن يكون الحدث المسبب للضرر قد (وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي مدة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل ..) وتشير النصوص المتقدمة إلى وجوب وقوع الحدث المسبب لتضرر الأمتعة خلال الفترة التي تكون فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي حتى تتعقد مسؤوليته تجاه الركاب عن اخلاله بالتزامه بالمحافظة على سلامتها . وتبدأ هذه الفترة من لحظة تخلي الركاب عن حيازتها في مطار القيام ولحين استلامها في مطار جهة الوصول . وكما يتضح فإن النصوص المتقدمة تشير إلى معيارين لتحديد فترة النقل الجوي هما حراسة الناقل للأمتعة والثاني مكان وقوع الحدث على نحو يجعل الناقل مسؤولاً عن كل ضرر يصيب الأمتعة طالما كانت في حراسته وكانت تلك الحراسة متحققة في مجال النقل الجوي وبصرف النظر عن مكان وجودها سواء كانت على متن الطائرة أو في موجودة في مخازن الناقل داخل أو خارج المطار ⁽⁴³⁾ . وفي هذا الصدد نجد تباين رأي الفقه بشأن تحديد نطاق مسؤولية الناقل الجوي بالمفهوم المتقدم الذي بينته الاتفاقية بين مؤيد ومعارض . فقد ذهب جانب من الفقه إلى تأييد الاكتفاء بحراسة الأمتعة لتقرير مسؤولية الناقل الجوي عما يمس سلامتها من ضرر وبصرف النظر عن مكان وجودها، وهو ما يجعل من الناقل مسؤولاً عن كل ما يصيب الأمتعة من ضرر وان كان لا علاقة له بمخاطر الطيران ، مما يوفر حماية اكبر للركاب باعتباره الطرف الضعيف كما لو ضاعت الأمتعة بسبب سرقتها أثناء وجودها في مخازن الناقل خارج المطار . في حين يرى آخرون أن الاكتفاء بمعيار الحراسة الفعلية وان كان يوفر حماية اكبر للركاب غير انه يجافي حقوق الناقل ويوسع من نطاق مسؤوليته ، لذلك ينادي أنصار هذا الرأي بتعويض الحراسة الفعلية بشرط آخر يتمثل بأن تكون هذه الحراسة متحققة في مجال الرحلة الجوية على نحو يحصر مسؤولية الناقل الجوي عن امتعة الركاب بحدود الأضرار الواقعة بسبب الملاحة الجوية ومن ثم نفي مسؤوليته عما يحدث من ضرر طالما لم تكن الأمتعة موجودة في المطار أو على متن الطائرة وقت وقوع الحدث المسبب لتضرر الأمتعة وان كانت في حراسة الناقل الجوي ⁽⁴⁴⁾

المطلب الثاني : أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن تضرر امتعة الركاب

ثمة أحكام تجسد خصوصية مسؤولية الناقل الجوي عن اخلاله بالتزامه بالمحافظة على أمتعة الركاب . وتتجلى في الأساس القانوني لهذه المسؤولية والذي سنبينه بفرع اول . وحدود ما يتحمله من تعويض والذي سنبينه بفرع ثان.

الفرع الأول : الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن اخلاله بسلامة الأمتعة

يلاحظ بأن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن اخلاله بالتزامه بالمحافظة على أمتعة الركاب قد مر بتطورات متلاحقة استدعتها متطلبات تحقيق التوازن بين مصلحة الناقلين الجويين ومستخدمي الطائرة . وعليه سنوضح هذا الأساس أولاً في ضوء اتفاقية واثانيا في ضوء اتفاقية مونتريال .

اولاً. الموقف في ظل اتفاقية وارسو

اوضحت اتفاقية وارسو طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي سواء كان النقل متعلقاً بالأشخاص أو البضائع فقد نصت المادة ٢٠ منها على انه (١ . لا يكون الناقل مسؤولاً اذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو انه كان مستحيل عليه اتخاذها . ٢ . ولا يكون الناقل مسؤولاً في نقل البضائع والامتعة اذا اثبت ان الضرر قد تولد عن خطأ في القيادة أو تسبب الطائرة أو في الملاحة وانه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر) . كما نصت المادة ٢١ من الاتفاقية على أن (اذا اثبت الناقل أن خطأ الشخص المتضرر تسبب في الضرر أو أسهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها) . وتشير النصوص المتقدمة إلى أن مسؤولية الناقل الجوي عن امتعة الركاب تقوم على اساس الخطأ المفترض وهو ما يجعل الناقل مسؤولاً عند توافر شروط المسؤولية السابق بيانها ، ومن ثم فإن الركاب يستحق التعويض عما أصاب امتعته من ضرر طالما اثبت وقوع الضرر دونما حاجة لإثبات خطأ الناقل ، كونه مفترض لمجرد وقوع الضرر . ومع تأسيس مسؤولية الناقل الجوي عن أمتعة الركاب على اساس الخطأ المفترض يؤكد الفقه على أن اتفاقية وارسو لم تجعل من التزام الناقل الجوي بالحفاظ على سلامة الأمتعة التزاماً بتحقيق نتيجة وانما جعلته التزاماً ببذل عناية ⁽⁴⁵⁾ على نحو يتيح له التخلص من المسؤولية اذا ما اثبت اتخاذ العناية الواجبة مستدلين على ذلك بالنصوص المذكورة . وتشير الاتفاقية إلى وسائل معينة يمكن للناقل الجوي بمقتضاها نفي خطأه المفترض ومن ثم التخلص من المسؤولية، وتتمثل هذه الوسائل بكل من :

١. **اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها** : إذ جعلت اتفاقية وارسو من اتخاذ التدابير أو استحالة اتخاذها سببا رئيسيا يمكن بمقتضاه للناقل الجوي التمسك به لدفع مسؤوليته عن أي ضرر يصيب الراكب أو أمتعته وكذلك البضائع . على أن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية لم يكن بالأمر المستقر عليه . إذ يتنازع تحديد ماهية تلك التدابير ثلاث نظريات لا مجال للخوض في تفاصيلها مكتفين بالإشارة إليها، فبينما تذهب نظرية التفسير الحرفي إلى أن التدابير الضرورية يراد بها التدابير التي لولاها لما وقع الضرر، ومن ثم يجب على الناقل أن يقيم الدليل على أن الضرر يرجع إلى سبب اجنبي لا يد لإرادة الناقل فيه ، في حين أخذت النظرية الثانية بالتفسير المضيق للتدابير الضرورية ومقتضاه أن إعفاء الناقل من المسؤولية يتطلب إثباته أن حدوث الضرر لا يرجع إلى خطأ منه فضلا عن إثباته سبب حدوث الضرر، وهو ما يعرف بتقديم الدليل السلبي . في حين أخذت النظرية الثالثة بالتفسير الموسع للتدابير الضرورية، بأن يكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية تقديم الدليل على انتفاء الخطأ دون أن يكون ملزما بأثبات سبب وقوع الضرر وذلك بالاستناد إلى أن الاتفاقية وضعت على عاتق الناقل الجوي التزاما ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة مما يتطلب تفسير تلك التدابير بما يتفق وهذه الطبيعة⁽⁴⁶⁾ ومن جانبنا نرجح ما انتهى إليه الفقه من تفسير للتدابير الضرورية لانسجامها مع طبيعة التزام الناقل الجوي في ضل الاتفاقية فضلا عن مراعاتها لمصالح مستخدمي الطائرة والناقل في الوقت ذاته.

٢. **الخطأ الملاحي** : ويشمل جميع الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة اقلاعا وهبوطا وطيرانا نتيجة لمخالفة قواعد الملاحة الجوية من قبيل القراءة الخاطئة للإرشادات المرسلة من وحدة المراقبة الجوية⁽⁴⁷⁾ على أن حصول الضرر لخطأ ذو صلة بالملاحة الجوية لا يكفي لتخلص الناقل الجوي من المسؤولية الا اذا اثبت اتخاذها هو وتابعيه كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر كما أكدت الاتفاقية صراحة على ذلك بمقتضى الفقرة الثانية من المادة عشرين منها ، والتي قبلت صراحة لانتقادات كبيرة أبرزها ما اوجدته من تفرقة بين مسؤولية الناقل في نقل البضائع والامتعة ومسؤوليته في نقل الركاب على نحو يترتب عليه إعفاء الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب أمتعة الراكب اذا كان راجعا لخطأ ملاحي في الوقت الذي يتحمل فيه المسؤولية عما يصيب الراكب شخصا من ضرر وان كان ناتجا عن ذات الخطأ الملاحي . وقد وجدت تلك الانتقادات صدى واسع عند تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول لاهاي في ١٩٥٥ إذ ألغيت هذه الفقرة من الاتفاقية بمقتضى المادة العاشرة من البروتوكول، وعليه لم يعد بإمكان الناقل الجوي التخلص من المسؤولية عما يصيب أمتعة الراكب من ضرر بحجة وقوعها بفعل الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد الملاحة الجوية.

٣. **خطأ المضروب** : في إطار المسؤولية عن تضرر أمتعة الراكب فإن المضروب هو الراكب نفسه . باعتبار أن الأمتعة تنقل بمناسبة نقل الراكب نفسه . فقد نصت المادة ٢١ من الاتفاقية على (اذا اثبت الناقل أن خطأ الشخص المتضرر تسبب في الضرر أو أسهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها) وكما يتضح أن الاتفاقية أحالت إلى قانون القاضي بيان مدى اثر خطأ الراكب على مسؤولية الناقل الجوي.

وعلى أية حال فإن إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عما أصاب الأمتعة من ضرر يتطلب أن يكون خطأ الراكب هو السبب الوحيد الذي نتج عنه الضرر . أما إذا كان الضرر ناتجا عن خطأ مشترك بين الراكب والناقل فعندئذ ينقسم الاثنان المسؤولية بقدر مساهمة كل منهم في أحداث الضرر وفقا لما يتمتع به القاضي من سلطة تقديرية .

ثانيا : الموقف في ظل اتفاقية مونتريال

على خلاف اتفاقية وارسو فإن اتفاقية مونتريال لم تتبع أساسا واحدا لمسؤولية الناقل الجوي وانما تبنت عدة أسس وفقا لطبيعة عقد النقل الجوي وما اذا كان متعلقا بنقل أشخاص أو أمتعة وبضائع . وسنقتصر في هذا المقام على توضيح ما يخص منها أمتعة الراكب . إذ نجد ان اتفاقية مونتريال جعلت من التزام الناقل الجوي بالحفاظ على سلامة الأمتعة التزاما بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية . فقد نصت المادة ١٧ / ٢ منها انه (يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها . غير انه اذا كان الضرر ناجما عن خلل في الأمتعة أو نوعيتها أو عيب ذاتي فلا يكون الناقل مسؤولا . وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولا اذا كان الضرر ناتجا عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلاؤه) . ويتضح من النص المتقدم أن الاتفاقية ميزت بشأن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن اخلاله بسلامة الأمتعة بين نوعين من الأمتعة وما اذا كانت أمتعة مسجلة أو أمتعة شخصية غير مسجلة . إذ أقامت مسؤولية الناقل على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة في نقل الأمتعة المسجلة⁽⁴⁸⁾ وبمقتضاها يعد الناقل ملتزما بتحقيق نتيجة وهي إيصال الأمتعة المسجلة سليمة وكاملة إلى المحل المقصود⁽⁴⁹⁾ . وقد أشارت الاتفاقية إلى عدة حالات متصلة بالأمتعة المسجلة يمكن للناقل بأثبات احداها التخلص من المسؤولية وتتمثل بوجود (خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها) ويلاحظ على النص انه أورد ثمة اوصاف - اذا ما صح التعبير - تتصل بشكل وثيق بذاتية الأمتعة لا الظروف الخارجية المتصلة بعملية النقل . والامثلة على ذلك كثيرة ومختلفة باختلاف نوعية الأمتعة المنقولة، كأن تكون الأمتعة طبيعتها من النوعية التي يسرع إليها التلف كالمواد الغذائية أو لا تتحمل ظروف النقل كالأجهزة الدقيقة أو يكون بها عيب ذاتي يجعلها عرضة للضرر كأن يكون جهاز الحاسوب الموجود ضمن الأمتعة المسجلة معرضا للفايروسات التي تهدد سلامة البيانات المخزونة في ذاكرته . فهذه الأضرار وغيرها لم تنشأ بسبب خطأ الناقل وظروف متصلة بعملية النقل وانما متصلة بذات الأمتعة لذا كان من المنطقي والعدل عدم تحميل الناقل مغبة آثارها ، فوجودها في حراسة الناقل لا يكفي لتحمله المسؤولية عما يصيبها من ضرر .

اما بشأن الأمتعة الشخصية غير المسجلة والتي يحتفظ بها الراكب في حيازته خلال فترة النقل فإنه ونظرا لكونها في عهدة الراكب وهو من يتولى رعايتها خلال الرحلة ولا تنتقل حراستها للنقل الجوي فمن البديهي أن يكون هو - الراكب - الملزم بالحفاظ عليها ومن ثم مسؤولا عما يصيبها من ضرر أو ما يصيب الغير من ضرر بسببها وذلك مالم يثبت الراكب أن الضرر نتج عن خطأ صادر عن الناقل الجوي أو خطأ تابعيه أو وكلائه ، بمعنى ان مسؤولية الناقل عنها تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات من قبل الراكب .

الفرع الثاني: حدود التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

من المستقر عليه في القواعد العامة أن مقدار التعويض يحدد بمقدار الضرر على نحو يتحقق معه الهدف من التعويض والتمثل بجبر الضرر . غير ان الاتفاقات الدولية المعنية بالنقل الجوي اختطت مساراً خاصاً بها وضعت بمقتضاها حدود قصوى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب أو الأمتعة أو البضائع .

وسنوضح احكام المسؤولية المحدودة للنقل الجوي عن تضرر أمتعة الراكب في ضوء اتفاقية وارسو اولا و مونتريال ثانيا

اولا: حدود التعويض في ضوء اتفاقية وارسو

أوردت اتفاقية وارسو بالمادة ٢٢ منها حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يتحمله الناقل الجوي كجزاء لمسؤوليته عن اخلاله بالتزامه بالمحافظة على الأمتعة المسجلة للراكب يتمثل بمقدار (٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام) وهو ذات الحد المقرر للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع (50) من جانب آخر فقد اخذت الاتفاقية بنظر الاعتبار الحالات التي تشمل فيها الأمتعة على أشياء ذات قيمة باهضة على نحو يجعل من الحد المقرر للتعويض لا يتناسب ومقدار قيمتها الحقيقية . كما لو اشتملت حقيبة الراكب على سبائك ذهب أو احجار كريمة أو مجوهرات وذلك من خلال تأكيدها على جواز اتفاق الراكب مع الناقل الجوي على رفع التعويض عن الحد الأقصى المقرر بناءً على إقرار مكتوب من الراكب للناقل الجوي يبين فيه القيمة الحقيقية للأمتعة وقت تسليمها اليه وذلك في مقابل رسوم اضافية للنقل الجوي (51) فوجود هكذا اتفاق يجعل من مسؤولية الناقل عن تضرر أمتعة الراكب غير خاضعة للحد المقرر بالاتفاقية والمقرر على أساس الوزن بل على اساس القيمة الحقيقية للأمتعة (52) ، وبمقدار المبلغ المبين في الإقرار الذي أعلنه الراكب للناقل . ومع تساؤل القيمة الحقيقية للتعويض المقرر بالاتفاقية إثر انخفاض قيمة النقود والارتفاع المستمر في الاسعار ، فقد أدخلت البروتوكولات المعدلة للاتفاقية تعديلات متلاحقة رفعت بمقتضاها قيمة الحد الأقصى للتعويض (53) وهذا ما ظهر بشكل واضح على مقدار الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب اما الأضرار الواقعة على الأمتعة فقد بقيت دون تعديل في ظل بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ وبروتوكول مونتريال ١٩٦٦ ، في حين تصاعد مقدار التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة بصور بروتوكول جواتيمالا سني لسنة ١٩٧١ إذ رفع البروتوكول حد التعويض الذي يتحمله الناقل الجوي عن تضرر أمتعة الراكب إلى مبلغ مقداره خمسة عشر ألف فرنك . وفي إطار التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة فقد أشارت الاتفاقية إلى حالتين تكون بمقتضاها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة وتتمثل

أ: عدم اصدار استمارة الأمتعة أو وجود نقص في بياناتها

فقد سبق التعرض إلى أن الأمتعة المسلمة للنقل الجوي يتم توثيقها بموجب استمارة أو وصل يصدرها الناقل ويعطيها للراكب تكون بمثابة دليل على تسلمه للأمتعة . وانطلاقاً من أهمية تلك الاستمارة فقد جعلت اتفاقية وارسو من إصدارها وحسن تنظيمها مطلباً أساسياً لاستفادة الناقل الجوي من الحدود القصوى للمسؤولية التي اوردتها وبخلافه فلن يستطيع التمسك بأحكام الاتفاقية التي تحد من مسؤوليته . إذ جاء بالمادة ٤ / ٤ من الاتفاقية (.. اذا قبل الناقل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المؤشر عليها بالحروف (د ، و ، ح) - والمتمثلة برقم تذكرة السفر وعدد الطرود ووزنها والنص على ان النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية - فليس للناقل أن يتمسك بأحكام المعاهدة التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها) إذ أن عدم اصدار استمارة الأمتعة أو عدم كتابتها وفق البيانات المحددة إنما يعد اخلالاً من قبل الناقل للواجبات المفروضة عليه يعرضه إلى حرمانه من الحد الأقصى للتعويض في حال وقوع اي ضرر يصيب الأمتعة ومن ثم يكون مقدار التعويض محدد بمقدار الضرر وليس بالمقدار الذي اوردته الاتفاقية .

ويبرر الفقه مسلك الاتفاقية بأن تلك الاستمارة وبما تتضمنه من بيانات إنما جاءت لتبصير الراكب بخضوع النقل لأحكام الاتفاقية ومن ثم لأحكام المسؤولية المحدودة التي تتضمنها على نحو يعطيهم الفرصة للتعاقد على التأمين عليها اذا ما رأوا عدم تناسب الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية مع الأضرار التي تصيب امتعتهم عند وقوع حوادث جوية ، وامعانا في ضمان قيام الناقل الجوي بتنفيذ التزامه بإصدار وثائق النقل الجوي وبضمنها استمارة الأمتعة وتنظيمها وفق البيانات المحددة قررت الاتفاقية حرمان الناقل من الاستفادة من الأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها (54) .

وقد انتهى الامر في ظل بروتوكول جواتيمالا ستي إلى أن أصبح مقدار التعويض الذي يفرض على الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة خاضعاً للحدود القصوى المقررة بالاتفاقية حتى وان تضمنت استمارة الأمتعة نقصاً في البيانات المطلوبة .

ب: اذا كان تضرر الأمتعة راجعاً لسوء نية الناقل الجوي : ليس بخاف أن اتفاقية وارسو جعلت من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية محدودة بهدف حمايته من مضار المسؤولية غير المحدودة في حال وقوع حوادث جوية غير ان هذا التحديد يطبق في الحالات التي يكون فيها الناقل حسن النية اما اذا كان الضرر واقعاً بسوء نية من لدن الناقل فعندئذ يكون غير جدير بالحماية المقصودة من الاتفاقية، هذا ما اكدته المادة ٢٥ منها والتي جاء فيها (١ . ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية

التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها (النزاع معادلاً للغش) وبالتطبيق على الأضرار الماسة بالأمثلة يتضح أن مقدار التعويض الذي يتحمله الناقل الجوي لا يتقيد بالقدر المحدد بالاتفاقية إذا ما ثبت أن الأفعال المؤدية لحدوث الضرر تنم عن تعمد الناقل لأحداثها وسوء نيته . وفي الوقت الذي لم تحدد فيه الاتفاقية المقصود بالغش أو الخطأ المعادل للغش ، فأنها أحالت إلى القوانين الوطنية المعروض عليها النزاع تفسير ذلك . وهو ما أثار خلافاً كبيراً في أوساط الفقه ولن نعرض في تفاصيله (55) مكتفين بالقول أنه في الحالات المتقدمة (الغش والخطأ المعادل للغش) يوجد تقصير من الناقل في أحداث الخطأ المسبب للضرر مقترن بإرادة حدوث الضرر أو عدم الاكتراث بوقوعه أصلاً (هذا ما يستفاد من التعديل الذي أدخله بروتوكول لاهاي على نص المادة ٢٥ من الاتفاقية لتكون (لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٢ متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد أحداث الضرر وأما برعونة مقرونة بأدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك ..) . وهو ما يؤدي بالحالتين إلى إلزامه بدفع تعويض للراكب عما أصاب أمتعته من ضرر قد يفوق مقدار الحد الأقصى الذي فرضته الاتفاقية.

ثانياً : حدود التعويض في ضوء اتفاقية مونتريال

على غرار اتفاقية وارسو عمدت اتفاقية مونتريال إلى تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع . وفيما يخص مسؤولية الناقل الجوي عن تضرر أمتعة الراكب نجد أنها قدرت مسؤوليته بحدود معينة عندما فرضت مقدار محدد للتعويض عنها على أساس وزن الأمتعة وبصرف النظر عن محتوياتها . فقد أوردت المادة ٢٢ منها بفقرتها الثانية أنه (عند نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب) . وأول ما يلاحظ على الاتفاقية أنها لم تميز بين الأمتعة المسجلة عن تلك غير المسجلة ، كون النص جاء مطلقاً دون أن يقيّد الأمتعة بنوع محدد (56) خلافاً لاتفاقية وارسو . كما أن الاتفاقية سعت إلى رفع مقدار التعويض المستحق عن الأضرار الواقعة على أمتعة الراكب عندما حددته بمقدار ألف وحدة حقوق سحب خاصة (57) بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي أما بالنسبة للدول غير الأعضاء في الصندوق فقد اتخذت الاتفاقية وحدة نقدية تعادل خمسة وستين ونصف ميللجرام من الذهب الخالص عيار 900 في الألف (58) ، إذ يمثل هذا القدر حوالي أربعة أضعاف مقدار التعويض المشار إليه في اتفاقية وارسو عن نقل الأمتعة (59) . وهو ما يمثل بلا شك حماية أكبر لصالح الركاب . ويسهم في حث الناقل على بذل قدر أكبر من العناية للحفاظ على سلامة الأمتعة . يجدر التأكيد على أن اتفاقية مونتريال فرضت تطبيق الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة حتى في الحالات التي يعمد فيها الناقل الجوي لعدم تحرير وثيقة أو وصل بالأمتعة المسجلة، ومن ثم فإن عدم وجود وثيقة أمتعة أو نقص بياناتها لا يؤثر في تحديد مسؤولية الناقل الجوي فقد ورد بالمادة ٩ من الاتفاقية على أن (عدم الالتزام بأحكام المواد ٤ - ٨ من هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية) . ومن بين الوثائق التي أشارت إليها المواد المذكورة وثيقة الشحن وإيصال الأمتعة، مما يفيد بطبيعة الحال أن نقل الأمتعة دون تحرير إيصال عنها أو بيانات ناقصة لا يعد سبباً كافياً لحرمان الناقل الجوي من الإفادة من أحكام المسؤولية المحدودة التي أوردتها الاتفاقية ويضل بمقتضاها الناقل ملتزماً بتعويض الراكب عما أصاب أمتعته من ضرر وفقاً للحدود القصوى التي أوردتها الاتفاقية.

من جانب آخر اتاحت اتفاقية مونتريال بالمادة ٢٥ منها للراكب الاتفاق مع الناقل الجوي على تحديد مقدار التعويض المستحق عن تضرر أمتعته بمبلغ يتجاوز الحد الأقصى المقرر بالاتفاقية على نحو يجعل من المتصور أن يتجاوز مقدار التعويض المستحق للراكب عن تضرر أمتعته بمبلغ أكبر مما قرره الاتفاقية وذلك بمقتضى اتفاق خاص مع الناقل الجوي على ذلك . في حين عمدت الاتفاقية وإمعاناً منها في حماية الراكب باعتباره الطرف الضعيف للتأكيد صراحة على أبطال كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المقرر فيها دون أن يؤثر ذلك على صحة عقد النقل ، وذلك بمقتضى المادة ٢٦ منها على غرار ما ذهبت إليه اتفاقية وارسو (60) . وبعد أن استعرضنا موقف اتفاقيتي وارسو و مونتريال من مسؤولية الناقل الجوي عن تضرر أمتعة الراكب ينبغي التأكيد على خضوع النقل الجوي في العراق لأحكام اتفاقية وارسو حتى في الحالات التي يكون فيها النقل داخلياً (61) وعليه فإن شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن تضرر أمتعة الركاب وأحكام تلك المسؤولية تخضع للقواعد التي أوردتها اتفاقية وارسو وعلى التفصيل السابق بيانه .

الخاتمة

توصلنا من خلال دراستنا لالتزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب إلى بعض النتائج والتوصيات والتي سنبينها تباعاً :

أولاً : النتائج

- 1- ينصرف مفهوم الأمتعة لكل ما يجلبه الراكب من أشياء لغرض نقلها معه أثناء الرحلة سواء كانت بصورة أمتعة مسجلة بأن يسلمها الراكب للناقل أو بصورة أمتعة شخصية بأن يحتفظ الراكب بحيازتها ، وينحصر نطاق التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة المسجلة منها وحسب.
- 2- يتصف التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب بكونه التزاماً ببذل عناية وتقوم بمقتضاه مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض طبقاً لاتفاقية وارسو - والتي تطبق على النقل الجوي في العراق - .

3- لا يتحدد مقدار التعويض الذي يستحقه الراكب عن تضرر أمتعته بمقدار الضرر الواقع عليها كما في القواعد العامة للمسؤولية ، وذلك في ضل تأكيد الاتفاقيات الدولية على تبني مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي بمقدار معين من التعويض من حيث الاصل .

ثانيا : التوصيات

- 1- ندعو المشرع لوضع قواعد خاصة بتنظيم التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب في قانون النقل ، سيما المسائل التي لم يرد بشأنها نص في اتفاقية وارسو من قبيل حكم تضرر الغير من الأمتعة الشخصية للراكب .
- 2- ضرورة التأكيد تشريعيًا على فرض التزام على عاتق شركات النقل الجوي بالإعلام المسبق عن ماهية الامتعة المحصورة وأوزان الأمتعة المسموح بنقلها مجانًا وبما يحول دون اصطحاب الركاب لأمتعة تكون عرضة للمصادرة او تضطربهم لدفع تكاليف اضافية .
- 3- نعتقد ان تخصيص قضاء للفصل في منازعات النقل الجوي من شأنه ان يساهم في تجاوز مشكلة تباين التفسير في تحديد مدلول بعض العبارات الواردة في اتفاقية وارسو- كما مر معنا –
الهوامش.

- (1) - محمد بن ابي بكر بن عبد القادر الرازي ، مختار الصحاح ، دار الرسالة ، الكويت ، 1982 ، باب الميم ، ص 614 .
- (2) - ينظر د. طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1998 ، ص 171 . وأيضاً د. أحمد عبد اللطيف غطاشة ، الطيران المدني الأحكام العامة والنقل الجوي ، الطبعة الاولى ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، 2002 ، ص 160
- (3) - عرفت المادة 62 / ثانياً من القانون المدني العراقي المنقول بأنه كل شيء يمكن نقله وتحويله دون تلف .
- (4) - ينظر المادة 9 / ثالثاً من قانون النقل العراقي .
- (5) - نصت المادة 9 / اولاً من قانون النقل العراقي على انه (يلتزم الناقل بنقل الراكب وامتعة بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض ..) .
- (6) - ينظر في تفاصيل تلك الاعتبارات والأحكام القضائية د. طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص 117 ، 118 .
- (7) - ينظر د. محمد فريد العريني ، مصدر سابق ، ص 81 .
- (8) - ينظر المادة 577 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 وأيضاً المادة 14 من قانون النقل العراقي
- (9) - ينظر المواد 9 ، 14 من قانون النقل العراقي .
- (10) - عرفت المادة 1145 / 1 من القانون المدني العراقي الحيازة بأنها وضع مادي به يسيطر الشخص بنفسه او بالواسطة سيطرة فعلية على شيء بجوز التعامل فيه او يستعمل بالفعل حقاً من الحقوق .
- (11) - د. عيسى غسان راضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2008 ، ص 102 .
- (12) - ينظر د. طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص 172 .
- (13) - ينظر المادة 19 من قانون النقل العراقي .
- (14) - اما الآثار المتصلة بالمسؤولية سيأتي بيانها لاحقاً في المبحث الثاني .
- (15) - ينظر شروط النقل والتعرفة العامة للركاب في السعودية متاح على الرابط <https://www.saudia.com/ar-US/help/useful-links/legal-and-terms-and-conditions> تاريخ الزيارة 15 / 9 / 2024 الساعة 10 : 15 صباحاً
- (16) - ينظر د. أحمد عبد اللطيف غطاشة ، مصدر سابق ، ص 167 . وأيضاً د. عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران الجديد والمستحدث من أحكام القضاء وآراء الفقه ، دار المطبوعات الجامعية ، 1996 ، ص 167 . د. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، دار الفكر والقانون ، 2014 ، ص 235
- (17) - د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 235 .
- (18) - متاح على الموقع الالكتروني <https://www.iraqairways.com.iq> تاريخ الزيارة 18 / 9 / 2024 الساعة 10 صباحاً .
- (19) - فقد نصت المادة 16 من قانون النقل العراقي على انه (للناقل قبل المباشرة بالنقل او اثباته ان يفحص امتعة الراكب بحضوره للتحقق من مطابقتها لشروط النقل) .
- (20) - استناداً الى حق الناقل في فحص امتعة الراكب وبدلالة المادة 16 من قانون النقل العراقي .
- (21) - د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 236 .
- (22) - فمثلاً شركة الخطوط الجوية العراقية تنشر عبر صفحتها الرسمية قائمة بالأمتعة الممنوعة فعلى مستوى حقيقة اليد تحظر الشركة اشتمال الحقيبة على بعض الأشياء ومنها الآلات الحادة كالسكاكين والأسلحة او مواد قابلة للاشتعال كالعطور وغيرها - ينظر الموقع الرسمي لشركة الخطوط الجوية العراقية متاح على الرابط <https://www.iraqairways.com.iq> تاريخ الزيارة 18 / 9 / 2024 الساعة 12 صباحاً .
- (23) - د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 235 .
- (24) - اذ نصت المادة 33 من قانون النقل العراقي (على الناقل اذا اقتضت المحتفظه على الشيء اثناء الطريق اعادة الحزم او اصلاح الأغلفة او زيادتها او تخفيفها او غير ذلك من التدابير الضرورية التي يقتضي القيام بها وأداء ما تستلزمها من مصروفات وله حق الرجوع بها على المرسل او المرسل اليه) ويجدر التأكيد على ان هذا الحكم وان كان خاصاً بنقل الأشياء الا انه يسري على نقل امتعة الراكب بدلالة المادة 9/ ثالثاً من القانون .
- (25) - ينظر المادة 9 من قانون النقل العراقي .

- (26) - وفقا لما أكدته المادة 128 من قانون النقل العراقي بنصها على (يلتزم الناقل ببذل بالغ الحيلة والحذر للتأكد قبل الرحلة من إعداد الطائرة وصلاحياتها للملاحة الجوية) .
- (27) - وهذا ما أكدته المشرع العراقي صراحة على الناقل في عقد نقل الأشياء بالمادة 33 من قانون النقل باعتبار ان أحكامها تسري على نقل أمتعة الركاب في عقد نقل الأشخاص .
- (28) ينظر المادة 12 / 6 من قانون النقل العراقي .
- (29) - ينظر د. أحمد عبد الطيف غطاشة ، مصدر سابق ، ص 128 ، وأيضا د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص 15 .
- (30) وهذا ما أكدته المادة 6/6/أولا من قانون النقل العراقي بنصها (يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز اثباته بجميع الطرق) . وفي موقف مشابه أكدت المادة 21 من قانون التجارة المصري على انه (يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز اثباته بكافة طرق الاثبات المقررة قانونا) .
- (31) - ينظر د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 230 وأيضا د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص 16 .
- (32) - ينظر المادة 17 من اتفاقية وارسو والمادة 18 من اتفاقية مونتريال
- (33) - للتفصيل حول مفهوم العهدة ينظر د. زينة حازم الجبوري ، د. خليل محمد ابراهيم ، القانون الأوثق صلة بالعهدة ، مجلة جامعة تكريت للحقوق ، السنة الخامسة ، المجلد الخامس ، العدد الرابع ، 2021 ، ص 174 – 178 .
- (34) - هذا ما أكدته المادة 17 / 2 من اتفاقية مونتريال والتي نصت على انه (وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما فيها الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولا اذا كان الضرر ناتجا عن خطأ أو خط تابعيه او وكلائه) وهذا ما أكدته ايضا المادة 18 من اتفاقية وارسو ، والمادة 19 / ثانيا من قانون النقل العراقي .
- (35) - وعلى غرارها ذهب المشرع العراقي في قانون النقل بالمادة 9 / 3 منه .
- (36) ينظر د. باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، القانون التجاري ، القسم الأول ، منشورات دار الحكمة ، 1987 ص ٤٠ .
- (37) - د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 316
- (38) - مهند جاسم موسى ، مسؤولية الناقل الجوي عن فعل الغير ، اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون الجامعة المستنصرية ، 2023 ، ص 148 و ص 149 .
- (39) - د. عيسى غسان ريضي ، مصدر سابق ، ص 105 .
- (40) - نقلا عن د. عيسى غسان ريضي ، مصدر سابق ، ص ١٠٤ ، الهامش رقم ٣ .
- (41) - ينظر د. ثروت أنيس الأسيوطي ، ص ٢٨٨
- (42) ينظر د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 312 وأيضا د. عيسى غسان ريضي ، مصدر سابق ، ص 104
- (43) - د. ايناس احمد البهجي ، القانون الجوي الدولي ، الطبعة الاولى ، المركز القومي للاصدارات القانونية ، 2013 ، ص 65 ، وأيضا د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص 69 .
- (44) - للتفصيل بشأن الخلاف الفقهي المتقدم ينظر مهند جاسم موسى ، مصدر سابق ، ص ١٧٤ _ 180 .
- (45) ينظر د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 289 وأيضا د. عيسى غسان ريضي ، مصدر سابق ، ص 138 .
- (46) - للمزيد حول تلك النظريات واسانيدها والردود عليها ينظر د. ايناس محمد البهجي ، مصدر سابق ، ص 89 – 92 .
- (47) - ينظر مهند موسى جاسم ، مصدر سابق ، ص 196 .
- (48) - ينظر د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص 65 .
- (49) - وهذا ما يتشابه مع الأساس القانوني الذي اعتمدته الاتفاقية في نقل البضائع .
- (50) - فقد نصت المادة ٢٢ من الاتفاقية على أنه (في حالة نقل الامتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل الجوي محددة بمبلغ مقداره ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام) .
- (51) - فقد أكدت اتفاقية وارسو بالمادة ٢٢ منها انه (.. ما لم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرود إلى الناقل اقرارا خاصا يبين فيه قيمة الطرد الحقيقية عند التسليم وما لم يدفع مقابلا لذلك رسما اضافية اذا لزم الأمر وعندئذ يكون الناقل ملزما بأن يدفع التعويض بحيث لا يتجاوز حد المبلغ المبين في الإقرار ما لم يقدّم الدليل على أن هذا المبلغ تجاوز القيمة الحقيقية التي قدرها المرسل منه عند تسليم الطرد)
- (52) - ينظر د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 339 .
- (53) - للتفصيل بهذا الشأن ينظر د. طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص 161 .
- (54) ينظر د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 333 ، وأيضا د. طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص 162 .
- (55) - للتفصيل في هذا الشأن ينظر د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 235 ، 236 . وأيضا د. طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص 174 – 181 ، وأيضا د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص 102 – 104 .
- (56) محمود الكندري ، مصدر سابق ، ص ١٦٩ .
- (57) - تجدر الإشارة إلى أن وحدة حقوق السحب الخاصة التي اعتمدها الاتفاقية لتقدير التعويض ليست عملة بذاتها بقدر ماهي نظام اقتصادي ابتدعه صندوق النقد الدولي عام ١٩٦٩ لدعم الاحتياطات النقدية للدول الاعضاء تمثل كل واحدة من حقوق السحب قيمة معينة تعادل 1.5 دولار أمريكي وترتبط هذه القيمة بسلّة من العملات الرئيسية في العالم والمتمثلة بالدولار الأمريكي واليورو واليوان الصيني والين الياباني والباوند الاسترليني . للمزيد حول مفهوم حقوق السحب الخاصة د. ياسر الحويشي ، حقوق السحب الخاصة ، مفهومها . واقعها . مستقبلها ، بحث منشور في مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد ٣٠ ، العدد الثاني ، ٢٠١٤
- (58) - نقلا عن د. عبد الفضيل محمد احمد ، مصدر سابق ، ص 235 .
- (59) - مهند جاسم موسى ، مصدر سابق ، ص ٢٢٤ .
- (60) - ينظر المادة 32 من اتفاقية وارسو .
- (61) - طبقا لما أكدته المادة 126 من قانون النقل العراقي .

المصادر

اولا : الكتب

- 1- د. أحمد عبد اللطيف غطاشة ، الطيران المدني الأحكام العامة والنقل الجوي ، الطبعة الاولى ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، 2002
- 2- د. ايناس احمد البهجي ، القانون الجوي الدولي ، الطبعة الاولى ، المركز القومي للاصدارات القانونية ، 2013 .
- 3 - د. باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، القسم الأول ، منشورات دار الحكمة ، 1987
- 4- د. طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1998
- 5- د. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، دار الفكر والقانون ، 2014 .
- 6- د. عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران الجديد والمستحدث من أحكام القضاء وآراء الفقه ، دار المطبوعات الجامعية ، 1996 .
- 7- د. عيسى غسان راضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمنعتهم دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2008
- 8- محمد بن ابي بكر بن عبد القادر الرازي ، مختار الصحاح ، دار الرسالة ، الكويت ، 1982

ثانيا : الرسائل والبحوث

- 1- د. زينة حازم الجبوري ، د. خليل محمد ابراهيم ، القانون الأوثق صلة بالعهد ، مجلة جامعة تكريت للحقوق ، السنة الخامسة ، المجلد الخامس ، العدد الرابع ، 2021
- 2- مهند جاسم موسى ، مسؤولية الناقل الجوي عن فعل الغير ، اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون الجامعة المستنصرية ، 2023
- 3- د. ياسر الحويشي ، حقوق السحب الخاصة، مفهومها . واقعها. مستقبلها، بحث منشور في مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 30 ، العدد الثاني، ٢٠١٤

ثالثا : القوانين

- 1- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951
 - 2- قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983
- رابعا : الاتفاقات الدولية
- 1- اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها
 - 2- اتفاقية مونتريال لسنة 1999
- خامسا : المواقع الالكترونية

1- <https://www.saudia.com/ar-US/help/useful-links/legal-and-terms-and-conditions>

2- <https://www.iraqairways.com.iq>