

الفصل الرابع

أحكام خاصة للنقل الجوي

مادة (284)

- 1- يقصد بالنقل الجوي فى هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح.
- 2- ويقصد بلفظ الأمتعة الأشياء التى يجوز للمسافر حملها معه فى الطائرة وتسلم للناقل لتكون فى حراسته أثناء السفر. ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة والشخصية التى تبقى فى حراسة الراكب أثناء السفر⁽¹⁾.

الشرح

593- المقصود بالنقل الجوي:

نصت الفقرة الأولى من المادة على أنه يقصد بالنقل الجوي فى هذا الفرع (الفرع الرابع من الباب السابع) نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق ربح.

وقد أوضحت الفقرة الثانية من المادة المقصود بلفظ الأمتعة، فذكرت أنه يقصد بها الأشياء التى يجوز للمسافر حملها معه فى الطائرة وتسلم للناقل لتكون فى حراسته أثناء السفر ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة والشخصية التى تبقى فى حراسة الراكب أثناء السفر.

ونعرض بالتفصيل فيما يلى للمقصود بالأمتعة والبضائع، وهدف تحقيق الربح.

594- المقصود بالأمتعة والبضائع:

البضائع التى تنقل بطريق النقل الجوي هى ذات البضائع التى تنقل عن

(1) المادة مستحدثة.

طريق البر أو البحر كالأجهزة أو الأثاث أو الأدوية أو الملابس وبما يتناسب وطبيعة الطائرة ولا يثور في شأن البضائع ثمة خلاف.

أما الأمتعة، فقد حددتها الفقرة الثانية من المادة بأنها الأشياء التي يجوز للمسافر حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء السفر، ولا تشمل الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر. ومثال الأشياء الصغيرة والشخصية، ساعة الراكب أو جهاز التليفون المحمول أو المذياع أو حلى الراكبة.

ومناطق عدم خضوع هذه الأشياء لأحكام هذا الفرع أن يكون الراكب لم يعلن عنها واستبقاها في حيازته، لأنه من الطبيعي أن يكون الراكب في هذه الحالة هو المسئول عنها أصلاً، وهذا ما تقتضيه العدالة⁽¹⁾.

وقد جاء بالمذكرة الإيضاحية لمشروع القانون أنه :

«1-..... والمقصود بلفظ الأمتعة الأشياء التي يجوز للمسافر حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء السفر ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر». وقد نصت المادة (291) من القانون - كما سنرى - أنه لا يسأل الناقل الجوى عن الأشياء الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين أثناء السفر إلا إذا أثبت المسافرين صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه.

(1) رد السيد المستشار فاروق سيف النصر وزير العدل حال مناقشة المادة بمجلس الشعب بجلسة 1999/2/15 على طلب السيد العضو طلعت القواس، إلغاء عبارة «ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر» لأنه ليس هناك تعريف للأشياء الصغيرة وممكن أن يكون الشيء صغيراً وقيمه أكبر من الشيء المشحون على الطائرة وخاصة أن اتفاقية وارسو لم تتعرض لعبارة أشياء كبيرة بل ذكرت الأمتعة كلها.

(أنظر شرح المادة 291).

595- هدف تحقيق الربح:

يشترط لخضوع النقل الجوى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع أن يكون بهدف الربح.

فالنقل الذى يخضع لأحكام هذا الفرع هو الذى يستهدف منه الناقل تحقيق الربح مما يحصل عليه من أجر من المسافرين أو أصحاب البضائع، سواء دفع الأجر من الراكب أو الشاحن أو من غيره. وسواء تحقق الربح أو لم يتحقق. ويلزم الاتفاق على تقديم المقابل عند إبرام العقد، ولا يهم بعد ذلك أن يكون هذا المقابل نقدياً أو عينياً أو التزاماً بأداء عمل لصالح الناقل⁽¹⁾. لذلك يقال، أن مجرد الإسهام الرمزي في تكاليف الرحلة من جانب الراكب أو مالك البضاعة لا يعتبر أجراً، كما لا يكفي مجرد تقديم هدية من الراكب إلى الناقل في ميناء الوصول.

ويعتبر النقل تجارياً إذا كان بمقتضى تذاكر مجانية سنوية أو نصف سنوية تمنحها مؤسسات الطيران لموظفيها لقضاء إجازاتهم بالخارج، ولو أن الموظف لم يدفع مقابل التذاكر، لأنها تعد مزايا عينية لموظفى الناقل المحترف بفرض الدعاية وتحقيق أغراض تجارية للمنشأة بل ويضع الناقل ثمن التذاكر في اعتباره عند تقدير المرتبات أو البدلات والأجور الإضافية لهؤلاء الموظفين.

ويعتبر النقل بهدف الربح إذا اتفق مجموعة من الأشخاص على استئجار طائرة والقيام برحلات ترفيهية واقتسام المصاريف دون تحقيق ربح، وذلك نظراً لقيام كل منهم بتحمل تكاليف نقله، بل إن المقابل يعد متوافراً ولو كانت الطائرة مملوكة

(1) الدكتور سميحة القليوبى القانون الجوى دار النهضة العربية ص 173 - الدكتور حمد الله

محمد حمد الله عقد النقل 1997/1998 ص 269.

لأحدهم طالما اقتسموا جميعا مصاريف الرحلة الجوية⁽¹⁾.

أما النقل الذى لا يهدف إلى الحصول على الربح، فلا يخضع لأحكام هذا الفرع، كقيام مالك لطائرة خاصة برحلة تضم أفراد أسرته أو أصدقائه، أو قيام مؤسسة أو شركة محترفة كشركات التنقيب عن البترول بنقل خبرائها أو عمالها على متن طائرتها الخاصة⁽²⁾.

ولا يعتبر نقلا مجانيا دعوة شركات ومؤسسات النقل بعض الشخصيات ذات المراكز الدينية والسياسية الهامة لتدشين الطائرة فى أول رحلة لها بزيارة الأراضى المقدسة مثلا مجانا، أو دعوة بعض الفنانين والممثلين على خطوط إحدى شركات النقل الجوى واتخاذ أفلام وصور كنوع من الدعاية. ذلك أن كل ما يتعلق بأمور الدعاية للمشروعات التجارية هو تجارى ويتم دائما بقصد تحقيق الربح⁽³⁾.

وبلاحظ أن الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية وارسو سنة 1929 تنص على سريان الاتفاقية على عمليات النقل التى تقوم بها مجانا طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوى.

وبقصد بهذه المؤسسات شركات النقل التى تزاوّل أعمال النقل بصفة دائمة وعلى سبيل الاحتراف وبقصد الربح. ولعل هذا الاستثناء يجعل من معظم عمليات النقل خاضعة لنطاق تطبيق الاتفاقية حيث تندر حالات النقل المجانى التى يقوم بها أحد الأفراد المالكين لبعض الطائرات ملكية خاصة دون تخصيصها للاستغلال التجارى⁽⁴⁾.

وقد نصت الفقرة الثانية من المادة 297 من قانون التجارة على أن: «يكون

(1) سميحة القليوبى ص173.

(2) حمد الله محمد حمد الله ص270.

(3) عكس ذلك سميحة القليوبى ص174، إن كانت تذكر أن الرأى الوارد بالمتن هو رأى معظم الفقه.

(4) سميحة القليوبى ص174.

النقل مجانيا إذا كان بدون أجرة ولم يكن الناقل محترفا النقل فإذا كان محترفا اعتبر النقل غير مجانى ولو كان بغير أجرة». (أنظر فى التفصيل شرح المادة 297).

واشترط استهداف الربح من النقل الجوى يضع حدا فاصلا بين النقل الجوى الذى يخضع لأحكام هذا الفرع وغيره من أنواع النقل الجوى الأخرى كالنقل الحربى⁽¹⁾.

مادة (285)

1- تسرى على النقل الجوى الدولى أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر.

2- وتسرى على النقل الجوى الداخلى أحكام هذا الفرع والأحكام الخاصة المنصوص عليها فى المواد التالية.

3- يكون النقل الجوى داخليا إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق

(1) فحال مناقشة المادة بمجلس الشعب بجلسة 1999/2/15 اعترض السيد العضو عبد المنعم عليمى على عبارة «بهدف تحقيق ربح» الواردة بالفقرة الأولى وتساءل عن وضع شركات البترول التى تنقل نفلا خاصا وكذلك النقل الحربى والنقل الجوى الخاص بالاتفاقيات الدولية والنقل الخاص وهل سيخضع للقانون التجارى من عدمه. فأجاب السيد المستشار فاروق سيف النصر وزير العدل بأن التعريف الوارد بالنص يبرز طبيعة العمل التجارى فى هذا النقل الجوى الذى ينظمه قانون التجارة هذه الطبيعة تقتضى = التسليم باستهداف تحقيق الربح كمعيار لهذا العمل وحذف استهداف الربح من هذا النوع من النقل الجوى يناقض طبيعته ويؤدى إلى الخلط بينه وبين أنواع أخرى من النقل الجوى تخرج من هذا النطاق، فهناك النقل الجوى الحربى مثلا لا يخضع لهذه الأحكام. اتفاقية وارسو الدولية أبرزت التفرقة بين النقل الجوى الذى قد يكون بمقابل وأجر وبين عمليات النقل الأخرى، حتى هذه الاتفاقية فرقت بين هذا وذاك. ولهذا أورد النص عبارة «استهداف الربح» وهى فى تقدير اللجنة أوفى بالمطلوب من عبارة «مقابل أجر» وأدق منها.

المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية⁽¹⁾.

الشرح

596- المقصود بالنقل الجوي الدولي:

لم تبين المادة 285 من القانون المقصود بالنقل الجوي الدولي، كما فعلت الفقرة الثالثة منها بالنسبة للنقل الداخلي.

وإذ كانت الفقرة الأولى من المادة نصت على أن تسرى على النقل الجوي الدولي أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر. فإن تعريف النقل الدولي يخضع لأحكام هذه الاتفاقيات.

وقد عرفت النقل الجوي الدولي المادة الأولى من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 بقولها:

«2- يعتبر نقلا دوليا في عرف هذه المعاهدة كل نقل تقع فيه نقطتا القيام والوصول وفقا لاتفاق المتعاقدين، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين وإما في إقليم طرف واحد سام متعاقد متى نص على مرسى في إقليم دولة أخرى حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفا ساميا متعاقدًا ولا يعتبر نقلا دوليا في عرف هذه المعاهدة النقل بغير وجود مثل هذا المرسى بين نقطتين في إقليم طرف واحد سام متعاقد».

(1) النص المقابل في القانون رقم 28 لسنة 1981 بإصدار قانون الطيران المدني:

المادة (123):

تطبق اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها على النقل الجوي والدولي والداخلي. تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929، والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوي الدولي والداخلي.

الشروط الواجب توافرها فى النقل الدولي :

النقل الجوى الذى يتجاوز تنفيذ حدود الدولة الإقليمية يتسم بالصفة الدولية، ولكنه لا يخضع لأحكام اتفاقية وارسو إلا بتوافر الشروط الواردة بالمعاهدة والتي نعرض لها فيما يلي:

597- الشرط الأول :

وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين فى الاتفاقية :

يجب أن يقع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين فى الاتفاقية. فإذا كان أحد الطرفين ليس سامياً فلا يخضع النقل لأحكام الاتفاقية بل يحكمه قاعدة الإسناد فى المحكمة المختصة بالفصل فى النزاع.

وقد عرفت المادة (40) «أ» من معاهدة وارسو المضافة بالمادة (17) من بروتوكول لاهاي 1955 الطرف السامى المتعاقد، بالدولة التى يكون تصديقها وانضمامها إلى المعاهدة قد أصبح نافذاً والتي لا يكون انسحابه قد ولد أثراً.

والأصل فى دولية النقل هو اتفاق الأطراف (الناقل من جانب والمسافر أو الشاحن من جانب آخر) فيعد دولياً إبرام عقد نقل بين مصر وفرنسا فكل منهما طرف فى الاتفاقية، وتطبق الاتفاقية على مثل هذا العقد ولو لم ينفذ النقل بسبب عودة الطائرة لسوء الأحوال الجوية، أو لوجود إضراب مفاجئ عن العمل فى المطارات الفرنسية، إلا أنه لا يعتبر دولياً ذلك النقل المتفق على إتمامه بين محطتين جويتين واقعتين فى نفس الدولة المتعاقدة، حتى ولو اضطرت الطائرة إلى الهبوط فى مطار واقع فى دولة متعاقدة أخرى⁽¹⁾.

598- الشرط الثانى :

أن تكون نقطتا القيام والوصول (الإقلاع والهبوط) واقعتين فى إقليمى دولتين

(1) حمد الله محمد حمد الله ص 265 وما بعدها.

متعاقدين، أو فى إقليم دولة متعاقدة واحدة على أن يكون هناك مرسى جوى (مطار) فى إقليم دولة أخرى متعاقدة.

ولا يشترط أن يرد ذكر المرسى فى تذكرة السفر أو خطاب النقل متى كان المتعاقدان يعلمان بوجوده، ولو لم يكن للمسافر - متى كان النقل نقل أشخاص - حق النزول فى هذا المرسى الجوى (المطار).

فالأصل هو اعتبار النقل الذى يتم بين نقطتين واقعتين فى إقليم دولة واحدة متعاقدة داخليا، ولكن وصف النقل يتغير إذا وجد مرسى جوى فى إقليم دولة أخرى.

والعبرة فى اعتبار العقد دوليا هو باتفاق أو نية المتعاقدين بغض النظر عما حدث فى الواقع، وعلى ذلك إذا اتفق على وجود مرسى جوى فى إقليم دولة أخرى، فإن العقد يعد دوليا، ولو اتخذت الطائرة عند تنفيذ العقد خط سير لا يوجد فيه هذا المرسى الجوى.

وإذا اتفق على أن الناقل الجوى بالخيار بين أحد خطين جويين أحدهما فيه مرسى جوى والآخر ليس فيه مرسى جوى وكان النقل يتم بين نقطتين فى إقليم دولة متعاقدة واحدة، فإن النقل يعتبر دوليا فى الحالتين، ولو اختار الناقل الخط الذى لا يوجد فيه مرسى جوى⁽¹⁾.

ويعتبر النقل دوليا متى كانت نقطتا القيام والوصول تقعان فى إقليمى دولتين متعاقدين ولو سقطت الطائرة فوق إقليم دولة القيام أو لم تتم الرحلة بسبب سوء الأحوال الجوية مثلا.

وإذا اتفق على أن الرحلة تتم بين نقطتين تقعان فى إقليم دولة متعاقدة واحدة ثم اضطرت الطائرة إلى الهبوط فى إقليم دولة أخرى متعاقدة، فإن النقل يظل خاضعا للقانون الوطنى باعتباره نقلا داخليا وعلى العكس، يعد النقل دوليا متى

(1) عبد الفضيل محمد أحمد ص 228 - سميحة القليوبى ص 171.

كان يتم بين نقطتين فى دولة واحدة مع وجود مرسى جوى فى دولة أخرى ولم يتم الهبوط فى هذا المرسى بسبب سوء الأحوال الجوية مثلاً.

ولا عبرة فى تحديد طبيعة النقل بجنسية المسافر أو الناقل الجوى فالنقل الجوى بين القاهرة والخرطوم يعتبر دولياً ولو كان المسافر فرنسياً والناقل أمريكياً، ولا يشكل الاتفاق سواء كان فى صورة عقد واحد أو عقود متعددة.

وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول لاهائى عام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو، يشترط لنطاق تطبيقه فيما يتعلق باعتبار النقل الجوى دولياً، أن تقع نقطتا القيام والوصول فى إقليم دولتين طرفين فى البروتوكول أو فى إقليم دولة واحدة طرف فى البروتوكول إذا وجدت محطة فى إقليم دولة أخرى. ولما كانت بعض الدول المنضمة إلى معاهدة وارسو 1929 لم تنضم إلى البروتوكول المعدل لها، وكذلك العكس أيضاً، فإنه ورد بالبروتوكول ما يفيد أن كل دولة انضمت إلى البروتوكول، تعتبر فى الوقت ذاته منضمة إلى معاهدة وارسو لعام 1929.

وتطبيقاً للحكم المشار إليه، إذا وقع النقل بين دولة منضمة إلى المعاهدة فقط ودولة أخرى منضمة إلى البروتوكول، فإن علاقة النقل هذه تخضع لنطاق تطبيق معاهدة وارسو لعام 1929 دولة البروتوكول المعدل لها، ذلك أن هذا الأخير يشترط كما ذكرنا، وقوع نقطتى القيام والوصول فى إقليم دولتين طرفين فى البروتوكول أو وقوع هاتين النقطتين فى دولة واحدة موقعة على البروتوكول⁽¹⁾.

والعبرة فى تحديد طبيعة النقل من حيث كونه دولياً أو داخلياً تتحدد بالنظر إلى كل عقد على حدة وليس بالنظر إلى رحلة الطائرة أو خط سيرها. وعلى ذلك، فإن الطائرة المتجهة إلى الخرطوم قادمة من القاهرة وتحمل عدداً من المسافرين ينوون النزول فى أسوان - حسب شروط العقد - فإن النقل بالنسبة إليهم يعتبر داخلياً، على خلاف المسافرين المتجهين إلى الخرطوم، حيث يعتبر النقل بالنسبة

(1) سميحة القليوبى ص 173.

إليهم دولياً⁽¹⁾.

وفى حالة النقل الجوى ذهاباً وإياباً بين دولتين أحدهما طرف متعاقد والآخر غير متعاقد. ثار خلاف فيما إذا كان هذا النقل يعد رحلة واحدة فتطبق عليه أحكام اتفاقية وارسو 1929، أم يعد بمثابة رحلتين منفصلتين.

وقد ذهب الرأى الراجح إلى اعتبار الذهاب والعودة رحلة واحدة وبالتالي بعد النقل الجوى دولياً لوجود نقطة القيام والوصول فى بلد متعاقد طالما توقفت الطائرة بإقليم دولة أخرى وفقاً لخط السير المعلن عنه مسبقاً حتى ولو لم تصدر تذكرة واحدة لهذه الرحلة فى الذهاب والعودة طالما تضمن الاتفاق على رحلتى الذهاب والعودة معاً. كما أن هذا الرأى يتفق والهدف من الاتفاقية وهو توحيد قواعد مسئولية النقل الجوى لتفادى مشكلة تنازع القوانين ولكن هذا النقل يعتبر عملية واحدة فى نظر المتعاقدين بدليل أن الناقل يحصل على أجرة السفر ذهاباً وإياباً أقل من أجرين منفصلين ولا عبرة بكون النقل يتم على مرحلتين. والعبرة بإرادة المتعاقدين وليس بعدد المراحل التى يتم بها النقل⁽²⁾.

599- النقل الجوى المتتابع:

النقل الجوى المتتابع هو النقل الذى يتولاه عدد من الناقلين الجويين على خطوط جوية مختلفة على طائرتهم بالتتابع، أو يتولاه ناقل واحد على أكثر من طائرة من طائراته ويعتبر النقل الجوى المتتابع عقداً واحداً متى كان فى ذهن المتعاقدين واتفاقهم اعتباره كذلك، يستوى بعد ذلك أن يتخذ العقد صورة عقد واحد أو صورة عدة عقود منفصلة صادرة عن ذات الناقل أو عن أكثر من ناقل. كما لو تعاقد المسافر أو صاحب البضاعة مع الناقل الجوى الذى يقوم بالجزء الأول من

(1) محمد عبد الفضيل أحمد ص 229.

(2) سميحة القليوبى ص 172 - محمد إبراهيم خليل ص 388 - عدلى أمير خالد فى عقد النقل الجوى ص 37.

المرحلة ثم أعطاه وكالة فى إبرام عقد النقل الخاص بالجزء الباقي منها. ويكون الناقل الأول مسئولاً تجاه المسافر أو صاحب البضاعة بصفته ناقلاً فى النقل الأول ووكيلاً بالعمولة فى النقل الثانى. ويعتبر النقل الجوى المتتابع خاضعاً لمعاهدة وارسو متى استوفى الشروط المقررة فى المعاهدة بأن يكون دولياً وتجارياً. وتتحقق دولية النقل المتتابع ولو كان أحد العقود قد تم تنفيذه على إقليم دولة واحدة بالكامل⁽¹⁾.

600- النقل المختلط:

النقل المختلط هو النقل الذى يتم فى جزء منه بطريق الجو وفى جزء منه بوسيلة نقل أخرى غير الطائرة وتسرى اتفاقية وارسو سنة 1929 على الجزء الجوى فى النقل متى توافرت فى هذا الجزء شروط تطبيق الاتفاقية بأن يكون دولياً وتجارياً. ويخضع الجزء الأخير الذى يتم بغير الطائرة لقواعد النقل التجارية أو البحرية حسب الأحوال.

يستوى بعد ذلك أن يتخذ النقل المختلط صورة عقد واحد أو أن يتخذ صورة عقود متعددة ولو كان المتعاقدان ينظران إلى أجزاء المرحلة على أنها عملية واحدة (م31)⁽²⁾.

601- الشرط الثالث:

أن يتم النقل الجوى الدولى فى مقابل أجر. وعلى هذا نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929 بقولها:

«تسرى هذه الاتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة فى مقابل أجر، كما تسرى على عمليات النقل التى تقوم بها مجاناً

(1) عبد الفضيل محمد أحمد ص 230 وما بعدها.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد ص 231 وما بعدها.

على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي». (راجع في التفصيل بند 596).

602- استثناء بعض أنواع النقل الجوي من الخضوع لاتفاقية وارسو لسنة 1919؛

استبعدت اتفاقية وارسو لسنة 1919 من مجال تطبيقها ثلاثة أنواع من النقل الدولي التجارى نصت عليها المادة 34 من الاتفاقية هي:

1- النقل الجوي على سبيل التجربة؛

نصت المادة 34 من اتفاقية وارسو 1929 على أن: «لا تسرى هذه الاتفاقية على عمليات النقل الجوية الدولية التى تتولاها مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى، بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة... الخ». والمقصود بالتجربة الأولى، هو كون التجربة أولية بالنسبة للملاحة الجوية على اختلافها، دون الاعتداد بما إذا كانت الرحلة أولى بالنسبة لبعض مؤسسات وشركات الطيران. بمعنى أنه إذا كانت الملاحة الجوية تعرف طريقا وخطوطا جوية منذ زمن بعيد، ولكن إحدى مؤسسات النقل قررت لأول مرة إدراج هذه المناطق ضمن خط سيرها وافتتاح خط جوى جديد، فلا تعتبر الرحلة الأولى معفاة من نطاق تطبيق الاتفاقية لأنه خط سبق اكتشافه فى نطاق الملاحة الجوية⁽¹⁾.

ويبرر عدم سريان اتفاقية وارسو على الرحلات التجريبية، بما كانت تنطوى عليه مثل هذه الرحلات من مخاطر أو صعوبات فنية أو علمية، ولندرة المنشآت الأرضية فى الفترة التى وضعت فيها الاتفاقية، فضلا عن أن إخراج هذا النوع من النقل من نطاق الاتفاقية فيه تشجيع لكافة منشآت ومؤسسات النقل لإنشاء خطوط جديدة. ذلك أن عدم خضوع هذا النوع من النقل للاتفاقية يمكن شركات الطيران

(1) سميحة القليوبى ص 176 - حمد الله محمد حمد الله ص 272.

من الاتفاق على عدم مسئوليتها قبل المتعاقدين معها للوصول إلى مثل هذه المناطق.

غير أن بروتوكول لاهاي لسنة 1955 قد ألغى هذا الاستثناء، وأصبحت الرحلات التجريبية خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو سنة 1929. ويبرر ذلك أن هذا الاستثناء كان وليد ظروف تاريخية لم تعد قائمة بعد أن تخطت الخطوط الجوية المنتظمة كل أرجاء العالم فنحن لم نعد في عصر اكتشافات جديدة، فضلا عن أنه أصبح من السهل التوصل إلى أى خطوط جديدة دون التعرض للمخاطر التى كانت قائمة من قبل.

2- النقل الجوى الاستثنائي:

تنص المادة 34 من اتفاقية وارسو 1919 على أن: «..... وكذلك لا تسرى هذه الاتفاقية على عمليات النقل التى تتم فى ظروف غير عادية خارجا عن كل عملية مألوفة فى الاستغلال الجوى». والمقصود بالظروف الغير عادية الخارجة عن كل عملية مألوفة فى الاستغلال الجوى، الظروف التى يتم فيها النقل دون اعتداد بموضوع النقل⁽¹⁾. ومثال ذلك: عمليات إنقاذ الطائرات أو السفن التى تحقق بها الأخطار أو الرحلات الجوية لأهداف علمية، إذ تعتبر أعمال النقل هذه أعمالا استثنائية لظروفها الغير مألوفة وللمخاطر التى تكتنفها. ولكن لا يعتبر نقلا استثنائيا نقل تمثال أثرى نادر أو شخصية مرموقة أو شخص مريض ينقل على عجل لإجراء جراحة متى كانت الرحلة ذاتها تتم فى ظروف غير عادية⁽²⁾.

غير أن بروتوكول لاهاي 1955 ألغى هذا الاستثناء، وأصبح هذا النوع من

(1) حمد الله محمد حمد الله ص 273.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد ص 235.

النقل خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو، عدا أنه أعفى الناقل من الأحكام المنصوص عليها في المواد من (3 إلى 9) من الاتفاقية المتعلقة بوثائق النقل بحيث لم يعد الناقل ملزما بتحرير تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة وخطاب النقل الجوي للبضائع (م16 من بروتوكول لاهاي).

3- النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية :

تنص الفقرة الثانية من المادة الثانية من اتفاقية وارسو 1929 على أن: «ولا تسرى أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد».

والحكمة من هذا الاستثناء أن الاتفاقيات الدولية لنقل البريد تنظم أحكام هذا النقل تنظيمًا كافيًا وموحداً يتناسب وطبيعة انتظام وأهمية هذا النوع من النقل الجوي، مما يجعلها تخرج من نطاق الاتفاقية⁽¹⁾. وقد أضاف بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لهذه الاتفاقية نقل الطرود إلى نقل البريد.

ومن الاتفاقيات التي نظمت النقل الدولي للبريد، الاتفاقية الدولية للبريد التي أبرمت في القاهرة في 20 مارس 1924. والقواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد الذي يعتبر إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة منذ عام 1947 ومقره برن بسويسرا ويقوم بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) بتنظيم نقل هذه الرسائل والطرود البريدية.

وفوق ذلك يغلب أن يتم تنظيم النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية بالاتفاقيات الثنائية⁽²⁾.

وقد تأكد استبعاد مثل هذا النوع من النقل من الخضوع لاتفاقية وارسو

(1) سميحة القليوبي ص175.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد ص233 - حمد الله محمد حمد الله ص271.

بمقتضى بروتوكول مونتريال 1975 (م/2/3).

وقد نصت المادة 29 من القانون رقم 28 لسنة 1981 بإصدار قانون

الطيران المدني على أن:

«نقل البريد الجوي:

لا يجوز نقل أى بريد أو طرود بريدية مرسلّة عن طريق الجو إلا وفقا للإجراءات البريدية المقررة ومع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الجمهورية».

603- سريان أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر على النقل

الجوى الدولي :

تنص الفقرة الأولى من المادة (285) على أن تسرى على النقل الجوى الدولي أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر .

وقد أوردت المادة 123 من القانون رقم 28 لسنة 1981 المعدلة بالقانون رقم 136 لسنة 2010 بإصدار قانون الطيران المدني حكما مماثلا إذ تنص على أن: «تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولي الموقعة فى وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929، والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوى الدولي والداخلي».

وأهم هذه الاتفاقيات الدولية ما يأتى :

1- اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولي فى 12 أكتوبر

سنة 1929، والتي أصبحت سارية من 13/2/1933.

وقد وضعت هذه الاتفاقية المبادئ الأولية لقانون موحد بشأن النقل الجوى

الدولى، وحددت مسئولية الناقل الجوى⁽¹⁾.

(1) المستشار الدكتور عدلى أمير خالد عقد النقل الجوى 1996 ص5.

وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة في سبتمبر 1955 وصارت نافذة المفعول فيها اعتباراً من 7 ديسمبر 1955 بمقتضى القانون رقم 593 لسنة 1955.

وعلى الرغم من أن أحكام معاهدة وارسو لا تسرى إلا على الطيران المدني الدولي، فإن معظم الدول التي أرادت أن تضع تشريعات وطنية لتنظيم النقل الجوي الداخلى نقلت أحكام المعاهدة فى هذه التشريعات، فوحدت بذلك بين أحكام النقل الجوى الداخلى والنقل الجوى الدولى. ومن أمثلة هذه التشريعات التشريع الإنجليزى الصادر عام 1932، والتشريع الإيطالى الصادر عام 1933، والتشريع الهولندى الصادر عام 1936، والتشريع الألمانى الصادر عام 1943.

2- اتفاقية روما فى 29 مايو سنة 1933 بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظى على الطائرات.

وقد عدلت هذه الاتفاقية فى روما بتاريخ 1952/10/7 وقد صدقت مصر عليها سنة 1969.

3- اتفاقية شيكاغو لعام 1944 بشأن تنظيم سيادة الدولة على الفضاء الجوى المحيط بها وحرية المرور خلال هذا الفضاء.

وقد صدقت مصر عليها وأصبحت واجبة النفاذ بالقانون رقم 16 لسنة 1947. وقد عدلت المعاهدة ببروتوكول مونترال فى 27 مايو سنة 1947، وقد صدقت مصر على هذا التعديل بالقانون رقم 55 لسنة 1949 وبدأ العمل به اعتباراً من 24 نوفمبر سنة 1949. ثم عدلت المعاهدة بمقتضى بروتوكول نيويورك فى 12 مارس سنة 1971.

4- اتفاقية جنيف فى 1948/6/19 بشأن الاعتراف الدولى بالحقوق التى ترد على الطائرات:

وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية بتاريخ 1969/9/10 وصارت نافذة

المفعول فيها اعتبارا من 1969/12/9⁽¹⁾.

5- اتفاقية روما فى 1952/10/7 بشأن المسئولية عن الأضرار التى تحدثها الطائرة على السطح.

وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية بمقتضى القانون رقم 396 لسنة 1953.

6- بروتوكول لاهى سنة 1955.

وقد تضمن تعديلا لاتفاقية وارسو 1929، والذى أصبح نافذا فى أغسطس

سنة 1963.

7- اتفاقية جوادا لاجار بالمكسيك عام 1961.

وهى اتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو فى شأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى.

وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية فى سبتمبر عام 1962 وأصبحت واجبة

النفاد فى 2 أغسطس عام 1964.

8- معاهدة طوكيو فى 1963/10/14 بشأن القانون الواجب التطبيق على

الأفعال والجرائم التى ترتكب على متن الطائرة.

وقد صدقت مصر على هذه المعاهدة فى عام 1972.

9- اتفاقية لاهى فى 1970/12/16 بشأن الاستيلاء غير المشروع على

الطائرات⁽²⁾.

10- بروتوكول جواتيمالا سيتى لعام 1971.

(1) راجع فيما تقدم عبد الفضيل محمد أحمد ص 66 وما بعدها.

(2) وهناك بعض الاتفاقيات التى انتهى العمل بها مثل:

1- الاتفاقية الدولية فى شأن تنظيم الملاحة الجوية المبرمة ببائيس فى 13 أكتوبر سنة

1919. والتى كانت نافذة فى مصر اعتبارا من 1922/7/21.

2- اتفاقية الطيران التجارى الموقعة فى هافانا فى 20 يناير عام 1928.

وقد أتى ببعض التعديلات على اتفاقية وارسو 1929. وقد نشأت منظمات عالمية تعمل على وضع قواعد موحدة للنقل الجوي. ونعرض هنا لمنظمة الاتحاد للنقل الجوي، ومنظمة الاتحاد العربي للنقل الجوي.

(أ) - الاتحاد الدولي للنقل الجوي:

أنشئ الاتحاد الدولي للنقل الجوي والذي يرمز إليه دولياً بالحروف I.A.T.A (إياتا) عام 1919 بمدينة لاهاى بواسطة شركات النقل الجوية الأوربية وكان يضم 44 شركة ومؤسسة كأعضاء عاملين، بالإضافة إلى 13 شركة منتسبة (ويضم هذا الاتحاد حالياً أكثر من مائة دولة)، وقد أعيد تشكيل الاتحاد بمدينة هافانا عام 1945.

واهتم هذا الاتحاد بوضع شروط عامة لتنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل الجوي سواء الأشخاص أو البضائع. وتأخذ هذه الشروط الصفة الإلزامية إذا اتفق عليها أطراف عقد النقل الجوي حيث تستمد قوتها الملزمة من اتفاق الأطراف عليها.

وهذه الشروط لا تكون ملزمة إذا تعارضت مع التشريع الوطنى أو إحدى المعاهدات الدولية⁽¹⁾.

604- شروط الاتحاد العربى للنقل الجوي:

أنشئ هذا الاتحاد والذي يرمز له بالحروف A.A.C.O (أكو) عام 1965، من مجموع شركات ومؤسسات النقل العربية. واهتم هذا الاتحاد أساساً بتنظيم عمليات النقل الجوي وتنشيطها بين البلاد العربية والخارج وتعد الشروط التى يصدرها هذا الاتحاد ملزمة للأطراف إذا اتفقوا عليها.

605- المقصود بالنقل الجوى الداخلى

(1) سميحة القليوبى ص14.

نصت الفقرة الثالثة من المادة على أن النقل الجوى يكون داخليا إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين فى مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية.

وجاء بالمذكرة الإيضاحية لمشروع القانون عن هذه الفقرة أنه :

«والنقل الجوى قد يكون داخليا إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين فى مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية».

وعلى ذلك إذا كان النقل بين القاهرة وأسوان أو الأقصر فإن النقل يكون داخليا، وإذا كانت الطائرة تتوجه فى نهاية خط السير المحدد لها إلى الخرطوم أو إلى أى دولة أخرى دون هبوط فإن النقل يظل داخليا، ولو هبطت الطائرة فى إقليم دولة أخرى اضطرارا.

الأحكام التى تسرى على النقل الجوى الداخلى :

606- (أ) - قبل العمل بالقانون رقم 17 لسنة 1999 بإصدار قانون

التجارة :

لم يتكلم قانون التجارة القديم عن عقد النقل الجوى، بل إن المادة الثانية من القانون التى سردت الأعمال التجارية لم تذكر من بينها هذا النوع من النقل لأنه لم يكن معروفا عند وضع ذلك القانون.

وقد استقر رأى على اعتبار عمليات النقل الجوى من قبيل الأعمال التجارية قياسا على عمليات النقل البرى والبحرى والنهرى المذكورة فى النص، واعتبار النقل الجوى عملا تجاريا بالنسبة إلى الناقل فردا كان أو شركة. أما بالنظر إلى الراكب

أو مرسل البضائع فيعتبر عملا مدنيا أو تجاريا بالتبعية على حسب الأحوال⁽¹⁾. وبالترتيب على ذلك كان يرجع فى شأن النقل الجوى إلى القواعد العامة الواردة فى التقنين المدنى والقواعد الواردة بقانون التجارة القديم الخاصة بالنقل البرى والنهرى. أو الواردة فى قانون التجارة البحرى القديم⁽²⁾. وقد رأى المشرع عدم ملائمة القواعد السابقة لطبيعة النقل الجوى، كما تغيا توحيد القواعد القانونية التى تسرى عليه، فنص فى المادة 123 من القانون رقم 28 لسنة 1981 بإصدار قانون الطيران المدنى⁽³⁾ على أن:

«تطبيق اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها على النقل الجوى الدولى والداخلي».

«تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929، والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوى الدولى والداخلي».

وجاء بالمذكرة الإيضاحية للقانون عن هذه المادة:

- (1) محسن شفيق ص 163 - ولئن كان صحيحا أن الشارع المصرى لم يتكلم فى عقد النقل الجوى فى التقنين المذكور، إلا أنه لم يهمل تنظيم الملاحة الجوية بوجه عام، فأصدر لهذا الغرض جملة تشريعات، فى مقدمتها المرسوم بقانون الصادر فى 23 مايو سنة 1935 الذى يعترف للدولة بالسيادة المطلقة على الطبقة الجوية الكائنة فوق إقليمها، والمرسوم الصادر فى ذات التاريخ الذى يضع شروط الطيران فوق الأراضى المصرية، والمرسوم الصادر فى 5 مايو سنة 1941 بشأن نظام الملاحة الجوية (محسن شفيق 163).
- (2) عدلى أمير ص 14 - وقد أفادت محكمة الاستئناف المختلطة من خلو التشريع المصرى من أحكام تتعلق بالنقل الجوى فقضت بوجوب الاستعانة بأحكام معاهدة وارسو - قبل انضمام مصر إليها - ولاسيما ما يتعلق منها بتحديد مسئولية الناقل بوصفها من أحكام العدالة (استئناف مختلط 1943/6/23 مشار إليه فى هامش محسن شفيق ص 168).
- (3) الجريدة الرسمية فى 23 أبريل سنة 1981 - العدد 17.

«وهذا وقد تضمن الباب الحادى عشر الأحكام الخاصة بالمسؤوليات والضمانات المتعلقة باستثمار الطائرات، فضمن الفصل الأول منه قواعد المسؤولية التعاقدية للنقل الجوى التى تتمشى مع أحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها وتتلائم مع الطبيعة الخاصة للنقل الجوى التى تختم الخروج على القواعد العامة للمسؤولية، فنص فى المادة «123» منه على تطبيق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى وارسو سنة 1929 والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها التى تتضمن إليها الجمهورية على النقل الجوى الدولى والداخلى، وذلك تحقيقاً للعدالة بين المنتفعين بخدمات النقل الجوى سواء كان هذا النقل دولياً أو غير ذلك».

وبذلك أصبح لا يرجع إلى القواعد العامة الواردة فى التقنين المدنى أو فى عقود النقل البرى أو النهرى أو البحرى إلا فى شأن ما أغفلته اتفاقية وارسو.

607- (ب) بعد العمل بالقانون رقم 17 لسنة 1999 بإصدار قانون

التجارة؛

نصت الفقرة الثانية من المادة 285 من قانون التجارة الجديد على أن تسرى على النقل الجوى الداخلى أحكام هذا الفرع والأحكام الخاصة المنصوص عليها فى المواد التالية.

أى تسرى على النقل الداخلى أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثانى من قانون التجارة الجديد (المواد من 284 إلى 299)، فضلاً عن الأحكام العامة التى تنطبق على جميع أنواع النقل - فيما لم يرد فيه نص - المنصوص عليها فى المواد من 208 إلى 216 من قانون التجارة الجديد عملاً بالفقرة الأولى من المادة 209 الواردة بالفصل السابع من الباب الثانى التى تقضى بأن: «فيما عدا النقل البحرى تسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل على جميع أنواع النقل أياً كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك».

وعلى هذا النحو تكون المادة 123 من قانون الطيران المدني - قبل تعديلها بالقانون رقم 136 لسنة 1981 - تكون قد عدلت بمقتضى هذه المادة فيما يختص بما نصت عليه من تطبيق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929 والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة له المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوى الداخلى، وأصبحت الأحكام المذكورة قاصرة على النقل الدولى فقط، أى لم يعد النقل الداخلى مشتركا مع النقل الدولى فى أحكام واحدة⁽¹⁾.

إلا أن المادة بعد تعديلها بالقانون المذكور أصبحت متسقة مع الفقرة الثانية من المادة 285 من قانون التجارة الجديد.

ويرى البعض - بحق - أن هذه الخطوة السلبية لقانون التجارة الجديد تبدو عملا محدود الأثر بحكم أن المشرع المصرى اقترب كثيرا من أحكام الاتفاقيات الدولية التى تحكم النقل الجوى الدولى⁽²⁾.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد ص 215 وما بعدها - محى الدين علم الدين ص 577 - وقارن المستشار الدكتور محمد شتا أبو سعد ص 866 فىرى الرجوع إلى اتفاقية وارسو فى كل ما لم يرد به نص خاص فى الأحكام المشار إليها.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد ص 216.

مادة (286)

- 1- يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوى بيانا يفيد بأن النقل يقع وفقا لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها فى المادة (292) من هذا القانون، وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام.
- 2- على الناقل الجوى التحقق من استيفاء المسافرين على الطائرة والبضائع المشحونة عليها أو التى يحتفظ المسافرون بحيازتها أثناء السفر للشروط اللازمة للصعود على الطائرة كما يقررها القانون ولوائح النقل⁽¹⁾.

الشرح

608- وثيقة النقل:

- أوجبت الفقرة الأولى من المادة أن تتضمن وثيقة النقل الجوى بيانا معينا - كما سنرى - ووضعت الجزاء على مخالفة ذلك.
- ومفاد ذلك أنه توجد (وثيقة نقل جوي) غير أن المشرع لم ينظمها فى أحكام هذا الفرع (الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثانى) الخاص بـ «أحكام خاصة للنقل الجوى».
- ولئن كانت المادة 123 من القانون رقم 28 لسنة 1981 بإصدار قانون

(1) النص المقابل فى القانون رقم 28 لسنة 1981:

المادة (126):

التأكد من حيازة مستندات السفر:

«1- يجب على كل ناقل جوى يعمل فى إقليم الجمهورية التحقق من استيفاء الركاب والبضائع للمستندات والوثائق اللازمة للدخول إلى الجمهورية أو الخروج منها إلى المطار المقصود

2- تسرى أحكام البند السابق على النقل الجوى الداخلى عند الاقتضاء».

الطيران المدني، تحيل إلى أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929، والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها الجمهورية فى أحكام النقل الجوى الدولى والداخلى، إلا أن هذه الإحالة انتهت - كما رأينا سلفا - بمقتضى نص الفقرة الثانية من المادة 285 من قانون التجارة الجديد⁽¹⁾.

وبالترتيب على ذلك فإنه يرجع فى شأن وثيقة النقل الجوى الداخلى إلى الوثيقة المنصوص عليها بالمادة 218 من قانون التجارة، الواردة بالفرع الأول الخاص بنقل الأشياء.

ونرى أنه ليس هناك ما يمنع من الإفادة ببيانات تذكرة السفر المنصوص عليها فى المادة الثالثة من اتفاقية وارسو، على أن تضمنها الشركات الناقلة تذكرة السفر، فتعتبر من الشروط الاتفاقية كما يمكن الإفادة من المادة 17 من الشروط العامة للإيادات الخاصة بنقل المسافرين التى نظمتها.

609- البيان الواجب إثباته بوثيقة النقل:

أوجبت الفقرة الأولى من المادة أن تتضمن وثيقة النقل الجوى بيانا يفيد بأن النقل يقع وفقا لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها فى المادة (292) من هذا القانون.

وقد وضعت الفقرة المذكورة جزاء على مخالفة هذا الحكم، بأن حرمت الناقل من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها فى المادة المذكورة. فإثبات هذا البيان قصد به صالح الناقل، فإذا قصر فى إثباته ولم يتنبه كانت مسؤوليته غير محدودة طبقا للأصل فى المسؤولية.

610- إثبات عقد النقل:

يثبت عقد النقل بوثيقة النقل، على أنه لا يؤثر على قيام العقد أو على صحته

(1) تنص المادة 3 من اتفاقية وارسو 1929 على تذكرة السفر وبياناتها.

عدم تسليم الراكب أو المرسل هذه الوثيقة، إذ يجوز إثبات العقد وفقا للقواعد العامة للعقد يعتبر تجاريا دائما بالنسبة للناقل، ومن ثم يجوز للراكب أو الشاحن إثبات العقد قبل الناقل بكافة طرق الإثبات القانونية بما فيها البيئة والقرائن.

أما بالنسبة للراكب أو الشاحن فالأصل أن العقد مدني فيخضع في إثباته لأحكام الإثبات المدنية، أما إذا كان العقد تجاريا بالنسبة له كما لو كان الراكب تاجرا وسافر لأعمال تجارية أو كان الشاحن تاجرا وأرسل الأمتعة أو البضاعة تبعا لتجارته فإنه يجوز للناقل إثبات العقد بكافة طرق الإثبات القانونية.

وقد قضت محكمة النقض - بصدد اتفاقية وارسو - بأن :

«المستفاد من نصوص المواد 3، 17، 20، 22، 24، 25 من اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران المعدلة ببروتوكول لاهاي أنه يتعين على الناقل الجوي في نقل الركاب تسليم تذكرة سفر على أنه لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعا لأحكام الاتفاقية».

(طعن رقم 749 لسنة 50 ق جلسة 1985/3/20)

611- تحقق الناقل الجوي من استيفاء الشروط اللازمة للصعود على

الطائرة :

تنص الفقرة الثانية من المادة على أنه على الناقل الجوي التحقق من استيفاء المسافرين على الطائرة والبضائع المشحونة عليها أو التي يحتفظ المسافرون بحيازتها أثناء السفر للشروط اللازمة للصعود على الطائرة كما يقررها القانون ولوائح النقل.

ومثال ذلك: التأكد من وجود وثيقة النقل مع الراكب والتأكد من أن البضائع المشحونة أو التي يحتفظ بها الراكب مما يجوز نقله وغير ذلك من شروط يقررها القانون ولوائح النقل.



مادة (287)

يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى ضرر بدنى آخر إذا وقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو فى الطائرة أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً⁽¹⁾.

الشرح

612- مسؤولية الناقل الجوى عن الضرر فى حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى ضرر بدنى آخر:

تنص المادة على أن يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى ضرر بدنى آخر. وعبرة «أى ضرر بدنى آخر» تتسع لتشمل الأمراض النفسية كحالة إصابة الراكب بانهايار عصبى أو اضطراب نفسى أو عقلى أو بحالة ذعر شديد. أما وفاة الراكب أو إصابته بدنيا نتيجة لحالته الصحية الخاصة فلا يسأل عنها الناقل الجوى.

613- الفترة التى تغطيها مسؤولية الناقل:

نصت المادة على أن مسؤولية الناقل تشمل وقوع الحادث الذى أدى إلى

(1) المادة مستحدثة وتقابلها اتفاقية وارسو المادة (17) التى تقضى بأن:

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذى يقع فى حالة وفاة أو أى أذى بدنى آخر يلحق براكب إذا كانت الحادثة التى تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول.

الضرر أثناء وجود الراكب فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو فى الطائرة أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً.

وكان البعض يفضل - بحق - استخدام المشروع تعبير «فى معية الناقل» وليس تعبير «فى حراسة الناقل» وهو يحدد فترة النقل الجوى التى تقوم فيها مسئولية الناقل، وذلك لأن لفظ الحراسة ينصرف إلى حراسة الأشياء لا الأشخاص⁽¹⁾.

وقد أخذ المشرع المصرى بالمعنى الواسع لتحديد فترة النقل التى تغطيها مسئولية الناقل. فيدخل فى الفترة التى حدد فيها النص مسئولية الناقل فترة وجود الراكب بقاعة الانتظار أثناء اتخاذ إجراءات وزن البضائع أو الأمتعة أو إنهاء إجراءات السفر.



(1) عبد الفضيل محمد أحمد ص 328.

مادة (288)

- 1- يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوى.
- 2- يشمل النقل الجوى الفترة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً.
- 3- لا يشمل النقل الجوى الفترة التى تكون فيها الأمتعة أو البضاعة محل نقل برى أو بحرى أو نهري يقع خارج المطار إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد النقل الجوى⁽¹⁾.

الشرح

614- مسؤولية الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة هلاك

- (1) المادة مستحدثة تقابلها المادة 18 من معاهدة وارسو التى تنص على أن:
- «1- يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى يقع فى حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الحادثة التى تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوى.
 - 2- النقل الجوى، وفقاً لفحوى الفقرة السابقة، يتضمن المدة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع فى حراسة الناقل، سواء أكان ذلك فى مطار أو على متن طائرة أو فى أى مكان آخر عند الهبوط خارج مطار.
 - 3- لا تتضمن مدة النقل الجوى أى نقل برى أو بحرى أو نهري يحدث خارج مطار. على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوى بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى طائرة أخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوى ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك».

الأمثلة أو البضائع أو تلفها :

نصت الفقرة الأولى من المادة على أن يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة هلاك الأمثلة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوى. والهلاك يشمل الهلاك الكلى والهلاك الجزئى.

615- الفترة التى تشملها مسؤولية الناقل الجوى :

حددت الفقرة الثانية من المادة الفترة التى يشملها النقل الجوى، وتشملها مسؤولية الناقل بالتالى، بالفترة التى تكون فيها الأمثلة أو البضائع فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً.

أما إذا كانت البضاعة مودعة مخازن الجمارك فإن الناقل الجوى يسأل عن الضرر الناشئ عن الهلاك أو التلف إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها وهى استيفاء الرسوم المستحقة عليها.

وفى هذا قضت محكمة النقض بأن :

«النص فى المادة 18 من اتفاقية باريسوفيا الدولية المعدل ببروتوكول لاهى فى 28 سبتمبر سنة 1952 والتى وافقت مصر عليها بالقانونين 593، 644 لسنة 1955 على أن «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى يقع فى حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمثلة مسجلة أو بضائع، إذا كانت الحادثة التى تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوى» وأن النقل الجوى وفقاً لفحوى الفقرة السابقة «يتضمن المدة التى تكون فيها الأمثلة أو البضائع فى حراسة الناقل، سواء كان ذلك فى مطار أو على متن طائرة أو فى أى مكان آخر عند الهبوط خارج المطار» وفى المادة 20 على أن «لا يكون الناقل مسئولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادى الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها» يدل على أن

مسئولية الناقل الجوى لا تنقضى ولا تنتهى إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول أو المكان المتفق عليه ولا ترتفع مسؤوليته هذه إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادى الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو قام به أو لديه سبب آخر من أسباب الإعفاء طبقاً للقواعد العامة. ذلك أن البين من مطالعة أحكام هذه الاتفاقية فى ضوء الأعمال التحضيرية لها سواء فى مشروع باريس سنة 1925 أو فى لجنة الخبراء سنة 1927 والمشروع النهائى وما دار فى لجنة الصياغة، أن مسؤولية الناقل الجوى مسئولية من نوع خاص لها أحكامها المتميزة تقررت للتوفيق بين مصالح متعارضة مصالح شركات الطيران ومصالح الشاحنين، مسؤولية عمادها التزام الناقل بكفالة سلامة الشيء المنقول والمحافظة عليه أثناء فترة النقل الجوى حتى يتم تسليمها إلى المرسل إليه أو نائبه القانونى، وباعتبار أنها تظل فى حراسته بالمعنى القانونى فى حكم المادة 18 سالفه البيان أى تحت سيطرته الفعلية وقدرته على التصرف فيها أو فى شأنها طوال فترة هذا النقل التى تشمل فترة وجود بضاعة داخل المخازن الجمركية حتى لو توقف عن ممارسة سيطرته المادية عليها أو لم يمارسها هو بشخصه طالما بقيت له السيطرة القانونية ومن ثم فإن مسؤوليته عنها لا تنتهى بتسليمها إلى السلطات الجمركية وإيداعها مخازنها أياً كان مديرها أو المشرف عليها إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى استيفاء الرسوم المستحقة عليها ولذلك لا ينقضى عقد النقل الجوى بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه الذى لا يستطيع استلام البضاعة إلا بأمر وإذن الناقل الجوى صاحب السيطرة القانونية عليها، يؤكد ذلك ما نصت عليه المادة الثانية من مشروع باريس سنة 1925 من تحديد لفترة النقل الجوى بأنها تبدأ بدخول الركاب أو الأمتعة أو البضائع مطار القيام وحتى لحظة الخروج من مطار

الوصول، وقد استقر ذلك التحديد فى لجنة الخبراء وتضمنته المادة الخامسة من المشروع النهائى للاتفاقية، وما انتهى إليه كل من القضاء الفرنسى والبلجيكى من أن فترة النقل لا تنتهى إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه فى مطار الوصول وتدخل فترة وجود البضاعة داخل المنطقة الجمركية فى نطاق مسئولية الناقل طبقاً للمادة 2/18 من الاتفاقية، وهو ما استقر عليه القضاء الأمريكى فى ظل هذه الاتفاقية التى وافقت عليها الولايات المتحدة الأمريكية فى 1934/7/31 وعلى بروتوكول لاهى سنة 1955 فى 1956/6/28 حيث خلص هذا القضاء إلى أن الناقل يظل مسئولاً عن البضاعة التى تعهد بنقلها أثناء فترة النقل إلى أن يتم تسليمها فى مطار الوصول إلى المرسل إليه حتى يتوقف عن ممارسة السيطرة المادية عليها».

(طعن رقم 1537 لسنة 52 ق جلسة 1989/1/30)

وقد أخرجت الفقرة الثالثة من المادة من نطاق النقل الجوى الفترة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل برى أو بحرى أو نهري يقع خارج المطار إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذا لعقد النقل الجوى. فيشترط لدخول الأمتعة أو البضائع محل النقل البرى أو البحرى أو النهري خارج المطار فى مسئولية الناقل توافر شرطين.

الشرط الأول:

أن يكون هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها إلى المرسل إليه أو لنقلها من طائرة إلى أخرى إذا كان هذا النقل يستلزم استعمال وسيلة نقل برى أو بحرى.

الشرط الثانى:

أن يكون هذا النقل تنفيذا لعقد النقل الجوى. أى يكون الناقل قد اتفق مع

المرسل فى عقد النقل على ذلك.

ولم تسمح المادة بإثبات العكس أى بإثبات أن الضرر لم ينجم عن حادثة لها علاقة بالنقل الجوى كما فعلت اتفاقية وارسو.



مادة (289)

- 1- يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع.
- 2- تعتبر فى حكم الهالكة الأمتعة أو البضائع التى لا يسلمها الناقل للمرسل إليه أو يخطره بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوما من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفى حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف⁽¹⁾.

الشرح

616- مسؤولية الناقل الجوى عن تأخير وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع:

تنص الفقرة الأولى من المادة على أن يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع. ذلك أن من أهم العناصر فى النقل الجوى «كسب الوقت» والذى تنفرد به الطائرة. ويقع على عاتق الناقل الجوى التزام بالنقل فى الميعاد وتقوم مسؤوليته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام - على نحو يلحق الضرر بالمسافر أو الشاحن. وهذا الالتزام يعد التزاما بتحقيق نتيجة. فبمجرد عدم حصول النتيجة والتى تتمثل فى توصيل المسافر أو البضاعة إلى مكان الوصول فى الميعاد المتفق عليه، تتعقد

(1) المادة مستحدثة وتقابلها المادة (19) من معاهدة وارسو التى تنص على أن: «يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو».

مسئولية الناقل الجوى إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى القوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشيء أو خطأ الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.

والالتزام يكون بتحقيق نتيجة إذا اتفق سلفاً على تنفيذ النقل فى ميعاد محدد، ولكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق انقلب الالتزام إلى التزام ببذل عناية أى التزام الناقل بالنقل فى الميعاد المعقول. وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ فى الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل.

ذلك أن عدم اتفاق الطرفين على تحديد ميعاد لتنفيذ عملية النقل لا يعنى إعطاء الناقل الحرية المطلقة فى تنفيذ النقل متى شاء، لأن القول بذلك يعنى أن التزام الناقل صار التزاماً إرادياً محضاً، بل يجب أن يفهم، رغم عدم الاتفاق. أن الناقل وفق ما استقر عليه القضاء يلتزم بالنقل فى الميعاد المعقول.

والتأخير الذى يسأل عنه الناقل هو التأخير الذى يحدث أثناء فترة النقل كما حددتها المادتان 287 ، 288 من قانون التجارة الجديد⁽¹⁾.

ولا يهم سبب التأخير، فقد يكون التأخير بسبب إلغاء الناقل رحلة الطائرة أو تأجيلها، أو مجرد وصول الطائرة متأخرة عن الموعد المتفق عليه أو الموعد الذى أعلنه الناقل وتعاقد على أساسه المرسل.

غير أنه يشترط لمسئولية الناقل عن التأخير أن يترتب على هذا التأخير ضرر. والضرر الذى يترتب على تأخير وصول الراكب أو البضائع قد يكون مادياً أو أدبياً.

ومثال الضرر الذى يحصل للراكب أن يكون مسافراً للاشتراك فى مزاد وانتهى المزاد قبل وصوله، أو للمشاركة فى مؤتمر علمى وانتهى المؤتمر قبل وصوله، أو الاشتراك فى مباراة رياضية انتهت قبل وصوله، أو لإجراء جراحة فى موعد متفق

(1) الدكتور عدلى أمير خالد أحكام دعوى مسئولية الناقل الجوى منشأة المعارف بالإسكندرية ص 65.

عليه فلم يتمكن من إجرائها بعد فوات الميعاد.

ومثال الضرر الذى يترتب على التأخير فى وصول الأمتعة أو البضائع. أن يصيب البضاعة التلف كما لو كانت لحوما أو خضروات أو فاكهة أو تضيع فرصة بيعها فى يوم سوق.

أما إذا انتفى وقوع الضرر، فلا يسأل الناقل عن التأخير، لأن مجرد التأخير لا يقيم مسئولية الناقل الجوى، وإنما تقوم المسئولية عن الضرر الذى ينجم عن هذا التأخير، فلو كان المسافر يتوجه لحضور مؤتمر علمى ثم ألغى هذا المؤتمر فلا يتحقق الضرر.

ويثبت التأخير بمقارنة تاريخ الوصول بالتاريخ المتفق عليه أو بالتاريخ المعقول الذى يقدره القاضى فى حالة عدم الاتفاق على ميعاد الوصول⁽¹⁾.

(1) وفى اتفاقية وارسو، تنص المادة 19 منها على أن: «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو» ومع ذلك فإن الناقلين الجويين يتضررون دائماً من المسئولية عن التأخير، ولذلك فإن الشروط العامة للإيالات بشأن نقل المسافرين والبضائع تذهب إلى عدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل وأن مواعيد الوصول والقيام المحددة من قبل الناقل الجوى فى العقد أو فى جداول مواعيده أو أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل الجوى (م 1/10 من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم، م 3/6 من شروط نقل البضائع) وهذه النصوص تجد مبررها فى طبيعة الملاحة الجوية التى يصعب فيها التقيد بالمواعيد تقيداً قاطعاً أو حرفياً، وكذلك فى النظرة إلى التزام الناقل الجوى على أنه التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة. ويرى الفقه أن المقصود هو أن الناقل الجوى لا يسأل عن التأخير المعقول، أما التأخير غير العادى فلا شك فى قيام مسئولية الناقل الجوى عنه. والقول بغير ذلك يؤدى إلى قيام تعارض بين نص المادة 19 من اتفاقية وارسو سنة 1929 وشروط الإيالات وهى لا تعتبر قانوناً أو معاهدة، بل من قبيل الشروط الاتفاقية التى لا ينبغى أن تتعارض مع أحكام الاتفاقية أو أحكام القوانين الوطنية. وشروط الإيالات - بافتراض أنها تؤدى إلى إعفاء الناقل من أى مسئولية عن التأخير - تعد متعارضة مع نص المادة 23 من اتفاقية وارسو الذى يقضى بأن «كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسئوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين فى هذه الاتفاقية يكون

617- الأمتعة والبضائع التي تعتبر في حكم الهالكة:

نصت الفقرة الثانية من المادة على أن تعتبر في حكم الهالكة الأمتعة أو البضائع التي لا يسلمها الناقل للمرسل إليه أو يخطره بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوما من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفي حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوى العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف.

فقد جعلت الفقرة المذكورة الأمتعة أو البضائع التي أشارت إليها فى حكم الهالكة، وبالتالي يكون الناقل مسئولا عن تعويض الضرر الذى يحدث فى حالة الهلاك.

ويشترط لاعتبار الأمتعة أو البضائع فى حكم الهالكة توافر الشروط الآتية:

- 1- ألا يسلم الناقل الأمتعة أو البضائع إلى المرسل إليه فى الميعاد المعين للتسليم.
 - 2- إذا لم يخطر الناقل المرسل إليه بالحضور لتسلم الأمتعة أو البضائع خلال ثلاثين يوما من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم.
- ويكون الإخطار إما بإنذار رسمى أو بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول، ويجوز فى أحوال الاستعجال أن يكون ببرقية أو توكس أو فاكس أو غير ذلك من وسائل الاتصال السريعة.

باطلا وكأن لم يكن»، وهو نص أمر لا يجوز مخالفته. ولا يصح القول بأن شروط الإيأانا يقصد بها قلب عبء الإثبات بحيث لا يسأل الناقل عن تعويض الأضرار الناتجة ما لم يتمكن المضرور من إثبات هذا التأخير مرجعه خطأ الناقل لأن ذلك يتعارض مع اتفاقية وارسو التى تقوم على افتراض خطأ الناقل بحيث لا يطالب المضرور بإثبات خطأ الناقل (عبد الفضيل محمد أحمد ص336 وما بعدها).

فإذا لم يكن قد حدد ميعاد للتسليم فيحسب هذا الميعاد من تاريخ انقضاء الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف. وهذا النص يماثل نص الفقرة الثانية من المادة 240 الوارد بالفرع الأول الخاص بنقل الأشياء.



مادة (290)

- 1- لا يجوز للناقل الجوى نفي مسئوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب.
- 2- إذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة فى الفقرة السابقة جاز للمدعى نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر أو أنه لم يكن السبب الوحيد فى إحداث الضرر، وفى هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذى ينسب إلى الأمر الذى أثبتته الناقل الجوى⁽¹⁾.

الشرح

618- مسئولية الناقل تعاقدية :

تعتبر مسئولية الناقل فى مواجهة الراكب أو المرسل إليه مسئولية عقدية

(1) المادة مستحدثة ويقابلها المادتان 20 ، 21 من معاهدة وارسو التى تسرى بالنسبة للنقل الجوى الدولى.

وتنص المادة (20) على أن:

- 1- لا يكون الناقل مسئولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادى الضرر أو أن كان من المستحيل عليهم اتخاذها.
 - 2- ولا يكون الناقل مسئولاً فى حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ فى الطيران أو فى قيادة الطائرة أو فى الملاحة، وأنه قد أخذ هو وتابعوه فى مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير اللازمة لتفادى وقوع الضرر.
- وتنص المادة 21 على أن:

إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذى تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسئولية الناقل أو تخفف منها.

(راجع شرح المادة 244)، إذ أن عقد النقل الجوي يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الراكب سليماً، ووصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه، وهذا الالتزام هو التزام بنتيجة أو بتحقيق غاية وليس التزاماً ببذل عناية فإذا توفي الراكب أو أصيب بجروح أو بأى ضرر بدنى آخر، أو إذا تلفت الأشياء المنقولة أو هلكت فإنه يكفى أن يثبت الراكب أو ورثته أو المرسل إليه حسب الأحوال أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزاماته، فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الوفاة أو الإصابة أو التلف أو الهلاك - كما سنرى - ناشئ عن قوة قاهرة أو عيب ذاتى فى الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب.

(راجع أحكام النقض المنشورة ببند 493).

وقد قضت محكمة النقض بأن :

مفاد النص فى الفقرة ب من البند 2 من المادة 22 من اتفاقية فارسوفيا المعدلة فى لاهاي سنة 1955 أن المناطق فى تقدير التعويض الناشئ عن مسؤولية الناقل الجوى حال تلف أو ضياع أو تأخير جزء من الأمتعة أو البضائع هو الوزن الكلى للطرد أو الطرود المشحون بها تلك الأمتعة أو البضائع دون وزنها الصافى أو وزن الجزء التالف منها، فإذا كان لهذا التلف أو الضياع أو التأخير تأثير على طرود أخرى فى ذات استمارة أو خطاب النقل التزم الناقل بالتعويض عن مجموع وزن هذه الطرود.

(طعان رقما 13670، 14589 لسنة 80 ق جلسة 2012/3/27)

619- إثبات مسؤولية الناقل :

راجع بند (494).

620- نفى مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة بجرح أو بأى ضرر بدنى

آخر أو عن الهلاك أو التلف أو التأخير:

تنص الفقرة الأولى من المادة على أنه لا يجوز للناقل الجوى نفى مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب.

ونعرض لهذه المسائل بالتفصيل فيما يلي:

621- أولا : القوة القاهرة:

راجع بندى (496 ، 497).

622- ثانيا : العيب الذاتى فى الشيء:

(راجع شرح المادة 242).

623- ثالثا : خطأ المرسل:

(راجع بند 499).

624- رابعا : خطأ المرسل إليه:

(راجع بند 500).

625- خامسا : خطأ الراكب:

(راجع بند 555).

626- خطأ الغير لا يعفى الناقل من المسؤولية:

(راجع بند 501)

ونصيف هنا أنه فى لجنة وضع مشروع القانون اقترح الدكتور محسن شفيق رئيس اللجنة إضافة عبارة «أو فعل الغير» ضمن ما يمكن للناقل أن يثبتته لنفى مسؤوليته وأعطى مثالا لذلك بالقنابل التى توضع فى الطائرات وأضاف أنه يجب إضافة هذه العبارة لمواجهة حالات الإرهاب ولكى تفصل بينه وبين القوة القاهرة، وعقب الدكتور سمير الشرقاوى بأن القوة القاهرة يدخل فى مجملها فعل الغير.

ورد الدكتور محسن شفيق أنه يريد أن يعطى المحكمة السلطة والحرية فى أن تعتبر فعل الغير نافيا لمسئولية الناقل ولو لم يصل إلى القوة القاهرة ولم توافق اللجنة على تلك الإضافة⁽¹⁾.

وعلى ذلك يجب لى يكون فعل الغير سببا لنفى مسئولية الناقل أن يكون من قبيل القوة القاهرة كما انتهينا بالنسبة للنقل البرى.

627- إثبات ونفى سبب الإعفاء من المسئولية:

راجع بند (502).

ويلاحظ أن ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة على أنه إذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة فى المادة السابعة وهى (القوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب)، جاز للمدعى نفى هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر أو أنه لم يكن السبب الوحيد فى إحداث الضرر، وفى هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذى ينسب إلى الأمر الذى أثبتته الناقل الجوى، يطابق ما نصت عليه المادتان 244 الواردة فى نقل الأشياء، 266 الواردة فى نقل الأشخاص، غير ما أضافته الفقرة المذكورة فى عجزها (..... أو أنه لم يكن السبب الوحيد فى إحداث الضرر. وفى هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذى ينسب إلى الأمر الذى أثبتته الناقل الجوى، ومع هذا فهو حكم يعد تطبيقا للقواعد العامة فى المسئولية، وقد خلصنا إلى توافره فى المسئولية فى نقل الأشياء والأشخاص دون نص.



(1) المستشار محمد إبراهيم خليل ص 397.

مادة (291)

لا يسأل الناقل الجوى عن الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر أثناء السفر إلا إذا أثبت المسافر صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه⁽¹⁾.

الشرح

628- عدم مسئولية الناقل الجوى عن الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر أثناء السفر:

نصت المادة على أن لا يسأل الناقل الجوى عن الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر أثناء السفر إلا إذا ثبت للمسافر صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه. ومثل هذه الأشياء ساعة الراكب أو نظارته أو المذيع الذى يحتفظ به أو ما يحمله من نقود أو حلى المرأة. وذلك أن هذه الأشياء لم يعلن عنها الراكب ولم يسلمها إلى تابعى الناقل وإنما احتفظ بها فى حيازته. غير أن مسئولية الناقل الجوى تقوم عن هذه الأشياء إذا أثبت للمسافر صدور خطأ من الناقل أو تابعيه أدى إلى هلاك أو تلف أو فقد هذه الأشياء. وفى هذه الصورة يكون التزام الناقل التزاما ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق غاية.

(راجع أيضا شرح المادة (284)).

(1) المادة مستحدثة. ولم تنص المادة (18) من معاهدة وارسو على مسئولية الناقل الجوى عن الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر.



مادة (292)

1- لا يجوز فى حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذى يحكم به على الناقل الجوى مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ.

2- وفى حالة نقل الأمتعة والبضائع لا يجوز أن يجاوز التعويض خمسين جنيهًا عن كل كيلو جرام ومع ذلك إذا أعلن المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها فى مكان الوصول نظرا لقيمتها ودفع ما يطلبه الناقل من أجره إضافية نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة التى أعلنها المرسل إلا إذا أثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشيء.

3- وبالنسبة إلى الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافرين أثناء السفر لا يجاوز التعويض الذى يحكم به لكل مسافر عن تلك الأشياء خمسمائة جنيه.

4- ولا يجوز للناقل الجوى التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها فى هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر⁽¹⁾.

الشرح

629- تحديد مسؤولية الناقل:

(1) المادة مستحدثة - ويقابلها فى معاهدة وارسو 1929 المادة 22 (المعدلة كما سنرى) والمادة (25).

توفيقاً بين حق المضرور في الحصول على التعويض الجابر للضرر وحماية الناقل الجوي مما قد تعرض له في مجال المسؤولية من الالتزام بتعويضات لا يتحملها وقد تؤدي إلى انهيار مشروع النقل وإفلاسه ومسايرة لما تجرى به أحكام التشريعات المقارنة حددت المادة 292 سقف التعويضات⁽¹⁾ بالمبالغ الواردة بها. وقد سبق إلى تحديد التعويض في النقل الجوي الدولي معاهدة وارسو 1929 في المادتين 22 ، 25 منها، وقد أدخلت عدة تعديلات على المادة 22 المذكورة على أنه يلاحظ بشأن هذا الحد الأقصى للمسؤولية ما يأتي:

- 1- أن المبالغ المنصوص عليها بالمادة تمثل الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الذي يلحق المضرور سواء كان الضرر مادياً أو أدبياً، فلا يجوز للمضرور تقاضى تعويضاً أكبر مهما كان قدر الضرر الذي حاق به، ولكن ليس معنى ذلك أن هذه المبالغ يقضى بها لتعويض أى ضرر، وإنما إذا كان الضرر أقل من هذا الحد الأقصى فلا يستحق المضرور إلا تعويضاً بقدر الضرر، حتى لا يثرى بلا سبب على حساب الناقل. فالتعويض ليس جزافياً.
- 2- أنه إذا تعدد الناقلون المسؤولون، فلا يصح أن يتجاوز مجموع ما يقضى به عليهم مجتمعين هذا الحد الأقصى.
- 3- أنه لا يدخل في الحد الأقصى للتعويض مصاريف دعوى المسؤولية أو أتعاب المحامين أو أى رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى ويكون للمحكمة المختصة أن تحدد تلك المصروفات والمبالغ طبقاً للقانون السارى وتضيف هذا القدر إلى التعويض المحكوم به ولو كانت قد قضت بالحد الأقصى للتعويض⁽²⁾.

630- الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الأشخاص:

حددت الفقرة الأولى من المادة الحد الأقصى للتعويض الذى يجوز الحكم به

(1) المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد ص 341.

على الناقل فى حالة نقل الأشخاص بمائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ.

أى أن النص لا يمنع اتفاق الناقل والمسافر على الاتفاق على تعويض يجاوز هذا الحد الأقصى، فالحد الأقصى الوارد بالمادة هو حد أقصى قانونى وليس حد أقصى اتفاقى.

631- الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل الأمتعة والبضائع:

وضعت الفقرة الثانية من المادة حداً أقصى للتعويض الذى يقضى به على الناقل فى حالة نقل الأمتعة والبضائع قدره خمسون ألف جنيه عن كل كيلو جرام.

إلا أن الفقرة أجازت للمرسل أن يعلن عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها فى مكان الوصول نظراً لقيمتها ودفع ما يطلبه الناقل من أجر إضافي نظير ذلك، وعندئذ يلتزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة التى أعلنها المرسل إلا إذا ثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشيء. إذ يعتبر ذلك بمثابة اتفاق ضمني بين الراكب والناقل على تجاوز الحد الأقصى للتعويض.

ويحدث هذا عند نقل الأشياء الثمينة كسبائك الذهب والمجوهرات والتحف واللوحات الفنية والمخطوطات القديمة ومخلفات العباقرة.

وقد خلت المادة من بيان وسيلة الإعلان التى يقوم بها الراكب، ومن ثم فإنه يجوز أن يصدر هذا الإعلان بوثيقة النقل أو فى إقرار منفصل.

ويجب أن يبين فى الإعلان مدى ما يعلقه الراكب من أهمية على تسليم هذه الأشياء إلى المرسل إليه، وكذا قيمة الأشياء.

غير أنه لا يكفى مجرد بيان قيمة الأشياء فقط بالإعلان لأن سبب ذلك قد يكون التأمين عليها أو التخليص الجمركى عليها.

ويجب أن يؤدى الراكب الرسم الإضافى على هذه الأشياء إذا كانت تعليمات

الناقل تقضى بذلك.

غير أنه يجوز للناقل أن يثبت بكافة طرق الإثبات أن المبلغ الذى قدره الراكب يجاوز القيمة الحقيقية للشيء، وفى هذه الحالة يكون ملزماً بأداء التعويض طبقاً لهذه القيمة الحقيقية.

وقد قضت محكمة النقض - بصدد المسؤولية فى معاهدة وارسو 1929 -

بأن:

1- «النص فى الفقرة الثانية من المادة 22 من اتفاقية فارسوفيا بتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى المعدلة ببروتوكول لاهاى سنة 1955 والتي انضمت إليها مصر بمقتضى القانونين رقمى 593 ، 644 سنة 1955 يدل على أن الأصل فى تقدير التعويض الناشئ عن مسئولية الناقل الجوى فى نقل الأمتعة المسجلة والبضائع هو تحديده على أساس وزن الرسالة - بصرف النظر عن محتوياتها - بحيث يعوض بمقدار 250 فرنكا عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع على أساس أن الفرنك يحتوى على 65 ملجم من الذهب عيار 900 فى الألف قابل للتحويل إلى أرقام دائرة فى كل عملة وطنية وذلك تقديراً من المشرع أن هذا التعويض يمثل الأضرار المتوقعة وقت التعاقد، إلا أنه قدر من ناحية أخرى أن قيمة محتويات الرسالة قد تفوق هذا الحد الذى يقوم على أساس التقدير الحكيم فأجاز للمرسل إذا ما قدر ذلك أن يذكر للناقل لدى تسليم الرسالة الأهمية التى يعلقها على محتوياتها بأن يوضح نوع البضاعة وقيمتها الحقيقية ويؤدى الرسوم الإضافية المقررة - وحينئذ يقدر التعويض على أساس القيمة التى حددها المرسل ما لم يثبت الناقل أن هذه القيمة تزيد عن القيمة الحقيقية - وإذ كانت نصوص اتفاقية فارسوفيا المشار إليها قد خلت مما يوجب حصول هذا التنبيه فى شكل خاص فإنه يجوز إبداءه بأية وسيلة بما فى ذلك إثباته بوثيقة الشحن مادام ورود به هذه الصورة ينبئ بذاته بما لا يدع مجالاً للشك أن

المقصود منه هو تنبيه الناقل إلى أهمية محتويات الرسالة، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه بتقدير التعويض على أساس القيمة الفعلية لمحتويات الرسالة استنادا إلى أن وثيقة الشحن قد تضمنت بيانا خاصا بالأحرف الكبيرة بأن البضاعة المشحونة «منظمات ماسية» قيمتها 3940 فرنكا سويسريا وأن رسوم الشحن قد حددت على أساس هذه القيمة ورتب على ذلك - بما قدره من دلالة هذا البيان في الإفصاح للناقل عن أهمية محتويات الرسالة - تقدير التعويض وفقا للقيمة المحددة به والتي لم تثبت الطاعنة تجاوزها لقيمة الرسالة الفعلية فإن النعى على الحكم بمخالفة القانون والفساد في الاستدلال يكون على غير أساس».

(طعن رقم 1227 لسنة 49 ق جلسة 1984/2/27)

2- «مؤدى ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 22 من اتفاقية فاروسفيا بتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولي المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 والتي انضمت إليها مصر بمقتضى القانونين رقمى 593 ، 644 سنة 1955 وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن الأصل في تقدير التعويض الناشئ عن مسئولية الناقل الجوى في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع أنه تقدير حكمي يتحدد على أساس وزن الرسالة بصرف النظر عن محتوياتها بمقدار 250 فرنكا عن كل كيلو جرام منها. ما لم يقدر المرسل مدى الأهمية التى يعلقها على محتوياتها بأن يوضح نوع الأمتعة والبضائع وقيمتها الحقيقية ويؤدى الرسوم الإضافية المقررة إذا لزم الأمر، مما مفاده أن التعويض الذى يلتزم به الناقل وفقا للاتفاقية سالف الذكر تعويض شامل يغطى كل أنواع الضرر الحاصل للبضاعة أو الأمتعة أثناء عملية النقل بكافة عناصره بما فيها الأضرار الأدبية».

(طعن رقم 1064 لسنة 57 ق جلسة 1990/2/5)

3- «مفاد نص الفقرة الثانية من المادة 22 من اتفاقية فاروسفيا بتوحيد

بعض قواعد النقل الجوى المعدلة بيروتوكول لاهاي سنة 1955 واتى انضمت إليها مصر بمقتضى القانونين رقمى 593 ، 644 لسنة 1955 أن الأصل فى تقدير التعويض الناشئ عن مسئولية الناقل الجوى فى نقل الأمتعة المسجلة والبضائع هو تحديده على أساس وزن الرسالة - بصرف النظر عن محتوياتها - بحيث يعوض بمقدار 250 فرنكا عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع على أساس أن الفرنك يحتوى على 65 ملجم عن الذهب عيار 900 فى الألف قابل للتحويل إلى أرقام دائرة فى كل عملة وطنية وذلك تقديرا من المشرع أن هذا التعويض يمثل الأضرار المتوقعة وقت التعاقد، إلا أنه قدر من ناحية أخرى أن قيمة محتويات الرسالة قد تفوق هذا الحد الذى يقوم على أساس التقدير الحكيم فأجاز للمرسل إذا ما قدر ذلك أن يذكر للناقل لدى تسليم الرسالة الأهمية التى يعلقها على محتوياتها بأن يوضح نوع البضاعة وقيمتها الحقيقة ويؤدى الرسوم المقررة وحينئذ يقدر التعويض على أساس القيمة التى حددها المرسل ما لم يثبت الناقل أن هذه القيمة تزيد عن القيمة الحقيقية».

(طعن رقم 2994 لسنة 60 ق جلسة 1996/11/14)

631- مكررا - الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل الأشياء الصغيرة أو

الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر :

حددت الفقرة الثالثة من المادة الحد الأقصى للتعويض بالنسبة إلى الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر أثناء السفر بالنسبة لكل مسافر عن الأشياء جميعها بخمسمائة جنيه.

632- متى لا يجوز للناقل الجوى التمسك بتحديد المسئولية؟

نصت الفقرة الرابعة من المادة على أنه لا يجوز للناقل الجوى التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو

برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر.

والمقصود بالفعل أو الامتناع الذى يصدر من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر، هو الغش الذى يصدر من هؤلاء.

والمقصود بالرعونة المقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر هو الخطأ الجسيم، وهذا واضح من نص الفقرة الثانية من المادة 216 من قانون التجارة الواردة فى الأحكام العامة فى عقد النقل (الفصل السابع من الباب الثانى) إذ نصت على أنه: «ويقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه

برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر».

ومثال الخطأ الجسيم تعمد قائد الطائرة - وهو أحد تابعى الناقل - الإقلاع بالطائرة مع عدم تلقى المعلومات الضرورية المتعلقة بالأرصاء الجوية، أو امتناعه عن الهبوط فى أحد المطارات القريبة من مطار الهبوط رغم سوء الأحوال الجوية. والحكمة من ذلك أن مبدأ التحديد القانونى للمسئولية مقرر لحماية الناقل الجوى، ومن ثم ينبغى ألا تظل هذه الحماية مبسطة عليه إذا كان لا يستحقها بارتكاب الغش أو الخطأ الجسيم.

وقد أغنتنا المادة 2/216 من قانون التجارة سالف الذكر عن الخلاف الذى ثار حول المقصود بعبار (الرعونة المقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر) التى وردت بالمادة (13) من بروتوكول لاهى 1955 المعدلة للمادة 25 من معاهدة وارسو 1929 - مع تعديل لفظى بسيط - إذ ذهب رأى إلى أن الخطأ يقصد به الخطأ غير المغتفر المنصوص عليه فى القانون الفرنسى وهو لا يتساوى مع الخطأ الجسيم⁽¹⁾.



مادة (293)

- 1- إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعى الناقل أو أحد وكلائه جاز له التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها فى المادة (292) من هذا القانون إذا ثبت أن الفعل الذى أحدث الضرر وقع منه أثناء تأدية وظيفته.
- 2- ولا يجوز لتابع الناقل أو وكيله التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع منه أثناء تأديته وظيفته بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر.
- 3- ولا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه عن الحدود المنصوص عليها فى المادة (292) من هذا القانون⁽¹⁾.

الشرح

633- تمسك تابعى ووكلاء الناقل بتحديد المسؤولية المنصوص عليها بالمادة (292) :

نصت الفقرة الأولى من المادة على أنه إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعى الناقل، أو أحد وكلائه جاز له التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها فى المادة (292)، بشرط أن يثبت أن الفعل الذى أحدث الضرر وقع منه أثناء تأدية وظيفته.

ومعنى ذلك أن الإفادة من تحديد المسؤولية لا تقتصر على الناقل فحسب، وإنما تسرى على تابعيه ووكلائه.

ويراعى تطبيق القاعدة العامة التى تقضى بأن الضرر لا يجبر مرتين.

(1) المادة مستحدثة.

أما إذا ثبت أن الفعل الذى أحدث الضرر وقع خارج تأدية وظيفته، فلا يفيد التابع أو الوكيل من تحديد المسؤولية، وإنما تظل مسؤوليته كاملة. وقد حرمت الفقرة الثانية من المادة التابع أو الوكيل من التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع منه أثناء تأدية وظيفته بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر، أى إذا ثبت وقوع غش أو خطأ جسيم من التابع أثناء تأدية وظيفته. وقد نصت الفقرة الثالثة من المادة على أنه لا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه عن الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 من هذا القانون.

وقد جاء بالملذكرة الإيضاحية لمشروع القانون أنه :

«وطبقاً للمادة «293» لا يجوز أن يجاوز ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه عن الحدود سالفة البيان إذا أقام المضرور دعوى التعويض على أحد التابعين أو الوكلاء الذين يحق لهم التمسك بتحديد المسؤولية». وينتقد البعض تحديد مسؤولية الوكيل استناداً إلى أن الوكيل إذا خرج عن حدود تنفيذ وكالة الناقل له فلا معنى لمكافأته على ذلك بتحديد مسؤوليته بل يجب إطلاق مسؤوليته من قيد التحديد فهو مسئول عن فعل شخصى لا صلة له بالناقل ولا بالتحديد الوارد بالمادة⁽¹⁾.



(1) محى الدين علم الدين ص 592.

مادة (294)

1- يقع باطلا كل شرط يفضى بإعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها فى المادة (292) من هذا القانون.

2- ويعتبر فى حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوى وكل شرط ينزل بموجبه المسافر أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل⁽¹⁾.

الشرح

634- بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها :

نصت الفقرة الأولى من المادة على أن يقع باطلا كل شرط يقضى بإعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 من هذا القانون.

وينبنى على ذلك أنه لا يحق لطرفى عقد النقل الجوى تضمين العقد شروطا تعفى الناقل نهائيا من المسؤولية، أو تضمين العقد شروطا تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ أقل من الحد المقرر بالمادة.

والحكمة من ذلك أن الراكب أو الشاحن يكون دائما فى مركز أضعف من الناقل الذى يستطيع فرض كافة شروطه دون أن يملك الطرف الآخر مناقشة أو

(1) المادة مستحدثة. ويقابلها المادة 73 من معاهدة وارسو 1929 التى تنص على أن:

«كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين فى هذه الاتفاقية، يكون باطلا وكأنه لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذى يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية».

رفض مثل هذه الشروط.

ويطبق في حالة التأخير ذات الأحكام السابقة، بمعنى أنه لا يجوز الاشتراط على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة التأخير. على أن الفقه والقضاء يقرر صحة الشروط التي يترتب عليها إعفاء الناقل من تحديد موعد معين لوصول البضائع أو وصول الراكب. وفي هذه الحالة يسأل الناقل وفقا للقواعد العامة التي تقضى بعدم مسؤولية الناقل إذا تم تنفيذ عقد النقل الجوى فى الوقت المعقول والمناسب بالمقارنة لرحلات أخرى مماثلة وفي ذات الظروف، وإلا كان الناقل مسئولا كما إذا كان التأخير لفترة طويلة⁽¹⁾.

واتفاقات المسؤولية تتميز عن اتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام ناشئ عنه أو بتخفيفه.

فموضوع اتفاقات المسؤولية ليس إعفاء المدين من التزام أو تخفيفه عنه بل يظل المدين متقلا بالالتزام ويجب عليه الوفاء به، كل ما هنالك أن المدين إذا لم ينفذ التزامه لا يكون مسئولا تجاه الدائن عن الإخلال بالالتزام وبالتالي لا يلتزم بدفع تعويض عن الضرر الذى يلحق الدائن من جراء عدم التنفيذ. أما فى اتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام منه أو بتخفيفه فإن المدين لا يكون ملتزما على الإطلاق بالالتزام المحذوف أو فيما يجاوز الالتزام المخفف ومن ثم لا تتعقد مسؤوليته أصلا أو تقوم مخففة ابتداء.

وبطالان شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها ينصرف إلى الشروط التي توضع مقدما، أما إذا كان الشرط لاحقا لوقوع الضرر كان صحيحا. وهذا الحكم يساير ما تنص عليه المادة 32 من اتفاقية وارسو من أنه تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر التي بمقتضاها يخالف الأطراف المتعاقدون قواعد هذه الاتفاقية..... إلخ».

(1) سميحة القليوبى ص 214 - المستشار محمد إبراهيم خليل ص 405.

635- ما يعتبر فى حكم الإعفاء:

اعتبرت الفقرة الثانية من المادة فى حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه:

- 1- إلزام المسافر أو المرسل إليه حسب الأحوال بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوى.
- 2- كل شرط ينزل بموجبه المسافر أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل.

636- أثر شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها:

يقع شرط إعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 باطلا. ويقتصر البطلان على الشرط دون عقد النقل ذاته.

وعلى هذا نصت صراحة معاهدة وارسو 1929 فى المادة 23 منها بقولها: «..... على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذى يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية».

637- صحة الاتفاق على تشديد المسؤولية:

وضع حد أقصى للتعويض شرع لمصلحة الناقل حماية له، ومن ثم فإنه يجوز له التنازل عنه، والاتفاق على تشديد مسؤوليته، كالاتفاق على مسؤوليته عن الضرر ولو حدث نتيجة قوة قاهرة، أو خطأ المضرور. أو الاتفاق على حد أقصى للتعويض يزيد على الحد المنصوص عليه بالمادة.

وفى هذا قضت محكمة النقض - بصدد المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929

- بأن:

«إنه وإن كانت المادة 22 من اتفاقية فارسوفيا لتوحيد بعض قواعد النقل

الجوى الدولى المعدلة فى لاهى سنة 1955 والتى انضمت إليها مصر بالقانونين رقمى 593 و 644 لسنة 1955 قد وضعت حدا أقصى لمسئولية الناقل الجوى عن الأمتعة المسجلة أو البضائع مقدارها 250 فرنكا عن كل كيلو جرام، إلا أن النص فى المادة الثالثة والعشرين من ذات الاتفاقية، يدل على أنها قد أجازت - وبمفهوم المخالفة - كل شرط يهدف إلى تشديد مسئولية الناقل أو تقدير حد أعلى للتعويض عن الحد المعين فى الاتفاقية».

(ب) - «لما كان من المقرر - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن لمحكمة الموضوع السلطة التامة فى تفسير العقود والشروط، ولا رقابة لمحكمة النقض عليها فى ذلك متى كان تفسيرها مما تحتمله عباراتها ولا خروج فيه على المعنى الظاهر لها، وأنها لا تتقيد فى تفسيرها بما تفيد به عبارة منها وإنما بما تفيد فى جملتها، وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه على أن عقد النقل تضمن حدا أقصى لمسئولية الناقل عن الأمتعة يتعين إعماله باعتباره أفضل للمسافر من الحد الأقصى الذى تضمنته اتفاقية فارسوفيا طبقا لما انتهى إليه تقرير الخبير وكان هذا الاستخلاص سائغا وتؤدى إليه عبارات النص والشروط التى تضمنتها التذكرة فى مجموعها، فإن ما تثيره الشركة الطاعنة من أن ذلك النص ليس إلا ترديدا لأحكام المادة 22 من الاتفاقية لا يعدو أن يكون جدلا فيما لمحكمة الموضوع من سلطة فى تفسير العقود والاتفاقات».

(طعن رقم 1509 لسنة 51 ق جلسة 1983/1/31)



مادة (295)

تسلم الأمتعة أو البضائع دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئي أو التلف ما لم يثبت المسافر أو المرسل إليه حالة الأمتعة أو البضائع وقيم الدعوى خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم وتسرى في هذا الشأن الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين الثانية والثالثة من المادة (251) من هذا القانون⁽¹⁾.

الشرح

638- سقوط الحق في الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئي أو التلف:

نصت المادة على أن تسلم الأمتعة أو البضائع دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئي أو التلف ما لم يثبت المسافر أو المرسل إليه حالة الأمتعة أو البضائع خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم.

(1) المادة مستحدثة - ويقابلها المادة 26 من معاهدة وارسو المعدلة بالمادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955 والتي تنص على أن:

«1- يعتبر استلام الأمتعة والبضائع دون اعتراض من جانب المرسل إليه قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقا لسند النقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

2- في حالة التلف يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل بمجرد اكتشافه له على أن يكون ذلك خلال سبعة أيام على الأكثر إذا تعلق الأمر بالأمتعة وأربعة عشر يوما إذا تعلق الأمر بالبضائع من تاريخ استلامها أما في حالة التأخير فيجب توجيه الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوما على الأكثر من تاريخ وضع الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه

3- يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة لهذا الاحتجاج..

4- فإذا لم يوجه الاحتجاج في المدد المنصوص عليها يقضى بعدم قبول كل دعوى تقام ضد الناقل وذلك فيما عدا حالة الغش من جانبه».

وأردفت المادة فى عجزها أن تسرى فى هذا الشأن الأحكام المنصوص عليها فى الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 251 من هذا القانون. والحكم الوارد فى صدر المادة يطابق الحكم الوارد بالفقرة الأولى من المادة 251 من القانون الوارد فى الفرع الرابع (أحكام خاصة للنقل الجوى) وقد أحال عجز المادة على الأحكام المنصوص عليها فى الفقرتين الثانية والثالثة من المادة المذكورة.

ولذا نحيل فى شرح هذه المادة إلى شرح المادة (251)،

ونورد هنا ما قضت به محكمة النقض - بصدد المادة 26 من اتفاقية

فارسوفيا المعدلة بالمادة 15 من بروتوكول لاهى 1955 - إذ قضت بأن:

«مفاد ما نصت عليه المادة 26 من اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران المعدلة بالمادة 15 من بروتوكول لاهى فى 28/9/1955، والتي وافقت مصر عليها بالقانونين رقمى 593 ، 644 لسنة 1955، أنه فى حالة اكتشاف تلف فى البضاعة يجب على المرسل إليه أن يوجه إلى الناقل بمجرد ذلك احتجاجا فى شكل تحفظ على سند الشحن أو فى صورة محرر آخر خلال سبعة أيام على الأكثر إذا تعلق الأمر بالأمثلة وأربعة عشر يوما إذا تعلق الأمر بالبضائع وذلك من تاريخ استلامها، فإذا لم يوجه الاحتجاج فى المدة المذكورة، كانت دعواه ضد الناقل غير مقبولة إلا فى حالة التدليس من جانب الأخير».

(طعن رقم 3032 لسنة 57 فى جلسة 1/9/1989)



مادة (296)

- 1- تتقادم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها. وتسرى هذه المدة فى حالة الهلاك الجزئى أو التلف من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل وفقا للفقرة الأولى من المادة (254)، وفى حالة الهلاك الكلى من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة (289) من هذا القانون.
- 2- تتقادم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية. وتسرى هذه المدة فى حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفى حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث.
- 3- تتقادم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوى. وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفى حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى إذا وجد فى نفس الظروف.
- 4- لا يجوز التمسك بالتقادم المنصوص عليه فى الفقرات الثلاث السابقة من هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم⁽¹⁾.

(1) النص المقابل فى القانون رقم 28 لسنة 1981 بإصدار قانون الطيران المدني: المادة (1/133):

«تكون مسئولية المستثمر وفقا لأحكام هذا الفصل غير محدودة إذا أثبت المتضرر أن الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع من قبل المستثمر أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث

الشرح

639- تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى التى يكون موضوعها

مطالبة الناقل بالتعويض عن الهلاك أو التلف بمضى سنة :

تنص الفقرة الأولى من المادة على أن تتقادم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها.

وقد حددت الفقرة تاريخ سريان مدة التقادم هذه على النحو التالي:

1- فى حالة الهلاك الجزئى أو التلف :

تسرى المدة من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل وفقا للفقرة الأولى من المادة 254 من قانون التجارة والفقرة المذكورة تتناول تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء وتجعل التقادم يبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلى المرسل إليه أو إلى الجمرک أو إلى الأمين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشيء. ويتم تسليم الشيء إلى الأمين الذى يعينه القاضى طبقا لما هو منصوص عليه بالمادة 2/234 من قانون التجارة الجديد.

(راجع شرح هذه المادة 234).

ضرر أو كان ذلك برعونة مقرونة بعلم احتمال وقوع الضرر ويشترط فى حالة وقوع الفعل أو الامتناع من قبل التابعين أو الوكلاء إثبات أنهم كانوا يمارسون وظائفهم وفى حدود اختصاصهم».

=

= ويقابلها فى معاهدة وارسو 1929 المادة 29 والتى تقضى بأن:

«1- تقام دعوى المسؤولية فى بحر سنتين من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق فى رفع الدعوى.

2- ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها».

2- فى حالة الهلاك الكلى:

تبدأ المدة من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة 289 من هذا القانون.

وهذا الميعاد هو إما تاريخ امتناع الناقل عن تسليم الأمتعة أو البضائع إلى المرسل إليه إذا حضر لتسلمها، وإذا لم يحضر لتسلمها، فبعد إخطاره بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم وانقضاء هذه المدة، وفى حالة عدم تعيين ميعاد للتسليم فيبدأ الميعاد من تاريخ انقضاء الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف.

640- تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل الجوى التى يكون موضوعها

مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة أو إصابة المسافر:

تنص الفقرة الثانية من المادة على أن تتقادم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية.

وقد حددت الفقرة بدء سريان هذه المدة كالاتي:

- 1- فى حالة الوفاة من تاريخ وقوع الوفاة.
- 2- فى حالة الإصابة بأضرار بدنية من تاريخ وقوع الحادث.

641- تقادم الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل الجوى بمضى

سنة:

تنص الفقرة الثالثة من المادة على أن تتقادم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوى. ومثال ذلك دعوى التعويض عن تأخير وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع.

وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة. وفى حالة عدم تعيين

ميعاد لوصول الطائرة، تسرى المدة من الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى إذا وجد فى نفس الظروف.

642- عدم جواز التمسك بالتقادم فى حالة الغش أو الخطأ الجسيم:

نصت الفقرة الرابعة على أنه لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه فى الفقرات الثلاث السابقة من المادة ممن صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم.

وقد سبق أن عرفنا المقصود بالغش أو الخطأ الجسيم.

وحكمة ذلك أن هذا التقادم شرع لحماية الناقل وتابعيه ووكلائهم، ومن ثم لا يجوز أن يستفيدوا منه إلا إذا كانوا حسنى النية، فإذا ارتكبوا غشاً أو خطأ جسيماً لم يكونوا جديرين بالإفادة من حكم هذا التقادم، فضلاً عن أن الغش يبطل كل التصرفات، والخطأ الجسيم يلحق بالغش.

أما مدة التقادم فى معاهدة وارسو 1929، فهى كما حددتها المادة 29 سنتان من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق فى رفع الدعوى. ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب تلك المدة.

وتسرى هذه المدة بالنسبة لجميع أنواع النقل الجوى أى سواء تعلق بنقل أشخاص أو بضائع أو أمتعة.

643- كيفية التمسك بالتقادم:

(راجع بند 528 شرح المادة 254)

644- تقادم الدعاوى الأخرى الخارجة عن عقد النقل:

التقادم المنصوص عليه بالمادة يتعلق بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى التى ترفع على الناقل من الراكب أو ورثته أو المرسل أو المرسل إليه. ومن ثم لا يخضع له الدعاوى المرفوعة على الناقل بصفة أخرى مستمدة من

عقد آخر يختلف عن عقد النقل وليس بصفته ناقلا، كما لو رفعت الدعوى على الناقل بصفته مودعا لديه إذا أودعت الأشياء محل النقل لديه بعد وصولها. كما لا تخضع له الدعاوى المرفوعة من الناقل على الراكب أو وراثته أو المرسل أو المرسل إليه.

ومتى ثبت الغش أو الخطأ الجسيم فإن الدعوى تستند في هذه الحالة إلى الفعل الضار ويكون أساسها المسؤولية التقصيرية لا المسؤولية العقدية، ومن ثم تخضع في تقادمها لحكم المادة 1/172 من القانون المدني التي تقضى بتقادم دعوى التعويض عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص المسئول عنه وتسقط الدعوى في كل الأحوال بمضى خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع عملا بالمادة 1/172 من القانون المدني.

(راجع قضاء النقض المنشور ببند 526 في شرح المادة 254)

مادة (297)

1- إذا اتفق على أن يكون النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوى مسئولا إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه. وفي هذه الحالة يجوز أيضا للناقل الجوى أو لتابعيه أو لوكيله التمسك بتحديد المسؤولية وفقا للمادة 292 من هذا القانون.

2- يكون النقل مجانيا إذا كان بدون أجر ولم يكن الناقل محترفا النقل. فإذا كان محترفا اعتبر النقل غير مجانى ولو كان بغير أجر⁽¹⁾.

(1) المادة مستحدثة. ويقابل الفقرة الثانية منها في معاهدة وارسو 1929 الفقرة الأولى من المادة الأولى التي تنص على أن: «تسرى هذه الاتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة

الشرح

645- المقصود بالنقل المجاني:

نصت الفقرة الثانية من المادة على أن النقل يكون مجانيا إذا كان بدون أجره ولم يكن الناقل محترفا النقل، فإذا كان محترفا اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجره.

وعلى ذلك فإنه يشترط لى يكون النقل مجانيا توافر شرطين:

الشرط الأول: أن يكون النقل بدون أجره.

الشرط الثاني: ألا يكون الناقل محترفا النقل.

فإذا كان الناقل محترفا، ولم يدفع له الراكب أو المرسل أجره، فإن النقل لا يكون مجانيا. فالنقل لا يكون بالمجان طالما أن الناقل محترف لعمليات النقل، لأن المحترف الذى يقوم بالنقل المجانى يكون قد قام به على سبيل الدعاية وسوف يعود عليه ذلك مستقبلا بالربح.

أما إذا كان الناقل غير محترف وكان النقل بأجرة لم يكن النقل مجانيا. فإذا قام صاحب طائرة بنقل صديق له فى طائرته للنزهة أو للعلاج دون مقابل كان النقل مجانيا، أما إذا قام صاحب طائرة بنقل طبيب لعلاج قريب له أو محامى لتقديم مشورة قانونية له، فإن النقل يضحى مقابل مصلحة للناقل فلا يكون مجانيا.

وفى مجال النقل الجوى الدولى أخضعت الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929 لأحكام الاتفاقية عمليات النقل التى تقوم بها مجانا على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوى.

ويقصد بهذه المؤسسات شركات النقل التى تزاول أعمال النقل بصفة دائمة

أو البضائع يتم على طائرة فى مقابل أجر، كما تسرى على عمليات النقل التى تقوم بها مجانا على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوى».

وعلى سبيل الاحتراف وبقصد الربح. وهذا الاستثناء يجعل من معظم عمليات النقل الدولي خاضعة لنطاق تطبيق الاتفاقية حيث تتدر حالات النقل المجاني التي يقوم بها أحد الأفراد المالكين لطائرة ملكية خاصة دون تخصيصها للاستغلال التجاري⁽¹⁾.

646- مسؤولية الناقل الجوي في النقل المجاني:

إذا اتفق على أن يكون النقل بالمجان، فليس معنى ذلك إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عما يصيب الراكب أو المرسل من أضرار أثناء تنفيذ النقل، وإنما وضعت المادة لهذه المسؤولية حكما خاصا.

فأوجب لتتحقق مسؤولية الناقل أن يثبت طالب التعويض سواء كان المضرور أو ورثته أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه. ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل لا تكون مفترضة أو التزاما بتحقيق غاية، بحيث يقع على عاتق الناقل نفى مسؤوليته بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب طبقا للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 290 من قانون التجارة، فالتزام الناقل بالتزام ببذل عناية. ويمكن للناقل نفى ما يثبت طالب التعويض من وقوع الضرر نتيجة خطئه أو خطأ تابعيه ووكلائه بكافة طرق الإثبات القانونية.

647- تمسك الناقل أو تابعيه أو وكيله بتحديد المسؤولية وفقا للمادة

(292):

إذا أثبت المضرور أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه، فإن مسؤولية هؤلاء عن الضرر تكون قائمة. فإذا خاصمهم المضرور، فقد خولتهم المادة الحق في التمسك بتحديد

(1) المستشار محمد إبراهيم خليل ص 386.

المسئولية وفقا للمادة 292 من القانون.
(راجع شرح المادة 292).



مادة (298)

تكون مسؤولية الناقل الجوى فى الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 من هذا القانون أيا كان الأساس القانونى الذى تقوم عليه دعوى المسؤولية وأيا كانت صفة الخصوم فيها أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات⁽¹⁾.

الشرح

648- نطاق مسؤولية الناقل الجوى:

تكون مسؤولية الناقل الجوى فى الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 من القانون. أى لا تجاوز مسؤولية الناقل الجوى الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى المادة المذكورة وهى كالاتى:

- 1- فى حالة نقل الأشخاص مائة وخمسون ألف جنيه.
- 2- فى حالة نقل الأمتعة والبضائع خمسون جنيهًا عن كل كيلو جرام، عدا ما استثنى بالفقرة الثانية من المادة (292).
- 3- بالنسبة إلى الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافرين أثناء السفر خمسمائة جنيه.

وتظل المسؤولية فى هذه الحدود أيا كان الأساس القانونى الذى تقوم عليه دعوى المسؤولية أى سواء كان أساسها المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية. ولا تختلف حدود المسؤولية باختلاف صفة الخصوم أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات.



(1) المادة مستحدثة.

مادة (299)

- 1- لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الموجودين فيها.
- 2- وله أن يقرر إخراج أى شخص أو أى شيء يترتب على وجوده فى الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها.
- 3- وله أثناء الطيران أن يقرر عند الاقتضاء إلقاء الأشياء المشحونة فى الطائرة أو بعضها أو وقودها، على أن يخطر بذلك من يستثمر الطائرة فى أقرب وقت. وعليه أن يبدأ بإلقاء الأشياء قليلة القيمة كلما كان ذلك مستطاعا.
- 4- ويكون الناقل مسئولاً عن هلاك الأشياء التى يقرر قائد الطائرة إلقاءها لسلامة الطائرة⁽¹⁾.

الشرح

649- سلطة قائد الطائرة:

نصت الفقرة الأولى من المادة على أن لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الموجودين فيها، وفى سبيل ذلك خولت الفقرتان الثانية والثالثة من المادة لقائد الطائرة ما يأتي:

- 1- أن يقرر إخراج أى شخص أو شيء يترتب على وجوده فى الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها.
- وعلى هذا نصت المادة 125 من القانون رقم 28 لسنة 1981 بقولها: حالة انتفاء مسئولية الناقل بالنسبة لإنزال الركاب.

«لا يكون الناقل مسئولاً إذا اضطر قائد الطائرة لإنزال أى راكب يخل بالنظام

(1) النص المقابل فى القانون رقم 28 لسنة 1981 بإصدار قانون الطيران المدني: يقابل هذا النص المواد 124 ، 125، وسنعرض لها أثناء الشرح.

فيها أو يشكل خطراً على سلامة الطائرة أو ركبها».

2- أن يقرر أثناء الطيران عند الاقتضاء إلغاء الأشياء المشحونة في الطائرة أو بعضها أو وقودها. على أن يخطر بذلك من يستثمر الطائرة في أقرب وقت. وعليه أن يبدأ بإلقاء الأشياء قليلة القيمة كلما كان ذلك مستطاعاً. وقد نصت المادة 124 من القانون رقم 28 لسنة 1981 على ذلك كما سنرى.

650- مسؤولية الناقل عن هلاك الأشياء التي يقرر قائد الطائرة إلقاءها

لسلامة الركاب:

نصت الفقرة الرابعة من المادة على أن يكون الناقل مسئولاً عن هلاك الأشياء التي يقرر قائد الطائرة إلقاءها لسلامة الطائرة. وقد رددت ذلك المادة 124 من القانون رقم 28 لسنة 1981 بقولها: «مسؤولية الناقل بالنسبة لإلقاء البضائع».

«يكون الناقل مسئولاً تجاه الشاحنين والمرسل إليهم عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران حتى ولو كان لابد من إلقائها لنجاة الطائرة».

651- بعض التدابير الوقائية:

منح القانون رقم 28 لسنة 1981 قائد الطائرة الحق في اتخاذ بعض التدابير الوقائية للحفاظ على سلامة الركاب تخلص فيما يلي:

1- يجوز لقائد الطائرة، إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في الباب الثاني عشر من القانون وهي الجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني (المواد 142 - 144) أو أي فعل قد يعرض سلامة الطائرة للخطر، أن يتخذ تجاه هذا الشخص ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية، ويجوز له أن يأمر باقى أعضاء الطاقم أو أن يأذن لهم بمعاونته في ذلك، كما يجوز له أن يطلب تلك المعاونة من الركاب أو يأذن لهم بها، إلا أنه لا يجوز له إجبارهم على ذلك (م146).

2- لقائد الطائرة أن يطلب من السلطات المختصة فى الدولة التى تهبط الطائرة فى إقليمها إنزال الشخص المشار إليه فى المادة السابقة، مع بيان الأسباب المبررة لذلك الإجراء (م1/147).

3- إذا رأى قائد الطائرة تسليم الشخص المذكور بسبب خطورة الجريمة فعليه إخطار سلطات الدولة التى تهبط الطائرة فى إقليمها بأسرع وقت ممكن مع بيان الأسباب، وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات والمعلومات المتوفرة لديه (م2/147).

4- يجب على السلطات المختصة أن تتسلم أى شخص قام قائد الطائرة بتسليمه لها وفقا لحكم المادة (147)، وعليها أى تجرى تحقيقا فوريا عنه. وإذا تبين لهذه السلطات أن الجريمة تدخل فى نطاق الاختصاص القضائى للجمهورية وفقا لأحكام المادة (150)⁽¹⁾ فعليها اتخاذ الإجراءات اللازمة لإحالاته إلى المحاكمة.

وإذا تبين لها أن الجريمة لا تدخل فى نطاق الاختصاص القضائى المشار إليه، فلها أن تتخذ القرار المناسب فى شأنه طبقا للقانون. وفى جميع الأحوال - يكون لهذه السلطات طبقا للقانون - الحق فى تسليم المتهم إلى الدولة التى يحمل جنسيتها، أو الدولة التى يقيم فيها بصورة دائمة أو الدولة التى بدأ منها رحلته الجوية (م152).

652- انتفاء المسؤولية عن التدابير الوقائية :

فيما يتعلق بالإجراءات التى تتخذ طبقا للمادة 146 تنتفى مسؤولية قائد الطائرة أو أى عضو من أعضاء طاقمها، أو أى راكب من ركابها أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذى يتم تسيير الرحلة لحسابه وذلك فى أى دعوى تنشأ عن

(1) أنظر نصوص 142 ، 144 ، 150 من القانون رقم 28 لسنة 1981 (منشور فى نهاية شرح المادة).

المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت ضده هذه الإجراءات (م148). وقد قصد المشرع من ذلك تفادي الرجوع بالتعويض من جانب الأشخاص الذي يكونون محلا للإجراءات الوقائية ويثبت أن هذه الإجراءات لم تكن في محلها. ولا شك أن هذه النصوص تمثل قيда على حرية التقاضى عن طريق حرمان الشخص الذي يكون محلا لإجراءات وقائية غير مبررة من إقامة دعوى المسؤولية عما يلحقه من أضرار بدنية أو مادية أو أدبية خاصة في الدول المختلفة التي تحدث فيها إساءة معاملة الركاب كأمر عادي⁽¹⁾.



(1) عبد الفضيل محمد أحمد ص432.

قانون رقم 28 لسنة 1981

بإصدار قانون الطيران المدني (مـجـ)

(المعدل بالقانون رقم 92 لسنة 2003) (□)

باسم الشعب

رئيس الجمهورية

قرر مجلس الشعب القانون الآتى نصه، وقد أصدرناه.

(المادة الأولى)

يعمل بأحكام القانون المرافق فى شأن الطيران المدنى.

(المادة الثانية)

يلغى ما يأتى:

- 1- القانون رقم 19 لسنة 1920 باحتكار الحكومة للمطارات.
- 2- القانون رقم 57 لسنة 1935 بشأن الملاحة الجوية.
- 3- القانون رقم 639 لسنة 1953 فى شأن إنشاء مناطق اقتراب وانتقال وأمان للمطارات.
- 4- القانون رقم 269 لسنة 1959 فى شأن تنظيم العمل بالمطارات.
- 5- المرسوم الصادر بتاريخ 23 مايو سنة 1935 بتنظيم الملاحة الجوية
- 6- المرسوم الصادر بتاريخ 5 مايو سنة 1941 بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية.
- 7- قرار رئيس الجمهورية رقم 1506 لسنة 1958 فى شأن تنظيم تعليم

(1) الجريدة الرسمية فى 23 أبريل سنة 1981 - العدد 17.

(2) الجريدة الرسمية فى 19 يونية سنة 2003 العدد (25) تابع.

الطيران.

كما يلغى كل نص آخر يتعارض مع أحكام هذا القانون، وتظل اللوائح والقرارات التنفيذية القائمة حالياً سارية فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون إلى أن تعدل أو تلغى.

(المادة الثالثة)

ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به من اليوم التالى لتاريخ نشره.

يبصم هذا القانون بخاتم الدولة، وينفذ كقانون من قوانينها.

صدر برئاسة الجمهورية فى 4 جمادى الآخر سنة 1401 (9 أبريل سنة 1981).

