



عقد النقل الجوي للبضائع

عقد النقل الجوي للبضائع

(اتفاقية وارسو ١٩٢٩)

وقعت هذه الاتفاقية في ١٢،١٠،١٩٢٩ ودخلت في حيز التنفيذ في

١٤،١٠،١٩٣٣

أن النقل الجوي قد يكون داخليا وقد يكون دوليا، ويختلف حكم العقد في كلا الحالتين حيث الأحكام القانونية التي تسري عليه .

يكون النقل الجوي داخليا إذا تم بأسره داخل الحدود الإقليمية لدولة واحدة . وان الأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي هي أحكام قانون الطيران المدني للدولة . وبالرغم من خضوع هذا النوع للقانون الوطني، فان أحكام القانون الوطني نادرا ما تطبق، والسبب في ذلك هو لان شركات الطيران درجت علي النص علي شروط الاياتا IATA في عقود النقل الجوي .

لقد استقر القضاء علي اعتبار شروط الاياتا جزء من مضمون العقد واعطاها صفة الالتزام تطبيقا لمبدأ سلطان الارادة، ولا ترقى شروط الاياتا إلى هذه الدرجة إلا في حالة عدم تعارضها مع القواعد الآمرة الواردة في القانون الوطني الواجب التطبيق او في اتفاقية وارسو .

النقل الجوي الدولي .

يكتسب النقل الجوي الصفة الدولية متى تجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، فتتم أجزاء الرحلة الجوية بين دولتين علي الأقل ويخضع هذا النوع من النقل إلى أحكام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ .

عقد النقل الجوي .

هو "عقد بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل شخص او بضاعة من مكان إلى آخر بواسطة طائرة مقابل أجر" .

خصائص عقد النقل الجوي :

يتميز عقد النقل الجوي بعدة خصائص وهي كالاتي :

١.الرضائية .

٢.الصفة التجارية .

٣.الالتزام للجانبين .

٤.صفة الإذعان .

٥.الاعتبار الشخصي .

١.الرضائية : يعتبر النقل الجوي من العقود الرضائية التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى إفراغه في شكل معين . حيث كما تقضي القاعدة العامة بان يكون هذا الرضا صادر عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها. فالرضائية هنا كما هي في عقد النقل البحري للبضائع. فكونه عقدا رضائيا، فان ذلك يتحقق بتوافر الأركان الثلاثة اللازمة للانعقاد كما هو في العقود البحرية والتي هي الرضا والمحل والسبب . فالرضا كما تم شرحه أعلاه، أما المحل (أي محل عقد النقل الجوي للبضائع)، فمحلته هو الشيء الذي يلتزم الناقل بنقله بالطائرة من مطار القيام إلى مطار الوصول.

ولابد من توافر الشروط العامة في هذا المحل ، وهي :

١- أن يكون الشيء موجودا أو قابل الوجود .

٢- أو لا يكون محظورا .

إذن فالتراضي الذي ينصب علي محل غير معين ولا قابل للتعين لا يعتبر التراضي منتجا ، بينما لو ورد علي المحل دون تعيين الأجرة أو التطرف إليها ، فيمكن القول هنا بان الرضا منتج ولو أن الأجرة لم تعين ، لأنها لا تعد محلا للعقد ، فهي محل لالتزام ناتج من العقد بعد إبرامه والذي يمثل التزام المرسل بسدادها إلى الناقل ، ويمكن تعيين (اي الأجرة) وفقا للقواعد العامة في اجر المثل ، ولانتفاء نيه التبرع في أعمال الشركات الخاصة بالطيران باعتبار أعمالها من الأعمال التجارية .

حيث لا يكون النقل الجوي لها إلا عملا بمقابل ، مهما اتخذ من شكل هذا المقابل .

أما من ناحية السبب في عقد النقل الجوي اي (السببية) ، فالسبب مفترض في كل عقد ومشروع ما لم يثبت العكس ، اي أن السبب هو الذي يحتمل التعامل التجاري الخاص بنقل البضاعة جوا دون السؤال عن السبب في إبرام العقد. كما نلاحظ في أعمال المصارف حيث تخضم الاوراق التجارية دون أن تسأل عن السبب وتصرف الشيكات المسحوبة عليها دون أن تسأل عن السبب ، حيث لو الزمنا المصاريف بالتحقق من السبب لما تمكنت من أداء أعمالها ، فكيف الحال في النقل الجوي المتميز بسرعة الأداء.

٢- الصفة التجارية:

يعتبر عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متى تم النقل علي سبيل المفاوضة بغض النظر عن الشخص القائم به، سواء كان فردا ام شركة ام شخصا من أشخاص القانون العام . أما النسبة للطرف الأخر اى الشاحن فان العقد يعتبر أيضا تجاريا متى كان هذا الطرف تاجرا، وتعلق النقل بأعمال تجارية، تطبيقا لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية، ويفترض دائما تعلق النقل بشؤون تجارة التاجر إلى أن يثبت العكس.

٣- الألتزام للجانبين :

كما هو في العقد النقل البحري للبضائع، فهو عقد ملزم للجانبين ويرتب التلتامات في ذمة كل من طرفين، فليزم الناقل بالمحافظة علي البضاعة التي استلمها من الشاحن (المرسل) وتسليمها إلى المرسل إليه، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة .

٤- صفة الإذعان :

كذلك كما هو في عقد النقل البحري للبضائع حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط عقد النقل الجوي، ذلك أن شركات النقل تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها، والنقل الجوي يعتبر من المرافق العامة التي لا غنى للناس عنها، ومن هنا يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لان الطرف الآخر يذعن ويقبل بشروط الناقل .

٥- الاعتبار الشخصي :

ان عقد النقل الجوي لا يعتبر قائما علي الاعتبار الشخصي في كل صورة بل غاية ما يقال أن يتضمن نوعا من الاعتبار الشخصي والمتمثل ببعض الاستثناءات التي يمكن أن يرفض الناقل إبرام العقد مع الشاحن، التي تتعلق بطبيعة النقل بالطائرات وهذه :

١. الطاقة الاستيعابية للطائرة محدودة . حيث لا يجوز للشاحن أن يلزم الناقل الجوي بقبول الشحن عندما تغطي الطاقة الاستيعابية للطائرة او غالبيتها العظمي، ففي هذه الحالة يحق للناقل أن يرفض إلزام العقد معة .

٢. يكون الناقل الجوي ملزما بالرفض عندما لا تتلائم طبيعة الشحنة مع النقل بالطائرات، وفي هذه الحالة على الناقل اعطاء السبب المبرر للرفض .

مستند الشحن الجوي

كما هو في عقد النقل البحري للبضائع ينقسم من حيث الشكل إلى ثلاثة أقسام :

١- المستند الاسمي : فيكون المستند اسما عندما يتضمن اسم المرسل إليه، فيعرفه الناقل مقدما . ويستعمل هذا المستند عندما يكون المرسل والمرسل إليه شخصا واحدا، او عندما يرسل المرسل البضاعة إلى ممثلة التجاري في ميناء الوصول، ويغلب استعماله في النقل الجوي خصوصا بسبب سرعة هذا النقل وعدم وجود الوقت الكافي كي يتم تداول المستند خلاله، ويكون عادة قابل للتظهير ويتضمن

أحيانا هذه العبارة بالذات ، فيكون الناقل ملزما بتسليم البضاعة ولو أن المرسل اليه فقد السند ، وذلك بعد أن يتأكد من هويته الشخصية

٢- المستند لأمر أو الأذن، ويكون تداوله بالتظهير .

٣- المستند لحاملة - ويتم ذلك بتسليم البضاعة لحاملة ، حيث في هذه الحالة لا يعرف الناقل مقدما اسم المرسل إليه إلا عند مراجعته له .

أثار نقل البضائع جوا

أولا : التزامات الناقل :

١- الالتزام بتسلم البضاعة وشحنها في الطائرة .

٢- التزامه بالمحافظة على البضاعة أثناء النقل .

٣- التزامه بالنقل بالموعد المحدد .

٤- التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه .

١- الالتزام بتسلم البضاعة : يلتزم الناقل بمجرد إبرام العقد أن يستلم البضاعة من المرسل وشحنها علي الطائرة وحرصها بداخلها بطريقة لا تؤثر علي توازنها ، كذلك حفظ البضاعة وصيانتها من التلف وتحديد وقت استلام البضاعة مهم بالنسبة للناقل ، حيث تبدأ مسؤولية العقدية عن سلامة البضاعة من وقت تسلمه البضاعة سواء في مطار القيام أو في مخازنة . حيث يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة او تعييبها أو نقصانها عدا الاحوال الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب قديم في البضاعة او عن خطأ المرسل .

كذلك يعتبر مسؤولاً في حالة احتفاظ الناقل للبضاعة في مخازنة لأغراض النقل، حيث يعتبر متمماً لعقد النقل الجوي .

٢- التزام الناقل بالمحافظة علي البضاعة أثناء النقل :

يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة علي البضاعة أثناء النقل الجوي، حيث في مثل هذه العقود يكون التزام الناقل خاضعاً إلى قواعد المسؤولية العامة، والتي تقضي بآنة ناتج من التزام تعاقدى يقع علي عاتقه، والذي يمثل ببذل العناية المعتادة أثناء الطريق (اى من مكان القيام إلى مكان الوصول)، كأن يعيد حزم الاشياء او اصلاح أغلفتها وغيرها من التدابير الوقائية، ولكنة غير ملزم بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النباتات بالماء او إطعام الحيوان او سقياه او تقديم الخدمات الطبية له، إلا اذا اتفق علي مثل هذه التدابير .

٣- التزام الناقل بالموعد المحدد :

لهذا الالتزام احكامه الخاصة تميزه عن عقود النقل الاخرى، حيث تقضي الشروط العامة (للاياتا) بان " مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل او أي وثائق اخرى لا تعتبر جزءاً من عقد نقل البضاعة ولا يوجد ما يمنع في مواجهة الناقل- اي ميعاد محدد لنقل او تسليم البضاعة، بمعنى اخر انها (الاياتا) اعفت الناقل الجوي من الالتزام بالمواعيد المحددة في خطاب النقل او اية وثائق اخرى - لا تمام عملية النقل، ولكن هذا لا يعني بان يعفي الناقل الجوي من المسؤولين عن التاخير عن المدة المعقولة. حيث أن الناقل رخصته فى اتمام عملية نقل البضاعة خلال "فترة معقولة" يحددها قاضى الموضوع والذي يأخذ بنظر الاعتبار طبيعة البضاعة فيما إذا كانت سريعة التلف .

٤.التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه :

تقضي اتفاقية وارسو بألزام الناقل الجوي بأخطار المرسل إليه حال وصول البضاعة ، إلا إذا اتفق علي خلافة وتقضى أيضا بان يبرز المرسل إليه النسخة الأصلية من مستند النقل الجوي لغرض استلام البضاعة. ولكن المرسل إليه قد يرفض استلام البضاعة بعد إخطار الناقل له بوصولها لاي سبب كما لو وصلت البضاعة تالفة او تأخر وصولها بحيث لم يعد له مصلحة فى استلامها ، او أن المرسل إليه لم يحضر او حضر وامتنع عن دفع الأجرة والمصروفات المستحقة ، او يستحيل الاهتداء إلى عنوانه لخطأ في هذا العنوان ، فالناقل هنا ملزم بمراعاة القيود التي يفرضها قانون مطار الوصول (او دوله التسليم) واطار المرسل كتابته بواقعة تعذر التسليم انتظارا لتعليماته. وكذلك بإمكان الناقل بعد إخطار المرسل كتابته بواقعة عدم تسليم البضاعة أن يعيد نقلها واعادتها إلى مطار القيام (أن كان بطائرة او بطائرة اخرى) وانتظار تعليمات اخرى من المرسل وفي حالة عدم وصول تلك التعليمات من المرسل فبأمكانه التوجه لمحكمة القضاء المستعجل لبيع البضاعة بالمزاد العلني .

وهنا تجدر الاشارة إلى أن الناقل الجوي ليس له حق في الزامية المرسل إليه بقبول تسلّم البضاعة .

التزامات المرسل :

١.التزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل :

التسليم هو التزام ينشا حين إبرام العقد ، وإذا تطلب النقل استعدادا خاصا فعلي المرسل إخطار الناقل بذلك قبل تسليم البضاعة إليه بوقت

كاف. حيث ترجع اهمية التزام المرسل بتسليم البضاعة إلى انه شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه الأساسي، إلا وهو نقل البضاعة ولا يتصور هذا التنفيذ ما لم يتم تسليمها إلى الناقل فعلا.

٢. دفع اجرة النقل :

تشمل الأجرة بالإضافة إلى معناها الإعتيادي كل المصاريف الضرورية لإجراء النقل دفع قسط التأمين ورسوم الخزن والأرضية والرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم التي يجيب دفعها. اي بمعنى اخر لا يدخل في اجرة النقل الاصلية اجرة المصروفات الاضافية التي يجب ان يدفعها المرسل مقابل خدمات الإيداع والتأمين والمصروفات الأخرى تكون ضرورية لنقل البضاعة. ويفترض ان المرسل هو الذي يلتزم بأداءها بضمنها المصاريف المذكورة ما لم يتفق على تحمل تلك المصاريف المرسل إليه ولكن المرسل إليه قد لا يكون مسئولاً عن دفع الأجرة إلا إذا قبل البضاعة ومع ذلك فإن التزام المرسل بدفع الأجرة لا يسقط بل يظل التزامه قائماً إلى جوار التزام المرسل إليه بدفعها. وفي حالة امتناع المرسل إليه عن دفع الأجرة فان حق الناقل أن يحبس البضاعة تطبيقاً للقواعد العامة وهذا مما يؤدي إلى اسراع المرسل إليه في دفع الأجرة المستحقة للناقل .

اثر عقد النقل الجوي بالنسبة للمرسل إليه .

طبقاً للنظرية العامة للالتزام فان اثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين وحدهما. فان العقد لا يرتب التزاماً في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقاً . ووفقاً لهذه القواعد العامة، فان عقد النقل يقتصر على طرفية من ناحية الالتزامات والحقوق الناشئة عنه، ولكن إبرام هذا العقد هو لمصلحة المرسل إليه، لذلك فقد استقر الفقه بان المرسل إليه لا يعد من الغير

بالنسبة إلى شروط عقد النقل الجوي، حيث للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير، وان هذا الرجوع يكون على أساس المسؤولية التعاقدية لان المرسل إليه يكون في مركز (الطرف) بالنسبة لعقد النقل وسبب ذلك يعود إلى كون المرسل إليه في عقد النقل الجوي كما هو في النقل البحري يعد طرفا ذو شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن .

أساس مسؤولية الناقل الجوي طبقا لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م .

تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود الخطأ في جانب الناقل بل يلتزم فقط بإثبات تخلفه عن التزام فرضه العقد عليه، وان الناقل لا يستطيع التخلي من المسؤولية إلا اذا اثبت انه او تابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب الضرر، او كان من المستحيل عليهم اتخاذها بسبب القوة القاهرة أو لسبب أجنبي لا يد لهم فيه، او أن المضرور (الشاحن) قد تسبب او ساهم بخطئه في احداث الضرر .

حالات مسؤولية الناقل الجوي :

١.الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة

٢.الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل (اى مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير) .

١.الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة :

وفقا لاتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولا عن ضمان المحافظة على البضاعة وسلامتها حيث يكون مسؤولا اذا هلكت البضاعة

او تلفت أن كان ذلك الهلاك او التلف جزئياً او كلياً ويعفي من تلك المسؤولية اذا اثبت انه :

١. قد قام بكل ما من شأنه من منع حدوث الضرر للبضاعة أو

٢. استحالة عليه ذلك أو

٣. اثبت أن الضرر يعود إلى العيب الذاتي للبضاعة او خطأ المرسل (الشاحن) اذن فلغرض تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن سلامه البضاعة فلا بد من توفر الشروط التالية :

١. وقوع الحادث المسبب للضرر (اى حدوث واقعة) .

٢. ان يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي .

١. وقوع الحادث المسبب للضرر :

يقصد بالحادث جميع الاسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي ام غير متصلة به. وعله ذلك كون أن الناقل له كل الهيمنة والسيطرة علي البضائع المنقولة. فيعتبر حادثاً تشغل علي اثرة ذمة الناقل بالمسؤولية عن ذبول الزهور المنقولة لسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع اخري موجودة إلى جانبها ، او تلف اقمشة بسبب انسكاب زيوت او سوائل حمضية عليها ، او عن فقدان بضاعة بسبب سرقتها من مخازن الناقل بالمطار (اى داخل مطار القيام او الوصول) .

٢. ان يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي :

وفقا للمادة (١٨ فقرة ١ و ٢) من اتفاقية وراسو يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة اذا نجم هذا الضرر من واقعة حدثت خلال النقل الجوي.

ويقصد بعبارة خلال النقل الجوي وفقا لهذا الاتفاقية هو :

ان النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في مطار او علي متن طائرة او في اى مكان اخر عند الهبوط خارج المطار(اى حالة الهبوط الاضطرارى). اذن ففترة النقل الجوي طبقا لهذه الاتفاقية هي الفترة تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل والتي تبدأ من وقت استلام الناقل للبضاعة من المرسل حتي تسليمها إلى المرسل إليه او وكيلة في مطار الوصول. فيلاحظ هنا بان الاتفاقية قد اخذت بفكرة حراسة الناقل الجوي للبضاعة وحدها دون فكرة مخاطر الطيران. حيث اذا تم انزال البضاعة من الطائرة وتم وضعها في مخازن تابعة للناقل او لأشخاص اخرين، فان ذلك لا يعد تسليمها لها، ويبقى الناقل معدا حارسا لها وبالتالي مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بها. ولكن هنا يجب الملاحظة بان المادة ١٨ فقرة ٣ من هذه الاتفاقية قد ابعدت كل نقل برى او بحري او نهري من نطاق فترة النقل الجوي الذي يتم خارج المطار بالرغم من أن البضاعة خلال فترة هذا النقل البحري او البري او النهري ما زالت تحت حراسة الناقل، وعدم مسؤولية عن الاضرار وفقا لاحكامها، ولكن تخضع مسؤولية عن الاضرار طبقا للاحكام الواردة فى القانون الوطني الواجب التطبيق. حيث نصت الفقرة ٣ من المادة ١٨ من اتفاقية وراسو "اذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن او التسليم

او الانتقال من طائرة إلى اخرى، يفترض في الضرر، إلى أن يثبت العكس، أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي". وهذا يعني انه اذا تمت عمليات نقل البضاعة بنقل غير النقل الجوي بسبب (أي لاجل) تنفيذ عقد نقل جوي وتعرضت البضاعة خلال تلك الفترة (أي النقل الغير الجوي) لضرر معين فان هذا الضرر يعد قد وقع اثناء فترة النقل الجوي ويكون الناقل مسؤولاً عن الضرر وفقاً لاحكام المسؤولية في اتفاقية وارسو. وبالرغم من أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن تضرر البضائع خلال فترة النقل الجوي او غيره، ولكنه قد يستفيد في حالة اثباته بان الضرر قد وقع في غير فترة النقل الجوي وهذه الاستفادة تكون فيما إذا قد اشترط في عقد النقل بإعفائه من المسؤولية أو بتحديد مسؤوليته بأقل مما هو مقرر في الاتفاقية وذلك بتطبيق القانون الوطنى .

٢. الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل (مسؤوليته عن التأخير) :

نصت المادة ١٩ من اتفاقية وارسو على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو " ولكى تتعقد مسؤولية الناقل الجوى عن التأخير وفقاً لهذه الاتفاقية يقتضى توافر الشروط التالية :

١. أن يكون هناك تأخير (أى وقوع التأخير فى النقل)

٢. أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوى .

٣. حدوث ضرر من التأخير (ترتب ضرر)

١. أن يكون هناك تأخير :

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معين وأن هذا الميعاد قد تم تفويته او تجاوزه وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل او يكون محددًا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها.

ولكن جرت العادة لدى الناقلين الجويين بان لا يلتزموا بمواعيد نقل محددة بدقة . وسبب ذلك أن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل او تابعوه من السيطرة عليها . فهي تعتمد بشكل خاص علي الظروف الجوية وعلي الامكانيات المادية للطائرة لجهة سعتها ومقدار حمولتها .

وبناء على ذلك فإن شروط الأياتا (IATA – الاتحاد الدولي للنقل الجوي) أكدت في مادتها السادسة على أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءًا من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل. ولكن هذا لا يعني بأن الناقل الجوي حر في تنفيذ التزامه باتمام النقل متى ما شاء، وإنما تفيد التزامه باتمام النقل في الميعاد المعقول. أي أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعقد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه .

٢- أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوي

أن الناقل الجوي يكون مسؤولًا عن التأخير في اتمام النقل دون الرجوع إلى المرحلة التي سببت ذلك التأخير. ولكن مسؤوليته لا تخضع لاتفاقية وارسو إلا إذا وقع التأخير أثناء فترة النقل الجوي وكما ذكرنا

مسبقاً إذا كان سبب التأخير ناتجاً عن نقل البضاعة بواسطة البر أو البحر أو النهر فإن مسؤوليته عن التأخير تخضع للقانون الوطني الواجب التطبيق .

٣- حدوث ضرر من التأخير (ترتب الضرر)

على عكس ما تضمنته القوانين والاتفاقية الدولية (هامبرج) المتعلقة بالنقل البحري والتي ألزمت الناقل البحري بدفع تعويض عن التأخير حتى ولو لم ينتج عنه ضرر بالبضاعة حيث أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً إلا إذا نشأ عن التأخير ضرر يصيب الشاحن (المرسل) ولكن الاتفاقية لم توضح ما هو المقصود بالضرر وما هي عناصره. والرأي على وجوب الرجوع في ذلك إلى القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي. ويعد من قبيل الأضرار الناجمة عن التأخير والموجبة لمسؤولية الناقل تأخر البضاعة في الميعاد مما أدى إلى تلفها وانخفاض أسعارها أو تأخرها في الوصول سبب فوات الفرصة على المرسل في الاشتراك في معرض دولي أقيم لعرض هذا النوع من البضائع .

طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي

الاعفاءات من المسؤولية الخاصة بالناقل الجوي

نصت المادة ٢٠ (الفقرة ١) من اتفاقية وارسو على أنه : "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها "

وإضافت الفقرة ٢ من نفس المادة أن "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه

الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر" كما نصت المادة ٢١ من الاتفاقية أيضا أنه : " إذا ثبت الناقل أن خطأ الشخص المضروب تسبب في الضرر، أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها "

أذن وفقا لنصوص المواد أعلاه من الاتفاقية، فإن الناقل الجوي بإمكانه دفع مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة بإثباته بأنه لم يخطأ، ويتحقق ذلك في حالتين هما : اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية كافة لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، أو أن الضرر يعود لخطأ المضروب. ولكن يجدر الإشارة هنا أن العبارة التي جاءت بها المادة ٢٠ (فقرة ١) من اتفاقية وارسو بأنه كان :

"يستحيل على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر" تشمل القوة القاهرة، العيب الذاتي للبضاعة وفعل الغير.

وتفريعا لما تقدم، تكون أسباب دفع المسؤولية للناقل الجوي الدولي هي :

١- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر

٢- خطأ المضروب

٣- القوة القاهرة

٤- العيب الذاتي

٥- فعل الغير (الخطأ الملاحي)

١- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر

لم تبين الاتفاقية المقصود من عبارة التدابير الضرورية واختلفت وجهات النظر في تفسير هذه العبارة ولكن الرأي الراجح في الفقه والقضاء اتجه إلى تفسير واسع لتلك العبارة وتطلب من الناقل لغرض إعفاءه من المسؤولية أن يثبت فقط أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الجوي الحريص لتفادي الضرر، لاسيما وأن التزام الناقل الجوي بسلامة البضائع هو التزام بعناية وليس التزام بنتيجة كان يثبت الناقل :

١- أن الطاهرة كانت صالحة تماما للطيران ورعي في شأن تحميلها القواعد الخاصة بأمنها .

٢- أن الطائرة كانت موضع عناية وتخضع لصيانة دورية دقيقة ومزودة بالقدر الكافي من الوقود لاتمام الرحلة .

٣- أن الأحوال الجوية كانت تسمح بإقلاع الطائرة، والطائرة مزودة بالأجهزة الضرورية والخرائط .

٤- أن أفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يستلزمها القانون .

٥- أنه وتابعيه بقوا على اتصال دائم بالطائرة طوال الرحلة واستمروا باتخاذ تدابير السلامة إلى وقت وقوع الحادث .

وأن تقدير كفاية هذه العناية التي يبذلها الناقل الحريص أو عدم كفايتها هو من شأن القاضي الموضوع . ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها .

٢- خطأ المضرور

أن الطرف المضرور في عقد النقل تجاه الناقل قد يكون المرسل او المرسل إليه . فقد نصت المادة ٢١ من اتفاقية وارسو "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور هو الذي تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه ، فللمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها " ومقتضى ذلك أن الاتفاقية قد تركت لقاضي الموضوع أن يقدر ، ووفقاً لقانون بلده ، ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل . فإذا كان القاضي يعد خطأ المضرور سبباً في الإعفاء من المسؤولية ، فإن الناقل يعفي منها ، وإذا كان خطأ المضرور قد ساهم في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية ، أي أن الناقل يعفى جزئياً من المسؤولية بنسبة مساهمته في حدوث الضرر . ومثال خطأ المضرور أن يثبت الناقل إهمال المرسل الشاحن تغليف البضاعة تغليفاً يتناسب وطبيعتها فتصاب بتلف من جراء ذلك ، أو أن يرسل الشاحن بضاعة قابلة للاشتعال دون أن يعدها الإعداد الكافي لوقايتها من الاحتراق .

أما خطأ المرسل اليه فيتمثل بتأخره عن تسلم البضاعة القابلة للتلف السريع مثل الفواكه واللحوم وتعفنهما بالتالي ، او تقاعس المرسل إليه عن تسلم الطرود المرسلة إليه فترة طويلة الأمر الذي أدى إلى نقلها إلى مخزن المهملات وبالتالي إلى ضياعها .

٣- القوة القاهرة :

أن القوة القاهرة تعد في جميع التشريعات العالمية سبباً من أسباب دفع المسؤولية . والقوة القاهرة في النقل الجوي التي تعفي الناقل من مسؤولية هي تلك الحوادث المباغة التي تخرج عن دائرة نشاطه ولا يمكنه

توقعها أو تلافي مخاطرها. كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها وتهوي وتتحطم، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو أن يصاب قائدها بنوبة قلبية تؤدي لجباته، أو يصاب بانهييار أو إجهاد مفاجئ ليست له أي إمارات سابقة، أو أن تتعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملا يسمح أو يقضي بذلك .

هذا ولا يكلف الناقل بإثبات أن الحادث كان نتيجة قوة القاهرة، وإنما يكفي منه أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية كافة والمناسبة لتوقي الضرر طبقا لمعيار الناقل الحريص العاقل .

٤- العيب الذاتي :

العيب الذاتي قد يكون في الطائرة وقد يكون في البضاعة المنقولة على الطائرة . أن الناقل لا يكون مسؤولا عن العيب الخفي بالطائرة الذي يجهله تماما ويتعذر عليه كشفه ولم تكن له أي إمارات سابقة . ويمكن للناقل في سبيل الإعفاء من المسؤولية أن يعتمد على شهادة قيامه بواجبه . فلو حدث عارض أثناء الرحلة كأنفجار محرك الطائرة أو تلف اطاراتها، أو تسرب الزيت أو عطب أجهزة الاتصال المفاجئ أو غير ذلك فإن الناقل لا يتحمل المسؤولية . وقد يرجع العيب إلى الطبيعة الذاتية للبضاعة كالزهور التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة فتذبل، وكذلك الفواكة قد تتعفن، واللحوم والسوائل التي تحدث فيها تفاعلات كيميائية فتتلف .

ولكن يشترط في العيب الذاتي لغرض إعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، أي أن لا يكون بمقدور الناقل أو تابعيه توقعه أو دفعه . فإذا أمكن توقع العيب ولم يتخذ الناقل حياله التدابير

اللازمة لتفادي ما قد ينشأ عنه من ضرر، فإنه يكون مقصرا في تنفيذ التزامه بالمحافظة على الشيء ويسأل بالتالي عن الضرر الحاصل له، مثال ذلك، نقل حيوان عدة أيام دون إطعامه مما يؤدي إلى هلاكه .

٥- فعل الغير (الخطا الملاحي) :

لقد نصت الفقرة الثانية من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو أن "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى، كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر"

أي إذا أثبت الناقل أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة الجوية من قبل أفراد هيئة الطاقم الخاصين بعمليات التسيير الفني للطائرة .

ويتحقق فعل الغير مثلاً : بخطأ طيار طائرة أخرى يصطدم بطيارة الناقل، أو خطأ ضابط برج المراقبة بالمطار بالسماح لطائرتين بالهبوط في الوقت نفسه على ممر واحد .

ويشترط في الغير لكي يؤدي فعله أو تصرفه إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أن يكون أجنبياً أي أن لا يكون من الأشخاص اللذين يرتبطون معه بعلاقة تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل . كقائد الطائرة والمضيفين ومن في حكمهم من مستخدمي وعمال الناقل .

تحديد مسؤولية الناقل

تقضي القواعد العامة أنه عندما تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عن واقعة ألحقت ضرراً بالغير أن يترتب في ذمته التعويض للمضرور .

والأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر الذي يمثل بما لحق المضرور من خسارة وبما فاتته من كسب . إلا أن اتفاقية وارسو قد خرجت عن هذه القاعدة وأقرت مبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه .

- تحديد الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع

قررت اتفاقية وارسو مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك عن طريق تحديد مبلغ التعويض المستحق للمضرور ولكن بشروط معينة أهمها أن يكون الناقل حسن النية، ومن ناحية أخرى بطلان الشروط التي يضعها الناقل بقصد إعفاءه من المسؤولية أو تخفيض التعويض عن الحد الأقصى الذي قرره الاتفاقية .

فقد نصت المادة ٢٢ فقرة ٢ من اتفاقية وارسو : في حالة نقل الأمتعة المسجلة والبضائع، تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ بحد أقصى ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام (الفرنك / هو الفرنك الفرنسي الذي يحتوي على ٦٥,٥ ميلغرام من الذهب عيار ٩٠٠ في الألف) أي إذا كان الضرر أدنى من هذا الحد، فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي للضرر.

ولكن كيف يتم احتساب الحد الأقصى للتعويض في حالة هلاك أو تلف أو ضياع أو تأخير جزء من البضائع والأمتعة المنقولة ؟

لقد حسم هذه المشكلة بروتوكول لاهاي (١٩٥٥) وذلك باستحداث حكما جديدا لم يكن واردا في اتفاقية وارسو، وأوضح بموجبه طريقة احتساب الحد الأعلى للتعويض وفي هذا الحكم يجب أن نفرق بين نقطتين

١- أن يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة دون أن يؤثر ذلك في قيمة الطرود الأخرى ففي هذه الحالة لا يؤخذ في الحسبان، عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر .

٢- إذا لحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة وكان من شأنه هذا الضرر أن يلحق ضررا في قيمة الطرود الأخرى المتضررة، فإن حساب الحد الأقصى للتعويض يكون على أساس وزن جميع الطرود . فمثلا لو تعلق الأمر بنقل آلة ميكانيكية مفككة وموزعة على عدة طرود، ففي هذه الحالة، أن هلاك أو تلف أو تأخير جزء منها سوف يؤثر في قيمة بقية الأجزاء (الطرود) حتى ولو لم يلحقها أي ضرر بذاتها، فيحسب التعويض عن مجموع أوزان الطرود كلها لأن الآلة لم تعد تصلح للاستعمال .

- شروط تحديد مسؤولية الناقل الجوي :

يشترط في الناقل لغرض استفادته من تحديد التعويض (أي الحد الأقصى):

١- أن يكون الناقل حسن النية أي أن لا يكون الضرر راجعا إلى غشه أو خطئه المعادل للغش .

٢- أن يكون الناقل قد سلم الشاحن مستندات النقل الخاصة بالبضاعة .

ولكن إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، قد تم إما بنية إحداث الضرر، وإما عن رعونة بأحتمال نشوء ضرر بشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم، أنهم تصرفوا في نطاق تأدية وظائفهم، فإن الناقل في هذه الحالة لا يستفيد من تحديد التعويض الوارد في الاتفاقية ويلزم بتعويض كامل الضرر .

وكذلك الحال ينطبق عليه أيضا في حالة عدم تسليمه (أي الناقل) أي المستندات الخاصة بنقل البضاعة إلى الشاحن المتعاقد معه، أو سلمه مستندات لا تحتوي على البيانات المطلوبة .