



كلية الحقوق

قسم القانون الخاص

مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص
وفقا للتشريع العماني والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)

إعداد الباحث:

موسى بن سيف بن محمد التوبي

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

تخصص: القانون التجاري

إشراف: د. محمد بن حسن بن علي الحمادي

لجنة المناقشة:

اسم عضو اللجنة	رتبته الأكاديمية - جهة العمل	الصفة
د. محمد بن حسن الحمادي	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	مشرفا ورئيسا
د. رسم قصارة	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	مناقشا داخليا
د. خالد بن سعيد الهنائي	مدير الدائرة القانونية - وزارة التعليم العالي والبحث العلمي والابتكار	مناقشا خارجيا

سلطنة عمان

العام الدراسي ١٤٤٦ هـ / ٢٠٢٥ م



كلية الحقوق

قسم القانون الخاص

مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص
وفقا للتشريع العماني والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)

إعداد الباحث:

موسى بن سيف بن محمد التوبي

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

تخصص: القانون التجاري

إشراف: د. محمد بن حسن بن علي الحمادي

لجنة المناقشة:

اسم عضو اللجنة	رتبته الأكاديمية - جهة العمل	الصفة
د. محمد بن حسن الحمادي	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	مشرفا ورئيسا
د. رسم قصارة	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	مناقشا داخليا
د. خالد بن سعيد الهنائي	مدير الدائرة القانونية - وزارة التعليم العالي والبحث العلمي والابتكار	مناقشا خارجيا

سلطنة عمان

العام الدراسي ١٤٤٦ هـ / ٢٠٢٥ م

مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الاشخاص وفقا للتشريع العماني والاتفاقيات الدولية (دراسة
مقارنة)

أعدها الطالب:

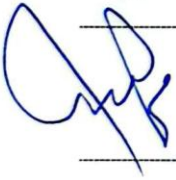
موسى بن سيف بن محمد التوي

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ 2025/5/21

المشرف

د. محمد بن حسن بن علي الحمادي

أعضاء لجنة المناقشة

م	صفته في اللجنة	الاسم	الرتبة الأكاديمية	التخصص	الكلية/ المؤسسة	التوقيع
1	رئيس اللجنة	د. محمد الحمادي	أستاذ مساعد	القانون التجاري	جامعة الشرقية	
2	المناقش الخارجي	د. خالد بن سعيد العميري	مدير الدائرة القانونية	القانون الخاص	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي والابتكار	
3	المناقش الداخلي	د. راسم قصاره	أستاذ مساعد	القانون التجاري	جامعة الشرقية	

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

لَوَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ الْفُلْكِ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرْكَبُونَ * لَيْسَتُوا
عَلَىٰ ظُهُورِهِ ثُمَّ تَذْكُرُوا نِعْمَةَ رَبِّكُمْ إِذَا اسْتَوَيْتُمْ عَلَيْهِ وَتَقُولُوا سُبْحَانَ الَّذِي سَخَّرَ
لَنَا هَذَا وَمَا كُنَّا لَهُ مُقْرِنِينَ * وَإِنَّا إِلَىٰ رَبِّنَا لَمُنْقَلِبُونَ {

صدق الله العظيم

سورة الزخرف الآيات من " ١٢ - ١٤ "

الإهداء

"إلى من كانوا النور الذي أثار دربي، والسند الذي لا يميل ... "

إلى عائلتي العزيزة، منبع الحب والدعم، التي آمنت بي في كل خطوة،

وشجعتني في كل مراحل هذه الرحلة، إلى كل منحني كلمة طيبة، أو دعوة صادقة،

فكانت نبراسًا يضيء طريقي والدافع الأكبر وراء هذا الإنجاز.

أهدي هذا العمل المتواضع وفاءً وتقديرًا لكل من كان له أثر في رحلتي العلمية.

الباحث

الشكر والتقدير

الحمد لله كما يليق بجلال وجهه وعظيم سلطانه، له الحمد والشكر الدائم على نعمه وآلائه التي لا تُعد ولا تُحصى على ما مَنَّ به عليّ من توفيق وسداد، وعلى من أعانني على إتمام هذا العمل العلمي.

أتوجه بخالص الشكر والتقدير لكل من أسهم في تعليمي وتزويدي بالعلم النافع في جميع مراحل دراستي، كما أعبر عن بالغ امتناني لجامعة الشرقية على ما قدمته من تسهيلات وخدمات كان لها الدور الكبير في تيسير سبل البحث العلمي للطلاب، وعلى توفيرها الموارد والدعم اللازمين مما كان له بالغ الأثر في إتمام هذا البحث بنجاح.

ويشرفني أن أخص بالشكر والعرفان الدكتور/ محمد بن حسن بن علي الحمادي، أستاذ القانون التجاري بكلية الحقوق في جامعة الشرقية، على تفضله بالإشراف على هذه الرسالة، وما قدّمه لي من دعم متواصل وإرشادات قيّمة وملاحظات ببناء أسهمت بعمق في تطوير هذا البحث العلمي، ولا يفوتني أن أعرب عن شكري وتقديري للدكتور/ راسم قصارة المناقش الداخلي، والدكتور/ خالد بن سعيد الهنائي المناقش الخارجي، الذين شاركوا في مناقشة هذه الرسالة، لما قدّموه من توجيهات وملاحظات علمية ساعدت في إثراء الدراسة وتحسين محتواها.

الباحث

ملخص الرسالة

تتناول هذه الدراسة موضوع مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص، وذلك من خلال دراسة مقارنة بين التشريع العماني والاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا النوع من العقود، بهدف الوقوف على مدى انسجام التشريع العماني مع هذه الاتفاقيات، واستقصاء أوجه القصور أو التباين في التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، وقد تم تقسيم الدراسة إلى فصلين رئيسيين.

الفصل الأول ركز على الإطار التشريعي لمسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص، حيث تناول في المبحث الأول الأساس القانوني للمسؤولية وأنواعها، كما وردت في الاتفاقيات الدولية والتشريع العماني، بينما ناقش المبحث الثاني حالات قيام المسؤولية خصوصاً فيما يتعلق بسلامة المسافرين والتأخير في تنفيذ عقد النقل، إلى جانب بيان حالات التشديد القانوني والتشديد الاتفاقي، والفصل الثاني تطرق إلى موانع المسؤولية وآثار الدعوى في عقد النقل الجوي للأشخاص، حيث تناول في المبحث الأول حالات الإعفاء من المسؤولية والتمسك بتحديداتها، في حين تناول المبحث الثاني دعوى المسؤولية من حيث أطرافها والدفع بعدم قبولها وشروط سقوطها.

ومن أهم ما توصلت إليه الدراسة من نتائج بقيام مسؤولية الناقل الجوي بتحميل الناقل الجوي مسؤولية قائمة على وقوع الضرر دون اشتراط إثبات الخطأ، مع منحه الحق في دفع المسؤولية عنه بإثبات اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، وتعدد مصادر التشريع لمسؤولية الناقل الجوي في سلطنة عمان بين قانون التجارة وقانون الطيران المدني ولائحة حماية حقوق المسافرين، مما أدى إلى تشتت الأحكام القانونية وإثارة الغموض في التطبيق، ومن أهم ما توصلت إليه الدراسة من توصيات بضرورة تعزيز حماية المسافرين من خلال إلزام شركات الطيران بتوعية الركاب بشروط المسؤولية وحقوقهم عبر المنصات الإلكترونية ونقاط الخدمة في المطارات، مع اعتماد منصات إلكترونية لتسجيل مطالبات المسافرين تماشياً مع رؤية عُمان ٢٠٤٠، وإصدار قانون موحد بسلطنة عمان ينظم قانون النقل الجوي ضمن إطار تشريعي واحد، بدلاً من توزيعها بين أكثر من قانون لتفادي التداخل والغموض، ويلغي التشريعات المتفرقة السابقة وذلك بنقل الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي من قانون التجارة العماني إلى قانون الطيران المدني العماني ولائحة حقوق المسافرين.

Thesis Abstract

This study examines the liability of air carriers in passenger transport contracts through a comparative analysis of Omani legislation and relevant international conventions. It aims to assess the extent to which Omani law aligns with international standards and to identify gaps or inconsistencies in the regulation of air carrier liability. The research is structured into two main chapters.

The first chapter explores the legal framework governing air carrier liability, addressing its legal basis and various forms under both international conventions and Omani law. It also analyzes circumstances in which liability arises, particularly concerning passenger safety and delays, as well as cases of aggravated liability. The second chapter focuses on exemptions from liability and the legal consequences of liability claims, including the conditions for invoking liability limitations and the procedural aspects of liability litigation.

Key findings indicate that under both international and Omani law, air carriers may be held liable for damages without the need to prove fault, provided the damage occurred during air transport. However, carriers may avoid liability by demonstrating that all necessary measures were taken to prevent the damage. The study highlights the fragmentation of legal sources governing air carrier liability in Oman across the Commercial Law, Civil Aviation Law, and Passenger Rights Regulations which leads to legal ambiguity and challenges in application.

Among the main recommendations is the call for enhanced passenger protection by mandating airlines to inform passengers of their rights and liability conditions via digital platforms and airport service points. The study also recommends the establishment of unified electronic claim systems aligned with Oman Vision 2040 and the enactment of a comprehensive air transport law to consolidate existing regulations under a single legislative framework, replacing fragmented provisions currently dispersed across multiple legal texts.

الفهرس

الموضوع	الصفحة
المقدمة	١
أهمية الدراسة	٤
مشكلة الدراسة	٥
منهجية الدراسة	٦
الدراسات السابقة	٧
الفصل الاول: الإطار التشريعي لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص	١٠
المبحث الاول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص	١١
المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفق الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية	١٣
الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية	١٤
الفرع الثاني: القوانين الداخلية	٢٣
المطلب الثاني: أنواع المسؤولية في عقد نقل الأشخاص	٢٧
الفرع الأول: المسؤولية العقدية	٢٨
الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية	٣٣
المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص	٣٦
المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص	٣٧
الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن سلامة المسافرين (الحادث - القرصنة)	٣٨
الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير	٥١
المطلب الثاني: حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي	٥٧
الفرع الأول: حالات التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي	٥٨
الفرع الثاني: حالات التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي	٦٤
الفصل الثاني: موانع المسؤولية وآثار الدعوى في عقد النقل الجوي للأشخاص	٦٧
المبحث الأول: موانع قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص	٦٨
المطلب الأول: حالات الاعفاء من المسؤولية	٦٩
الفرع الأول: حالات الإعفاء القانوني	٧٠
الفرع الثاني: حالات الاعفاء الاتفاقي	٧٧
المطلب الثاني: التمسك بتحديد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص ..	٨٢

٨٤	 الفرع الأول: الأساس القانوني لتحديد مسؤولية الناقل الجوي
٩٠	 الفرع الثاني: حالات تحديد مسؤولية الناقل الجوي
٩٨	 المبحث الثاني: دعوى قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص
٩٩	 المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية
١٠٠	 الفرع الأول: المدعي
١٠٢	 الفرع الثاني: المدعي عليه
١٠٥	 المطلب الثاني: المحكمة المختصة والدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها
١٠٦	 الفرع الأول: المحكمة المختصة بحكم النزاع
١١٠	 الفرع الثاني: سقوط الدعوى وتقادمها
١١٤	 الخاتمة والتوصيات
١١٨	 قائمة المراجع

المقدمة

يعد قطاع النقل الجوي أحد الدعائم الأساسية لتحقيق أهداف رؤية عُمان ٢٠٤٠، والتي تركز على بناء اقتصاد متنوع ومستدام وتعزيز موقع السلطنة كمركز لجستي إقليمي وعالمي، حيث أولت الرؤية اهتمامًا خاصًا بتطوير البنية التحتية للمطارات، ورفع كفاءة الخدمات الجوية، وتعزيز الربط بين النقل الجوي وبقية وسائل النقل الأخرى، كالنقل البحري والبري بهدف تسهيل حركة التجارة والسفر ودعم الاقتصاد الوطني، كما تسعى الرؤية إلى تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين وتوظيف التقنيات الحديثة والتحول الرقمي، إلى جانب تعزيز دور الطيران العُماني وتوسيع الشبكة الجوية لتشمل وجهات جديدة تسهم في دعم قطاعي السياحة والاستثمار، حيث تركز الرؤية كذلك على تنمية الكوادر الوطنية المتخصصة في مجالات الطيران عبر إنشاء برامج تعليمية وتدريبية تتماشى مع المعايير الدولية.

حيث تعد مسؤولية الناقل الجوي من أبرز مواضيع القانون الجوي، لما له من أهمية في العمل وما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء، والمسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزام عقدياً كان أم غير عقدي، وقد أثار موضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص جدلاً قانونياً من حيث الأحكام القانونية لهذه المسؤولية^(١)، وجاءت هذه الدراسة لتعمق البحث عن كيفية تحقيق أكبر حماية ممكنة للأشخاص عن طريق الخوض في تفاصيل نصوص المواد القانونية الخاصة بالاتفاقيات الدولية ومقارنتهم مع القوانين الداخلية لسلطنة عمان.

فمنذ بداية القرن العشرين بدأت الدول بعقد مؤتمرات دولية من أجل وضع قواعد اتفاقية خاصة بالقانون الجوي، فكانت أول اتفاقية دولية في باريس لعام ١٩١٩، تلتها اتفاقيات وبروتوكولات أرسى قواعد خاصة بهذا القانون، ثم سعت الدول إلى وضع قواعد قانونية داخلية خاصة بهذا القانون، وكانت مصر من أولى الدول في وضع قواعد لهذا القانون وذلك في العام ١٩٢٠^(٢)، وفي سلطنة عمان وضعت عدة قوانين للطيران المدني من بداية المرسوم السلطاني الصادر سنة ١٩٧٥م، إلى

١ (فتحي عبد الفتاح عبد الباقي، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، الطبعة الثانية، ٢٠٠٥م، ص ١٤٥.

٢ (عبد المنعم بدوي، الوسيط في قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣، ص ٣٠.

قانون الطيران المدني الصادر سنة ٢٠١٩م^(١)، واللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الصادرة بالقرار رقم (٢٠٢٣/١١٦)، ولائحة حقوق المسافرين لهيئة الطيران المدني بالقرار رقم ٢٠٢٤/٧٥٧م. بالإضافة الى قانون التجارة العماني رقم (٥٥/١٩٩٠) وتعديلاته بالمرسوم السلطاني رقم (٥٣/٢٠١٩).

على الرغم من حداثة قانون النقل الجوي، إلا أن التطور السريع في صناعة الطيران، وصيرورتها الوسيلة الأسرع والأمنة بين وسائل النقل الأخرى، جعلت الحاجة ماسة إلى وضع قواعد دولية ووطنية خاصة، حيث انضمت سلطنة عمان إلى اتفاقية وارسو للنقل الجوي بالمرسوم رقم (٣٣/١٩٧٦)، كما تمت الموافقة على انضمام السلطنة إلى بعض قواعد البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي بالمرسوم السلطاني رقم (٥٦/١٩٨٧)، والتصديق على بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني الدولي بالمرسوم السلطاني رقم (١٠٢/١٩٨٤)، والموافقة على انضمام السلطنة إلى معاهدة الاعتراف الدولي بالحقوق في الطائرات بالمرسوم السلطاني رقم (١١/١٩٩٢)م، كما تم التصديق على النص العربي لاتفاقية الطيران المدني الدولي "معاهدة شيكاغو" (١٩٤٤م) بالمرسوم السلطاني رقم (٨٠/١٩٩٦)، كما أعلن عن انضمام السلطنة إلى اتفاقية الضمانات الدولية للمعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها الخاص بالطائرات بموجب المرسوم السلطاني رقم (٢١/٢٠٠٥)، ناهيك عن انضمام السلطنة إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال عام (١٩٩٩) بالمرسوم السلطاني رقم (٦٥/٢٠٠٦).

عقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل فهو ينعقد بمجرد تلاقي القبول مع الإيجاب، ولكن لاختلاف طبيعة النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل الأخرى وضع المشرع الدولي التزاماً على الناقل الجوي يتمثل هذا الالتزام في وجوب إصدار وثيقة نقل للمتعاقد تحتوي على بعض البيانات، وقد أوقع المشرع جزاء على الناقل الجوي الذي ينقل مسافراً أو أمتعة أو بضائع دون أن

(١) د نجم عبود مهدي السامري، القانون البحري والجوي وفقاً للقانون العماني والاتفاقيات الدولية، دار الكتاب الجامعي، الطبعة الأولى عام ٢٠٢١م، ص ١٨.

يصدر لهما وثيقة نقل أو كانت وثيقة النقل خالية من البيانات اللازمة عند إصدارها^(١)، وقد يحصل أثناء تنفيذ الناقل الجوي لعقد النقل أن تتعرض وسيلة النقل (الطائرة) لكارثة جوية عندئذ تتعقد المسؤولية لجبر الضرر الذي لحق بالمتعاقد، ونظرًا لما قد يحدثه إطلاق مسؤولية الناقل الجوي من تأثير على مرفق النقل الجوي فقد وضع المشرع حداً أقصى للتعويض، ولكن قد يخسر الناقل الجوي هذه الميزة إذا كان الضرر ناجماً عن غش وقع من جانبه أو خطأ مساو للغش^(٢)، كما أن المشرع الدولي أعطى الناقل الجوي فرصة تفويض المسؤولية بإثبات اتخاذ جميع التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو إثبات أنه كان من المستحيل عليه اتخاذها.

ولا شك في أن يكون لطبيعة النقل الجوي تأثير على مسؤولية الناقل الجوي فعندما تحلق الطائرة في السماء وتبتعد عن أعين الأفراد يصعب تطبيق أحكام المسؤولية في القانون الداخلي على ما يقع من حوادث في الجو، حيث يكون من الصعب على الدائن (المتعاقد) إثبات خطأ المدين (الناقل الجوي) كما هو في القواعد العامة في القوانين الداخلية، ولهذا قصد المشرع على أن تتعقد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر للمتعاقد، و(الناقل) يقع عليه عبء إثبات عدم وقوع الخطأ من جانبه^(٣)، وعليه فإنني سأحاول بحث مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص من خلال تقسيم هذه الرسالة إلى فصلين على النحو التالي:

الفصل الأول: الإطار التشريعي لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص.

الفصل الثاني: موانع المسؤولية ودعواها في عقد النقل الجوي للأشخاص.

١ (عبد العزيز عبد المنعم خليفة، النقل الجوي للبضائع في القانونين المصري والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨م، ص ٧٧.

٢ (المادة (٥/٢٢) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

٣ (د عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية ٢٠١١م ص ١٦.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة كونها تعد إحدى الدراسات القانونية الحديثة التي تتعلق بنوع حديث من النقل يتسم بالتطور المستمر والسريع وهو النقل الجوي، وبناءً على ذلك تبرز الحاجة لمواكبة القواعد القانونية والاتفاقيات الدولية هذا التطور السريع بنفس الوتيرة، وتركز هذه الدراسة تحديداً على مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص، وتزداد أهمية هذه الدراسة بالنظر إلى طبيعة العلاقة التعاقدية بين الراكب والناقل، والتي تستدعي تحديداً دقيقاً لحدود التزامات الناقل وحقوق الراكب، خاصة في حالات الضرر أو التأخير أو الفقد، كما أن مسؤولية الناقل الجوي تخضع لتنظيم قانوني خاص ومُعقد يتداخل فيه القانون الداخلي مع الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، مما يفرض ضرورة تحليل تلك النصوص لفهم نطاق حماية الراكب، وحدود مسؤولية الناقل، وشروط الإغفاء أو التخفيف منها، وتُسهم هذه الدراسة في:

- تعزيز الوعي القانوني لدى المتعاملين في قطاع الطيران.
- دعم القضاء والجهات التنظيمية في تفسير النصوص ذات الصلة.
- المساهمة في تطوير التشريعات الوطنية لمواكبة المعايير الدولية.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحديد الإطار القانوني الذي يحكم التزامات الناقل الجوي وحقوق المسافرين، كما توضح نطاق المسؤولية المترتبة على الناقل في حال الإخلال بالعقد، سواء من حيث الوفاة أو الإصابة أو التأخير أو فقد الأمتعة، وذلك في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، مثل اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، كما تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مسؤولية الناقل الجوي في إطار عقد النقل الجوي، وذلك من خلال الأهداف التالية:

- (١) تحديد الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، وبيان مدى التزامه بضمان سلامة الركاب وحماية الأمتعة والبضائع خلال عملية النقل.
- (٢) تحليل الشروط القانونية التي تُنشئ أو تُحد من مسؤولية الناقل الجوي، سواء من حيث التقصير أو القوة القاهرة أو الخطأ المشترك.

٣) مقارنة الأحكام الواردة في القوانين الوطنية مع الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي

كاتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

٤) تسليط الضوء على الضمانات القانونية المتاحة للركاب والمسافرين عند تعرضهم للضرر

أو التأخير أو الفقد، وتحليل مدى كفاية هذه الضمانات.

٥) تقديم توصيات قانونية وتشريعية تهدف إلى تطوير منظومة المسؤولية المدنية للناقل

الجوي بما يعزز العدالة ويحمي حقوق الأطراف المتعاقدة.

مشكلة الدراسة:

تكمن إشكالية هذه الدراسة في الغموض والتعقيد في تحديد مسؤولية الناقل الجوي عند وقوع الضرر أو التأخير أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي، نتيجة التداخل بين القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا النوع من العقود، ويثار التساؤل حول مدى ملائمة هذه النصوص في حماية حقوق الركاب، ومدى فاعلية القواعد القانونية الحالية في تحقيق التوازن بين أطراف العقد، لا سيما في ظل التفاوت بين التشريع العُماني والمعايير الدولية، مما يترتب عليه إشكاليات عملية وقضائية عند تسوية النزاعات المرتبطة بعقود النقل الجوي، وهل يُؤقّر القانون العُماني المنظم للنقل الجوي الحماية الكافية لحقوق المسافرين؟

أسئلة الدراسة:

للإجابة عن مشكلة الدراسة يتطلب التطرق في اجابة الأسئلة التالية:

- ١) ما الإطار التشريعي لمسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص؟
- ٢) ما أحكام مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص؟
- ٣) ما الحالات التي يُسأل فيها الناقل الجوي عن سلامة المسافرين أو التأخير؟
- ٤) ما حالات التشديد القانوني وحالات التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي؟
- ٥) ما حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي غي عقد النقل الجوي للأشخاص؟
- ٦) ما الأساس القانوني لحالات تحديد مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي؟

٧) ما الاساس القانوني لقيام دعوى المسؤولية وفق الاتفاقيات الدولية والتشريع العماني في عقد النقل الجوي للأشخاص؟

٨) كيف يتم اختيار المحكمة المختصة بحكم النزاع والدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها بعقد النقل الجوي للأشخاص؟

حدود الدراسة:

تتخصر هذه الدراسة ضمن مجموعة من الحدود المنهجية التي تهدف إلى رسم نطاق البحث بدقة، بما يسهم في التركيز على موضوع الدراسة وتحقيق أهدافها بوضوح، وذلك على النحو الآتي: الحدود الموضوعية: تقتصر الدراسة على بحث مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص فقط دون التطرق إلى نقل البضائع، مع التركيز على أوجه المسؤولية في حالات الوفاة أو الإصابة أو التأخير أو فقد الأمتعة، وتحليل الأساس القانوني لهذه المسؤولية وسبل الإعفاء منها.

الحدود المكانية: تركز الدراسة على مدى توافق التشريع العُماني بالنسبة للاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، خاصة اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

الحدود الزمانية: تمتد الدراسة لتشمل التحولات القانونية والتنظيمية في مجال مسؤولية الناقل الجوي حتى عام ٢٠٢٥، مع التركيز على أثر التطورات المتسارعة لقانون النقل الجوي التي دفعت إلى إعادة تقييم الكثير من الالتزامات القانونية للناقلين، كما تشمل الدراسة على تتبع مراحل تطور المفاهيم القانونية لمسؤولية الناقل الجوي منذ اعتماد الاتفاقيات الدولية بهدف فهم مدى توافقها مع التشريعات الوطنية لحماية حقوق المسافرين تماشياً لرؤية عمان ٢٠٤٠.

منهجية الدراسة:

تعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي المقارن من خلال تحليل ومقارنة النصوص القانونية بالتشريع العماني المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، ومقارنتها بأحكام الاتفاقيات الدولية (اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م)، كما تستند هذه الدراسة إلى المنهج الوصفي لتوضيح المفاهيم القانونية المرتبطة بمسؤولية عقد النقل الجوي، إضافة إلى استعراض وتحليل الآراء الفقهية والأحكام القضائية بهدف معرفة مدى كفاية النصوص القانونية لمعالجة الإشكاليات المطروحة، وتقديم

مقترحات تسهم في تطوير النظام القانوني بما يحقق حماية حقوق وسلامة المسافرين بعقد النقل الجوي.

الدراسات السابقة:

تعددت الدراسات التي تناولت موضوع عقد النقل الجوي بمختلف جوانبه، وقد تم الاستفادة منها في دعم الإطار النظري لهذه الدراسة، وما اشتملت عليه من تحليلات وتفسيرات قانونية موسعة للنقاط المرتبطة بمسؤولية الناقل الجوي، لا سيما ما يتصل بمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص وأمتعتهم وفقاً للمشرع العماني والاتفاقيات الدولية، ومن أبرز هذه الدراسات:

(١) تركي مصلح حمدان المصالحة (٢٠٢١م)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العماني الجديد، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة.

تناولت الدراسة السابقة، المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني العماني لعام ٢٠١٩م، وركزت على نقل الأشخاص والبضائع، في حين تنصب الدراسة الحالية في تركيزها الواسع على مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص فقط، مع المقارنة بين الاتفاقيات الدولية والتشريع العماني.

(٢) نجم عبود مهدي السامرائي (٢٠٢١م)، القانون الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني العماني والاتفاقيات الدولية، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة.

تطرق هذا الكتاب إلى عقد النقل الجوي بشقيه الداخلي والدولي للأشخاص والبضائع، وغطى أحكام الطائرات والسيادة الجوية والمسؤولية، ويختلف عن الدراسة الحالية في تركيزها الأوسع بتناولها أساساً وأحكام المسؤولية والآثار المترتبة عليها.

(٣) بدر بن حمود الرحبي (٢٠١٦م)، النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، مسقط.

هدفت الدراسة إلى تحليل النظام القانوني لعقد النقل الجوي من خلال المفهوم، الإثبات، الآثار، والمسؤولية، مع اعتماد المنهج الوصفي التحليلي. وقد شملت النقل الداخلي والدولي للأشخاص

والبضائع، بينما ركزت الدراسة الحالية على مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص فقط، مع التوسع في مناقشة التعويضات ودعوى المسؤولية.

٤) وضحة فلاح المطيري (٢٠١١م)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان.

ناقشت الدراسة أركان وآثار مسؤولية الناقل الجوي من خلال مقارنة بين القانونين الكويتي والأردني، وهي تقترب من موضوع الدراسة الحالي من حيث نطاق المسؤولية، لكنها تختلف عنها في تركيزها على قوانين غير عمانية.

٥) أحمد حميد الجميلي (٢٠١٨م)، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين - دراسة مقارنة، كلية القانون، جامعة الفلوجة.

ركزت الدراسة على أحد جوانب المسؤولية وهو التأخير، وبيّنت شروط تحققها وآثارها القانونية. وتُعد مرجعاً مفيداً لفهم جانب من الجوانب الفرعية لمسؤولية الناقل، وإن كانت لا تغطي المسؤولية الكاملة في عقد النقل الجوي.

٦) محمود محمد أبو شاوور (٢٠١٣م)، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية.

ركزت الدراسة على أسباب الإعفاء من المسؤولية في التشريعات الأردنية واتفاقية مونتريال، كما ناقشت دعوى المسؤولية، وتكمن أهميتها في إيضاح موانع المسؤولية التي قد تنطبق في القوانين العمانية أيضاً.

يتضح من خلال استعراض الدراسات السابقة أن هناك اهتماماً علمياً متزايداً بموضوع النقل الجوي بمختلف جوانبه، إلا أن معظم هذه الدراسات لم تتناول مسؤولية الناقل الجوي بالشكل الكافي وتحديدًا في نطاق نقل الأشخاص وأمتعتهم، كما أن الدراسة الحالية تتميز بتركيزها على القانون العماني، إلى جانب تحليل الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بشكل مقارن، ومن هنا تنبع القيمة العلمية للدراسة من حيث إنها تسد فجوة بحثية واضحة، وتسهم في تطوير الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي وخاصة في ظل التحديات التي يشهدها قطاع الطيران المدني.

تقسيم الدراسة:

الفصل الاول: الإطار التشريعي لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

المبحث الاول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

الفصل الثاني: موانع المسؤولية وآثار الدعوى في عقد نقل الأشخاص.

المبحث الأول: الدفع بعدم مسؤولية الناقل الجوي

المبحث الثاني: دعوى قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

الفصل الأول

الإطار التشريعي لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

يُعد النقل الجوي من أسرع وسائل النقل وأكثرها فاعلية لنقل المسافرين إلى أماكن بعيدة، وذلك بفضل حرية التحليق في الفضاء الجوي والتطور العلمي والتقني في صناعة الطائرات الذي عزز من أمان وسلامة السفر^(١)، وقد شهدت مسؤولية الناقل الجوي الدولي تطورات ملحوظة لمواكبة هذا التقدم، مما دفع الاتفاقيات الدولية إلى تنظيمها بشكل مستمر، كما أولى المشرع العماني هذا الجانب اهتماماً خاصاً، ويتضح ذلك من خلال تنظيم عقد النقل الجوي ومسؤولية الناقل في كل من قانون الطيران المدني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠١٩/٧٦)، ولائحة حماية حقوق المسافرين (٢٠٢٤/٧٥٧)، وقانون التجارة العماني وتعديلاته.

ويعد موضوع مسؤولية الناقل الجوي من أهم مواضيع القانون الجوي، نظراً لما له من أهمية في العمل ولما يثيره من منازعات عديدة أمام القضاء، والمسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزام، عقدياً كان أم غير عقدي، ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية، إذ يجب أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضرر الغير أو المسافر^(٢)، وللحديث عن مسؤولية الناقل الجوي لا بد من بيان أساس ومسؤولية الناقل الجوي في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العماني وبيان أنواع المسؤولية، حيث تناولت الدراسة أساس وحالات قيام مسؤولية الناقل الجوي، بما يشمل حالات التشديد القانوني والاتفاقي، وذلك عبر المبحثين التاليين:

المبحث الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص.

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص.

١ (محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت منشورات الحلبي الحقوقية ٢٠٠٥، ص ٤٣٦.

٢ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري والجوي وفقاً للقانون العماني والاتفاقيات الدولية دار الكتاب الجامعي ٢٠٢١، ص ٣٢٧.

المبحث الأول

الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص

ما زالت مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص تعتبر من أهم مواضع القانون الجوي الدولي والاتفاقيات الدولية، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة لعملية النقل التي أثارت جدلاً فقهيًا حول مقومات هذه المسؤولية، نظرًا لاختلاف القوانين الوطنية في أحكام مسؤولية الناقل الجوي، وما يترتب على ذلك من منازعات متعددة أمام الجهات القضائية، ظهرت الحاجة إلى تنظيم هذه المسؤولية سواء نشأت عن إخلال تعاقدى أو غير تعاقدى، ومن هنا اتجه المجتمع الدولي إلى ضرورة عقد اتفاقيات دولية لتوحيد تلك القواعد ابتداء من اتفاقية وارسو العام ١٩٢٩م وانتهاء باتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

حيث مرت طبيعة مسؤولية الناقل بمراحل عديدة، فقبل انعقاد اتفاقية وارسو كانت آراء الفقهاء منقسمة بين إقامة هذه المسؤولية على أساس المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية أو الموضوعية، إلا أن أساس هذه المسؤولية أصبح أكثر وضوحًا مع اتفاقية وارسو، التي اعتمدت في ذلك الوقت على مبدأ مسؤولية الناقل الجوي القائمة على الخطأ، والتي تعرضت لاحقاً لتعديلات كثيرة ولاسيما في بروتوكول مونتريال ١٩٩٩م، حيث أصبحت هذه المسؤولية تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تصيب المسافرين، وكذلك حالات التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة على أساس الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس^(١).

بدأ التنظيم القانوني للطيران على المستوى الدولي قبل أن تعتمد العديد من الدول تشريعات داخلية خاصة به، وذلك نتيجة لتشابه المشكلات القانونية المرتبطة باستخدام الطائرات، وقد دفع هذا الواقع المجتمع الدولي إلى إبرام عدد من الاتفاقيات الدولية لتنظيم حركة الطيران المدني والعلاقات القانونية الناشئة عنها، وأسهمت هذه الاتفاقيات في إرساء إطار قانوني موحد لمعالجة مسؤولية الناقل الجوي، مما قلل من تباين القواعد القانونية في هذا المجال. وقد اتجهت بعض الدول إلى دمج أحكام

^(١) د. كامران الصالحي، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الجزء الأول، العدد ٢٠، من تاريخ ٢٣-٢٥/٢٠١٢م، ص ٤٣-٤٤.

هذه الاتفاقيات في قوانينها الوطنية، بينما فضلت دول أخرى الإشارة إلى سريان تلك الاتفاقيات ضمن تشريعاتها، وهو ما يعكس توجهاً دولياً نحو توحيد تنظيم النقل الجوي^(١).

تُعد دراسة الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي أمراً جوهرياً نظراً للطابع الدولي للنقل الجوي وما يترتب عليه من تباين في التفسيرات القضائية بين الدول، ويُسهم توحيد القواعد عبر الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية في حماية حقوق المسافرين وتعزيز اليقين القانوني، وعليه يتناول هذا الفصل ما يلي:

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي الدولي في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.

المطلب الثاني: أنواع مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص.

(١) . محمد حسنين، القانون الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧م، ص ٤٥.

المطلب الأول

مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص للاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

أثارت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص جدلاً واسعاً واختلافاً فقهيًا وقانونيًا، لا سيما فيما يتعلق بالأحكام الموضوعية، وهي تلك القواعد القانونية التي تُحدّد جوهر الالتزامات والحقوق الناشئة عن العقد، دون أن تتناول الإجراءات أو الوسائل الشكلية لاقتضاءها. ويعود هذا الجدل إلى طبيعة النقل الجوي وما ينطوي عليه من مخاطر جسيمة، قد تقضي إلى خسائر فادحة في الأرواح أو الأموال، ويتمحور الخلاف حول مضمون هذه الأحكام في إطار السعي إلى إيجاد توازن بين مصالح الناقل الجوي من جهة، وحماية حقوق المسافر من جهة أخرى، باعتبار أن المسافر يضع ثقته وسلامته بين يدي الناقل، ومن هنا جاءت الحاجة إلى إقرار قواعد موضوعية تضمن حماية المسافرين على نحو فعال وتُحمّل الناقل المسؤولية القانونية متى ثبت وقوع الضرر ضمن نطاق التزامه.^(١)

وقد سعت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م إلى حل الإشكال الجوهرى وتحقيق الهدف الرئيسي الذي يتمثل في تحقيق التوازن بين مصلحة المسافرين ومصلحة الناقلين، وبناءً عليه جاءت الاتفاقية بصيغة فريدة وطبيعة مركبة مغايرة لقواعد أساس المسؤولية المدنية التقليدية^(٢).

شهدت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص تطوراً ملحوظاً في ظل الاتفاقيات الدولية، نتيجة التقدم التقني في مجال الطيران، وقد أولت هذه الاتفاقيات اهتماماً خاصاً بتنظيم هذه المسؤولية من خلال أحكامها وتعديلاتها المتتالية، ولم يكن المشرع العماني بمعزل عن هذه التطورات، حيث نظم أحكام النقل الجوي الدولي ومسؤولية الناقل في كل من قانون الطيران المدني وقانون التجارة، وعليه سيتم دراسة مدى توافق التشريع العماني مع الاتفاقيات الدولية خلال:

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في القوانين الداخلية.

١ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٢٨.

٢ (مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية المجلد ١٥ العدد ١، سنة ٢٠١٨، ص ٣٥٩.

الفرع الأول

مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

تنوّعت الأنظمة القانونية الداخلية التي تناولت مسؤولية الناقل الجوي، وقد شهدت الأعمال التحضيرية والمناقشات التي سبقت اعتماد اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م تبايناً واضحاً في وجهات النظر، حيث برزت ثلاث اتجاهات رئيسية بشأن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، وهو ما شكّل الخلفية القانونية التي مهّدت لاعتماد الاتفاقية المذكورة، لم يكن هناك تشريع دولي خاص ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، الأمر الذي أدى إلى تفاوت في الأسس القانونية لهذه المسؤولية واختلاف طبيعتها من حالة لأخرى، تبعاً لاختلاف الأنظمة القانونية الوطنية، وكانت المحاكم في حال عرضت عليها منازعات تتعلق بالنقل الجوي تلجأ إلى تطبيق القواعد العامة في قوانينها الداخلية، وبسبب تعدد وتباين هذه القوانين ظهرت خلافات واسعة خلال الأعمال التحضيرية والمناقشات التي سبقت صياغة اتفاقية وارسو بشأن الأساس القانوني الذي ينبغي اعتماده لمسؤولية الناقل الجوي، ولبيان الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص كما ورد في الاتفاقيات الدولية والتشريع العُماني سنعرض فيما يلي الاتجاهات الثلاثة الرئيسية التي تشكلت خلال تلك المرحلة:

الاتجاه الأول: يُمثّل هذا الاتجاه ما هو معمول به في دول القانون الأنجلوساكسوني، وعلى رأسها المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية، حيث تُطبّق المبادئ العامة للقانون المدني، وبالأخص قواعد المسؤولية التقصيرية^(١)، على مسؤولية الناقل الجوي وتُميّز المحاكم في هذا السياق بين نوعين من الناقلين:

- الناقل الخاص (Private Carrier): وهو الذي لا يلتزم بالنقل إلا بموجب اتفاق خاص في كل حالة منفردة، ولا تقوم مسؤوليته إلا إذا أثبت المتضرر وجود إهمال أو تقصير من جانبه، وبالتالي يقع عبء الإثبات على المدعي (الراكب أو المتضرر).

(١) ريشي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص ٧٩.

- الناقل العام (Common Carrier): وهو الذي يلتزم بتقديم خدمة النقل بشكل منتظم

وللجمهور مقابل أجر، دون تمييز بين الأشخاص، وفي هذه الحالة تقوم مسؤوليته أيضاً على

أساس الإهمال، ولكنها تُعد أشد من مسؤولية الناقل الخاص، إذ يُفترض فيه التزام أعلى

بسلامة الركاب، غير أن إثبات الخطأ لا يزال يقع على عاتق الراكب.

يتضح من ذلك أن الفارق الجوهرى بين النوعين يتمثل في نطاق الالتزام وظروف قيام

المسؤولية؛ فالناقل العام يتحمل التزاماً أوسع تجاه الجمهور، في حين أن مسؤولية الناقل الخاص أقل

من حيث الشدة، وتقوم فقط عند إثبات الإهمال^(١)، ويرجع ذلك إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة

الراكب في هذا النظام لا ينبع من العقد ذاته، بل من التزامات قانونية مفروضة بحكم القانون العام،

وبالتالي لا يجوز إعفاء الناقل من هذه المسؤولية إلا في حالات استثنائية ومحددة حصراً^(٢)، فإن هذا

الاتجاه التقليدي قد تم تقييده نسبياً في ظل انضمام معظم هذه الدول إلى الاتفاقيات الدولية، وعلى

رأسها اتفاقية مونتريال لعام (١٩٩٩م)، التي تنص على افتراض مسؤولية الناقل في حالات الضرر،

وتخفف من عبء الإثبات على الراكب أو الشاحن.

الاتجاه الثاني: ويمثل هذا الاتجاه دولة سويسرا وبعض الدول التي تنهج نهجها، وذهب هذا

الاتجاه إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وهو ما يعرف

بالأساس الموضوعي للمسؤولية^(٣)، بمعنى أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً بقوة القانون عن الضرر

الذي يلحق بالراكب أو المرسل، ولكن يقع على عاتق المتضرر إثبات حدوث الضرر والعلاقة السببية

بينه وبين نشاط الناقل^(٤).

١ (Elmar Giemulla & Ronald Schmid, International and EU Aviation Law, Kluwer Law International, 2011.

٢ (د. محمد فريد العريني، جلال وفاء محمدين، القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، سنة ١٩٨٩م، ص ٣٧٥.

٣ (عبد العزيز عبد المنعم خليفة، النقل الجوي للبضائع في القانونين المصري والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ١٥٤.

٤ (د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقيات مونتريال لعام ١٩٩٩م، مجلة النشر العلمي لجامعة الكويت سنة ٢٠٠٠م، ص ١٩٤.

الاتجاه الثالث: اعتمدت بعض الدول اللاتينية كالأرجنتين والبرازيل نهج تطبيق القواعد العامة للقانون المدني في تنظيم مسؤولية الناقل الجوي، حيث تُعد هذه المسؤولية عقدية وتقوم على افتراض الخطأ في جانب الناقل، ويقع عليه عبء نفي هذا الخطأ لإعفاء نفسه من التعويض، ويُعد هذا الاتجاه مظهرًا لاستمرار تأثير المدرسة الرومانية-الجرمانية في نظم المسؤولية المدنية، خاصة في المسائل المتعلقة بالنقل^(١).

ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بسلامة المسافرين أو البضاعة وهو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافرين أو البضاعة يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه أو بفعل المسافر أو راجعاً لطبيعة البضاعة، وكل ما يجب على المسافر أو المرسل عمله هو إثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل الجوي وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه^(٢).

نظرًا للطبيعة العابرة لحدود النقل الجوي؛ ظهرت الحاجة الملحة إلى إصدار تشريع موحد^(٣)، يُنسّق بين الاتجاهات المختلفة المتعلقة بأحكام مسؤولية الناقل الجوي بين الدول، بهدف تحقيق الانسجام القانوني وتقادي التباين في تطبيق القواعد القانونية الوطنية، إذ لا شك أن القانون الجوي يتميز بطابعه الدولي، تمامًا كما هو الحال في القانون البحري، حيث إن الطائرات مصممة لعبور مسافات شاسعة بسرعة فائقة، مما يتيح لها تجاوز الحدود الجغرافية بين الدول في وقت قياسي مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وعلى ذلك دعت الحاجة إلى إصدار قواعد وأحكام دولية توحد تلك الاتجاهات المتعلقة بأحكام المسؤولية بين تلك الدول، وكانت من أولى المعاهدات الدولية اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م التي تعد هي والاتفاقيات المعدلة لها والبرتوكولات الملحقة بها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، والتشريع الدولي فيما

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٨٨٥.

(٢) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٠٩.

(٣) التشريع: هو مجموعة القواعد القانونية المكتوبة التي تصدرها السلطة المختصة في الدولة لتنظيم موضوع معين، وتتمتع بالإلزام العام.

يخص النقل الجوي، ثم توالى الاتفاقيات لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة باعتبار أن النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، فمتى عبرت الطائرة حدود دولة إلى دولة أخرى وجدت نفسها بأنها تخضع لنفس القواعد أو القوانين.

تبنت معظم الدول أحكام المعاهدات الدولية وأدمجتها مباشرة في قوانينها الوطنية، مما ساهم في الحد من ازدواج القواعد القانونية، بينما اختارت دول أخرى سن تشريعات تتفق مع مبادئ تلك الاتفاقيات دون نقلها حرفياً^(١)، ويمكن بيان الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية من خلال تحديد أساس كل اتفاقية بذاتها وذلك على النحو التالي:

أولاً: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو (١٩٢٩م)

جاءت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م على شكل تصالحي بين الاتجاهات الثلاثة السابقة فلم تتبن نظاماً صريحاً، حيث أقامت التوازن بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح المسافرين كما وضعت قواعد موحدة لمسؤولية الناقل الجوي^(٢) وهي:

- ١- تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدى المفترض، بمعنى ذلك أنه لا يقع على عاتق المسافر إثبات تقصير الناقل، فالخطأ المفترض وقوعه من جانب الناقل بمجرد حدوث ضرر للمسافر، وهذا ما أكدت عليه المواد (١٧، ١٩) من اتفاقية وارسو^(٣).

(١) ناصر خلف البحري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني (دراسة مقارنة)، مكتبة الدراسات العربية، ٢٠٢٤م، ص ٦٤.

(٢) عيسى غسان ريشي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة) الطبعة الأولى، منشورات دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، سنة ٢٠٠٨م، ص ٨١.

(٣) نص المادة رقم (١٧)، من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م، عند وفاة الراكب أو إصابته بأنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسمية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

نصت المادة (١٩) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م، بالنسبة للتأخير بأنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا اثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

٢- قرينة الخطأ المفترض ليست قرينة قاطعة، ولذلك فإن الناقل الجوي التحلل من هذه المسؤولية بإثباته أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الخطأ صدر من المسافر نفسه أو ساهم فيه وهذه القاعدة قررتها الاتفاقية لمصلحة الناقلين^(١).

٣- تُحدد مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ لا يجوز تجاوزه، وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال، بهدف تحقيق توازن بين حق المتضررين في التعويض ومصلحة الناقل في عدم تحمل مبالغ تعويض مفرطة قد تُثقل كاهله، مما قد يؤدي إلى عزوفه عن الاستثمار في النقل الجوي ويؤثر سلباً على نمو هذا القطاع.

وأكدت الاتفاقية بتمتع الناقل الجوي بميزة المسؤولية المحدودة بحسب تصرفه هو وتابعوه، فإذا كان الخطأ الذي سبب الضرر يدور في إطار حسن النية ليستفيد الناقل من تحديد المسؤولية، وإذا كان الناقل الجوي سيئ النية تتقلب مسؤوليته من مسؤولية محدودة إلى مسؤولية غير محدودة^(٢)، وتعتبر اتفاقية وارسو الناقل الجوي سيئ النية في حالتين:

١ (نص المادة (٢٠)، من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م، للإعفاء من المسؤولية بانه " إذا اثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابة شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب". وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة (١) من المادة (٢١).

نصت المادة رقم (٢١) من نفس الاتفاقية على التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته على أنه " فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها، فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا ثبت أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١١٣.

الحالة الأولى: إذا نتج الضرر عن غش الناقل الجوي أو عن خطأ يُعد في حكم الغش وفقاً لأحكام القانون، فإن للمحكمة المختصة بالنظر في النزاع أن تستبعد حدود المسؤولية المقررة وتُحمّله كامل التعويض عن الضرر الناتج^(١).

الحالة الثانية: إذا لم تحمل وثائق السفر المختلفة، أو إذا لم تشتمل في حال وجودها على البيانات الإلزامية المحددة بالاتفاقية^(٢).

ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية لم تسلم من الانتقاد^(٣)، عاب البعض عليها أنها لم تحدد المقصود بالضرر، وما إذا كان يشمل الضرر المباشر وغير المباشر والضرر المعنوي، الأمر الذي أدى إلى تفاوت كبير في التطبيق؛ فبينما تمتنع بعض المحاكم عند الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي

(١) راجع المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م، اشترطت حدود المسؤولية "يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية". استثناء المسؤولية في حالة الغش أو الخطأ المعادل للغش لا يحق للناقل الاستفادة من أي استثناءات أو حدود للمسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا كان الضرر قد نشأ عن غش أو خطأ معادل للغش من جانب الناقل أو من قبل أحد موظفيه أو وكلائه... فإن الناقل يتحمل المسؤولية بالكامل، ولا يمكنه التذرع بأي حماية أو استثناء من المسؤولية". الاختصاص القضائي في هذه الحالة يتم تحديد المحكمة المختصة بالنظر في النزاع بناءً على قواعد الاختصاص القضائي المتفق عليها في الاتفاقية أو بناءً على قوانين الدول المعنية. المادة ٢٥ تنص على أنه إذا كان الضرر ناتجاً عن تصرفات غير نزيهة (مثل الغش أو الخطأ المعادل للغش)، فإن الناقل لا يمكنه أن يطلب تطبيق أي استثناءات أو حدود للمسؤولية التي تمنحها اتفاقية وارسو.

(٢) راجع المواد (٣، ٩) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م، تنص المادة رقم (٣) للركاب والامتعة "في حالة نقل الركاب، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي، وبيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى... فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة... يعطى الراكب إشعاراً كتابياً يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها، وعن التأخير، وعدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

(٣) كما عاب بعضهم على الاتفاقية استعمالها كلمة (حادثة Accident) عند تقريرها مسؤولية الناقل في نقل الركاب في المادة (١٧) منها، واستعمالها كلمة (واقعة Event) عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي عن -الضرر الذي يصيب الأمتعة المسجلة والبضائع، ولغرض توحيد مصطلحات الاتفاقية كان يفضل استعمالها كلمة (واقعة) كونها تشمل المعنى الواسع، وحتى لا تثير جدل في التفسير والتطبيق.

باستثناء حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل الجوي أو تابعيه، فإن المحاكم الأخرى لم تتردد في الحكم بالتعويض حتى عن الضرر الناجم عن الصدمة العصبية التي تصيب الركاب من جراء عمليات القرصنة الجوية وحالة الرعب والقلق التي يعيشونها تحت وطأة الإرهاب والتهديد خلال احتجازهم كرهائن في الطائرة المختطفة أو في مكان آخر ^(١).

ثانياً: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)

بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين في بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥م، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول، كما جعل اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦م مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر التي تصيب المسافرين متى كانت نقطة المغادرة أو الوصول أو وجود أي مرسى جوي في أرض أمريكية ^(١)، كما أن بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١م لم يدخل حيز التنفيذ حتى تاريخه قد أقر مسؤولية الناقل الجوي على أساس أنها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار البدنية للمسافرين وأمتعتهم ^(٢)، وكذلك بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥م قد مد مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية وجعلها لا تشمل الأضرار التي تلحق بأجساد المسافرين وأمتعتهم فقط، بل تشمل كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة للشاحنين ^(٣). ويُلاحظ من هذه الاتفاقيات أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها لم تتوحد بعد، ولذا جاءت الحاجة لعقد مؤتمر دولي يهدف إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي، ومن هنا جاءت المبادرة إلى عقد مؤتمر دولي يهدف إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي ليحل محل القواعد السابقة فكانت اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩م حلت محل هذه القواعد السابقة، ليصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي عند نفاذها وخاصة ما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وعليه نستعرض فيما يلي أحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوي.

١ (ناصر خلف البحري، مرجع سابق، ص ٦٧.

٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١١٥.

٣ (ناصر خلف البحري، مرجع سابق، ص ٦٧.

تعد اتفاقية مونتريال من أحدث وأشمل المعاهدات المتعلقة للناقل الجوي الدولي ويجري تطبيقها إذا كان طرفا النزاع من دولتين موقعتين على الاتفاقية، أما إذا كان طرفا النزاع يتبعان دولتين إحداهما منضمة إلى الاتفاقية والأخرى لم تنضم فإن اتفاقية وارسو هي التي تطبق في هذه الحالة، وقد تميزت اتفاقية مونتريال ببعدها الإصلاحي الرئيس فيما يتعلق بنقل المسافرين والأمتعة أكثر مما تضمنته فيما يتعلق بنقل البضائع^(١)، تنص الفقرة الأولى من المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت في حالة الوفاة أو الإصابة الجسدية للركاب بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الضرر وقع على متن الطائرة أو أثناء أي من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"، ويستفاد من هذا النص أن التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب يبدأ من لحظة صعوده إلى الطائرة، وينتهي عند نزوله منها على أرض المطار. إلا أن العديد من الاتجاهات القضائية المقارنة لا تقف عند هذا الحد، بل توسع نطاق مسؤولية الناقل ليشمل المرحلة التي تسبق الصعود الفعلي إلى الطائرة والمرحلة التي تلي النزول منها، طالما يتم انتقال الركاب تحت إشراف أو بمرافقة موظفي الناقل. وعليه، فإن التزام الناقل بسلامة الركاب يمتد ليشمل حركته داخل ساحة المطار أثناء عمليات الصعود أو النزول، ما دام ذلك يتم بتوجيه أو مرافقة تابعي الناقل، باعتبار أن هذه الأعمال تُعد جزءاً لا يتجزأ من مراحل تنفيذ عقد النقل الجوي.

وتقوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م في نقل المسافرين على أساس موضوعي لا يجوز للناقل نفيها أو التخفيف منها بمجرد تحقق شروطها حسب المادة (٢١)^(٢)، بينما

(١) د. محمود محمد عابنه، أحكام عقد النقل البحري والنقل البري والنقل الجوي دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م، الطبعة الثانية، ص ٢٩٨.

(٢) المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م: "التعويض في حالة وفاة الركاب أو إصابته. (١) فيما يتعلق ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة ١ (من المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة من كل راكب، لا يجوز أن ينفي المسؤولية أو أن يحد منها. (٢) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي: أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. ب) أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

تقوم على أساس شخصي قوامها الخطأ المفترض عندما يطالب المسافر بتعويضات تجاوز الحد الأعلى المنصوص عليه في الاتفاقية، وبالتالي يستلزم من المدعي أن يثبت حدوث الإهمال، كما أن هذه الاتفاقية جاءت لصالح المسافرين أكثر من اتفاقية وارسو وتعديلاتها الملحق، لكي يُعفى الناقل الجوي من المسؤولية يتعين عليه أن يُثبت أن الضرر لم يكن نتيجة لإهماله أو إهمال تابعيه، وأن الحادث الذي تسبب في الضرر نجم عن سبب حدث خارجي لا يعود إليهم^(١).

ولقد انضمت سلطنة عُمان لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ م بموجب المرسوم السلطاني رقم (٢٠٠٦/٦٥)، وأكد على ذلك قانون الطيران المدني العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠١٩/٧٦)، وجاء ذلك في نص المادة (٥٥) التي نصت على ما يلي: "تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال ١٩٩٩) على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع". حيث يرى الباحث بتعزيز التوعية القانونية لحقوق المسافرين بموجب هذه الاتفاقيات، وتدريب العاملين في قطاع الطيران المدني على تنفيذ أحكامها بفعالية، بما يعزز الثقة بين المسافرين وشركات الطيران، ويرتقي بمستوى العدالة والتكامل في تطبيق القواعد الدولية ذات الصلة.

١ (موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن ٢٠٢٢م، ص

الفرع الثاني

القوانين الداخلية

تعد المعاهدات الدولية من أهم مصادر قانون النقل الجوي، ثم يأتي التشريع الداخلي للدولة في المرتبة الثانية، وتأتي بعده المصادر الأخرى ويقصد بها القوانين أو القرارات التي تصدر من الجهة المختصة فتكون أقل أهمية من المعاهدات والتشريع الداخلي للدولة، حيث تبرز أهمية القوانين الداخلية التي تنظم مسؤولية النقل الجوي في فهم كيفية أحكام وقوانين الدولة ومدى توافقها فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص، ونظرا لأهمية عقد النقل الجوي الاقتصادية لا بد من وجود تنظيم قانوني دقيق لحماية حقوق المسافرين في عمليات النقل الجوي.

وانطلاقاً من التزام سلطنة عُمان بحماية حقوق المسافرين والناقلين، عمل المشرع العُماني على مواءمة تشريعاته مع الاتفاقيات الدولية، فصادقت السلطنة على اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م بموجب المرسوم السلطاني رقم (٧٦/٣٣) ^(١)، مواكبةً للتطورات الاقتصادية، كما صادقت على البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو عام ١٩٨٧م بموجب المرسوم السلطاني رقم (٨٧/٥٦) ^(٢)، بالإضافة إلى ذلك، صادقت السلطنة على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م بتاريخ ٢٥ يونيو ٢٠٠٦م بموجب المرسوم السلطاني رقم (٢٠٠٦/٦٥) ^(٣)، ومن خلال دراسة التشريعات التي شاركت فيها سلطنة عُمان بشكل متتابع ومتميز في قطاع النقل الجوي، يمكن الإشارة إلى أهم القوانين المنظمة لهذا المجال.

١ (المرسوم سلطاني رقم (٧٦ / ٣٣) بالمصادقة على انضمام حكومة سلطنة عمان إلى اتفاقية وارسو للنقل الجوي، صدر في: ٢٨ شعبان ١٣٩٦هـ، الموافق: ٢٥ أغسطس ١٩٧٦م، نشر في عدد الجريدة الرسمية رقم (١٠٩) الصادر في ١ / ٩ / ١٩٧٦م.

٢ (مرسوم سلطاني رقم ٥٦ / ٨٧ بالموافقة على انضمام السلطنة إلى بعض البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، صدر بتاريخ ٢٩ شوال سنة ١٤٠٧هـ، الموافق ٢٥ يونيو سنة ١٩٨٧م، نشر في عدد الجريدة الرسمية رقم (٣٦٢) الصادر في ١ / ٧ / ١٩٨٧م.

٣ (مرسوم سلطاني رقم ٦٥ / ٢٠٠٦ بالموافقة على انضمام سلطنة عمان إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، صدر في ٢٨ من جمادى الأولى سنة ١٤٢٧هـ، الموافق ٢٥ من يونيو سنة ٢٠٠٦م، نشر في عدد الجريدة الرسمية رقم (٨١٨) الصادر في ١ / ٧ / ٢٠٠٦م.

أولاً: قانون الطيران المدني العماني

يعتبر قانون الطيران المدني القديم هو أول تشريع وطني خاص بالنقل الجوي لمواكبة التطورات الدولية الذي صدر في ١٣ نوفمبر ١٩٧٥ م بالمرسوم السلطاني رقم (١٩٧٥/٥٠)، ولاهتمام سلطنة عمان بالنقل الجوي صدر قانون آخر عام ٢٠٠٤ م بموجب المرسوم السلطاني رقم (٢٠٠٤/٩٣) الذي ألغى القانون القديم رقم (١٩٧٥/٥٠)، ثم صدر القانون الجديد للطيران المدني عام (٢٠١٩ م) جاء بموجب المرسوم السلطاني رقم (٢٠١٩/٧٦) الذي ألغى القانون القديم رقم (٢٠٠٤/٩٣)، ليكون قانوناً شاملاً فيما يتعلق بالطيران المدني والذي تم تعديله بموجب المرسوم السلطاني رقم (٢٠٢٣/٦٢) لبعض أحكام قانون الطيران المدني، وبتاريخ ٢٨ أغسطس ٢٠٢٤ م أصدرت هيئة الطيران المدني القرار رقم (٢٠٢٤/٧٥٧) لائحة حماية حقوق المسافرين مكملاً لأحكام قانون الطيران المدني.

احتوى قانون الطيران المدني الذي جاء بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٠١٩/٧٦ م على ثلاثة عشر فصلاً تتضمن بمحتواها (٦٨) مادة، أشارت المادة الثانية من القانون على أنه تسري أحكام هذا القانون على الطائرات المدنية المسجلة في السلطنة أينما وجدت والمطارات المدنية في السلطنة وكل ما يجري عليها من أعمال النقل الجوي والتجاري والطيران العام، وخدمات الملاحة الجوية، وأي أنشطة أخرى ذات صلة بالطيران المدني في إقليم السلطنة، وحيث خصص قانون الطيران المدني المسؤولية المدنية للمشغل الجوي بالفصل الحادي عشر من المواد (٥٥ - ٥٨)، حيث أشارت المادة (٥٥) بتطبيق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال ١٩٩٩ م) على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع.

يُلاحظ أن المشرع العماني حرص على مواءمة قانون الطيران المدني مع الاتفاقيات الدولية واعتبرها جزءاً لا يتجزأ من التشريع الوطني، أكد ذلك صراحة في المادة الثالثة من القانون التي تنص على أن "تُعد أحكام معاهدة شيكاغو والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، التي انضمت إليها السلطنة أو صادقت عليها جزءاً لا يتجزأ من هذا القانون، وتسري أحكام تلك الاتفاقيات في حال وجود تعارض بينها وبين أحكام القانون"^(١)، وتكمن أهمية النقل الجوي في سلطنة عمان كمحرك للتنمية الاقتصادية،

١ (قانون الطيران المدني العماني الصادر بالمرسوم رقم ٧٦ لسنة ٢٠١٩ م.

ووسيلة للتواصل مع العالم الخارجي، ونظرًا للتطور المستمر في صناعة الطيران سواء من الجوانب الفنية كتقنيات الملاحة والطائرات، أو من الجوانب الإدارية المتعلقة بتشغيل شركات النقل الجوي، فقد بات من الضروري أن يواكب المشرع العماني هذه المستجدات من خلال إطار قانوني حديث يضمن تنظيم العلاقات وحماية حقوق جميع الأطراف المعنية^(١).

ثانياً: قانون التجارة العماني

في عام ١٩٩٠م أصدر المشرع العماني قانون التجارة بموجب المرسوم السلطاني رقم (١٩٩٠/٥٥) وتعديلاته بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠١٩ / ٥٣)، فقد حرص المشرع العماني على أن يعالج العقود التجارية في هذا القانون وكان من بينها عقد النقل الذي أفرد له باباً كاملاً ألا وهو الباب الثالث، وعالج الفصل الأول من هذا الباب عقد نقل الأشياء، أما الفصل الثاني فقد عالج عقد نقل الأشخاص وذلك من خلال ثمان مواد من المادة (١٨٣) الى المادة (١٩٠)، أما الفصل الثالث فخصصه للوكالات بالعمولة للنقل، وقد خصص الفصل الرابع والأخير من هذا الباب الثالث ليعالج فيه الأحكام الخاصة بالنقل الجوي وذلك من خلال ثمانية عشر مادة من (١٩٩) وحتى (٢٠٦). ولقد نصت المادة (٢٠٠) من هذا القانون على أنه "مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية التي تكون السلطنة طرفاً فيها تسري على النقل الجوي أحكام الباب الثالث مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية".

يتضح من هذا النص أن المشرع أراد أن يطبق على عقد النقل الجوي أحكام الباب الثالث، وبما أن الخاص يقيد العام، لذلك فإن أحكام الفصل الرابع الخاصة بالنقل الجوي هي التي تطبق على عقد النقل الجوي، فإذا لم يوجد نص في هذا الفصل يعالج الموضوع المطروح فإنه يجب الرجوع إلى أحكام عقد النقل بصفة عامة ألا وهو الفصل الأول، والذي يعالج عقد نقل الأشياء أو الفصل الثاني والذي يعالج عقد نقل الأشخاص وفقاً لما تقتضيه القواعد العامة.

^١ (سالم بن راشد بن سالم الحاتمي، مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية مونتريال ٩٩ وأحكام القانون العماني رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس مسقط، ٢٠٠٩م.

وعلى ضوء ما جاء في نص المادة (٢٠٠) من قانون التجارة فإن المشرع أراد أن يطبق هذا القانون على النقل الجوي فيما لا يتعارض مع الاتفاقية، فإذا تعارض هذا القانون مع نص الاتفاقية فإن أحكام الاتفاقية سوف تطبق على النقل الجوي، ويتضح ذلك من صدر المادة (٢٠٠) من هذا القانون والتي تنص على "أنه مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية التي تكون السلطنة طرفاً فيها " وعليه فإنه سوف تطبق على الناقل الجوي أحكام اتفاقية مونتريال بناءً على ما جاء في نص المادة (١/١) من هذه الاتفاقية.

وعلى الرغم من أن المشرع لم يوضح نوع النقل الذي تسري عليه أحكام هذا القانون في المادة (٢٠٠) من نفس القانون، إلا أنني أرى أن أهم ما تميزت به هذه المادة هو عدم ذكر المشرع اتفاقية دولية بذاتها، وبالتالي تكون هذه المادة صالحة لجميع الاتفاقيات الدولية المستقبلية التي سوف تكون السلطنة طرفاً فيها.

حيث يرى الباحث أن سن قانون موحد للنقل الجوي يدعم رؤية عُمان ٢٠٤٠ في أن يجعل السلطنة مركزاً لوجستياً عالمياً يعتمد على بنية تشريعية متقدمة ومتماشية مع المعايير الدولية، يجمع بين الأحكام الموزعة حالياً في قانون الطيران المدني، وقانون التجارة العماني، ولائحة حماية حقوق المسافرين، مع تضمين أحكام الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩م التي صادقت عليها السلطنة، وذلك في إطار تشريعي واحد متكامل، يهدف إلى تحقيق الاتساق التشريعي وتغادي التضارب أو التكرار بين النصوص القانونية من تعزيز الحماية القانونية للمسافرين، وتوضيح مسؤوليات الناقلين الجويين بوضوح وشفافية، وتحسين بيئة الأعمال والاستثمار في قطاع الطيران، من خلال وجود نظام قانوني واضح ومحدث.

المطلب الثاني

أنواع المسؤولية في عقد النقل الجوي للأشخاص

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للركاب في حالة الإخلال بالالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل الجوي الذي يربطه بالراكب، كالاتزام بضمان سلامة الراكب أو الاتزام بالنقل في الميعاد على أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن عدم تنفيذ عقد النقل الجوي أو الإخلال به، أو على أساس المسؤولية التقصيرية عند النقل بالمجان، أو نقل أمتعة اليد، حيث احتلت مسؤولية الناقل الجوي المرتبة الأولى من الأهمية في موضوعات وأحكام القانون الجوي بالنظر إلى ما تشكله من أهمية بالغة في مجال النقل الجوي، وجاءت اتفاقية وارسو ١٩٢٩م لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي بصفة جوهرية وخصصت الباب الثالث منها لتنظيم الأحكام المتعلقة بهذا الموضوع، ونتيجة لتلك الأهمية البالغة شهدت الاتفاقية تعديلات متعاقبة من خلال توقيع بروتوكولات واتفاقيات لاحقة، تماشياً مع التطورات المستمرة التي يشهدها قطاع النقل الجوي.

تم تحديث مفهوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بخلاف عما كان عليه في اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، حيث أفردت اتفاقية مونتريال المواد (١٨)، (١٩)، (٢٠) منها لمعالجة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في حالة الضرر الذي يلحق بالبضائع، والتأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع، وحالات الإعفاء من المسؤولية التي تترتب على عاتق الناقل الجوي^(١)، ولم يكن المشرع العماني بمعزل عن تلك التطورات حيث أولى اهتماماً كبيراً بهذا الموضوع وتجلى ذلك من خلال النص على بعض القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة العماني رقم (٩٠/٥٥) في الفصل الرابع من الباب الثالث^(٢)، وهذا ما سيتم بيانه من خلال تحديد أنواع المسؤولية خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: المسؤولية العقدية.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية.

١ (راجع المواد من (١٨) - (٢٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

٢ (مراجعة الفصل الرابع من قانون التجارة العماني رقم ٩٠/٥٥م.

الفرع الأول

المسؤولية العقدية

تقوم المسؤولية العقدية في حالة عدم تنفيذ الالتزام على النحو المتفق عليه، أو هي جزاء إخلال أحد العاقدين بالتزام ناشئ عن العقد الذي تم إبرامه، والمسؤولية العقدية كالمسؤولية التقصيرية أركانها ثلاثة وهي الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية بينهما، كما يتضح بأن أساس هذه المسؤولية هو الخطأ، الواجب الإثبات، وعلى المضرور إثباته، فإذا ثبت وقوع خطأ ترتب عليه ضرر للغير التزم من ارتكبه بتعويض المتضرر عن هذا الضرر، ويملك قاضي الموضوع في المحكمة الابتدائية سلطة تقدير وجود الخطأ من عدمه، ويخضع هذا التقدير لرقابة محكمة الاستئناف أو المحكمة العليا فيما يتعلق بالتكييف القانوني للوقائع.

تباينت التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل الجوي فعلى سبيل المثال جعلت التشريعات اللاتينية مسؤولية الناقل على وجه العموم مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، ولقد فرقت الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ومسؤولية الناقل الخاص^(١).

وتجدر الإشارة أن الناقل العام هو الذي يلتزم بتلبية جميع طلبات النقل دون أي تمييز بينهما من حيث الأجر، أما الناقل الخاص فهو الذي يقوم بعمليات النقل بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون أن يكون هناك أي التزام عليه بقبول عملية النقل^(٢)، وتستند مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فإنها تستند على الخطأ التقصيري الواجب إثباته^(٣).

١ (بدر بن حمود بن سالم الرحبي، "النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون العماني" رسالة ماجستير جامعة السلطان قابوس مسقط، ٢٠١٦م، ص ١١٣.

٢ (محمد فريد العريني، محمد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت منشورات الحلبي الحقوقية ٢٠٠٥، ص ٩١.

٣ (د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، ٢٠٠٢، ص ١٢.

برز هذان الاتجاهان أثناء انعقاد مؤتمر اتفاقية وارسو (١٩٢٩م)، وأثيرت في الوقت ذاته إضافة لذلك فكرة تحمل التبعة كأساس مسؤولية موضوعية أو مادية يتحملها الناقل الجوي، ولكن لم تجد هذه الفكرة أي صدى ولم تلق أية استجابة والسبب في ذلك يعود إلى عدم استقرار فكرة تحمل التبعة في الضمير القانوني للجماعة الدولية آنذاك، واتخذت اتفاقية وارسو موقفاً وسطاً بين تلك الاتجاهات الرئيسية المتنازعة وأقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدية^(١)، واستناداً على المادتين (٢٠) و (٢١) من اتفاقية وارسو (١٩٢٩) فإنه ليس على المسافر أو الشاحن إثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوي، وإنما يقع إثبات ذلك على هذا الأخير حيث يستطيع أن يثبت أنه هو وتابعيه قد قاموا باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير والاحتياطات اللازمة من أجل تجنب وقوع الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، بالإضافة إلى ضرورة الأخذ في الاعتبار تسبب الضرر أو مساهمته في حدوث الضرر^(٢).

وضعت اتفاقية وارسو (١٩٢٩م) حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقلون الجويون بدفعها، والغرض من ذلك تحقيق نوع من التوازن بين تمكين المضررين من الحصول على التعويضات المناسبة، والمحافظة على استقرار نشاط الملاحة الجوية، والسبب يعود لو أنه جعلت قيم التعويض مطلقاً ولم تُحدد بسقف معين، أو كانت أسقف التعويض مرتفعة جداً، فإن ذلك يؤدي إلى عزوف المستثمرين والتشديد على الاستثمار في مشروعات النقل الجوي، واشترطت اتفاقية وارسو حسن النية لدى الناقل الجوي لتحقيق الاستفادة من تحديد مسؤوليته ولذلك اتجهت المحاكم المختلفة إلى التوسع في تفسير سوء نية الناقل الجوي عندما اتضح لها بأن قيم التعويض لم تعد تتناسب والتعويضات التي يحصل عليها الأفراد المتضررون من استخدام وسائل النقل الأخرى في الوقت

(١) بدر بن حمود بن سالم الرحبي، مرجع سابق، ص ١١٣.

(٢) نص المادة (٢٠) من القافية وارسو ١٩٢٩م: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه هو ومستخدموه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من غير الممكن عليهم اتخاذ هذه التدابير".

- نص المادة (٢١) من القافية وارسو ١٩٢٩م: "إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو فعل أو امتناع قام به الشخص الذي يطلب التعويض، جاز للمحكمة، ووفقاً لأحكام قوانينها، أن تخفف أو ترفع عن الناقل التزامه بالتعويض كلياً أو جزئياً".

الذي لم تعد فيه الملاحة الجوية تواجه نفس المخاطر التي كانت تواجهها في بداية ظهورها نتيجة للتقدم العلمي والتكنولوجي في صناعة وسائل النقل الجوي^(١).

أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال (١٩٩٩م) فقد نصت المادة (١٧/١) على أنه يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، كما جعلتها كذلك في حالة الأضرار التي تصيب الراكب إذا كان مبلغ التعويض الذي يطالب به المضرور يتجاوز المائة ألف وحدة نقد، وفي حالة التأخير عند نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة المؤدية إلى إلحاق ضرر بالراكب وكان مبلغ التعويض الذي يطالب به الأخير يتجاوز المائة ألف وحدة نقد اعتماداً على تفسير أحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، وخاصة المواد (١٩)، (٢١) ^(٢)، جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض^(٣).

الأصل أن مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية، مسؤولية تعاقدية يتحملها الناقل بقوة القانون بمجرد إخلاله بالتزامه بسلامة المسافرين أو البضاعة، فهناك قرينة على خطأ الناقل وتنشأ هذه القرينة بمجرد حدوث الضرر، فمسؤولية الناقل أساسها فكرة الخطأ^(٤).

١ (د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دون دار النشر، ص ٢٩٤، ١٩٩٩م.

٢ (المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م تنص على "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع جواً..."، هذه المادة تقرر مبدأ المسؤولية عن التأخير، لكنها لا تشترط إثبات الخطأ صراحة، مما يعني أنها تقوم على الخطأ المفترض.

المادة (٢١) الفقرة الأولى تنص على أن "في حالة الضرر المنصوص عليه في المادة ١٧، لا يحق للناقل استبعاد أو تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي لا تتجاوز ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة..."

الفقرة الثانية تنص على أن "بالنسبة لما يتجاوز هذا الحد، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر لم يكن بسبب إهمال أو عمل غير مشروع من جانبه أو من جانب تابعيه..." وهذا يعني أن المسؤولية مفترضة حتى ١٠٠,٠٠٠ وحدة، ولا يمكن للناقل نفيها، وبعد هذا الحد ينتقل عبء الإثبات إلى الناقل، فيجب عليه إثبات عدم الخطأ أو أن الضرر ناتج عن سبب أجنبي.

٣ (د محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٦.

٤ (د محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٦.

بالنسبة لأساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقانون العماني هو الخطأ المفترض، والسبب في ذلك يعود إلى أن المشرع العماني جعل الناقل الجوي ملتزم بتحقيق نتيجة تتمثل في ضمان سلامة وصول الركاب المتعاقد معه سليماً ومعاً إلى الوجهة التي يقصدها، ولقد أكدت المادة (١٨٤) من قانون التجارة العماني على ذلك حيث نصت بالقول على "أنه يضمن الناقل سلامة الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل ويكون مسؤولاً عما يلحق به من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الركاب، وللورثة الحق في مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن".

كما نصت المادة (٢٠٢) من القانون التجاري العماني لعام ١٩٩٠م "يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الركاب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية صعود الركاب ونزولهم"^(١)، فإنه بمجرد وقوع الضرر تقوم قرينة الخطأ والعلاقة السببية على الناقل وبناء على ما سبق لا يمكن للناقل أن ينفي هذه المسؤولية إلا إذا أثبت توافر حالة من الحالات التي تطرقت إليها المواد الآتية الذكر.

كما أن المشرع العماني قد رتب في ذمة الناقل الجوي المسؤولية في حالة وفاة الركاب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن يكون ذلك قد حدث على متن الطائرة، أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الطائرة استناداً على المادة (١٠٧) من قانون الطيران المدني التي نصت على "أنه يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة أي راكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"^(٢)، وبالمقابل فإنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا استطاع أن يثبت هو وتابعوه أنهم قاموا باتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر استناداً على المادة (٢٠٥) من

١ (المادة (٢٠٢)، قانون التجارة العماني رقم ١٩٩٠/٥٥م.

٢ (راجع المادة (١٠٧)، قانون الطيران المدني العماني

قانون التجارة العماني التي نصت على "أنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"^(١).

ومن خلال ما تقدم يتّضح أن المشرّع العماني قد سار على نهج كل من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م في إرساء مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب، حيث اعتمد كأصل عام على المسؤولية العقدية القائمة على الخطأ المفترض. ومع ذلك فقد خرج عن هذا الأصل في حالتين استثنائيتين نص عليهما صراحة وهما: الأشياء الصغيرة التي يحتفظ بها الراكب في حيازته الشخصية أثناء الرحلة الجوية، وحالة النقل بالمجان، واعتبر فيهما أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات وليس الخطأ المفترض والذي سنتناول الحديث عنه في الفرع الثاني.

وبهذا يكون المشرّع العماني قد تبنى نهجاً وسطاً يحقق التوازن بين حماية حقوق الركاب وتخفيف الأعباء غير المبررة على الناقل الجوي، بخلاف اتفاقيتي وارسو ومونتريال اللتين لم تتضمننا نصوصاً صريحة تتناول هذين الاستثناءين بهذا التفصيل.

يوصي الباحث بتحديث الإطار القانوني المتعلق بالمسؤولية العقدية في النقل الجوي للأشخاص، والذي يعزز بدوره التوازن بين حقوق المسافرين والتزامات الناقلين، وذلك في ضوء أهداف رؤية عُمان (٢٠٤٠) التي تهدف إلى ترسيخ العدالة والشفافية وتحقيق بيئة قانونية آمنة لقطاع الطيران المدني، وذلك بالربط بين المسؤولية العقدية والتكنولوجيا، عبر اعتماد منصات رقمية تمكن المسافرين من متابعة حقوقهم التعاقدية وتقديم الشكاوى بمرونة.

١ (المادة (٢٠٥) من قانون التجارة العماني رقم ٥٥/١٩٩٠م.

الفرع الثاني

المسؤولية التقصيرية

بموجب اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م يتضح أن أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، في حين تكون مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، حيث اعتبر المشرع العُماني مسؤولية الناقل الجوي بشكل عام مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض^(١)، وقد استثنى حالتين من هذه القاعدة هما:

الأولى: الأشياء الشخصية الصغيرة التي تبقى في حيازة المسافر ذاته أثناء السفر كما أوضحته المادة (٢٠٧) من قانون التجارة العماني بقولها: "لا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه"^(٢)، وهنا يعفى الناقل الجوي من المسؤولية تجاه الأمتعة الشخصية التي تبقى في حيازة المسافر ذاته، ويكون هو المسؤول عنها، وتتعدّد مسؤولية الناقل الجوي إذا أثبت المسافر خطأ الناقل أو أحد تابعيه، وفي جميع الأحوال "لا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وأما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك. فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أن يثبت أيضاً أن ذلك كان أثناء تأدية وظائفهم"^(٣).

اعتبرت غالبية التشريعات أن مسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو فقد أو ضياع الأمتعة اليدوية تُعد مسؤولية تقصيرية، تقوم على ضرورة إثبات خطأ الناقل؛ وذلك لعدم وجود عقد مستقل يُرتب هذه المسؤولية، حيث لا يقوم الناقل بتسليم تذكرة أو إيصال خاص بهذه الأمتعة، وعلى النقيض من ذلك يرى كل من القانون الألماني والقانون السويسري أن هذه المسؤولية ذات طبيعة عقدية،

١ (موسى، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق ص ١٥٦ .

٢ (راجع المادة (٢٠٢) من قانون التجارة العماني.

٣ (قانون التجارة العماني الفصل الرابع المادة (٢٠٩)

باعتبار أن التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة اليدوية يعد جزءاً من الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي، مما يمنح الراكب الحق في اصطحاب أمتعته اليدوية داخل مقعده بالطائرة، كحق نابع من العلاقة التعاقدية بين الطرفين^(١).

أما إذا كان الأمر متعلقاً بنقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال الذي يتعين على الراكب إقامة الدليل عليه، والعلة في اعتبار مسؤولية نقل الأشخاص في كل من القانونين الإنكليزي والأمريكي من قبيل المسؤولية التقصيرية ترجع إلى التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا تتولد عن عقد النقل وإنما تنشأ عن القانون مباشرة.

الثانية: حالة النقل بالمجان، حيث اعتبر فيها أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، نصت المادة (٢١٥) من قانون التجارة العماني على ذلك بقولها: "في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه. وفي هذه الحالة يسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)، ويعتبر النقل بالمجان إذا كان بدون مقابل ولم يكن الناقل محترفاً للنقل، فإن كان الناقل محترفاً اعتبر النقل غير مجاني"^(٢).

ويتضح لنا من نص المادة السابقة أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين في حالة النقل بالمجان، إلا إذا أثبت المسافر أن الخطأ مرتكب من قبل الناقل أو أحد تابعيه وكان السبب في إحداث الضرر، ويعتبر النقل بالمجان وبدون مقابل إذا كان الناقل غير محترفاً، ويكون نقلاً بمقابل إذا كان الناقل محترفاً ولو كان في الأصل نقلاً مجانياً.

كما نصت المادة (٢١١) على أن "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديداتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)..." وفي ذلك دلالة واضحة على بطلان كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين، أو تخفيض مبلغ التعويض عن الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)^(٣).

١ (عسال علي، خليفة عدلان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب، رسالة ماجستير من جامعة العربي التبسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، سنة ٢٠١٨م، ص ٨٣.

٢ (نص المادة (٢١٥)، من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م.

٣ (نص المادة (٢١١) من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م.

ينص قانون الطيران المدني العماني على أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية، ويفترض أنه مسؤول عن الضرر بمجرد وقوعه، وما يثبت صفة الافتراض في الخطأ هو أن الناقل مسؤول إلى حين إثبات براءة ذمته بإثبات أنه اتخذ وتابعه كل الإجراءات والتدابير الضرورية لتفادي الخسارة أو أنه استحال عليهم ذلك، فقد أقيمت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض القابل لإثبات العكس، وهذا الأساس أي الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس هو نفسه المتبع في اتفاقية وارسو العام ١٩٢٩م، ومن خلال قانوني الطيران العماني لم يتأثرا بتعديل التشريع الدولي الحاصل في أساس المسؤولية الواردة في اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي^(١).

النقل الجوي بمقابل قد يقوم به شخص طبيعي أو شخص معنوي، على أن اتفاقية مونتريال قد حصرت النقل الجوي دون مقابل (بالمجان) على الشخص المعنوي فقط وجاء بالمادة (١/١) وتسري أيضاً على النقل المجاني بالطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي، ويمكن للباحث الاستنباط من روح النص السابق أن النقل المجاني الذي يقوم به الشخص الطبيعي يخرج من مفهوم النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكام اتفاقية مونتريال^(٢)، وتمثل المسؤولية التقصيرية جانباً هاماً في الإطار القانوني المنظم لعلاقة الناقل الجوي بالغير أو بالركاب في حالات لا يغطيها العقد مباشرة، مثل الحالات التي لا يوجد فيها التزام تعاقدى واضح، أو التي يقع فيها الضرر نتيجة إهمال جسيم أو فعل غير مشروع صادر عن الناقل أو أحد تابعيه.

يرى الباحث أن التشريع العماني بحاجة إلى نص صريح ينظم مسؤولية الناقل الجوي ضمن قانون موحد، انسجاماً مع رؤية عُمان ٢٠٤٠، بما يعزز الحماية القانونية، خاصة في الحالات الغير التعاقدية، من خلال تحديد حدود التعويض وفق الاتفاقيات الدولية، وضبط حالات الأضرار النفسية المعنوية وتداخل المسؤوليتين العقدية والتقصيرية ضماناً لاستقرار العلاقة القانونية.

١ (محمد عبدالحفيظ عبد الرحمن المناصير، "مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب دراسة في القانون الدولي والقانونين الأردني والعماني. "مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد (س ٩)، العدد (١)، سنة ٢٠١٩م، ص ٢١٣ - ٢٥٢، مسترجع من <http://search.mandumah.com/Record/941361>

٢ (المحامي محمود محمد أبو شاور، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط الأردن، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، ١٤٣٨ هـ - ٢٠١٧م، ص ٧١.

المبحث الثاني

أحكام مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص

تُعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تعاقدية، حيث يتحمل الناقل وفقاً لعقد النقل الجوي المسؤولية عن أي ضرر يلحق بالمسافر أو يتعرض له، بما في ذلك التأخير في الوصول بالموعد المتفق عليه^(١)، وإن أهم ما يربته عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين والمحافظة على البضاعة، وكذلك يفرض عقد النقل الجوي على الناقل الالتزام باحترام مواعيد النقل كما هو متفق عليه^(٢).

سعت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م إلى حل إشكال جوهري وتحقيق هدف رئيسي يتمثل في تحقيق التوازن بين مصلحة المسافرين ومصلحة الناقلين، وجاءت الاتفاقية بصيغة فريدة وطبيعة مركبة مغايرة لقواعد مسؤولية الناقل الجوي^(٣).

يُسأل الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص عن سلامة المسافرين من الأضرار التي تصيبه والتي تتمثل في الحوادث أو الوفاة أو الإصابة بأي أذى بدني آخر، وكذلك يسأل عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب، وسيتم بيانهما بالتفصيل خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: حالات مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص.

المطلب الثاني: حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص.

(١) محمد نصر محمد القطري، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٩م، مصر، ص ٢٣٦.

(٢) على سعيد حسين، العقود التجارية الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى ٢٠١٧م، القاهرة مصر، ص ٤٦.

(٣) مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٥ العدد ١ السنة ٢٠١٨، ص ٣٥٩.

المطلب الأول

حالات مسؤولية الناقل الجوي

تُعتبر سلامة الراكب هي الأولوية القصوى في جميع الإجراءات الأمنية التي تهدف إلى التصدي لأي تدخل غير مشروع تهدد سلامته^(١)، وبموجب ذلك يتحمل الناقل الجوي التزاماً قانونياً وأخلاقياً بضمان وصول الراكب إلى وجهته وهو في حالة سليمة، وذلك ضمن نطاق عقد النقل الجوي وجميع القواعد واللوائح المنظمة لهذا الالتزام.

إن التزام الناقل بضمان سلامة الركاب هو التزام عقدي بتحقيق غاية بحيث تتحقق المسؤولية بالإخلال به وتنشغل مسؤولية الناقل الجوي العقدية بمجرد عدم حصول النتيجة ودون حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ من جانب الناقل ولا تقوم المسؤولية إلا إذا أثبت الأخير أن الضرر الحاصل كان بسبب أجنبي خارج إرادته أو بفعل الغير أو ناتج عن خطأ المضرور^(٢).

يمكن القول إن التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب لا يبدأ بمجرد إبرام عقد النقل، إذ قد يُبرم العقد في وقت مبكر، بينما يُؤجّل تنفيذه إلى تاريخ لاحق يتم فيه إجراء الحجز الفعلي، ومن غير المنطقي تحميل الناقل المسؤولية التعاقدية منذ لحظة إبرام العقد، قبل أن يبدأ تنفيذ الالتزامات المترتبة عليه فعلياً^(٣)، حيث استقر الفقه والقضاء منذ بداية القرن العشرين وبشكل نهائي، على اعتبار التزام الناقل بالمحافظة على سلامة الركاب خلال الفترة التي يستغرقها تنفيذ عقد النقل ناشئاً من العقد نفسه، على اعتبار مسؤولية الناقل الجوي عقدية وليست تقصيرية.

١ (الريضي، عيسى غسان، المرجع السابق، ص ٩٢.

٢ (انظر إلى موضوع أساس وطبيعة المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال عام ١٩٦٦م وجواتيمالا ستي عام ١٩٧١م، محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص ٢٠١.

٣ (دعاء حسيب محمد سعيد الحديثي، "مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص، دراسة مقارنة رسالة ماجستير، جامعة آل البيت المفرق، سنة ٢٠١٩م، ص ٦٢، مسترجع من

<http://search.mandumah.com/Record/949820>

وتجدر الإشارة إلى أنه في حين يُعد التزام الناقل بسلامة الراكب في باقي أنواع النقل التزاماً بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل عناية، فإن المقصود من هذا الالتزام هو ضمان وصول الراكب إلى وجهته سالمًا، لا بمجرد اتخاذ الاحتياطات وتوفير وسائل الحماية لتفادي إصابته أثناء النقل^(١).
فيسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح^(٢)، وهذا ما أكد عليه قانون التجارة العماني المادة (٢٠٢) "يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم"^(٣).

كما يُسأل الناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن أي ضرر يصيب المسافرين، وأهم ما يترتب عليه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين من الحادث، وعن الضرر الذي يلحق بالمسافر نتيجة عمليات القرصنة، كما يلتزم الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل المتفق عليها تجنباً لما قد ينجم عن التأخير من أضرار تلحق بالركاب، وعليه فإن مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي تختلف باختلاف نوع المسؤولية ولمعرفة حالات مسؤولية الناقل الجوي تم تقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

١ (دعاء حسيب محمد سعيد الحديثي، مرجع سابق، ص ٦٢،

٢ (عبد المجيد إبراهيم سلمان الطائي، عند النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية (دراسة مقارنة) المرجع السابق ص ١٠٨.

٣ (المادة (٢٠٢) من قانون التجارة العماني رقم ١٩٩٠/٥٥ م.

الفرع الأول

مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين

سارت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م على خطى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م وضيقّت النطاق الزمني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص والسبب في ذلك يعود إلى كثرة حوادث الطيران عند إعداد اتفاقية وارسو وما ينتج عن هذه الحوادث من أضرار تصيب المسافرين وغير المسافرين على الأرض^(١).

يُسأل الناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن أي ضرر يصيب المسافر، وأهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين من الحادث، وعن الضرر الذي يلحق بالمسافر نتيجة لعمليات القرصنة الجوية^(٢)، حيث نصت المادة ١٧ من اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم^(٣). هذا النص يرتب التزاماً على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر حيث جعلت من هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية، وأجازت للناقل دفع المسؤولية بإقامة الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها.

تُعد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية مسؤولية تعاقدية تنشأ بقوة القانون بمجرد إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافرين، إذ تقوم هذه المسؤولية على أساس فكرة الخطأ، وقد تبني

١ (د. محمود محمد عبابنه، مرجع سابق، ص ٣٢٠.

٢ (عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص ٩٢.

٣ (يقابل هذا النص من اتفاقية وارسو نص المادة (٢٠٢) من قانون التجارة العماني، " يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية صعود الركاب أو نزولهم "

القانون التجاري العماني لعام ١٩٩٠م هذا المفهوم بنص المادة (٢٠٢) ^(١)، وأهم التزام يرتبه القانون على الناقل بموجب عقد النقل بإيصال المسافر سالماً الى وجهته المقصودة، وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م المادة (١٧) التي نصت على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، وعلى ذلك يكون الناقل الجوي قد أخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب بشرط أن يكون الإخلال قد نشأ عن حادث" ^(٢)، وأكدت الاتفاقية على أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر يُعد التزاماً مفروضاً على الناقل وتتعدد مسؤوليته إذا ما أخل بهذا الالتزام عند وقوع الضرر للراكب نتيجة إخلال الناقل بالتزامه العقدي.

أما قانون الطيران العماني لعام ٢٠١٩م فقد أحال جميع أحكام المسؤولية للناقل الجوي إلى اتفاقية مونتريال، لنص المادة (٥٥) " تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال ١٩٩٩م) على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع" ^(٣)، تقوم مسؤولية الناقل الجوي اتجاه سلامة المسافرين على الالتزام بحمايتهم من أي حوادث قد تقع، بما في ذلك الأضرار التي تلحق بهم نتيجة لعمليات القرصنة الجوية، وفيما يلي توضيح ذلك خلال النقاط التالية:

أولاً: الحادث

تترتب مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث التي تصيب الركاب أثناء النقل، بموجب المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، والتي تنص على مسؤوليته عن الضرر الناتج عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى، متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول، وحتى تنشأ هذه المسؤولية نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافرين، يجب توافر ثلاثة شروط أساسية وهي: وقوع حادث، وأن يقع خلال فترة زمنية محددة، وأن ينتج عنه ضرر يصيب الراكب، وفيما يلي بيان لتلك الشروط بالتفصيل.

١ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٢٩.

٢ (المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

٣ (المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني العماني لعام ٢٠١٩م.

الشرط الأول: وجود حادث

لم تتضمن اتفاقيتا وارسو لعام ١٩٢٩ أو مونتريال لعام ١٩٩٩ تعريفاً صريحاً لمصطلح "الحادث"، وإنما ترك أمر تحديده للاجتهاد القضائي، والذي استقر على اعتباره واقعة فجائية وغير متوقعة تقع أثناء النقل الجوي، وترتبط باستغلال الطائرة وتسبب ضرراً للمسافر، وفي هذا السياق يُلاحظ أن قانون الطيران المدني العُماني قد تقادى هذا الغموض، حيث نصّ في المادة الأولى الفقرة (١٢) على تعريف الحادث بأنه: "واقعة تتعلق بتشغيل طائرة تحدث في حالة الطائرة التي يقودها طيار، في أي وقت منذ صعود أي شخص للطائرة بقصد الطيران حتى النزول من الطائرة، أو في حالة طائرة تطير بدون طيار في أي وقت تكون فيه الطائرة مستعدة للتحرك بغرض الطيران حتى التوقف في نهاية الرحلة، ويكون النظام الأساسي للدفع مغلقاً، وما قد ينتج عن ذلك من إصابات وأضرار حسب ما هو موضح في النظم والملاحق الدولية"^(١)، وعرفه الفقه القانوني بأنه: "كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة"، لذلك لا تتعقد مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر خلال عملية النقل بسبب مرض قلبي^(٢)، ولا يُسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن اعتداء مسافر على آخر، لأن واقعة الاعتداء لم تنجم عن عملية النقل وليست متصلة بعملية الاستغلال الجوي^(٣).

وعلى هذا الأساس لا يكفي وقوع الحادث للراكب أثناء عملية النقل الجوي، بل يجب أن يكون هذا الحادث ناجماً عن سبب يتعلق باستغلال الطائرة في عملية النقل نفسها، مثل انفجار الطائرة، أو ارتطامها بالأرض، أو اصطدامها بطائرة أخرى في الجو، أو حدوث عطل في الطائرة، أو خطأ قائد الطائرة أثناء قيادتها، وكذلك حدوث خلل في توازن الطائرة وغيرها من الأسباب^(٤).

١ (الفقرة (١٢) من المادة الأولى من قانون الطيران المدني العماني لعام ٢٠١٩م.

٢ د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ٢٧٠-٢٦٩.

٣ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٣٤.

٤ (ناصر خلف البحري، مرجع سابق، ص ٥١.

لا يوجد ما يشير إلى اقتصار معنى "الحادث" في الاتفاقيات الدولية على نوع محدد من الوقائع، في حين أشار المشرع العماني إلى العطل الفني للطائرة أثناء الرحلة فقط، أما اتفاقية وارسو، فقد نصت على أن يكون الحادث "غير متوقع"، بمعنى أنه إذا كان الحادث متوقعاً فلا تُحمل المسؤولية عن الضرر الناتج عنه. بالمقابل لم يشترط المشرع العماني توفر عنصر الفجائية في وصف الحادث باعتباره واقعة تتعلق بتشغيل الطائرة، وتتص المادة (١٧) الفقرة الأولى من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م على أن "مسؤولية الناقل الجوي تتحقق عن وفاة الراكب أو الإصابة الجسدية إذا وقع الحادث على متن الطائرة، أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"، وبناءً على ذلك، يمكن القول إن اعتماد المفهوم الواسع للحادث يشمل الحوادث الناجمة عن الإرهاب والقرصنة وخطف الطائرات، وهو التعريف الأقرب لمفهوم الحادث الوارد في نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال. ويرى الباحث إمكانية القول بأن عمليات الإرهاب والقرصنة الجوية التي تتعرض لها الطائرات أثناء عملية النقل الجوي يمكن أن تعد حادثاً لأنها وقعت خارج إرادة الناقل الجوي وأخلت بالسير المعتاد للرحلة الجوية.

الشرط الثاني: أن يقع الحادث خلال فترة زمنية معينة

أوضحت المادة (٢٠٢) من التجارة العماني لعام (١٩٩٠م)، والمادة (١٧) من اتفاقية وارسو لعام (١٩٢٩م)، والمادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام (١٩٩٩م) الفترة الزمنية التي تتعقد بها مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الذي يتعرض له المسافر، أفادت بأن الناقل الجوي مسؤول عن الحادث إذا كان الضرر الذي نتج عنه قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود المسافرين إلى الطائرة أو نزولهم^(١)، حيث أن الاتفاقية قد أغفلت ومن قبلها ملاحق الاتفاقيات الدولية المعنية بهذا الخصوص عن تحديد ما المقصود بعبارة صعود الركاب أو نزولهم على متن الطائرة، هل المقصود وضع الراكب قدمه في حالة المغادرة على أول سلم الطائرة صعوداً إلى الطائرة،

١ (تم الإشارة في الملحق (١٣) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي عند تعريف الحادث إلى تحديد نطاق الحادث انظر Annex 13 to the convention on international civil aviation chapter 1
www.rnf.is/media/eydublod/annex_13

وعند الوصول الانتهاء من آخر سلم نزول الطائرة ووضع قدمه على أرض المطار أو النفق المتصل بالطائرة عند الوصول.

تضاربت الآراء الفقهية في ذلك، فمنهم من قال إن الفترة تبدأ من صالة الانتظار حتى تمام صعوده إلى الطائرة والبعض الآخر قال تبدأ هذه الفترة من اللحظة التي يغادر فيها المسافر مبنى مطار القيام وتطأ قدمه صحن المطار متوجهاً إلى الطائرة واكتمال صعوده إلى جوفها، وفي عملية المغادرة منذ اللحظة التي يبدأ فيها الراكب في مطار الوصول النزول على سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار حتى دخوله مبنى المطار^(١).

وعلى هذا الأساس، فقد وُفق المشرع العماني في نص المادة (٤٦) من لائحة حماية حقوق المسافرين الصادرة عن هيئة الطيران المدني بموجب القرار رقم (٧٥٧/٢٠٢٤م)، حيث نصت على أنه "مع عدم الإخلال بقواعد المسؤولية الجزائية أو المدنية، يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن وفاة المسافر أو تعرضه لإصابة جسدية، سواء وقعت الوفاة أو الإصابة أثناء عملية صعود المسافر إلى الطائرة ابتداءً من بوابات المغادرة إلى متن الطائرة، أو على متن الطائرة، أو أثناء عملية نزول المسافر ومغادرته للطائرة وصولاً إلى صالة المطار"^(٢).

وبذلك يكون المشرع العماني قد حدد الفترة الزمنية التي يقع خلالها الحادث من مسألة الناقل الجوي عند إخلاله بالالتزامات المترتبة عليه، بموجب عقد نقل الأشخاص وبذلك يكون المشرع العماني قطع دابر الخلاف حول الفترة الزمنية التي يعد فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن المسافر أثناء الرحلة الجوية.

الشرط الثالث: وقوع الضرر

ينبغي لاعتقاد مسؤولية الناقل الجوي أن يؤدي الحادث الجوي إلى إصابة المسافر بضرر، ولا تتعقد مسؤوليته إذا لم ينتج عن الحادث إصابة المسافر بأي ضرر من الأضرار، وقد حددت اتفاقية وارسو في المادة (١٧) الأضرار التي يتم التعويض عنها متمثلة في وفاة المسافر أو إصابته

١ (المحامي محمود محمد أبو شاور، مرجع سابق، ص ٨٢.

٢ (المادة (٤٦) من لائحة حماية حقوق المسافرين بهيئة الطيران المدني قرار رقم ٧٥٧ / ٢٠٢٤م

بالجروح أو بأي أذى بدني آخر، كما حددت اتفاقية مونتريال هذه الأضرار في المادة (١٧) بوفاة المسافرين والإصابات الجسدية التي تصيبه، وغفلت الاتفاقيتان المذكورتان عن تحديد المقصود بالضرر، ولذلك اتجه الفقه للدعوة بضرورة الرجوع إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالضرر والأخذ بالحلول التي تقررها هذه القوانين بصده (١)، نجد أن المشرع العماني حدد الضرر بذات الضرر الذي حددته اتفاقية وارسو، في المادة (٢٠٢) في قانون التجارة العماني سنة ١٩٩٠م، وهو بوفاة المسافرين أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم.

وقد اتجه الفقه القانوني نحو التوسع في تفسير عبارة "أي أذى بدني آخر" الواردة في المادة (١٧) من اتفاقية وارسو والمادة (٢٠٢) من قانون التجارة العماني ليشمل الأضرار والاضطرابات النفسية والعصبية التي تحدث غالبا في حالات اختطاف الطائرات والقرصنة واحتجاز المسافرين كرهائن (٢)، ويتفق الباحث مع اتجاه الفقه القانوني في مسألة التوسع في تفسير العبارة السابقة وذلك حفاظا على حقوق المسافرين، حيث إن الأضرار النفسية قد تكون أكثر شدة وضرا من إصابات الجسم بالجروح، ولذلك يستحق التعويض عنها.

بالإشارة إلى أن الضرر الواقع للمسافرين يختلف عن الضرر الواقع لغير المسافرين من جراء الحادث الجوي، حيث إن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م استبعدت الأضرار التي تحدث على سطح الأرض من أحكامها (٣)، حيث أشارت اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م إلى أن الناقل أو مستثمر الطائرة

١ (جاسم، فاروق إبراهيم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٧م، ص ٢٢٥.

٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ٢٧٤.

٣ (د. محمود محمد عبابنه، مرجع سابق، ص ٣٢٧.

ملزم بتعويض الأضرار التي تلحق بالأشخاص على سطح الأرض، ويحسب مبلغ التعويض على الأساس المقرر في اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م^(١).

وقد أشار المشرع العماني الى الضرر الذي يلحق بالأشخاص غير المسافرين على سطح الأرض أو الماء من أثر الحادث الجوي في المادة (٥٦) من قانون الطيران المدني "يكون المشغل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالآخرين على سطح الأرض أو الماء متى كانت ناتجة عن طائرة في حالة طيران"^(٢).

ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية

لقد صار النقل الجوي في أواخر الستينات وبداية السبعينيات عرضة لمحاولات اختطاف الطائرات وتغير مسارها بالقوة والاعتداءات التي تقع على الركاب داخل المطارات، مما دعا الكثير من الدول الى العمل على تأمين الملاحة الجوية الدولية، أبرمت اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، ثم اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١م، والخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني. ولقد ظلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء أعمال القرصنة الجوية خاضعة لذات المبادئ والنصوص الواردة باتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ وتعديلاتها السارية، وهذه الاتفاقية لم تتصد لأعمال القرصنة الخاصة باختطاف الطائرات والاعتداءات التي تقع على الركاب^(٣).

١ (مشغل الطائرة حسب أحكام المادة (٢/٢) من اتفاقية روما هو الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر، وتجدر الملاحظة أن أحكام اتفاقية روما لا تسري على الحوادث الناجمة عن تصادم الطائرات في الجو، ولا تسري على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كان المصاب مرتبط مع مشغل الطائرة برابطة عقدية (عقد النقل الجوي)، ولا تسري على الأشخاص الذين يرتبطون مع مشغل الطائرة برابطة التبعية (عقد عمل)، لطفاً انظر في ذلك "Convention On Damage By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface", (On-line), Available: www.assa.int.org Rome Convention (1952)

٢ (المادة (٥٦)، من قانون الطيران المدني، سنة ٢٠١٩م.

٣ (عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص ١١٧.

لم تتضمن اتفاقية وارسو في نصوصها ومبادئها لأعمال اختطاف الطائرات ومدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عنها، ولم تكن هذه الأعمال معروفة في الوقت الذي شرعت فيه هذه الاتفاقية، ولهذا لا بد من الرجوع إلى تفسير النصوص الخاصة بالأضرار التي تصيب المسافرين التي نصت إليها اتفاقية وارسو، ومعرفة مدى انطباقها على الأضرار الناجمة عن عمليات اختطاف الطائرات. نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالركاب متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن أو في أثناء عملية الصعود أو الهبوط.

تُعدّ عملية القرصنة الجوية من قبيل "الحادث" بالمعنى المقصود في اتفاقيات النقل الجوي، إذ تُعتبر واقعة اختطاف الطائرة حادثاً يدخل ضمن نطاق المسؤولية، ولا يوجد في اتفاقية وارسو ما يُجيز حصر مفهوم الحادث في العطل الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة، وعليه فإن حادث القرصنة الجوية يُصنّف كواقعة فجائية غير متوقعة، ومستقلة عن إرادة الناقل الجوي أو تابعيه، وتؤدي إلى الإخلال بالسير الطبيعي للرحلة الجوية، وبالتالي فإن الحادث يشمل كل واقعة من هذا النوع، مما يحمل شركات النقل الجوي وحدها تبعة هذه الأخطار بالنظر إلى قدرتها الأكبر على التحكم فيها، وكذلك لأنها الطرف الأقوى اقتصادياً في العلاقة التعاقدية والأكثر قدرة على تحمل النتائج المالية المترتبة على وقوع مثل هذه الحوادث.

ورغم أن حوادث القرصنة الجوية أو الإرهاب تُعد من أفعال الغير، إلا أن الناقل الجوي يظل مسؤولاً عنها وفقاً لطبيعة التزامه التعاقدية، والذي يُعد التزاماً بتحقيق نتيجة لا مجرد بذل عناية، فالناقل يلتزم بضمان سلامة الراكب حتى نهاية الرحلة، وبالتالي فإنه يتحمل تبعة الحادث متى وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، ما لم يُثبت أن الحادث كان نتيجة سبب أجنبي لا يُنسب إليه أو إلى تابعيه، كالقوة القاهرة أو فعل الغير الذي لا يمكن توقعه أو دفعه^(١).

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، العقود الواردة على العمل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠م، ص ٥٢٣-٥٢٥.

وترجع هذه المسؤولية إلى أن الناقل الجوي هو الطرف الأقوى في العلاقة التعاقدية، وصاحب السيطرة على وسائل النقل، ولذلك فإن الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، لم تستثن صراحة حوادث القرصنة أو الإرهاب من مفهوم الحادث المؤسس للمسؤولية، ويُفهم من ذلك أن المفهوم الواسع للحادث يشمل هذه الأفعال، ما لم يثبت الناقل استحالة منعها، وبذلك يُحمّل الناقل الجوي تبعة الأضرار التي تصيب المسافرين نتيجة هذه الوقائع، على أساس أنه الأقدر على اتخاذ التدابير الأمنية والاحتياطية لمنعها أو التخفيف من آثارها، وهو ما يُعرف فقهيًا بنقل التبعة إلى الطرف الأكثر قدرة على التحكم في ظروف النقل^(١).

إن الأذى البدني الوارد في عجز المادة (١٧) من الاتفاقية لتحديد حالات الضرر لمسؤولية الناقل الجوي، ومدى الضرر الذي يمكن مطالبة الناقل الجوي بالتعويض من الأزمات العصبية والآلام النفسية للمتضررين، استناداً إلى نص المادة (١٧) من الاتفاقية، تمسك الناقلون الجويون بقصر مسؤوليتهم عن الضرر الحامل الأذى البدني (الجسماني) وحده، بينما كان الرأي الآخر يفسر المقصود بعبارة "أي أذى بدني آخر" لكل صور الأذى التي تلحق بالمسافر جسدية كانت، أو نفسية أو عصبية أو عقلية، اختلف موقف القضاء هل الأخذ بالمفهوم الموسع لعبارة: «أي أذى بدني آخر» لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأزمات العصبية والآلام النفسية التي تصيب المسافرين من الاختطاف، أم إنه قصر مسؤولية الناقل الجوي على الضرر الحاصل في الأذى الجسماني وحده^(٢).

يتجه غالبية الفقه إلى اعتماد التفسير الموسع لعبارة "الأذى البدني" الواردة في المادة (١٧) من اتفاقية وارسو، باعتباره التفسير الأكثر انسجاماً مع المبادئ التي قامت عليها الاتفاقية وأهدافها، وكذلك مع البروتوكولات المعدلة والمكملة لها، ووفقاً لهذا الاتجاه يشمل الأذى البدني أيضاً الضرر

١ (محمد حسن القاسم، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار الناتجة عن الأفعال غير المشروعة، المجلة القانونية، جامعة بيروت العربية، المجلد ٣٨، العدد ٢، سنة ٢٠١٨م، ص ١٠١-١٢٠.

٢ (عيسى غسان الريضي، مرجع سابق، ص ١١٩.

النفسي الذي قد يصيب المسافرين نتيجة واقعة اختطاف الطائرة التي كان على متنها، حتى في حال عدم اقتران هذا الضرر بأي إصابة جسدية^(١).

لم يُحدد المشرع العماني المسؤولية في عمليات القرصنة والأعمال الإرهابية بينما اكتفى بتطبيق أحكام اتفاقية توحيد قواعد النقل الجوي لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بنص المادة (٥٥) "بمسؤولية الناقل الجوي بتطبيق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال ١٩٩٩م على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع" حيث وفق المشرع العماني بحصر الجرائم التي ترتكب ضد سلامة وأمن الطيران المدني في المرسوم السلطاني رقم (٢٠١٩/٧٦) بإصدار قانون الطيران المدني بتاريخ ٦ نوفمبر ٢٠١٩م، حيث خصص الفصل الثاني عشر عن الجرائم التي ترتكب ضد سلامة وأمن الطيران المدني في المواد (٥٩)، و(٦٠)، و(٦١)، حيث حددت نصت المادة (٥٩) بأنه "يُعد مرتكباً لجريمة اعتداء على سلامة وأمن الطيران المدني كل شخص يشرع أو يرتكب أو يشارك في ارتكاب فعل من الأفعال الآتية:

- أ- احتجاز رهائن على متن الطائرة، أو داخل حرم المطار.
- ب- الاستيلاء على طائرة في الخدمة، أو استخدامها بغرض القيام بأعمال إرهابية.
- ج- تدمير أو إتلاف جسيم لتجهيزات الملاحة الجوية، أو أي مرافق تخدم الطيران المدني، أو طائرات ليست في الخدمة تكون موجودة في المطار.
- د- إعاقة الخدمات في المطار على نحو يعرض سلامة الطيران المدني للخطر.
- هـ- القيام بعمل من أعمال العنف ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني، أو على متن الطائرة، وهي في حالة طيران.
- و- القيام بوضع مادة أو جهاز في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمرها، أو يحدث بها تلفاً يجعلها غير قادرة على الطيران، أو يعرض سلامتها للخطر.

١ (عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع من العقود الواردة على العمل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الاولى، ١٩٩٨م، ص ٤٩٧-٤٩٩.

ز- الإبلاغ عن معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة الطائرة وطاقمها وركابها أو عمال الخدمات الأرضية أو الجمهور، في المطار أو في مباني أو منشآت الطيران المدني للخطر.

ح- إدخال أسلحة، أو ذخائر، أو متفجرات، أو أجهزة، أو مواد خطرة إلى طائرة، أو المطار^(١).

رغم أن الأفعال الواردة في المادة (٥٩) تعد جرائم من فعل الغير إلا أن الناقل الجوي يظل مسؤولاً مدنياً عن الأضرار التي تلحق بالركاب، ما لم يثبت أنها ناتجة عن سبب أجنبي لا يُنسب إليه، كالقوة القاهرة أو الفعل غير المتوقع، مع إمكانية رجوعه لاحقاً على الجهة الفاعلة (إن أمكن)، أو تغطية الضرر من خلال شركات التأمين.

أما المقصود بعمليات الصعود والهبوط فإنها تنحصر في عمليات الصعود والهبوط إلى الفترة التي يتواجد فيها الراكب في صحن المطار باعتباره المكان الذي تحف به مخاطر الطيران المرتبطة بتحريك الطائرة وتشغيلها، أما عندما يكون الراكب داخل مباني المطار فإنه يكون بمنأى عن هذه المخاطر وبالتالي يكون خارج نطاق عمليات الصعود والهبوط ولا يسأل الناقل عما يصيب الراكب في هذه الحالة، وعلى العكس من ذلك فإن توسيع نطاق عمليات الصعود والهبوط يؤدي إلى توسيع مسؤولية الناقل إلى الاعتداءات التي تقع على الركاب داخل مباني المطار، فأعمال العنف والاعتداءات الإرهابية تعد في هذه الحالة من مخاطر الطيران^(٢).

إن عدم تطرق اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة عن تحديد المقصود بعمليات الصعود أو الهبوط ومن هذه الأعمال التحضيرية للاتفاقية تدل على استبعاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب داخل مباني المطار، ولما كان الراكب لا يتعرض للمخاطر اللصيقة بالنقل الجوي إلا وهو على متن الطائرة أو في مجال استخدامها وجب حصر عمليات الصعود والهبوط في حدود وجود الراكب في المكان الذي تحف به هذه المخاطر أي في صحن المطار^(٣)، حيث أشار المشرع

١ (المادة رقم (٥٩)، والمادة رقم (٥٥)، من قانون الطيران المدني العماني، رقم ٧٦ / ٢٠١٩م.

٢ (وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، سنة ٢٠١١م، ص ٦٧.

٣ (يحيى البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، جامعة الإسكندرية، سنة ١٩٩٢م، ص ١٦١.

العماني بتحديد مسؤولية الناقل الجوي بنص المادة (٤٦) من لائحة حماية حقوق المسافرين بهيئة الطيران المدني بقرار رقم (٢٠٢٤/٧٥٧) والتي تضمنت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر أو تعرضه لإصابة جسدية، سواء وقعت الوفاة أو الإصابة أثناء عملية صعود المسافر إلى الطائرة ابتداء من بوابات المغادرة إلى متن الطائرة، أو على متن الطائرة، أو أثناء عملية نزول المسافر ومغادرته للطائرة وصولاً إلى صالة المطار.

في إطار التوجهات الاستراتيجية لرؤية عُمان ٢٠٤٠ نحو بناء قطاع نقل جوي متطور وآمن، وتماشياً مع التزام السلطنة بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطيران المدني، وتعزيز كفاءة المؤسسات من ورفع جودة الخدمات، وتوفير بيئة آمنة ومستدامة للنقل الجوي، بما يعزز من مكانة السلطنة كمركز لوجستي آمن ومتقدم إقليمياً ودولياً.

وعليه يرى الباحث بأن يتضمن قانون النقل الجوي العُماني الموحد نصوصاً واضحة تُقر بمسؤولية الناقل الجوي باتخاذ كافة التدابير الأمنية والإجراءات الاحترازية اللازمة لحماية سلامة الركاب أثناء الرحلة، بما في ذلك الحماية من أعمال القرصنة الجوية أو التهديدات الأمنية، وذلك بإنشاء مركز وطني متقدم لأمن الطيران المدني، يعنى بمراقبة وتقييم مستوى التزام شركات الطيران المحلية بالمعايير الأمنية، وتقديم تقارير دورية لضمان توافق الأداء مع المتطلبات المحلية والدولية، والنص صراحة على التزام الناقل بوضع خطط أمنية متكاملة بالتنسيق مع الجهات المختصة في الطيران المدني، لتشمل التدريب المستمر للعاملين، وتعزيز نظام المراقبة، والتعامل الفوري مع التهديدات الأمنية داخل الطائرة أو في المطار.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

يمتاز النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل الأخرى بالسرعة وتوفير الوقت، لذا فمن الطبيعي أن يقع في ذمة الناقل الجوي التزام يفرض عليه احترام مواعيد السفر حسب ما ورد في العقد المبرم بينه وبين المسافر، ولذا فإن مستخدمي النقل الجوي يضعون هذه الميزة في حسابهم عند اختيارهم النقل الجوي كوسيلة للسفر، وحال إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان سلامة المسافرين، تترتب عليه المسؤولية القانونية عن كافة الأضرار التي تصيبهم نتيجة هذا الإخلال^(١).

لقد نصت المادة (١٩) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ م على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"^(٢)، وأكدت المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م على التزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل، وتقرر مسؤوليته عن الضرر الناتج عن هذا التأخير سواء ألحق بالراكب أو بالشاحن، حيث نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطرق الجو غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"^(٣).

ويفهم من نص المادة الواردة باتفاقية وارسو أن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن التأخير جاءت عامة سواء أكان هذا التأخير في نقل المسافرين أو البضائع، ثم جاءت اتفاقية مونتريال وأضافت أنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه التدابير المعقولة واللازمة جميعها لتوقي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليه أو عليهم اتخاذها^(٤).

١ (عيسى غسان ريضي، مرجع سابق، ص ١٠٩.

٢ (موسى طالب حسن ، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٢٢م، ص ١٦٤.

٣ (المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

٤ (ناصر خلف البحري، مرجع سابق، ص ٥٦.

أما المشرع العماني فقد أكد في المادة (٢٠٤) من قانون التجارة العماني على ذلك حيث نصت المادة على "أنه يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع"، ونصت المادة (٢٠٥) من نفس القانون على "أنه يُعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها" (١).

يتضح من النصوص السابقة أن القانون العماني ينسجم بشكل كامل مع اتفاقية مونتريال، ويواكب التطورات المستجدة في مجال المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع، ومع ذلك فإن مجرد وقوع التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي لا يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل، ما لم يصاحبه ضرر يصيب الراكب أو الشاحن. وتجدر الإشارة إلى أن النصوص لم تحدد على وجه الدقة نوع الضرر الذي يستوجب التعويض، وبناءً على النصوص السابقة فإن مسؤولية الناقل عن التأخير لا تتعقد إلا عند توافر ثلاثة شروط وهي: أن يكون هناك تأخير في النقل الجوي، أن يكون التأخير أثناء فترة زمنية معينة، وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافر، ولتحقيق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير سيتم تناول هذه الشروط بالتفصيل وفقاً لما يلي:

أولاً: التأخير في النقل الجوي

يقصد بالتأخير في النقل: هو عدم إنجاز النقل في الوقت المحدد والمتفق عليه أو المتعارف بين الناقل الجوي والمسافر (٢)، ويعرفه آخرون بأن التأخير في النقل بتجاوز الناقل للميعاد، سواء الميعاد المتفق عليه مع الناقل أو الميعاد المعقول في حال عدم وجود اتفاق على ميعاد النقل، ورغم وضوح هذا المبدأ الذي يقوم عليه التأخير إلا أنه أثار صعوبات ترجع إلى عاملين وهما:

أولاً: أن اتفاقية وارسو لم تضع معياراً يمكن على أساسه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي عن التزامه.

١ (المادة (٢٠٤)، (٢٠٥)، من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م

٢ (عبد جمعة موسى الربيعي، الأحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠، دون طبعة مكتبة صباح، بغداد، ٢٠١١م، ص ١٨١.

ثانياً: المعارضة الشديدة من شركات الطيران والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران، بحجة أن حركة الملاحة الجوية تخضع لظروف خارجة عن إرادة الناقل، لا سيما الأحوال الجوية والأنواء المناخية، التي قد تتيح الإقلاع أو تمنعه، وهو ما يجعل من الصعب تحميل الناقل تبعات هذا التأخير في جميع الأحوال^(١)، كما أنها مرتبطة بالإمكانيات المادية للطائرة لمدى سعتها ومقدار حمولتها، فقد تضطر إلى أن تتزود بالوقود أكثر مما تحمل وبالتالي يتأخر عليهم النقل^(٢).

نص الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) في المادة العاشرة من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم، على أن مواعيد المغادرة والوصول التي يحددها الناقل الجوي للمسافر في العقد المبرم أو بأية وثيقة أخرى لا تعد جزءاً أساسياً من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي للمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل الجوي^(٣).

أما اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م فقد نصت المادة (١٩) على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، وأكدت المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م على التزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل، ومسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن هذا التأخير الذي قد يصيب الراكب أو الشاحن، بنص المادة " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطرق الجو غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير". أما المشرع العماني فقد وفق وعالج مسألة التأخير في النقل الجوي بالقرار رقم (٢٠٢٤/٧٥٧) من هيئة الطيران المدني بإصدار لائحة حماية حقوق المسافرين بالمادة رقم (١٨) بأنه "لا يجوز

(١) وضحة فلاح المطيري، مرجع سابق، ص ٦٢-٦٣.

(٢) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العماني الجديد، دار الكتاب الجامعي، دولة الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى، سنة ٢٠٢٣م، ص ١٣٩.

(٣) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العماني الجديد، مرجع سابق، ص ٢٨٢.

لِلناقل الجوي تأخير الرحلات عن مواعيدها أو إلغاء الرحلات المنتظمة، عدا في حالات القوة القاهرة ومقتضيات السلامة والأمن"، وكذلك نصت المادة (١٩) "في حال تأخر الرحلة وقيام المسافر بتمديد إقامته مقابل أجر، يتحمل الناقل الجوي تكاليف تمديد الإقامة حتى موعد الإقلاع البديل" (١).

الشرط الثاني: حدوث التأخير في مدة زمنية معينة

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو ومونتريال عن التأخير في نقل المسافرين إذا وقع التأخير أثناء المدة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة المسافر تحت رعاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بالقاعة الخاصة بالمسافرين للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة خروجه من مطار الوصول، وهي المدة التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن سلامة المسافرين وأمتعتهم، ولذا فإن الناقل الجوي يُسأل عن الضرر الذي ينتج عن تأخير الرحلة أو إلغائها أو إلغاء الحجز أو إعطاء معلومات غير صحيحة عن مواعيد قيام الرحلة الجوية أو الهبوط دون داع في نقطة توقف لمدة لم تكن مقررة في الرحلة أصلاً (٢).

أشارت المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال الخاصة بالمسؤولية إلى التأخير وأحالت ضمناً إلى مفهوم فترة النقل الجوي التي من الممكن حصول التأخير فيها بصورة ضمنية إلى المادتين (١٧) و(١٨) من ذات الاتفاقية، فيما يتعلق بتحديد نطاق النقل الجوي الزمني وبالتالي يكون الناقل الجوي مسؤولاً في حالة حدوث التأخير خلال الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن سلامة المسافرين أو ملتزماً بالحفاظ على البضاعة والأمتعة المسجلة (٣).

وفق المشرع العُماني بذكر المدة الزمنية الخاصة بالتأخير في عقد النقل الجوي بالقرار رقم (٢٠٢٤/٧٥٧) الصادر من هيئة الطيران المدني بلائحة حماية حقوق المسافرين بنص المادة (٢٠) في حال تأخير الرحلة لمدة تقل عن (٦) ست ساعات، يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن أي تكاليف مالية يتكبدها المسافر بسبب هذا التأخير وذلك وفقاً لأحكام الاتفاقية، مع تقديم الرعاية والمساندة،

١ (المادة (١٨)، والمادة (١٩)، الصادر من هيئة الطيران المدني بالقرار رقم ٧٥٧ / ٢٠٢٤ بإصدار لائحة حماية حقوق المسافرين.

٢ (عيسى غسان ريشي، مرجع سابق، ص ١١٤.

٣ (د. محمود محمد عبابنه، مرجع سابق ص ٣٤٠.

ونصت المادة (٢١) في حال تأخر الرحلة لمدة تزيد على (٦) ست ساعات، يحق للمسافر مطالبة الناقل بالتعويض عن تأخير الرحلة وفقا لأحكام إلغاء الرحلات المنصوص عليها في هذه اللائحة" (١).

وعليه يمكن القول بأن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين تتعقد إذا حدث تأخير في الرحلة الجوية، ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن أي تكاليف مالية يتكبدها المسافر بسبب هذا التأخير مع تقديم الرعاية والمساندة في المدة التي تقل فيها مدة التأخير عن ست ساعات، في حال تأخر الرحلة لمدة تزيد على ست ساعات، يحق للمسافر مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن تأخير الرحلة وفقا لأحكام إلغاء الرحلات.

الشرط الثالث: حدوث ضرر من التأخير

لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير إلا إذا صاحبه ضرر يصيب المسافر، ولم تحدد اتفاقية وارسو ومونتريال المقصود بالضرر وطبيعة الضرر الذي يجب التعويض عنه، وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو أخذت بنظام موحد فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافرين، ولكي يتحمل الناقل الجوي من مسؤوليته عن التأخير لابد للناقل أن يثبت بأنه اتخذ هو وتابعوه كل التدابير اللازمة والإجراءات الضرورية لتجنب الضرر (٢).

وبما أن اتفاقية وارسو ومونتريال لم تشترط نوعاً محدداً من الضرر الناجم عن التأخير، فيمكن القول بأن الأضرار تكون شاملة بالأضرار المادية والمعنوية والتي تحتم التعويض عنها (٣)، ونصت المادة (٤٤) الصادرة من هيئة الطيران المدني بالقرار رقم (٧٥٧ / ٢٠٢٤م) بإصدار لائحة حماية حقوق المسافرين بأنه "يجب على المسافر في حال وقوع ضرر عليه وفقاً لأحكام هذه اللائحة أن يتقدم بشكوى إلى الناقل الجوي، وعلى الناقل الجوي البت في الشكوى خلال (١٥) خمسة عشر يوم عمل من تاريخ تقديمها، وفي حال مضي تلك المدة دون البت في الشكوى، يعتبر رفضاً للشكوى.

١ (المادة (٢٠)، والمادة (٢١)، الصادرة من هيئة الطيران المدني بالقرار رقم ٧٥٧ / ٢٠٢٤ بإصدار لائحة حماية حقوق المسافرين.

٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٣٨.

٣ (راجع المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، والمادة (٢٠٥) من قانون التجارة العماني.

ويجوز للمسافر التظلم من ذلك لدى السلطة المختصة، وعلى السلطة المختصة البت في التظلم خلال (٦٠) ستين يوم عمل من تاريخ تقديم التظلم، وفي حال مضي تلك المدة، يعتبر رفضاً للتظلم^(١).

ولذا يجب الرجوع إلى القانون الوطني لمحكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص، حيث أشارت مجموعة الأحكام الصادرة عن دائرة المحكمة العليا بسلطنة عمان إلى: "إن مجرد تأخر الطائرة عن الإقلاع في الموعد المحدد يجعل الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر اللاحق بالمسافر لعدم وفائه بالتزامه التعاقدي ما لم يثبت أن التأخر كان بسبب حادث طارئ أو قوة قاهرة"^(٢)، ويتضح من النص بأنه يمكن إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته عن التأخير إذا أثبت الناقل أن حدوث التأخير كان لسبب طارئ خارج إرادته أو لقوة قاهرة أرغمته على ذلك.

١ (المادة (٤٤)، الصادرة من هيئة الطيران المدني بالقرار رقم ٧٥٧ / ٢٠٢٤ بإصدار لائحة حماية حقوق المسافرين.

٢ (للمزيد حول الوقائع راجع المحكمة العليا (٢٠١٨-٢٠١٩م)، مسؤولية (ناقل جوي تأخر)، مجموعة الأحكام الصادرة عن دائرة المحكمة العليا (العمالية التجارية الإيجارات) والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من ١/١٠/٢٠١٨م الى ٣٠/٩/٢٠١٩م، السنة القضائية (١٩)، ص ٣٩٣.

المطلب الثاني

حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي

يشترط لتمتع الناقل الجوي بنظام المسؤولية المحدودة لاتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها لمصلحة الناقل الجوي للتحديد القانوني للمسؤولية، ويشترط للاستفادة من التحديد القانوني أن يكون الناقل حسن النية، فاذا نفذ الناقل الجوي عملية النقل دون إخلال بواجباته القانونية المفروضة عليه استطاع في حالة امتثاله أمام القضاء الاحتجاج بأحكام المسؤولية المحدودة، فإذا كان سيء النية عاقبته الاتفاقية بالحرمان من الاستفادة من نصوصها التي تحد من مسؤوليته أو تعفيه منها^(١)، كما أجازت اتفاقية وارسو تشديد مسؤولية الناقل الجوي باتفاق خاص بينه وبين الراكب أو مستعمل الطائرة، واعتبرت مثل هذا الاتفاق صحيحاً من حيث المبدأ. ويُعد ذلك استثناءً من القاعدة التي تقضي ببطلان أي اتفاق يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها بصورة تقل عن الحدود المقررة في الاتفاقية، حيث تُعد تلك الاتفاقات باطلة وعديمة الأثر القانوني^(٢)، وسيتم تناول حالات التشديد لمسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي بالتفصيل خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: حالات التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي.

الفرع الثاني: حالات التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي.

١ (عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص ٢٠٠.

٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٦٢.

الفرع الأول

التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

الحالات التي يكون فيها الناقل الجوي سيء النية تكون مسؤوليته عن الأضرار كاملة ولا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أو بأحكام دفع المسؤولية^(١)، تهدف اتفاقية وارسو الى إقامة نوع من التوازن في الالتزامات بين طرفي عقد النقل الجوي، وحماية للناقل، حيث أقرت حدوداً قصوى لمبلغ التعويضات التي تتشغل بها مسؤولية الناقل اتجاه المضرورين، إلا أن الحماية التي منحتها الاتفاقية للناقل الجوي ليست مطلقة، بل تزول عنه إذا أخل بالالتزامات القانونية، وتتمثل هذه الالتزامات أولاً في ضرورة إصدار مستندات النقل وفق الشكل المحدد، وثانياً في تنفيذ عقد النقل في إطار حسن النية، فإذا لم يلتزم الناقل بذلك فإنه لا يستحق التمتع بالحماية المقررة، وبذلك تفقد ميزة تحديد المسؤولية - التي تقررت ابتداءً لصالح الناقل - مبررها القانوني، فتتحول مسؤوليته من مسؤولية مقيدة إلى مسؤولية غير محدودة، وبناءً على ذلك سنعرض لهاتين الحالتين بشيء من التفصيل على النحو التالي:

أولاً: عدم إصدار مستندات النقل أو نقص بياناتها

نصت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م على أن امتناع الناقل الجوي عن إصدار وثائق النقل، أو إغفاله إدراج البيانات الإلزامية فيها عند إصدارها، يترتب عليه حرمانه من التمسك بالأحكام التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها. ويكمن الهدف من إلزام الناقل بتسليم هذه الوثائق إلى المسافرين أو المرسلين، في إعلامهم بأن الرحلة الجوية المزمع القيام بها تكتسي طابعاً دولياً، ومن جهة أخرى، تنبيههم إلى أن هذه الرحلة تخضع لنظام المسؤولية المحدودة الذي تقرره الاتفاقية، وهذا من أجل منحهم الوقت لإبرام عقود التأمين على حياتهم، أو على أمتعتهم^(٢)، سعت اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي إلى توحيد وثائق السفر الجوي بين الدول المصادقة عليها، وذلك من خلال اشتراط تضمين هذه الوثائق بيانات محددة، وقد أوجبت الاتفاقية على الناقل الجوي إصدار وثائق النقل

١ (عيسى غسان ريضي، مرجع سابق، ص ٢٠٠.

٢ (عيسى غسان ريضي، مرجع سابق، ص ٢٠٢.

الأساسية، وهي: تذكرة السفر، بطاقة الأمتعة، وخطاب نقل البضاعة. كما نظمت تلك الوثائق بشكل دقيق، وفرضت تضمينها ببيانات إلزامية، تحت طائلة فقدان الناقل للامتيازات التي تمنحها الاتفاقية، وعلى وجه الخصوص ما يتعلق بالحدود القصوى للمسؤولية، وسيتم توضيح هذه الوثائق والبيانات المطلوبة فيها لاحقاً.

نصّ المشرع العماني في المادة (٨) من لائحة حماية حقوق المسافرين، الصادرة عن هيئة الطيران المدني بموجب القرار رقم (٧٥٧ / ٢٠٢٤)، على مجموعة من الالتزامات التي يجب على المسافر التقيد بها ومن بينها: "تزويد الناقل الجوي أو من ينوب عنه ببياناته الشخصية وبيانات التواصل عند إبرام عقد النقل الجوي ... والتأكد من صلاحية وثائق السفر والمستندات اللازمة للدخول إلى وجهة الوصول ونقاط التوقف" ^(١)، كما نصت المادة (٩) بأنه "لا يكون الناقل الجوي ملزماً بدفع أي تعويض للمسافر في حال إخلاله بالتزاماته المنصوص عليها في المادة (٨) من هذه اللائحة". - بالنسبة لتذكرة السفر:

تنص المادة الثالثة الفقرة الأولى من اتفاقية وارسو أن يصدر الناقل الجوي تذكرة سفر تحتوي على مكان الإصدار وتاريخه، ونقطتي القيام الوصول والمحطات، واسم وعنوان الناقل، وبيان يتضمن أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو، وتنص الفقرة الثانية من نفس المادة على حرمان الناقل الجوي من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا لم يسلم المسافر تذكرة سفر، بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة (٢٢) من هذه الاتفاقية.

ولقد ألغى بروتوكول جواتيمالا ستي الموقع سنة ١٩٧١م ومن بعده بروتوكول مونتريال الرابع الموقع عام ١٩٧٥م الجزاء الخاص في حالة عدم مراعاة الناقل الجوي للبيانات اللازم ذكرها في تذكرة السفر ^(٢)، وعلى هذا فمن حقه التمسك بأحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية، ولكن يفقد هذا الحق إذا لم يصدر أصلاً تذكرة السفر ^(٣).

^١ (راجع المادة رقم (٨) من لائحة حماية حقوق المسافرين، رقم القرار (٧٥٧/٢٠٢٤).

^٢ (المادة (٢) من بروتوكول جواتيمالا ستي والمادة (٩) من بروتوكول مونتريال

^٣ (د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩م، ص ٢١٢.

نصّ المشرع العماني في المادة (١٠) من لائحة حماية حقوق المسافرين، الصادرة عن هيئة الطيران المدني بموجب القرار رقم (٧٥٧ / ٢٠٢٤)، على جملة من الالتزامات التي يجب على الناقل الجوي التقيد بها، ومن بينها "... تزويد السلطة المختصة بالمستندات والسجلات والمعلومات كلما اقتضى الأمر، وعدم قبول المسافرين غير المستوفي وثائق ومستندات السفر...".

- بالنسبة لبطاقة الأمتعة:

تقضي المادة الرابعة الفقرة الثالثة من اتفاقية وارسو بأنه: "يجب أن تشمل استمارة نقل الأمتعة على البيانات الآتية:

- أ- مكان وتاريخ إصدارها.
- ب- نقطتي القيام والوصول
- ج- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.
- د- رقم تذكرة السفر.
- هـ- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة.
- و- عدد الطرود، ووزنها.
- ز- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة الثانية في المادة (٢٢).

ح- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية".

وتقضي الفقرة الرابعة من المادة (٤) من اتفاقية وارسو ما يلي: "إذا قبل الناقل أمتعة دون أن تسلم عنها استمارة أو كانت الاستمارة غير مشتملة على الإعلان الذي يتضمن أن النقل يخضع لنظام المسؤولية الذي حددته الاتفاقية، فلا يحق للناقل أن يتمسك بمبدأ تحديد المسؤولية المذكور في المادة (٢٢).

- بالنسبة لخطاب نقل البضاعة:

نصت المادة (٩) من اتفاقية وارسو على أنه "لا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (٢٢) المتعلقة بتحديد المسؤولية إذا قام بنقل بضائع لم يعد بشأنها خطاب نقل جوي أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على الإعلان المتضمن خضوع النقل إلى أحكام المسؤولية المحددة المقررة في الاتفاقية".

ولعل الحكمة التي أخذت بها الاتفاقية من توقيع هذا الجراء بحق الناقل تكمن في أن تسليم المسافر أو مرسل البضاعة، مستند النقل متضمناً البيانَ المتعلقَ بخضوع النقل الأحكام المسؤولية المحدودة، من شأنه تبصير المذكورين فيدفعهم لتدبير أمرهم بإبرام عقد التأمين مثلاً إذا ما كان تعويض الحد الأقصى لا يُغطي الأضرار التي قد تصيبهم في حالة وقوع حادث للطائرة الناقلة.

وبالإشارة فإن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م قد ألغت هذا الجراء المترتب على تخلف مستند النقل أو تخلف البيان السالف الذكر، بحيث أخلت مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية محل مسؤوليته الشخصية القائمة على افتراض الخطأ في جانبه ورفعت كثيراً حد المسؤولية في نقل الركاب، وبدخول تلك الاتفاقية حيز النفاذ فإن المسؤولية المحدودة للناقل الجوي ستكون هي القاعدة في التشريع الدولي بالنسبة لسلامة المسافرين وسلامة البضائع، ولا يُستثنى من ذلك إلا حالات محدودة وهي:

- إذا أقام المضرور الدليل على أن قيمة الضرر تتجاوز الحد الأقصى المقرر ومقداره مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، ولم يتمكن الناقل من دفع مسؤوليته بإثبات انتفاء الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو جانب تابعيه ووكلائه، أو بإثبات أن الضرر ناشئ عن خطأ الغير ^(١).

- إذا أثبت المضرور في حالة التأخير في نقل الركاب أو في حالة هلاك، أو تلف، أو ضياع الأمتعة، أو تأخيرها أن الضرر قد حصل من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب، وفي حال وقوع الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل أو وكلائه إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته ^(٢).

- عندما يكون اتفاق مع الناقل على زيادة الحد الأقصى للتعويض، حيث يُعد الاتفاق بين الناقل الجوي والراكب على زيادة الحد الأقصى للتعويض أحد الاستثناءات الواردة على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، حيث أجازت المادة (٥/٢٢) من الاتفاقية للناقل والراكب الاتفاق المسبق على شروط تعويضية أكثر فائدة، بما في ذلك رفع أو إلغاء الحد الأقصى للتعويض،

١ (المادة (٢٢) فقرة (٢) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

٢ (المادة (٢٢) فقرة (٥) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

وهو ما يُجسد مبدأ سلطان الإرادة التعاقدية ويمنح مرونة خاصة في حالات الرحلات ذات الطبيعة أو القيمة الاستثنائية^(١).

أما بالنسبة للمشرع العماني بيّن موقفه من خلال المادة (٢١٣) من قانون التجارة العماني رقم (١٩٩٠/٥٥) على إنه "على المرسل إليه في حالة تلف الأمتعة أو البضائع أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التلف وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة إلى الأمتعة وأربعة عشر يوماً بالنسبة إلى البضائع وذلك من تاريخ تسلمها، وفي حالة التأخير يجب أن يوجه الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة أو البضائع تحت تصرف المرسل إليه. ويجب أن يثبت الاحتجاج في صورة تحفظ على وثيقة النقل عند تسليم الأمتعة أو البضائع أو في صورة خطاب مسجل يرسل إلى الناقل في الميعاد القانوني، ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل إذا لم يوجه الاحتجاج في المواعيد المنصوص عليها في هذه المادة إلا إذا أثبت المدعي وقوع تدليس من جانب الناقل أو تابعيه لتفويت هذه المواعيد أو لإخفاء حقيقة الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع.

ثانياً: خطأ الناقل العمدي أو إهماله أو رعونته

نصت المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي على ما يأتي: "لا تسري الحدود المذكورة في المادة (٢٢) إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وقد تم إما بنية إحداث الضرر وإما عن رعونة ووعي باحتمال ترتب ضرر، وبشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم، أنهم تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم.

من الواضح أن المؤتمرين في لاهاي توصلوا إلى تعديل يحقق نوعاً من التوحيد في صفوف القضاء عند تحديدهم للأخطاء التي تحرم الناقل الجوي من التمسك بالحدود القصوى للتعويض، إذ عدلوا عن استخدام مصطلحات كان من شأنها إثارة التباين عند تفسيرها أو تطبيقها، كما كان في

١ (المادة (٢٢) من الفقرة (٥)، من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

- محمد حسني عبد الباري، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٢، ص ١٤٥.

نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو ووضعوا عناصر الخطأ الذي يؤدي في حالة توافره إلى انشغال مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة (١).

وحسب أحكام البروتوكول، فإن عناصر الخطأ التي تؤدي إلى انشغال مسؤولية الناقل الجوي غير المحددة هي أن يرتكب الفعل أو الامتناع إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة أي عدم اكتراث الناقل مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك (٢).

نصت المادة (٢٠٩) من قانون التجارة العماني على أنه "لا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أن يثبت أيضاً أن ذلك كان أثناء تأدية وظائفهم".

بالإشارة إلى أن حكم هذه المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي المتضمن حرمان الناقل الجوي من التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية لخطأ منه أو من تابعيه، يزول وينتهي بنفاذ الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩م التي أقامت مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر وتحمل التبعة وبحيث لم يعد لخطأ الناقل دور في تقرير مسؤوليته.

وتكمن أهمية التوسع في تحليل حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي في ظل التحولات التشريعية الحديثة الساعية لتعزيز حقوق المسافرين، حيث يرى الباحث ضرورة رفع أو إلغاء الحد الأقصى للتعويض في الحالات الجسيمة كالإهمال أو سوء النية أو الإخلال بمتطلبات السلامة من عدم إجراء الفحص الفني للطائرة، أو استخدام طاقم غير مؤهل، ويقترح إدراج نص قانوني صريح يشر إلى حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي ويبطل الشروط التعاقدية المخففة، ليحقق الردع القانوني ولحماية الطرف الأضعف، تعزيزاً للثقة والعدالة، ويواكب الاتجاهات الدولية الحديثة وتماشياً مع رؤية عُمان ٢٠٤٠.

١ (عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص ٢١٦.

٢ (المرجع السابق.

الفرع الثاني

التشديد الاتفاقي المسؤولية الناقل الجوي الدولي

أقر المشرع الدولي في وارسو بوضع حدود قصوى لمسؤولية الناقل الجوي بالتعويض على المتضررين من عملية النقل، انطلاقاً من نظرة رعوية لمصالح العاملين في مجال ملاحه التجارة الجوية^(١)، ولهذا باستطاعة الناقل الجوي الذي تقررت له هذه الحماية أن يتنازل عنها ويلتزم بالاتفاق مع مستعملي طائرته على دفع مبالغ أعلى من الحدود القصوى المبينة في الاتفاقية، سواء كان ذلك في مجال نقل الركاب أو في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع وذلك في الحالات التالية:

أولاً: الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل الركاب

أشارت الفقرة الأولى من المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو إلى أنه: "... ومع ذلك يستطيع الراكب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل، أن يضع حداً أكبر للمسؤولية"، ويُلاحظ أن الحد الأقصى الجديد للتعويض لا يُعد مبالغاً فيه، بل يتناسب مع طبيعة الضرر ولا يتجاوز قيمته تلقائياً، كل ما في الأمر أنه إذا تجاوزت قيمة الضرر الذي لحق بالراكب مبلغ الحد الأقصى المقرر قانوناً فإن الناقل يلتزم بأن يدفع إضافة إلى المبلغ المحدد قانوناً المبلغ المتبقي من قيمة الضرر الفعلي شريطة ألا يزيد المبلغان عن الحد الأقصى الجديد الذي كان قد التزم به.

أما بالنسبة للمشرع العماني أشار صراحة بجواز الاتفاق على زيادة حد المسؤولية بنص المادة (٢٠٨) بأنه "لا يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي (عشرة آلاف ريال عماني) بالنسبة إلى كل راكب إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المقدار، ... وبالنسبة إلى الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به لكل راكب عن تلك الأشياء على (مائتي ريال عماني)"^(٢).

وعلى أي حال، إن اتفاقيات زيادة الحد الأقصى للتعويض نادرة الوقوع في الحياة العملية. ولهذا فإن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م قد خلت أحكامها من الإشارة إليها.

١ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٦٦.

٢ (المادة (٢٠٨)، قانون التجارة العماني، رقم ١٩٩٠/٥٥م.

ثانياً: الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل الأمتعة والبضائع (إعلان المصلحة بالتسليم)

تنص الفقرة (٢) من المادة (٢٢) باتفاقية وارسو عام ١٩٢٩م، على أنه: "... في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (٢٥٠) فرنك عن كل كيلو غرام، ما لم يذكر المرسل بصفة خاصة عند تسليمه الطرد إلى الناقل مصلحته في تسلمه، وما لم يدفع رسماً إضافياً إن وجب ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بالتعويض في حدود المبلغ المعلن، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم".

لقد تقرر هذا النص لمعالجة الحالة التي تزيد فيها قيمة البضاعة المنقولة عن الحد الأقصى للمسؤولية المقرر في الاتفاقية، كما هو الحال في نقل سبائك الذهب والمجوهرات والتحف والأشياء الثمينة الأخرى بحيث تقتضي مصلحة المرسل أن يحصل على تعويض أكبر من التعويض المحدد قانوناً^(١).

تبنت المشرع العُماني في مجال النقل الجوي ما ورد في حكم الفقرة (٢) من المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو، دون الأخذ بالتعديلات التي أدخلت عليها بموجب بروتوكولي لاهاي ومونتريال الرابع. وقد تجلّى ذلك في نص المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العُماني، التي جاء فيها: "... وفي حالة نقل الأمتعة أو البضائع، لا يجوز أن يتجاوز التعويض عشرة ريالات عمانية عن كل كيلوجرام. ومع ذلك، إذا قدّم المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل إقراراً خاصاً يوضح فيه الأهمية التي يعلقها على تسليمها في مكان الوصول، ودفع الأجرة الإضافية التي قد يطلبها الناقل نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض على أساس القيمة المبينة في الإقرار، ما لم يثبت أن هذه القيمة تجاوزت الأهمية الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم، وفي حالة ضياع أو هلاك أو تلف جزء من طرد أو بعض محتوياته، يُحسب الحد الأقصى للتعويض على أساس الوزن الإجمالي للطرد بأكمله، ما لم يكن من شأن ذلك أن يؤثر في قيمة طرود أخرى مشمولة في نفس الشحنة، ففي هذه الحالة يُراعى أيضاً وزن تلك الطرود ..."^(٢).

١ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٦٧.

٢ (المادة (٢٠٨)، قانون التجارة العماني، رقم ١٩٩٠/٥٥م.

يرى الباحث ضرورة أن يتجه المشرّع العُماني نحو إقرار مبدأ جواز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك من خلال النص صراحة في التشريع على إمكانية تجاوز الحد الأدنى للمسؤولية المقررة في الاتفاقيات الدولية، بما يحقق مصلحة المسافرين ويعزز الحماية القانونية له دون الإخلال بالتوازن العقدي أو مخالفة النظام العام، وتشجيع شركات الطيران الوطنية على تضمين عقود النقل الجوي بنماذج متقدمة من الحماية القانونية للمسافرين، مثل التأمين الموسّع أو التعويض عن الأضرار المعنوية، لما لذلك من دور في تعزيز تصنيفها الدولي وزيادة ثقة المستهلكين، ويتحقق ذلك من خلال تطوير بيئة تشريعية مرنة وتنافسية، تتيح لشركات النقل الجوي التميز عبر التزامات اختيارية أوسع، تُسهم في ترسيخ الثقة وتعزيز مكانة سلطنة عُمان كمركز إقليمي آمن ومتميّز في مجال النقل الجوي، انسجامًا مع مستهدفات رؤية عُمان ٢٠٤٠.

الفصل الثاني

موانع المسؤولية وآثار الدعوى في عقد النقل الجوي للأشخاص

بعد أن تناول الفصل الأول الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص، والظروف التي تؤدي إلى قيام هذه المسؤولية، فإن هذا الفصل يتطرق إلى الجوانب المقابلة والمكملة لتلك المسؤولية، وذلك من خلال بيان موانع قيامها من جهة، والآثار القانونية المترتبة على رفع الدعوى الناشئة عنها من جهة أخرى.

فقد حرصت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، وعلى رأسها اتفاقيتا وارسو ومونتريال، على إيجاد توازن بين حماية حقوق المسافرين وتمكين الناقل من ممارسة نشاطه دون تحميله أعباء غير متوقعة. ولذلك أقرت حالات يُعفى فيها الناقل من المسؤولية، أو يُخفف عبؤها عنه، كما في حالة إثبات أن الضرر لم يكن نتيجة لإهماله، أو أنه راجع لخطأ من المسافر أو لقوة القاهرة، كما سُمح للناقل بالتمسك بحدود معينة للتعويض وفق ضوابط محددة.

وفي مقابل ذلك فإن إقامة الدعوى ضد الناقل الجوي تُثير جملة من المسائل القانونية المهمة، تتعلق بتحديد أطراف الدعوى، والاختصاص القضائي، والإجراءات الواجب اتباعها، والآجال الزمنية المقررة قانوناً، وكلها من الآثار التي تنشأ بمجرد المطالبة القضائية بالمسؤولية، وعليه يقسم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين:

المبحث الأول يتناول موانع قيام مسؤولية الناقل الجوي، من حيث أسباب الإعفاء وشروط التمسك بتحديد المسؤولية، المبحث الثاني يتناول آثار الدعوى الناشئة عن المسؤولية، من حيث أطرافها، والمحكمة المختصة، والمدد الزمنية المقررة لرفعها، في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العماني.

المبحث الأول

موانع قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

يلتزم الناقل الجوي بموجب عقد النقل الجوي بجملة من الالتزامات الجوهرية تتعلق بسلامة المسافرين ونقله إلى الجهة المتفق عليها خلال الوقت المحدد، فإذا أخل بتنفيذ هذه الالتزامات ترتب على ذلك قيام مسؤوليته والتزامه بالتعويض، إلا أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م وتعديلاتها ثم اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، قد منحت الناقل الجوي وسائل قانونية متعددة يُمكنه من خلالها دفع المسؤولية عن نفسه أو الحد منها. وترتبط وسائل دفع المسؤولية بطبيعة الأساس القانوني لها؛ فإذا كانت قائمة على الخطأ المفترض، فإن عبء الإثبات ينتقل إلى الناقل، الذي وجب على الناقل إثبات اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتقادي الضرر، أما إذا كانت المسؤولية موضوعية تقوم على تحمل التبعة أو المخاطر، فلا يُعفى منها إلا إذا أثبت أن الضرر نجم عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور نفسه^(١).

كما تؤثر طبيعة التزام الناقل في مدى إمكانية دفعه للمسؤولية، فإذا كان التزامه ببذل عناية، أمكنه الإفلات من المسؤولية بإثبات بذله العناية اللازمة أو وجود سبب أجنبي حال دون التنفيذ، أما إذا كان التزامه بتحقيق نتيجة، فلا يُعفى إلا بإثبات أن الإخلال نتج عن سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه^(٢). وقد تطورت وسائل دفع المسؤولية تبعاً لتطور الأساس القانوني لها، كما عكسته اتفاقيتا وارسو ومونتريال، بما يوازن بين حماية المسافرين ومصالح الناقل، وعليه يتناول هذا المبحث موانع قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص من خلال:

المطلب الأول: حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص.

المطلب الثاني: التمسك بتحديد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص.

١) د. إمامي أحمد عبدالله، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، العدد ٢٠، ص ٩٩.

٢) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٠٠.

المطلب الأول

حالات الإعفاء من المسؤولية

تُقام مسؤولية الناقل الجوي في الأصل على أساس الخطأ المفترض، ويُعد التزامه بضمان سلامة المسافرين التزامًا ببذل عناية، وفقًا لما تقرره الاتفاقيات الدولية كاتفاقيتي وارسو ومونتريال، وكذلك التشريعات الوطنية ذات الصلة. وبناءً عليه يُمكن للناقل دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أنه لم يُخطئ، وذلك من خلال إثبات اتخاذهُ هو أو تابعيه كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أن تلك التدابير كانت مستحيلة الأخذ بها. كما يُعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور نفسه، أو إلى قوة قاهرة، أو سبب أجنبي لا يد له فيه، تعذر توقعه أو تلافيه.

وبالإضافة إلى ذلك، قد يلجأ الناقل الجوي إلى وسائل أخرى للحد من مسؤوليته، من خلال إدراج شروط تعاقدية أو اتفاقات خاصة تهدف إلى تقييد أو دفع المسؤولية المفترضة عنه، متى كانت تلك الشروط أو الاتفاقات لا تُخالف النظام العام، ولا تُلغي الحد الأدنى من الحماية التي تقرها الاتفاقيات الدولية للمسافرين، وفي ضوء ذلك سيتم تناول حالات الإعفاء من المسؤولية بشقيها القانوني والاتفاقي من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: حالات الإعفاء القانوني.

الفرع الثاني: حالات الإعفاء الاتفاقي.

الفرع الأول

حالات الإعفاء القانوني

تقوم مسؤولية الناقل بمجرد عدم قيامه بتوصيل الراكب أو تسليمه تذكرة النقل أو تسليم بضاعة سليمة في الميعاد المحدد، وبحسب الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية يلتزم الناقل الجوي بالتعويض في حال إخلاله بالتزاماته، فتختلف حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي باختلاف الأساس الذي بنيت عليه هذه المسؤولية لكي يستطيع التحلل من مسؤوليته، وفيما يلي بيان حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي:

أولاً: اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذها

بما أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض والتي تتعقد بمجرد إخلال الناقل بالتزامه، فإن الالتزام الذي يفرضه عقد النقل الجوي لضمان سلامة المسافرين يُعد التزام ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات وللتخلص من المسؤولية يقع على عاتق الناقل^(١).

إذا أراد الناقل التخلص من المسؤولية وإثبات عدم تقصيره المفترض، فإن اتفاقية وارسو أعطته فرصة لتبرير هذا الخطأ المفترض وذلك بإثبات بأنه اتخذ هو وتابعيه جميع التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليها اتخاذها^(٢)، حيث نصت المادة (٢٠) 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"، وطبقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ يُعفى الناقل الجوي للأشخاص من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الراكب أو أمتعته "إذا أثبت الناقل أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"^(٣)، كما سار المشرع العماني في ذات الاتجاه بنص المادة رقم (٢٠٥) من قانون

^١ (عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص ١٣٩.

^٢ (د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠١.

^٣ (المادة رقم (١٩)، من اتفاقية مونتريال، عام ١٩٩٠م.

التجارة العماني على أن "يُعفى الناقل الجوي عن المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

لقد ثار جدل كبير في تفسير عبارة التدابير الضرورية في ميادين الفقه والقضاء التي يجب أن يتخذها الناقل الجوي وتابعوه للإعفاء من المسؤولية، فذهب البعض إلى تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً حرفياً، بمعنى أن الناقل الجوي يجب عليه للتخلص من المسؤولية اتخاذ كافة التدابير الضرورية التي قد تؤدي إلى منع حدوث الضرر، وذهب البعض بتفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً ضيقاً وهو أن يقيم الناقل الدليل على انتفاء الخطأ أي أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث لا يرجع إلى خطأ الناقل أو تابعيه وهو الأمر الذي يبدو مستحيلاً في كثير من الأحيان^(١).

رجح الفقه والقضاء عبارة التدابير الضرورية بتفسيرها الموسع لهذه العبارة، حيث تطلب من الناقل لإعفائه من المسؤولية أن يثبت فقط أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الجوي الحريص لتفادي الضرر، وأن التزم الناقل الجوي بسلامة المسافرين وسلامة البضائع هو التزم ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة^(٢)، كأن يثبت الناقل مثلاً أن الطائرة كانت صالحة تماماً للطيران، وأن الطائرة كانت موضع عناية وتخضع لصيانة دورية دقيقة، وكأن يثبت الناقل كذلك أن الأحوال الجوية كانت تسمح بإقلاع الطائرة، والطائرة مزودة بالأجهزة الضرورية والخرائط، وأفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يستلزمها القانون، وأن الناقل وتابعيه على اتصال دائم بالطائرة طوال الرحلة واستمروا باتخاذ تدابير السلامة حتى وقت وقوع الحادث.

أما بالنسبة للمشرع العماني فقد أشار في المادة (١٤) من لائحة حماية حقوق المسافرين بأنه "لا يستحق المسافر تعويضاً عن المنع من السفر في الحالات الآتية:

١ - إخلاله بالتزاماته المنصوص عليها في المادة (٨) من هذه اللائحة.

^١ (عيسى غسان ريضي، مرجع سابق، ص ١٤١-١٤٢.

^٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٤٢.

٢ - إذا قام الناقل الجوي بتوفير رحلة مشابهة في أقل من (٢) ساعتين من الوقت الأصلي المقرر للمغادرة، وذلك دون الإخلال بحق المسافرين في الرعاية والمساندة اللازمة وفقاً لأحكام هذه اللائحة"، وعليه يقع على عاتق الناقل الجوي إثبات أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو أنه بذل العناية التي يُنتظر من ناقل جوي حريص بذلها في الظروف ذاتها، ويُعد تقدير مدى كفاية هذه العناية من اختصاص قاضي الموضوع، الذي يُراعي في ذلك عددًا من العوامل، من بينها: نوع الطائرة، والظروف الجغرافية للرحلة، ومدى كفاءة وسائل الإنقاذ المتاحة، وطبيعة البضائع المنقولة وحالتها، وغيرها من الظروف ذات الصلة.

ثانياً: خطأ المضرور

تنص المادة (٢١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م على أنه "إذا اثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، فالمحكمة المختصة لها الحق بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص، وأن تُستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها"، وطبقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م على أنه "يُعفى الناقل الجوي الدولي للأشخاص من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الراكب أو أمتعته أثناء النقل الجوي، إذا أثبت أن الضرر نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من قبل الشخص المطالب بالتعويض، أو أن سلوك هذا الشخص قد أسهم في وقوع الضرر" ^(١).

وقد أكدت المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على إمكانية إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، كلياً أو جزئياً، وذلك بمقدار ما يكون فيه الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر عن الشخص المتضرر قد تسبب في وقوع الضرر أو أسهم في حدوثه، أما إذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابة شخص آخر غير الراكب، يُعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب، وأكدت نفس المادة على أن تنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية.

أما بالنسبة للمشرع العماني فقد أكد في المادة (٢٠٦) على أن "يُعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور ويجوز للمحكمة أن تخفض مسؤولية

^(١) المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

الناقل إذا أثبت أن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر"، ولقاضي الموضوع أن يقدر وفقا للقانون الوطني بالنسبة لخطأ المضرور وأثره على مسؤولية الناقل، فإذا كان قانون القاضي اعتبر خطأ المضرور هو السبب في وقوع الضرر فإن الناقل يعفى من المسؤولية، وإذا كان خطأ المضرور ساهم في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية عن الناقل، وهو ما تنبأه المشرع العماني ضمن أحكام المادة (٢٠٦) من قانون التجارة العماني.

ومن أمثلة خطأ الراكب الاقتراب من مراوح الطائرة، أو منطقة جذب وتفرغ الحمولة مما يسبب له أضرارا بدنية، أو أن يعمل إطفاء سيجارته فينشرب حريق بالطائرة، ومثال خطأ المضرور في نقل البضائع أن يثبت الناقل إهمال المرسل الشاحن تغليف الصناعة تغليفاً يتناسب مع طبيعتها فتصاب بتلف من جراء ذلك. أما خطأ المرسل إليه تتمثل بتأخره عن استلام البضاعة القابلة للتلف السريع مثل الفواكه واللحوم مما يؤدي إلى تعفنها^(١).

ومن الحالات التي أضافها المشرع العماني بما يتعلق بخطأ المسافر بنص المادة (٩) من لائحة حماية حقوق المسافرين بأنه "لا يكون الناقل الجوي ملزماً بدفع أي تعويض للمسافر في حال إخلاله بالتزاماته المنصوص عليها في المادة (٨) من هذه اللائحة"، وهو ما يجب على المسافر الالتزام به في المادة رقم (٨) من لائحة حقوق المسافرين كالاتي:

- تزويد الناقل الجوي ببياناته الشخصية وبيانات التواصل عند إبرام عقد النقل الجوي.
 - تعليمات السلامة والانضباط الصادرة عن الطاقم الجوي على متن الطائرة.
 - الاطلاع على شروط وأحكام عقد النقل الجوي قبل إتمام عملية الحجز المؤكد.
 - الإفصاح عن أي احتياجات خاصة به، إن وجدت، قبل إتمام عملية الحجز المؤكد.
 - إنهاء إجراءات السفر في الوقت المحدد من قبل الناقل الجوي واتباع تعليماته.
 - التأكد من صلاحية وثائق السفر والمستندات اللازمة للدخول إلى وجهة الوصول ونقاط التوقف.
- من التطبيقات على ذلك، في الطعن رقم (٢٠١٨/١١٧١) أمام المحكمة العليا بجلسة ٢٠٢١/٠١/١٢م، أقام الطاعن دعوى ضد شركة طيران مطالباً بتعويض مادي ومعنوي عن إلغاء

^(١) مختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي أطروحة لنيل دكتوراه، سنة ١٩٨٩، ص ١٤٧.

حجز ثلاث تذاكر سفر من سلطنة عمان إلى ألمانيا، إحداها لأخيه المريض بالسرطان، مدعيًا أن الإلغاء أدى لتدهور حالة المريض ووفاته لاحقًا، فضلًا عن تكبده خسائر مادية، حيث رفضت المحكمة الابتدائية الدعوى لعدم ثبوت الحجز المؤكد، وأيدت محكمة الاستئناف الحكم، فطعن المدعي أمام المحكمة العليا، مدعيًا الخطأ في تطبيق القانون وتجاهل الأضرار والمستندات المؤيدة لدعواه، غير أن المحكمة العليا قضت برفض الطعن مؤكدة أن محكمة الموضوع غير ملزمة بإرشاد الخصوم إلى ما يجب إثباته أو الرد على كل دفعوهم استقلالًا، وأن المستندات المقدمة لا تثبت وجود حجز مؤكد مما يجعل الطعن مجرد جدل لا يُقبل أمام المحكمة العليا، وعليه قضت بقبول الطعن شكلاً ورفضه موضوعًا مع إلزام الطاعن بالمصاريف ومصادرة الكفالة^(١).

ثالثًا: القوة القاهرة

تُعد القوة القاهرة في القواعد العامة للمسؤولية، وهي من الحالات التي يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته بها، إذا كانت هي السبب الوحيد في وقوع الضرر^(٢)، لم تنص اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ صراحةً على أن القوة القاهرة تُعد من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن ذلك يُفهم ضمناً من العبارة الواردة في نهاية الفقرة الأولى من المادة (٢٠) التي نصّت على "أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، في إشارة إلى التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر. كما أن القوة القاهرة تُعد في ضوء القواعد العامة والمسلمات القانونية في مختلف التشريعات الوطنية من الأسباب المعترف بها لدفع المسؤولية، إذا ثبت أنها كانت السبب الوحيد والمباشر في وقوع الضرر^(٣).

وتُعد القوة القاهرة في مجال النقل الجوي من الأسباب التي تُعفي الناقل من المسؤولية، شريطة أن تكون حادثًا مفاجئًا غير متوقع، يقع خارج نطاق نشاط الناقل، ولا يمكن دفعه أو تلافي آثاره رغم بذل العناية اللازمة^(٤)، كتعرض الطائرة لمطب هوائي مفاجئ يؤدي إلى اختلال توازنها

١ (المحكمة العليا، سلطنة عمان، الطعن رقم ١١٧١/٢٠١٨، جلسة ١٢/٠١/٢٠٢١م.

٢ (عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص ١٥٠.

٣ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٤٤.

٤ (محمد كشور، نظام التعاقد ونظرنا القوة القاهرة والظروف الطارئة، الطبعة الأولى سنة ١٩٩٣م، ص ٢١.

وسقوطها، أو مواجهتها عاصفة ثلجية أو صاعقة جوية رغم دقة توقعات الأرصاد الجوية، أو إصابة قائد الطائرة بنوبة قلبية مفاجئة تُقضي إلى وفاته، مما يؤدي إلى فقدان السيطرة على الرحلة^(١).

قضت المحكمة العليا العُمانية بأن تأخير الطائرة عن الإقلاع في الموعد المحدد يُعد إخلالاً تعاقدياً من قبل الناقل الجوي يُرتب مسؤوليته، ما لم يُثبت أن سبب التأخير يعود إلى حادث طارئ أو قوة قاهرة، حيث أكدت المحكمة أن الدفع بوجود "عطل مفاجئ" دون تقديم دليل يُعد قولاً مرسلاً لا يعتد به لإعفاء الناقل من المسؤولية، تتلخص وقائع الدعوى بقيام المدعين دعوى لتعويض الضرر الذي لحق بهما نتيجة تأخر الطائرة في رحلتها من جاكارتا إلى مسقط، مما تسبب في فوات رحلتهم من الدوحة إلى مسقط، واضطرابهما للانتظار خمس ساعات دون أي مساعدة تذكر. حكمت المحكمة الابتدائية بتعويض قدره (١,٠٠٠ ر.ع)، وأيدت محكمة الاستئناف الحكم، فطعنَت الشركة الناقلة على الحكم بالنقض، وقد رأت المحكمة العليا أن التأخير تحقق وثبت الضرر، وأن تبرير الشركة بوجود عطل مفاجئ لم يكن مدعوماً بأدلة، واعتبرت أن تقدير محكمة الموضوع للضرر يدخل في نطاق سلطتها طالما كان التعليل منطقياً ومقبولاً حيث رفضت الطعن موضوعاً^(٢).

يُبرز هذا الحكم مبدأً قضائياً مهماً يتمثل في أن مجرد التأخير في الإقلاع يُعد كافياً لتحقيق الخطأ العقدي، ولا يُقبل من الناقل التذرع بالأعطال الفنية إلا إذا قَدَّمَ ما يثبت أن سبب التأخير كان طارئاً وخارجاً عن إرادته، مما يعكس توجه القضاء العماني لحماية حقوق المسافرين وضمان التزام شركات الطيران بمسؤولياتها التعاقدية، وعُرفت لائحة حقوق المسافرين العُمانية القوة القاهرة بأنها: "كل ما هو خارج عن إرادة الناقل الجوي، ويستحيل توقعه أو دفعه"، وقد ألزمت المادة (٤٢) من اللائحة على الناقل الجوي بإشعار المسافر في حال وقوع قوة قاهرة، وتقديم الرعاية والمساندة لمدة لا تتجاوز ثلاث ليالٍ. كما نصت على أن الناقل لا يكون ملزماً بالتعويض إذا أثبت أن الإلغاء أو التأخير ناتج عن قوة قاهرة، وفق ما ورد في الملحق رقم (١) المرفق باللائحة.

^(١) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٤٤.

^(٢) المحكمة العليا العُمانية، الطعن رقم ٤٦٦/٢٠١٧م، الدائرة المدنية، جلسة ١٨/١٢/٢٠١٨م.

وفي ضوء التطورات التي يشهدها قطاع النقل الجوي عالمياً، يُعد المشرع العُماني موفقاً في تضمينه ملحقاً خاصاً بحالات القوة القاهرة ضمن لائحة حماية حقوق المسافرين ^(١)، حيث حدد فيه بوضوح حالات الإعفاء من المسؤولية، رغم عدم النص عليها صراحةً في الاتفاقيات الدولية، وتشمل هذه الحالات العيوب غير المتوقعة التي تؤثر في سلامة الرحلة، سواء كانت ناجمة عن فعل الغير، أو أخطاء ملاحية، أو أعطال ذاتية في المحركات، أو عيوب خفية لا يمكن للناقل توقعها أو تلافيها، ولا تُنسب إليه بأي وجه من الوجوه.

١ (الملحق رقم (١)، من هيئة الطيران المدني بإصدار لائحة حماية حقوق المسافرين، القرار رقم ٧٥٧/٢٠٢٤م.

الفرع الثاني

حالات الإعفاء الاتفاقي

منحت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية الناقل الجوي عدة وسائل قانونية يمكنه من خلالها دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، ومع ذلك غالباً ما يلجأ الناقل إلى وسائل أخرى، تتمثل في تضمين عقد النقل شروطاً واتفاقات تهدف إلى الحد من مسؤوليته، رغم وفرة حالات الإعفاء التي نظمها القانون صراحة، وهنا يبرز تساؤل مهم: إلى أي مدى يجوز للناقل الجوي التوسع في التمسك بالشروط الاتفاقية لتقييد مسؤوليته، في ظل وجود قواعد قانونية آمرة وضعت لحماية المسافر؟ وفي هذا السياق، يُطرح سؤالان جوهريان:

- ما المقصود بالإعفاء الاتفاقي من المسؤولية؟
 - وما الأثر المترتب على وجود الإعفاء الاتفاقي على عقد النقل الجوي؟
- تشكل هذه الأسئلة محور الدراسة في الفرع التالي، للوقوف على مدى مشروعية الإعفاء الاتفاقي وحدوده القانونية في ضوء القواعد الوطنية والدولية المنظمة لعقد النقل الجوي.

أولاً: المقصود بالإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

يُقصد بالإعفاء الاتفاقي من المسؤولية ذلك الشرط أو الاتفاق الذي يُدرجه الناقل الجوي ضمن عقد النقل أو في الشروط العامة المرفقة به، ويهدف من خلاله إلى التخلص كلياً أو جزئياً من المسؤولية القانونية الناشئة عن الإخلال بالتزاماته التعاقدية، سواء فيما يتعلق بسلامة الراكب أو أمتعته أو التأخير في تنفيذ الرحلة. وتتمثل صور الإعفاء الاتفاقي في اتفاقات يُراد بها تعديل أحكام المسؤولية المقررة قانوناً، إما برفع المسؤولية كلياً عن الناقل، بحيث لا تترتب في ذمته آثارها رغم تحقق أركانها، وبالتالي لا يلتزم بتعويض المسافرين، وإما بالتقليل من نطاقها، بحيث تظل المسؤولية قائمة، ولكن بآثار مخففة، كأن يلتزم الناقل بتعويض جزئي فقط، أو بتحديد سقف زمني أقصر لمباشرة المسافرين دعواه، بما يحدّ من فرص المطالبة بالتعويض.

يتميز الإعفاء الاتفاقي عن اتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام ناشئ عنه أو تخفيفه، فموضوع هذه الاتفاقات المسؤولية ليس إعفاء المدين من التزام أو تخفيف عنه، بل يظل المدين مثقلاً

بالالتزام ويجب عليه الوفاء به. كل ما في الامر أن المدين إذا لم ينفذ التزامه لا يكون مسؤولاً تجاه الدائن، وبالتالي لا يلتزم بدفع تعويض عن الضرر الذي يلحق بالدائن من جراء عدم التنفيذ، أما في اتفاقات تحديد مضمون العقد فإنها تقوم على أساس حذف التزام منه أو بتخفيفه، وبالتالي فإن المدين لا يكون ملتزماً على الإطلاق بالتزام المحذوف أو فيما جاوز الالتزام المخفف ومن ثم لا تتعقد مسؤوليته أصلاً أو تقوم مخففة ابتداءً^(١).

ثانياً: بطلان الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

كان النقل الجوي في السابق في مرحلة التطور والنمو اتجهت بعض التشريعات^(٢)، إلى جواز الاتفاق على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية دعماً لمصالح الناقلين الجويين، إلا أن هذا الإعفاء يُعد أمراً بالغ الخطورة لما له من أثر سلبي مباشر على حقوق وسلامة الركاب، ويُخلّ بالتوازن العقدي في علاقة النقل الجوي.

حرص كل من المشرع الدولي في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م وتعديلاتها، وكذلك في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، على حماية حقوق الركاب والشاحنين من أي تعسف قد يصدر عن الناقل الجوي من خلال فرض شروط تعاقدية تهدف إلى الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها إلى ما دون الحد الأدنى المقرر دولياً، ففي اتفاقية وارسو، نصت المادة (٢٣) على بطلان أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تقليلها، مؤكدةً أن مثل هذا الشرط لا يُعتد به قانوناً، دون أن يؤدي ذلك إلى بطلان عقد النقل نفسه، إذ يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية. أما اتفاقية مونتريال فقد كرّست نفس المبدأ في المادة (٢٦)، حيث أكدت على أنه يُعد باطلاً كل شرط يسعى إلى إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته أو الحد منها بأقل مما تقرره الاتفاقية. كما شددت على أن بطلان هذا الشرط لا يؤدي

^(١) د. محمود جمال الدين زكي، اتفاقات المسؤولية "دراسة مقارنة"، مجلة القانون والاقتصاد سبتمبر، ١٩٦٠، العدد الثالث، السنة (٣٠)، ص ٥٢١.

^(٢) ومن بين هذه التشريعات قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر بتاريخ ٣١ أيار ١٩٢٤ حيث أباح شروط الإعفاء من المسؤولية من مخاطر الجو والخطأ في قيادة الطائرة، وقيد نفاذ هذه الشروط بتوافر أمور معينة نصت عليها المادة (٤٢) من القانون المذكور والتي اشترطت ضرورة أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية وقت إقلاع الطائرة، وأن يتحصل أعضاء الطاقم على الشهادات والتراخيص الإدارية اللازمة.

إلى بطلان عقد النقل، الذي يبقى صحيحاً وخاضعاً لبقية الأحكام، ويتجلى من ذلك أن النظامين يتفقان على إبطال الشروط التعسفية التي تهدف إلى تقويض الحماية القانونية للمسافر، في إطار توازن دقيق بين مصالح الناقلين الجويين ومستخدمي النقل الجوي، لا سيما وأن مسؤولية الناقل تعد من النظام العام، ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها. عالج المشرع العماني حالات الإعفاء الاتفاقي في قانون التجارة العماني بنص المادة (٢١١) بأنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديد ما أقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)، ومع ذلك لا يشمل هذا البطلان الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية أو بتحديد ما أقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)، ومع ذلك لا يشمل هذا النقل أو تلفه بسبب طبيعته أو عيب ذاتي فيه".

ثالثاً: نطاق بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية

يقضي المبدأ المستقر في كل من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال وكذلك في قانون التجارة العماني ببطلان أي شرط تعاقدي يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، ولا يشمل هذا البطلان الشروط الصريحة التي تهدف بشكل مباشر إلى الإعفاء أو الحد من المسؤولية فقط، بل يمتد أيضاً إلى كل شرط يؤدي إلى ذلك بطريق غير مباشر لمثل هذا الإعفاء أو التخفيف منه^(١)، وهو ما يؤدي بالانتقاص من الحقوق التي شرعت للمضروب في سبيل تعويض ما يلحقه الناقل من ضرر، وعلى هذا الأساس، يجب اعتبار باطلة كل الشروط التي تهدف إلى تقليص مواعيد الاحتجاج أو تقصير مدة السقوط أو التقادم، وكذلك الشروط التي تنقل عبء الإثبات إلى الراكب أو المرسل بدلاً من الناقل، نظراً لتعذر قيام الراكب أو المرسل بمثل هذا الإثبات، لأنه يحمل ذلك معنى للتحويل على ما تقرره الاتفاقيات الدولية وقانون التجارة العماني المشار إليها سابقاً^(٢).

أشار المشرع العماني في الفصل الثاني من قانون التجارة العماني فيما يخص عقد نقل الأشخاص في المادة (١٨٦) على أنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية، ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط

(١) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٤٩.

(٢) د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص ٥٥٣.

يكون من شأنه إلزام الراكب على أي وجه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، وفيما عدا حالي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه، ويجوز للناقل أن يشترط إعفاءه من الأضرار غير البدنية أو أضرار التأخير التي تلحق الراكب، ويجب أن يكون الإعفاء مكتوباً، وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب". ويتمشى هذا الموقف مع ما قرره اتفاقية وارسو، وإن البطلان الذي قرره الاتفاقية لا ينصرف إلا على الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، ويُستفاد ذلك من نص المادة (٣٢) من اتفاقية وارسو والتي نصت على أنه " تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص".

ونظراً لطبيعة الإذعان التي تميز بها عقد النقل الجوي، فقد تدخل المشرع لحماية الطرف الضعيف - أي الراكب أو المستفيد من خدمات النقل - من الشروط التعسفية التي قد يدرجها الناقل في عقد النقل بقصد الإعفاء من المسؤولية، فالمسافر غالباً لا يملك حرية التفاوض بشأن هذه الشروط، ولا يكون أمامه سوى قبولها كما هي أو الامتناع عن استخدام الخدمة، مما يجعله في وضع لا يسمح له برفض تلك الشروط دون أن يحرم نفسه من حقه في التنقل. وبناءً عليه، يقع باطلاً كل شرط يتضمن إعفاء الناقل الجوي كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب، كما لا يُعتد بشروط الإعفاء الاتفاقي إذا تم إدراجها عند إبرام العقد وقبل وقوع الضرر، وذلك لأن المسافر في تلك المرحلة يكون في موقف ضعيف لا يمكنه من رفض تلك الشروط. أما إذا تم الاتفاق على الإعفاء بعد وقوع الضرر، فلا تُثار في هذه الحالة ذات الشبهة، إذ يكون الطرف المتضرر حينها في وضع يسمح له بالمفاوضة والرفض. ومع ذلك، فإن مثل هذه الاتفاقات اللاحقة تخضع من حيث صحتها ومدى مشروعيتها لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق^(١).

أكدت المحكمة العليا في أحد أحكامها أن مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عن تأخير الرحلة تُعد مسؤولية عقدية وليست تقصيرية، مما يترتب عليه ضرورة إثبات الضرر بشكل قاطع من قبل المدعي وبجميع وسائل الإثبات المتاحة قانوناً، وبُيّن أن مجرد التأخير لا يُعد قرينة على وقوع ضرر

(١) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٥٠.

يُوجب التعويض، قد يتأخر تنفيذ الالتزام دون أن يترتب عليه أي ضرر للطرف الآخر، وبما أن الحكم المطعون فيه بُني على أساس المسؤولية التقصيرية، فقد رأت المحكمة أنه أخطأ في تطبيق القانون وقضت بنقضه وإعادة الدعوى لمحكمة الاستئناف بصلالة للنظر فيها بهيئة مغايرة^(١).

يؤكد الباحث على أهمية تقيد حالات الإعفاء الاتفاقي وذلك من خلال تضمين شروط تعاقدية تُعفي الناقل الجوي من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، وأن يراعى في التشريع مستقبلاً بعدم السماح للناقل بفرض شروط تعاقدية مجحفة تُضعف من حقوق المسافرين، بما يتماشى مع المبادئ المعتمدة في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

١ (حكم المحكمة العليا العُمانية - الطعن رقم ٢٠١٢/٧م (جلسة ٢٢/٤/٢٠١٢م)

المطلب الثاني

التمسك بتحديد مسؤولية الناقل الجوي

يُعد نظام تحديد مسؤولية الناقل الجوي الركيزة الأساسية في النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، نظراً لما يحققه النظام القانوني من توازن بين مصالح الناقلين من جهة والمسافر من جهة أخرى، فقد تأسس النظام القانوني لتحديد مسؤولية الناقل في الاتفاقيات الدولية ولتنظيم قواعد النقل الجوي وخلق توازن عادل بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح الشاحنين والمسافرين من جهة أخرى، في مقابل قيام مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض أو في الحالات التي تقوم فيها المسؤولية على فكرة الخطر وتحمل التبعية، حيث يُعفى المسافرون والشاحنون من إثبات خطأ الناقل^(١).

بالاعتماد على ما قرره اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، أوضحت المادة (٣٠) الفقرة الأولى أن ميزة التمسك بحدود المسؤولية لا تقتصر على الناقل الجوي فقط، وإنما تمتد لتشمل تابعيه ووكلاءه، إذا ثبت أنهم تصرفوا في نطاق عملهم. إذ يجوز لهم إذا رُفعت عليهم دعوى بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالركاب أو الأمتعة أو البضائع، أن يتمسكوا بالحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في الاتفاقية، شريطة أن يكون الفعل أو الامتناع قد وقع أثناء أدائهم لمهامهم الوظيفية^(٢). ويتعين ألا يتجاوز مجموع ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه حدود التعويضات المنصوص عليها في الاتفاقية^(٣)، فإن مشرعو هذه الاتفاقيات أعطوا ضماناً للناقلين بتفادي الخسارات التي قد تؤدي بهم إلى الإفلاس وذلك عن طريق تحديد مسؤوليتهم، إلا في حالات معينة ووضعو سقفاً لمبالغ التعويض بحيث لا يتجاوز حداً معيناً.

بيّن المشرع العماني في قانون التجارة العماني رقم ١٩٩٠/٩٠م في المادة (٢٠٩) حالات عدم جواز تمسك الناقل الجوي بتحديد مسؤوليته، حيث نص على أنه: "لا يجوز للناقل الجوي أن

^(١) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، ص ١٧٧.

^(٢) المادة (٣٠)، الفقرة الأولى من الاتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩م.

^(٣) المرجع السابق.

يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث الضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك. فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين، فيجب أن يُثبت أيضاً أن ذلك كان أثناء تأدية وظائفهم"، ويُفهم من هذا النص أن المشرع العماني قد حدّد إطاراً قانونياً دقيقاً لتقييد تمسك الناقل الجوي بسقف المسؤولية، إذ جعل من سوء النية أو الإهمال الجسيم سبباً لإسقاط هذا القيد، سواء وقع من الناقل نفسه أو من أحد تابعيه أثناء أداء مهامهم، وبناءً عليه سيتم تناول مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: الأساس القانوني لتحديد مسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الثاني: حالات تحديد مسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول

الأساس القانوني لتحديد مسؤولية الناقل الجوي

تقضي القواعد العامة عندما تنعقد مسؤولية شخص عن واقعة ألحقت ضرراً بالغير على أن يترتب في ذمته التزام بتعويض المضرور والأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر الذي يمثّل بما لحق المضرور من خسارة وبما فاتته من كسب، إلا أن واضعي اتفاقية وارسو قد خرجوا على هذه القواعد العامة وأقروا مبدأ التعويض المحدد بملغ أقصى بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه^(١).

حيث بدأت فكرة تحديد المسؤولية في اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩م، وجرى تحديدها بمبالغ مالية. فقد حددت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م في المادة (٢٢) مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر بمبلغ ١٢٥ ألف فرنك الفرنك الذهبي المعروف باسم فرنك بوانكاريه (Poincare) هو يشمل على (٥.٦٥) مليون من الذهب عيار (٩٠٠) في الألف، والفرنك الذهبي مجرد وحدة نقدية لتوحيد العملة للدول في حل النزاع أمام المحاكم المختصة، وللحفاظ على حقوق المسافرين وتحقيق العدالة تم رفع الحد الأقصى للضرر دون الأنواع الأخرى، حيث نصت المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي لعام (١٩٥٥م) في عقد نقل الأشخاص على أنه " تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ (٢٥٠.٠٠٠) فرنك وجاز طبقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور، ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية"^(٢).

بالإضافة الى عدم نفاذ هذه الاتفاقيات لعدم اكتمال نصاب التصديق عليها حيث قرر الأعضاء استبعاد اعتماد الفرنك الفرنسي للتحويل الى العملات الوطنية، وتم تكوين نظام جديد وهو

^(١) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٥٥.

^(٢) المادة (٢٢)، من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي، لعام ١٩٥٥م.

وحدات حقوق السحب الخاصة وهي: وحدة الحساب المعتمدة في الاتفاقية، لتحديد قيم التعويض في مقابل العملة المحلية ^(١)، لاحتساب قيمة التعويض في بروتوكولات مونتريال عام ١٩٧٥ م ^(٢).

جاءت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ م لتجمع وتعديل جميع اتفاقيات النقل الجوي السابقة، وذلك لأنها احتوت على كل ما جاءت فيه الاتفاقيات السابقة من تعديلات بشأن مسؤولية الناقل الجوي وخاصة فيما يتعلق بأساس تلك المسؤولية وحدودها، فقد وضعت في مادتها (٢١) نظاماً لحدود مسؤولية الناقل الجوي في حالة الأضرار الجسدية التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جروح فتكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة وبالحالتين تختلف طبيعتها حسب كل حالة، الحالة الأولى تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية كأصل عام، تقوم على أساس الضرر متى كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة نقد، ولا يملك الناقل دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور فقط. أما الحالة الثانية فتكون مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، وذلك إذا تجاوز قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور حد (١٠٠) ألف وحدة نقدية. ويمكنه نفيها بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو فعل أو امتناع منه أو من تابعيه، أو بإثبات أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو فعل أو امتناع صادر من الغير، إضافة إلى إثبات خطأ المضرور نفسه ^(٣).

من ذلك كله يتبين أن الناقل يُسأل مسؤولية مطلقة عن الأضرار التي تصيب المسافرين والتي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة نقدية، ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته بأي حال، أما الأضرار التي تتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة نقدية فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها بما في ذلك الضرر الذي أصاب المسافرين بسبب حالته الصحية إلا إذا أثبت المسافر أن الضرر يعود لإهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه أو الغير، فإذا لم يستطع المسافر إثبات ذلك فإن مسؤولية

١ (هيئة الطيران المدني، لائحة حماية حقوق المسافرين، قرار رقم ٧٥٧ / ٢٠٢٤، المادة (١)، نُشرت في الجريدة الرسمية بتاريخ ٢٥ أغسطس ٢٠٢٤.

٢ (المادة (٢٢)، من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي، لعام ١٩٧٥ م.

٣ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٤٩.

الناقل تنخفض لتصبح مسؤوليته محدودة بمبلغ (١٠٠) ألف وحدة نقدية حتى وإن زاد الضرر الذي أصاب المسافرين عن ذلك المبلغ ^(١).

كما أشارت المادة (٢/٢١) من اتفاقية مونتريال على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بالضرر الناتج عن الوفاة والإصابة الجسدية، والتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير في نقل الراكب وهي على النحو التالي:

أولاً: التعويض عن الوفاة أو الإصابة الجسدية، نصّت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م على حق المسافرين أو ورثته في التعويض عن الضرر الناتج عن الوفاة أو الإصابة الجسدية، وذلك بما لا يتجاوز مائة ألف (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة كحد أقصى، ما لم يثبت أن الضرر كان نتيجة خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه. فإذا ثبت ذلك، فإن الناقل لا يتمتع بحدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية، ويجوز أن يُحكم بتعويض يتجاوز هذا الحد، وهو ما تميّزت به اتفاقية مونتريال مقارنة باتفاقية وارسو، التي كانت تضع سقفًا جامدًا للتعويض دون استثناءات ^(٢).

ثانياً: التعويض عن الضرر الناتج عن التأخير في نقل الراكب، أما فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تأخير نقل الراكب، فقد حددت اتفاقية مونتريال الحد الأقصى للتعويض بـ أربعة آلاف ومائة وخمسين (٤١٥٠) وحدة حقوق سحب خاصة، مراعيةً بذلك الأثر السلبي الذي يترتب على المسافرين جراء عدم وصوله في الوقت المحدد ^(٣)، وقد تبني قانون التجارة العماني هذه المبادئ الدولية، حيث نص في المادة (١٨٤) على أن الناقل يضمن سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عن الأضرار البدنية أو المادية التي تلحق به، وكذلك عن التأخير في الوصول. ولا يُعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر ناتج عن قوة قاهرة أو خطأ من الراكب نفسه، كما أعطى المشرع لورثة الراكب المتوفى الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بمورثهم،

^١ (د. محمود محمد عابنه، مرجع سابق ص ٢٩٨. د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٥٠.

^٢ (عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ١٨٨.

^٣ (المادة (٢/٢١) من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩م.

سواء وقعت الوفاة مباشرة بعد الحادث أو بعد مرور فترة زمنية، تأكيداً على حماية الحقوق الناتجة عن عقد النقل الجوي في جميع مراحلها^(١).

أما بالنسبة لطريقة تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى مبالغ نقدية وردت في المادة (٢٣) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، إذ يتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب يوم صدور الحكم، وتُحتسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة طرف في صندوق النقد الدولي بوحدات حقوق السحب الخاصة (SDR). وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة ليست عضو في صندوق النقد الدولي وفقاً للطريقة التي تحددها الدولة^(٢).

وقفت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ إلى جانب المسافرين من خلال ترسيخ مبدأ الحماية القانونية للمضرور، حيث أقرت مسؤولية موضوعية على عاتق الناقل الجوي، مراعاةً لمصلحة المسافر باعتباره الطرف الأضعف في عقد النقل الجوي، وبهذا أصبحت مسؤولية الناقل مسؤولية مطلقة في حالات الضرر البدني أو الوفاة، دون حاجة لإثبات الخطأ من قبل المسافر، وفي المقابل منحت الاتفاقية الناقل الجوي وسائل قانونية لدفع المسؤولية عن نفسه في حالات محددة، مثل إثبات أن الضرر لم يكن ناتجاً عن إهماله أو إهمال تابعيه، أو أنه كان نتيجة لقوة قاهرة، ومع ذلك فإن الاتفاقية وضعت سقفاً للتعويض لا يجوز الاتفاق على النزول عنه أو الإعفاء منه، مما يضمن للمسافر الحد الأدنى من الحماية المالية في مواجهة أي ضرر قد يتعرض له^(٣).

حرص المشرع العماني على حماية مصالح المسافرين بالنسبة لتحديد مسؤولية الناقل الجوي منذ بداية إصدار وثيقة النقل، بقانون التجارة العماني بالمادة (٢٠١) بأنه "يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بياناً يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة

^١ المادة (١٨٤)، من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م.

^٢ المادة (٢٣) من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٠م.

^٣ د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٤٨.

(٢٠٨) وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام". قد بيّنت المادة (٢٠٨) ذاتها الحد الأقصى للتعويض المستحق للمسافر في حالة نقل الأشخاص إذ نصت على أنه "لا يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي عشرة آلاف ريال عماني بالنسبة إلى كل راكب إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المقدار (١).

تُطبق سلطنة عمان أحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م بشأن مسؤولية الناقل الجوي في حالات النقل الجوي الدولي، وذلك بعد انضمامها إليها بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٠٢٠/٣، وبموجب هذا الانضمام أصبحت أحكام الاتفاقية جزءاً من المنظومة التشريعية العمانية، وتُعتمد في تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب أو أمتعتهم أو عن التأخير، وفق الحدود والتدابير المنصوص عليها في الاتفاقية، ما لم تكن الرحلة محلية بالكامل ففي هذه الحالة تسري أحكام قانون التجارة العماني.

ومن نص المادة السابقة تبين حرص المشرع العماني على حماية مصالح المسافرين فأقام مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر أو إصابته البدنية أو تأخير الوصول، على فكرة الخطأ المفترض، وفي الوقت ذاته عمل المشرع على إيجاد نوع من التوازن بين مصالح الناقلين لشركات الطيران ومصالح المسافرين جواً، فوضع حدود قصوى لمسؤولية النقل الجوي للأشخاص الذي تثبتت مسؤوليته ولم يستطع دفع الخطأ من جهته أو من جهة تابعيه، أو لم يثبت أن الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، وذلك حرصاً على حقوق المسافرين من جهة، وعدم المبالغة في طلب التعويض من الناقل الجوي لتأثير ذلك على صناعة النقل الجوي من جهة أخرى، ولهذا وضع القانون حداً أقصى لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، في الحالات التي تثبت فيها مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر، وتكون هذه المسؤولية خاضعة لنظام قانوني ولو كانت هذه الأضرار تزيد عن مقدار الحد الأقصى الذي وضعه القانون (٢).

١ (المادة (٢٠١)، (٢٠٨)، من قانون التجارة العماني، ١٩٩٠م.

٢ (د. نجم عبود مهدي السامراني، مرجع سابق، ص ٣٥٠.

ولحماية الراكب أشار المشرع العماني في الجزء الأخير من المادة (٢٠٨) على جواز الاتفاق على تجاوز الحد والمقدار المحدد للتعويض في المادة بعشرة آلاف ريال عماني، وهو أمر محمود أن يتعهد الناقل بزيادة مبلغ التعويض عما هو محدد في المادة ويتم العمل على زيادة مبلغ التعويض الذي يتم الاتفاق عليه، ويطبق فقط في حالة الاتفاق على مبلغ أعلى ويبطل كل اتفاق يقضي بتحديد مبلغ التعويض بأقل وهذا ما تم الإشارة إليه سابقاً واستناداً إلى المادة (٢١١) من قانون التجارة العماني^(١). كما يُثني الباحث على التوجه الذي اتبعه المشرع العماني في تنظيم الأساس القانوني لتحديد مسؤولية الناقل الجوي، حيث وُفق في إيجاد التوازن بين القواعد العامة للمسؤولية الواردة في المشرع العماني، بما يضمن تناسبها مع الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها سلطنة عُمان لتتماشى مع رؤية عُمان ٢٠٤٠م، التي تدعو إلى رفع كفاءة التشريعات وتحقيق الأمن القانوني لمراعاة حقوق الأفراد لمواكبة المعايير الدولية.

^١ نص المادة (٢١١) "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)"

الفرع الثاني

حالات تحديد مسؤولية الناقل الجوي

إن مبدأ تحديد المسؤولية ونطاق التعويض الذي يستفيد منه الناقل في كل حالة من حالات انعقاد مسؤوليته في عقد نقل الأشخاص، فلا بد من التأكيد من وجود مبدأ حسن النية لدى الناقل الجوي، فإذا كان الناقل سيء النية فإنه لا يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وينبغي التعويض عن كل الضرر والعمل بمبدأ عدم تحديد المسؤولية بسقف محدد، بنص المادة (٢٢) الفقرة الخامسة من اتفاقية مونتريال على أنه "تسري الأحكام الواردة في الفقرتين الأولى والثانية من جانب الناقل أو تابعيه إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن الضرر سينجم عن ذلك في الغالب، ويشترط أيضاً في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته" ^(١).

وإمكانية تفسير سوء النية بالخطأ الذي يشكل عدم اكتراث الناقل مع إدراكه أن ضرراً سيترتب عليه، والبعض يقول هذا النوع من الخطأ يقع بين الغش والخطأ الجسيم بالإضافة إلى أن الناقل التابع أو الوكيل قد حصل أثناء ممارسته لوظيفته ^(٢).

إن الهدف من التعويض هو جبر الضرر، ونطاق مسؤولية الناقل يشمل التعويض عن الضرر المتمثل بالوفاة أو الإصابة الجسدية وهو النتيجة الحتمية للحدث، وبما أن اتفاقية مونتريال لم تحدد طبيعة الضرر إن كان الضرر المعنوي مشمولاً مع الضرر المادي، في المادة رقم (١٧) وإن كانت عددت حالة الضرر التي تلحق بالمسافر كحياته أو سلامته الجسدية أو التأخير في الوصول، لكن ربطت اتفاقية مونتريال نطاق التعويض بضوابط لضمان التزام الناقل بالتعويض طبقاً

^(١) بالمادة (٢٢) الفقرة الخامسة من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩ م.

^(٢) د. محمود محمد عابنه، مرجع سابق، ص ٣٧٦.

لمبدأ تحديد المسؤولية، كما نصت اتفاقية مونتريال على إمكانية تجاوز الحدود القصوى للتعويض^(١)، وعليه سوف نقوم بتوضيح حالات تحديد مسؤولية الناقل الجوي تبعاً.

أولاً: إطلاق قيمة التعويضات داخل المستوى الثاني للمسؤولية

أخذت اتفاقية مونتريال بالنظام المزدوج للمسؤولية والذي يعتمد على التفرقة بين نوعين من الأضرار النوع الأول الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة، ويُسأل الناقل عن جبرها وفقاً لقواعد المسؤولية الموضوعية، وبعد أقصى مائة ألف وحدة سحب خاصة، ولا يعنى ذلك عدم التزامه بجبر الأضرار التي تزيد عن ذلك، وإنما بانتقال القدر من الضرر الزائد إلى نطاق النوع الثاني من المسؤولية، وهي الأضرار التي تزيد على مائة ألف وحدة سحب خاصة، حيث يُسأل الناقل عن جبرها وفقاً لقواعد المسؤولية المبنية على الخطأ المفترض، في حدود ما يزيد منها فقط على مائة ألف وحدة سحب خاصة.

وفي نطاق هذا النوع الثاني من المسؤولية، يجب أن يكون التعويض شاملاً لكافة عناصر الضرر وبمقدار ما لحق بالمضرور فعلاً، وهي قاعدة عامة في أحكام المسؤولية، وحرصاً على تدعيم وتشجيع النقل الجوي وعلى تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح المسافرين والشاحنين من جهة أخرى، أخذت بها اتفاقية مونتريال، وفي المقابل بنت قواعد المسؤولية بدون تحديد على فكرة الخطأ المفترض وليس المسؤولية الموضوعية أو قرينة المسؤولية^(٢).

ثانياً: تحديد مسؤولية الناقل سيء النية

نصت المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو على حرمان الناقل من التمسك بالنصوص التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش، وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته، فقد ثار خلاف عميق في الفقه والقضاء حول

(١) د. محمود محمد عابنه، مرجع سابق، ص ٣٧٧.

(٢) د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م وقانون التجارة الجديد، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، سنة ٢٠٠٥، ص ٧٣.

تحديد المقصود بعبارة الغش والخطأ المعادل له، ويمكن هذا الخلاف أساساً في معرفة معنى عبارة ما يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع المعادل للغش^(١).

لقد عدلت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م الصياغة المعيبة التي كانت عليها المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو واتبعت المنهج الذي جاء به بروتوكول لاهاي، فألغت الإحالة إلى قانون القاضي في تحديد الخطأ المعادل للغش، فوضعت قاعدة موضوعية تتضمن تعريفاً للخطأ الذي يؤدي إلى عدم إفادة الناقل من نظام المسؤولية المحدودة، وقضت المادة (٢٢) من الفقرة السادسة من اتفاقية مونتريال بأنه "... ولا تسرى الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب ويشترط أيضاً في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته".

يُحرم الناقل الجوي من الاستفادة من نظام تحديد المسؤولية المنصوص عليه في اتفاقية مونتريال إذا ثبت ارتكابه لخطأ يقع في مرتبة وسطى بين الغش والخطأ الجسيم. فهذا الخطأ لا يبلغ درجة الغش لعدم اشتراط نية الإضرار، إلا أنه يفوق الخطأ الجسيم من حيث الجسامة، حيث يتطلب توافر أحد عنصرين: إما العنصر الإرادي في الفعل أو الامتناع، أو العلم والإدراك باحتمالية وقوع الضرر نتيجة التصرف، مع عدم الاكتراث بعواقبه^(٢).

وقد تبني المشرع العُماني هذا النهج من خلال تشديد مسؤولية الناقل السيئ النية، حيث نصّ في المادة (٢٠٩) من قانون التجارة العُماني رقم ١٩٩٠/٩٠ على أنه "لا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث الضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين، فيجب أن يثبت أيضاً

١) د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ٧٤.

٢) د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ٧٥.

أن ذلك كان أثناء تأدية وظائفهم" ^(١) ، ويُفهم من هذا النص أن المشرع العماني ضيق نطاق الاستفادة من تحديد المسؤولية، بما يحقق حماية فعالة للمضرور، ويحمل الناقل أو تابعيه كامل المسؤولية متى ثبت تعمدهم أو تهورهم المقترن بالإدراك.

ثالثاً: التشديد الإرادي للمسؤولية

أتاحت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ إمكانية رفع حدود التعويض المقررة في عقود النقل الجوي للأشخاص، وذلك من خلال اتفاق إرادي بين الطرفين وهما الناقل الجوي والمرسل، أو من خلال إعلان المرسل عن مصلحته في التسليم، وبناءً على ذلك يمكن تمييز صورتين للتشديد الإرادي للمسؤولية، الأولى باتفاق الطرفين، والثانية بإرادة منفردة من المرسل.

وقد أقر نظام تحديد المسؤولية في الأصل لمصلحة الناقل الجوي بهدف حمايته من التبعات المالية الكبيرة التي قد تنشأ عن حوادث النقل، والتي قد تؤثر بدورها على استقرار نشاط الملاحة الجوية، غير أن الاتفاقية أجازت للناقل التنازل عن هذا الحد من المسؤولية، حيث نصت المادة (٢٥) من اتفاقية مونتريال على ما يلي "يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية"، وتتميز هذه الصيغة بالمرونة، إذ لم تقتصر الاتفاقية هذا التعديل على نوع معين من النقل، بخلاف ما كانت عليه اتفاقية وارسو التي قيدت رفع حدود المسؤولية في عقود نقل الأشخاص فقط، فقد جاءت عبارات المادة (٢٥) من اتفاقية مونتريال عامة، لتشمل إمكانية رفع سقف المسؤولية في حالات نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة على حد سواء.

ولا يتعارض هذا التنظيم مع ما ورد في المادة (٢٢) من الاتفاقية ذاتها، والتي أجازت كذلك رفع حدود المسؤولية فيما يتعلق بالبضائع والأمتعة، ولكن عن طريق إعلان المرسل لمصلحته في التسليم، وهو إجراء من جانب واحد يختلف عن التوافق الثنائي في المادة (٢٥)، وعليه فإن اتفاقية مونتريال تميّزت بمنح الناقل والمرسل أدوات قانونية متعددة تسمح برفع سقف المسؤولية عن الحد

(١) المادة (٢٠٩) من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م.

القياسي، سواء تم ذلك بالاتفاق بين الطرفين أو بإرادة منفردة من المرسل، بما يعكس توازناً بين حماية الناقل وتمكين المتضرر من الحصول على تعويض مناسب في حالات الضرر الجسيم^(١).

إذا كانت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد أخذت بمبدأ المسؤولية غير المحدودة في عقود نقل الأشخاص، فإن تطبيق المادة (٢٥) من الاتفاقية، والخاصة بإمكانية رفع حدود المسؤولية باتفاق الطرفين، يجب أن يُقرأ في ضوء المادة (٢٢) التي تُحدد الإطار القانوني لمسؤولية الناقل في حالة الأضرار التي تصيب الركاب، وقد نصت المادة (٢٢) على تمييز واضح بين نوعين من الأضرار: - الأضرار التي لا تتجاوز مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة (١٠٠,٠٠٠ وحدة) في هذه الحالة، تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية ومطلقة، لا يُشترط فيها إثبات الخطأ، ولا يمكن للناقل دفعها أو التخلص منها، إلا بإثبات أن الضرر نشأ بسبب خطأ الراكب أو تقصيره.

- الأضرار التي تزيد على مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة في هذا النطاق، تسري قواعد المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض. ويظل الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت وفقاً للمادة (٢١) من الاتفاقية أنه لم يرتكب هو أو تابعيه أي خطأ كان سبباً في وقوع الضرر، أو أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو عن فعل الغير^(٢).

وبذلك يتضح أن اتفاقية مونتريال وإن كانت قد قررت مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية بالنسبة إلى التعويضات التي لا تتجاوز ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، فإنها لم تضع حداً أقصى للتعويض في حال تجاوز هذا الحد، بل تركت ذلك لتقدير جسامه الضرر وفقاً لمبدأ الخطأ المفترض، وفي هذا السياق تتيح المادة (٢٥) من الاتفاقية للناقل، بالاتفاق مع الراكب أو المرسل، أن يرفع حدود المسؤولية إلى مبلغ أعلى أو حتى أن يتنازل تماماً عن التمسك بأي حد قانوني للمسؤولية، ويُعد ذلك من صور التشديد الإرادي للمسؤولية التي توسع من نطاق حماية المسافرين وتزيد من التزام الناقل.

(١) د. فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، أنظر في التكييف القانوني لإعلان المصلحة في التسليم، دار النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ١٣٥ وما بعدها.

(٢) د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ٧٦.

وعليه فإنه يجوز لطرفي عقد النقل الجوي الاتفاق على تعديل الحدود الواردة في الاتفاقية والمرتبطة بنوع المسؤولية، كالاتفاق مثلاً على زيادة الحد الأقصى للتعويضات داخل النظام الأول إلى مائتي ألف وحدة سحب خاصة. وفي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية حتى مبلغ مائتي ألف وحدة سحب خاصة، ومسؤولية شخصية فما زاد على ذلك من أضرار.

ولا يعد التعويض الذي يقضى به الاتفاق الخاص من قبيل التقدير الذي يستحق بصفة تلقائية مهما كانت قيمة الأضرار، إذ يرتبط تحديد قيمة التعويض بمقدار الضرر، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الاتفاقي الجديد للتعويض فلا يلتزم الناقل إلا بالقيمة الأقل^(١).

وإذا كان الناقل يستطيع أن يتنازل عن حد المسؤولية المقرر للمصلحة، فإن مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين لا يمكنهم ذلك بحسبانهم الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي، لذا نصت المادة (٢٦) من اتفاقية مونتريال على أن كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وملغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية^(٢).

وتضمنت المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو حكماً مماثلاً، يقضى ببطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، وقد استثنى بروتوكول لاهاي من حكم هذا البطلان الشروط المتعلقة بالضيايع أو الضرر الناتج عن طبيعة الضرر أو من عيب ذاتي فيها.

أما بالنسبة للمشرع العماني عالج شرط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحدود المنصوص عليها بالمادة (٢٠٨) بالقانون التجاري العماني، ويشمل كذلك حدود المسؤولية بالاتفاقيات الدولية، بالمادة (٢١١) بأنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديددها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٠٨)، ومع ذلك لا يشمل هذا البطلان

(١) د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ٧٧.

(٢) المادة (٢٦) من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩م.

الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية أو بتحديد لها في حالة هلاك الشيء محل النقل أو تلفه بسبب طبيعته أو عيب ذاتي فيه" (١).

ونصت المادة (١٨٦) من قانون التجارة العماني بأنه "يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية. ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب على أي وجه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل. وفيما عدا حالي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه، يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه من الأضرار غير البدنية أو أضرار التأخير التي تلحق الراكب، ويجب أن يكون الإعفاء مكتوباً، وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب" (٢).

ويُعد التشديد الناتج عن تصرف من جانب واحد، والمتمثل في إعلان المرسل مصلحته في التسليم، وسيلة قانونية لرفع حدود مسؤولية الناقل ويُطبق هذا الإجراء غالباً في حالات نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة، وخاصة إذا كانت تحتوي على أشياء ثمينة أو مرتفعة القيمة، كسبائك الذهب، والمجوهرات والتحف وغيرها، والتي تزيد قيمتها بالطبع على الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية ... ويستطيع الراكب أو الشاحن الحصول على مبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض المحدد، إذا قام عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول، وبدفع مبلغ اضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة، يلتزم الناقل بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المُعلن، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يتجاوز فعلياً مصلحة الراكب أو المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول (٣)، وتُعد هذه القاعدة امتداداً لما نصت عليه المادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال، التي تنظم حالات إعلان المصلحة في التسليم، وهي تقابل من حيث المضمون المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو.

(١) المادة (٢١١)، من قانون التجارة العماني، ١٩٩٠م.

(٢) المادة (١٨٦) من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م.

(٣) المادة (٢٢) الفقرة ٢، ٣ من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩م

وتجدر الإشارة إلى أن المادة (٢٢) الفقرة الأولى من اتفاقية مونتريال قد أرست مبدأ مرونة في تطبيق أحكام المسؤولية، من خلال السماح للناقل بدفع مبالغ مقدمة لأُسَر الضحايا أو الناجين، وفقاً لاحتياجاتهم الاقتصادية، أو الامتناع عن إبرام العقد أو وضع شروط لا تتعارض مع أحكام الاتفاقية^(١)، وقد تعرضت هذه المادة لانتقادات من قبل أنصار حماية حقوق المسافرين، لكونها لا تتضمن عنصراً إلزامياً يجبر الناقل على دفع مبالغ مقدّمة، مما قد يحد من الأثر العملي لهذا النص في ضمان حماية فورية للمضرورين. في المقابل أبدى الناقلون تحفظهم على هذا الإجراء، باعتبار أن القيام بالدفع المسبق قد يُفهم على أنه إقرار ضمني بالمسؤولية من جانبهم أو من جانب تابعيهم، وبناءً على هذا التعارض تم التوصل إلى حل وسط يُرضي الطرفين، وذلك من خلال منح الناقل سلطة تقديرية في دفع هذه المبالغ، دون أن يُفسّر ذلك كاعتراف صريح بالمسؤولية بنص المادة (٢٨) بنفس الاتفاقية والتي تنص " في حالة حوادث الطيران التي ينتج عنها وفاة مسافرين أو إصابتهم على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل تعويضاً في وقت لاحق^(٢).

ويوصي الباحث بضرورة تحديد نصوص وضوابط لحالات تحديد المسؤولية ضمن إطار تشريعي متكامل، يتناسب مع المعايير الدولية المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال، ويمنع أي تحديد تعاقدية غير مشروع أو مُجحف بحقوق المسافرين، خاصة في حالات الإصابة الجسدية والتأخير الطويل لمواكبة التطورات وحماية حقوق المسافرين من جهة، وعدم تحميل الناقل أعباء تفوق قدرته من جهة أخرى، رغم أن الاتفاقيات الدولية كاتفاقية مونتريال، والتشريعات الوطنية كقانون التجارة العماني ولائحة حماية حقوق المسافرين، أرست قواعد لمسؤولية الناقل الجوي، إلا أن الحاجة ما زالت قائمة لاعتماد إطار تشريعي موحد ومتكامل يُنظّم هذه الأحكام بشكل يوازن بين حماية المسافر ومنح الناقل هامشاً معقولاً لممارسة مسؤولياته دون شروط تعاقدية مجحفة.

(١) المادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩م.

(٢) بنص المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩م.

المبحث الثاني

دعوى قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

عندما يُخلّ الناقل الجوي بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، ويترتب على ذلك ضرر يصيب المسافرين، فمن الطبيعي أن يلجأ الأخير إلى القضاء للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به، وقد أولت النظم القانونية المختلفة اهتماماً خاصاً بتنظيم دعوى المسؤولية ضد الناقل، فوضعت لها قواعد تراعي مصلحة المتضرر، دون إغفال مصلحة الناقل، فقد نصت اتفاقية وارسو على أحكام متوازنة تنظم دعوى المسؤولية، بما يكفل حماية مستخدمي الطيران من جهة، ويصون مصالح شركات النقل الجوي من جهة أخرى^(١).

وتُعد دعوى المسؤولية الوسيلة التي يمارس بها المتضرر حقه في مواجهة الناقل عند الإخلال بالتزاماته، وجاءت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م لتؤكد هذا الاتجاه، حيث تضمنت تنظيماً دقيقاً لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين^(٢)، وكذلك تضمن قانون التجارة العماني أحكاماً صريحة تنظم هذه الدعوى، ولأجل دراسة دعوى المسؤولية بشكل مفصل سيتم تقسيم هذا المبحث الى مطلبين وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية.

المطلب الثاني: المحكمة المختصة والدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها.

١ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٠٠.

٢ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٥٣.

المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية

تُعد الدعوى الوسيلة القانونية التي يلجأ من خلالها الشخص إلى القضاء للمطالبة بحقه أو حمايته. وقد عرّفتها مجلة الأحكام العدلية بأنها: "طلب شخص حقه من آخر أمام القضاء" ^(١)، وينشأ حق الادعاء تبعاً لنشوء الحق ذاته، مما يستوجب وجود طرفين أساسيين في الدعوى: المدعي (صاحب الحق)، والمدعى عليه (المُطالب بالحق)، ويختلف تحديد أطراف الدعوى باختلاف طبيعة النقل، سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو البضائع، كما يختلف المدعى عليه بحسب صفة الناقل الجوي، سواء كان ناقلاً متعاقداً أو ناقلاً فعلياً، أو في حالات إيجار الطائرة، كالمؤجر أو المستأجر. كذلك يتباين تحديد المدعي والمدعى عليه باختلاف الأساس القانوني للمسؤولية، سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية (كأن يرفعها الراكب أو المرسل)، أو على أساس المسؤولية التقصيرية (كما في حال رفع الورثة للدعوى)، ومن المسلم به قانوناً أن المدعي يجب أن يكون صاحب مصلحة قانونية في إقامة الدعوى، إذ تُعد المصلحة مناط قبولها، وعليه يكون المتضرر هو الأجدر بإقامة الدعوى لكونه صاحب المصلحة المباشرة، كما يجوز أن يُمثله في الدعوى من له الصفة القانونية، كالولي أو الوصي، في حال عدم توفر شرط الأهلية لدى صاحب المصلحة الأصلي ^(٢).

تتكوّن أطراف دعوى المسؤولية من المدعي، سواء كان راكباً أو شاحناً، والمدعى عليه الناقل الجوي، وتقتصر هذه الدراسة على أطراف دعوى مسؤولية الناقل في عقود نقل الأشخاص، خصوصاً في حالات الوفاة أو الإصابة الجسدية أو التأخير، ويُقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: المدعي.

الفرع الثاني: المدعى عليه.

١ (المادة (١٦١٣)، من مجلة الأحكام العدلية، والتي تستمد أحكامها من الفقه الإسلامي.

٢ (المحامي، محمود محمد أبو شاور، مرجع سابق، ص ١٣٥.

الفرع الأول

المدعي

الأصل رفع دعوى المسؤولية أن تكون من المضرور فهو الذي يطالب بالتعويض سواء كان شخصاً طبيعياً أم معنوياً، لأنه قد تضررت مصلحته، بمعنى إنه أصبح صاحب المصلحة في إقامة تلك الدعوى، وصاحب المصلحة لا يقتصر على المضرور المباشر، بل يتعدى الأمر إلى المضرور غير المباشر أيضاً، كما في حالة الضرر الذي يصيب ورثة المضرور عن الأضرار التي لحقت بهم شخصياً نتيجة وفاة المضرور^(١). ويختلف المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي باختلاف نوع عملية النقل الجوي، فيكون المتضرر هو المسافر في نقل الأشخاص وأمتعتهم، ويكون ورثته في حالة وفاته، وإذا كان المتضرر في نقل الأشخاص وأمتعتهم هو المسافر فمن حقه تحريك دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، وفي حالة وفاته ينتقل هذا الحق إلى ورثته، برفع دعوى على الناقل الجوي.

لقد نصت المادة (١٨٤) من قانون التجارة العماني على إنه " يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب، وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن"^(٢). في حين اكتفت اتفاقية وارسو بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني^(٣)، على أنها نصت على أن هذه الدعوى في حالة رفعها لا تكون إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ودون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي وحقوق كل منهما، وفي المادة (٢٤) من اتفاقية وارسو نصت على أنه " في نقل الأشخاص وأمتعتهم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أياً كان سببها، سواء طبقاً للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع

١ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٥٤.

٢ (المادة (١٨٤) من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م.

٣ (الفقرة (٢) من المادة (٢٤) من اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩م.

أو لأي سبب آخر، لا يمكن مباشرتها إلا بشروط محدده وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية، وبالتالي لا يصح تجاوزها مهما كانت الظروف التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل^(١).

كما أكدت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في المادة (٢٩) منها بقولها: " في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء كان بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم. ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأية تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر " ^(٢).

يتبين من النصوص القانونية المختلفة والاتفاقيات الدولية بأن المدعي في دعوى المسؤولية قد يكون الراكب المضرور، أو ورثته، أو المرسل للبضاعة، أو المرسل إليه البضاعة، أما المدعي عليه فهو الناقل الجوي للأشخاص، أو للبضائع، أو ورثته، أو أحد التابعين للناقل^(٣)، وهذا ما أكدت عليه اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م في حالة وفاة المسؤول عن الضرر بنص المادة (٣٢) على إنه في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته^(٤).

وعليه في حال وفاة المسافر، يكون للورثة حق إقامة دعويين، إحداها عقدية ويطلبون فيها بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالمورث (المتوفى) قبل وفاته، وتنتقل هذه الدعوى إليهم ضمن التركة، والأخرى تقصيرية وتتعلق بالضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة فقدان عائلهم، لما للمتوفى من مكانة عاطفية واقتصادية لديهم، وقد أكد قانون التجارة العماني هذا المبدأ في المادة (١٨٤) التي نصت على أن: "... وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن."

١ (المادة (٢٤) من اتفاقية وارسو، وقد أكد برتوكول جواتيمالا المعدل للاتفاقية على هذا المعنى بنصه.

٢ (نص المادة (٢٩)، من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

٣ (د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص ٣٥٥.

٤ (المادة (٣٢)، من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

الفرع الثاني

المدعى عليه

المدعى عليه، هو في الأصل الذي تقام ضده دعوى المسؤولية، ومن الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية^(١)، ويختلف المدعى عليه بحسب ما إذا كان النقل تم من قبل شخص طبيعى ثم توفي يمكن رفع دعوى المسؤولية على ورثته في حالة وفاته، فإن الدعوى تقام وفقاً لنص المادة (٢٧) من اتفاقية وارسو على من يخلفونه وفي الحدود المقررة، وهذا الحكم أقرته الاتفاقية حماية للمتضررين في حالة وفاة الناقل الجوي إذ تقضي بعض القوانين بسقوط دعوى المسؤولية إذا توفى المسؤول عن الضرر^(٢). وهذا ما أكدت عليه اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩م، في حالة وفاة المسؤول عن الضرر بنص المادة (٣٢) بأنه في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته^(٣).

أما بالنسبة للناقل المتعاقد والناقل الفعلي حددت اتفاقية جوادا لآخارا^(٤) المقصود من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، بنص المادة (٧) على أنه: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به". ولقد تضمنت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م في مادتها (٤٠)، حكماً مشابهاً لما جاءت به اتفاقية جوادا لآخارا^(٥).

١ (عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص ٢٢٨.

٢ (وضحة فلاح المطيري، مرجع سابق، ص ٨٠.

٣ (المادة (٣٢)، من اتفاقية مونتريال، لعام ١٩٩٩.

٤ (اتفاقية جوادا لآخارا، إحدى الاتفاقيات المكملة للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقع عليها في وارسو ١٩٢٩م، وتعنى هذه الاتفاقية بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والموقع عليها في جوادا لآخارا، ١٩٦١م.

٥ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٧٣.

ويقصد بالناقل المتعاقد هو الطرف الأساسي في عقد النقل الجوي، وعادة ما يكون الناقل الأول أو من يتولى عملية النقل كاملة من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول، بينما يعرف الناقل الفعلي على أنه هو الذي يقوم بكل عملية النقل الجوي أو بجزء منها، بموجب ترخيص من الناقل المتعاقد، دون أن يكون له ناقلاً متتابعاً^(١).

ويتفق المشرع العماني مع أحكام اتفاقية مونتريال بنص المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني رقم ٧٦ / ٢٠١٩م على إنه "تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال ١٩٩٩م) على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع"، حيث خصصت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م فصلاً كاملاً للحديث عن النقل الجوي الذي يقوم به الناقل الفعلي والناقل المتعاقد^(٢).

أما النقل المتتابع هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه عقد واحد أو عدة عقود، بواسطة عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع^(٣)، وميزت اتفاقية وارسو بشأنه تحديد المدعى عليه والأصل أن ترفع دعوى المسؤولية من المسافر أو خلفه على الناقل الجوي الذي أحدث الحادث أو التأخير الذي ترتب عنه الضرر، ومع ذلك أجازت اتفاقية وارسو رفع الدعوى على الناقل الأول، ولو كان الحادث الذي تسبب بالضرر تحقق في مرحلة تولها ناقل آخر قد تعهد صراحة بمسؤوليته عن الرحلة بأكملها^(٤)، ولم تتناول اتفاقية وارسو تنظيم مسألة رجوع المضرور في عملية النقل على تابعي الناقل، ولهذا إذا ما أقيمت الدعوى على هؤلاء التابعين بإمكانهم التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل ولا يرتبطون بالمضرورين بأي عقد من العقود، وإنما يتم مقاضاتهم وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية.

وحددت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م في الفقرة الثانية من المادة (٣٦) المدعى عليه في حالة النقل الجوي المتتابع على إنه "لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض

١ (د. محمود محمد عابنه، مرجع سابق ص ٣٨٥-٣٨٦.

٢ (راجع الفصل الخامس من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

٣ (د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ١١١.

٤ (المادة (٣٠)، الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩م.

الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح" (١).

ويتضح من نص المادة السابقة أن اتفاقية مونتريال أخذت بالحكم نفسه في الفقرة الثانية، نص المادة (٣٠) من اتفاقية وارسو التي قررت بأنه لا يجوز للمسافر أو خلفه رفع دعوى المسؤولية إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها، وهذا هو الأصل، إلا أنه يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول، إذا كان ذلك مبنياً على شرط صريح قضى بتحمل الناقل المذكور المسؤولية بأكملها عن الرحلة (٢).

عالج المشرع العماني دعوى مسؤولية التعويض على أحد تابعي الناقل، بنص المادة (٢١٠) من قانون التجارة العماني على أنه "إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعي الناقل، جاز له أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (٢٠٨) إذا ثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر قد وقع منه أثناء تأدية وظيفته. ويجب ألا يتجاوز مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه من الناقل وتابعيه معاً تلك الحدود، ومع ذلك لا يجوز لتابع الناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانبه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك" (٣).

يُستفاد من النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية أن الغاية من هذا الحكم هي حماية مصالح المسافرين، من خلال إقرار مبدأ التضامن بين الناقلين، مما يضمن للمسافر المتضرر سهولة الحصول على حقه، ويُحصّن الناقل وتابعيه من مخاطر إعسار أحد الأطراف أو إفلاسه (٤).

١ (نص المادة (٣٦)، الفقرة الثانية اتفاقية مونتريال، لعام ١٩٩٩م.

٢ (جاسم فاروق إبراهيم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، سنة ٢٠١٧م، ص ٢٩٧.

٣ (المادة (٢١٠) من قانون التجارة العماني، سنة ١٩٩٠م.

٤ (محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، بدون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، سنة ٢٠٠٣م، ص ٦٣٤.

المطلب الثاني

المحكمة المختصة والدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها

تختلف طبيعة القواعد العامة التي تقوم عليها التشريعات الوطنية بحسب النظام القانوني لكل دولة، إذ تُحدد الدعوى القضائية وفقاً لما ينص عليه التشريع المحلي، مع الأخذ بعين الاعتبار الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ واتفاقية وارسو، وهو ما يُعد أمراً مستقراً لا خلاف عليه، وتسعى القوانين الوطنية غالباً إلى منح الاختصاص القضائي لسلطاتها القضائية، حمايةً لمواطنيها من جهة، وتماشياً مع متطلبات الإجراءات القضائية من جهة أخرى.

ولبيان السبل القانونية الكفيلة بحماية حقوق الطرف المتضرر في عقد النقل الجوي للأشخاص، سيتم تناول أحكام دعوى المسؤولية في هذا المطلب على النحو الآتي:

الفرع الأول: المحكمة المختصة.

الفرع الثاني: حالات عدم قبول الدعوى وسقوطها.

الفرع الأول

المحكمة المختصة

نصت المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو على أنه "يجب على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في إقليم أحد الاطراف السامية المتعاقدة، إما أمام محكمة موطن الناقل، أو المركز الرئيسي لنشاطه، أو الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد، أو أمام محكمة جهة الوصول، وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى"^(١)، وطبقاً لنص الاتفاقية أوجبت أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة لضمان تقييد المحكمة المعروض عليها النزاع بنصوصها وأحكامها. كما إن اختصاص المحاكم المذكورة يشمل جميع أنواع دعاوى المسؤولية سواء التي يرفعها المتضررون أو ورثتهم، بالنسبة لحوادث الركاب المسافرين، وسعت هذه الاتفاقية لتعدد المحاكم المختصة لحماية المتضررين وورثتهم والتوسعة عليهم من أجل مقاضاة الناقل الجوي والحصول على التعويضات المستحقة في المكان الذي يكون أكثر يسراً بالنسبة إليهم، وعلى هذا الأساس أعطت الاتفاقية للمتضرر أن يختار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم الأربعة سواء محكمة موطن الناقل، أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو المحكمة التي يكون للناقل في دائرتها مؤسسة أو منشأة تولت عنه إبرام العقد، وأخيراً محكمة جهة الوصول^(٢).

نصت اتفاقية وارسو على أن قواعد الاختصاص تُعد من النظام العام، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على تعديلها أو مخالفتها فيما يتعلق بمكان المحكمة أو نوعها^(٣)، وبناءً على ذلك لا يُسمح برفع دعوى المسؤولية المدنية للمطالبة بالتعويض أمام المحاكم الجزائية، حتى لو كان الضرر ناتجاً عن خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه، ومع ذلك فقد أجازت الاتفاقية للأطراف اللجوء إلى التحكيم في عقود نقل البضائع، بشرط أن يُجرى التحكيم في إحدى الدوائر القضائية التي حددتها الاتفاقية ضمن جهات الاختصاص القضائي المعترف بها.

١ (نص المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو، سنة ١٩٢٩م.

٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٧٤.

٣ (المادة (٣٢) من اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩م.

ولأهمية تحديد المحكمة المختصة للنظر بدعاوى مسؤولية الناقل الجوي لأسباب وهي: أولاً إن قانون المحكمة المختصة صاحب الصلاحية في تنظيم إجراءات الدعوى^(١)، ثانياً إن هذا القانون هو من يحدد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف^(٢)، ثالثاً إن القانون المذكور هو من يبين قواعد احتساب مدة التقادم^(٣).

حرصت اتفاقية وارسو على إرساء توازن دائم بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي، بما يضمن حماية حقوق المسافرين من جهة، وعدم تحميل الناقل أعباء تفوق قدرته من جهة أخرى، لتحقيق مصلحة مستعملي الطائرة افترضت الاتفاقية خطأ الناقل ومسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمذكورين، وقد أعفتهم بذلك من عبء إثبات هذا الخطأ، ومن أجل تيسير سبل مقاضاة الناقل فقد منحتهم عدة خيارات بالنسبة للمحكمة التي سيقاضون الناقل أمامها^(٤).

أكدت اتفاقية مونتريال على تنظيم مسألتي الاختصاص القضائي والتحكيم بصورة جديّة وواضحة، لنص المادة (٣٣) من الفقرة الأولى على أن "تقام دعوى المسؤولية وفقاً لاختيار المدعي في إقليم إحدى دول الأطراف أمام محكمة محل إقامة الناقل أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة الوصول، أو أمام محكمة محل إقامة الناقل الفعلي، أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله^(٥)."

كما نصت الفقرة الثانية من المادة نفسها على أن "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته يجوز رفع الدعوى أمام المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى دول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادث والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوط نقل الركاب جواً، أما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل

١ (المادة (٢٨) الفقرة (٢) من اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩م.

٢ (المادة (٢١) من اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩م.

٣ (الفقرة (٢) من المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩م.

٤ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ١٧٦.

٥ (المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال، سنة ١٩٩٩م.

آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً في مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري".

أما الفقرة الثالثة من المادة فنصت على أنه لأغراض الفقرة (٢)، (١) تعني عبارة "اتفاق تجاري" أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة، عقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً، حيث تعني عبارة "محل الإقامة الرئيسي والدائم" أن ترفع دعوى المطالبة بالتعويض في محل إقامة الراكب الرئيسي في وقت وقوع الحادث، ولا تعد جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد، فيما أكدت الفقرة الرابعة من المادة نفسها على أن تخضع المسائل الإجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى (١).

وتجدر الملاحظة أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م قد أضافت إلى المحاكم السابقة محكمة مختصة أخرى بالنسبة لنقل المسافرين. فعندما يكون الضرر ناجماً عن وفاة الراكب أو إصابته فإنه يجوز للمضرور أو ورثته رفع الدعوى أمام محكمة تقع في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، ويوجد في هذا الإقليم محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب وقت وقوع الحادثة، كما أن الناقل يشغل في الإقليم المذكور خطوطاً لنقل الركاب جواً ويزاول فيه أعماله بنقل الركاب في مبان يستأجرها أو يملكها ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري (٢).

كما أجازت المادة (٣٤) لجوء أطراف النزاع إلى التحكيم وذلك بنصها على أنه "يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابياً"، وأن "تتم إجراءات التحكيم وفقاً لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليه في المادة (٣٣) (٣).

١ (المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال، لعام ١٩٩٩م.
٢ (المادتان (٣٣، ٤٦) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.
٣ (الفقرتان الأولى والثانية من المادة (٣٤) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

جاءت أحكام المشرّع العماني متوافقة مع ما نصّت عليه اتفاقية مونتريال، وذلك بموجب المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠١٩/٧٦)^(١)، كما خصصت المادة (٤٤) من القانون ذاته لتنظيم اختصاص المحاكم في حال وقوع الحادث في منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة، حيث نصت على أن "تختص محكمة محل وقوع الحادث بالنظر في الدعاوى الناشئة عن عمليات البحث والإنقاذ، كما تختص محاكم السلطنة في الحالات التالية إذا وقع الحادث في منطقة غير خاضعة لسيادة أي دولة:

أ- إذا كانت الطائرة التي يتم البحث عنها أو إنقاذها مسجلة في السلطنة.

ب- إذا كان المدعي عمانيا.

ج- إذا كانت الطائرة التي تم البحث عنها قد عثر عليها في إقليم السلطنة.

تماشياً مع رؤية عُمان ٢٠٤٠ التي تسعى إلى تطوير منظومة العدالة، وتسهيل إجراءات التقاضي، وتعزيز الشفافية وتحسين جودة الخدمات القضائية، خصوصاً في القطاعات الحيوية مثل النقل الجوي الذي يُعد ركيزة أساسية لدعم مكانة سلطنة عُمان كمركز قانوني وتجاري إقليمي، يرى الباحث أهمية إنشاء دائرة قضائية متخصصة في منازعات النقل الجوي ضمن هيكل المحاكم التجارية أو الإدارية، على أن تكون هذه الدائرة مدعومة بكفاءات فنية وقانونية متخصصة، بما يسهم في تحقيق العدالة وسرعة البت في القضايا. وفي هذا الإطار يُعد المرسوم السلطاني رقم (٢٠٢٥/٣٥)^(٢)، بشأن إنشاء محكمة الاستثمار والتجارة وإصدار قانونها، خطوة مهمة نحو تعزيز التخصص القضائي وتطوير البنية التشريعية، حيث يشكل هذا المرسوم أساساً قانونياً يمكن البناء عليه لإنشاء دوائر مختصة بمنازعات النقل الجوي ضمن المحكمة الجديدة، لما لهذا القطاع من صلة وثيقة بالأنشطة التجارية والاستثمارية، وبما يتوافق مع طبيعة واختصاصات محكمة الاستثمار والتجارة، الأمر الذي من شأنه أن يوفر بيئة قضائية فعالة تُواكب متطلبات العدالة التجارية الحديثة.

^(١) نص المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني رقم ٢٠١٩/٧٦ م " تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال ١٩٩٩) على جميع عقود النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضائع".

^(٢) مرسوم سلطاني رقم (٢٠٢٥ / ٣٥) بإنشاء محكمة الاستثمار والتجارة وإصدار قانونها، الصادر في ٢٣ رمضان ١٤٤٦ هـ الموافق ٢٣ مارس ٢٠٢٥ م، نُشر في الجريدة الرسمية العدد (١٥٩٠)، الصادر بتاريخ ٦ أبريل ٢٠٢٥ م.

الفرع الثاني

سقوط الدعوى وتقادمها

حرصت الأنظمة القانونية المختلفة على حماية مصلحة الناقل الجوي، وتجنب تحميله أعباء دعاوى المسؤولية لفترات طويلة، لما يترتب على ذلك من إرهاب وتعقيد لعمليات النقل الجوي التي يقوم بها، فأتاحت القوانين للناقل الجوي وسائل تمكنه من مواجهة دعاوى المسؤولية المرفوعة ضده، وذلك من خلال الدفع بعدم قبول الدعوى أو التمسك بتقادمها، أو سقوطها بمرور الزمن^(١). ونصت المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م على أنه "تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى، ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة"^(٢). وأكدت المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م ما جاء في هذه الاتفاقية "يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل، ويحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة"^(٣).

أما بالنسبة للمشرع العماني فقد نص المادة (٢١٤) من قانون التجارة العماني لعام ١٩٩٠م وتعديلاته على سقوط الدعوى على إنه "يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من يوم وقف النقل"^(٤).

يُستفاد من نصوص المواد السابقة أن المدة المحددة لسقوط دعوى المسؤولية بمرور سنتين، وعليه ينبغي على المسافرين المضطربين أو ورثته في حالة الوفاة رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

١ (وضحة فلاح المطيري، مرجع سابق، ص ٨٨.

٢ (د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ٣٢٢

٣ (نص المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال، لعام ١٩٩٩م

٤ (نص المادة (٢١٤) من قانون التجارة العماني، لعام ١٩٩٠م.

خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، سواء وصلت في الميعاد أو تأخرت، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه، وإن لم تصل إلى مطار الهبوط المقصود، أو من تاريخ توقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن إكمال الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب.

ويُستفاد من هذا النص أنه يتوجب على المضرور من مستعملي الطائرة رفع الدعوى على الناقل الجوي خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه ولو لم تصل أبداً إلى مطار مقصدها، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب.

أما فيما يتعلق بامتعة المسافرين المسجلة، فإذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل الجوي في تسليمها، فإن مدة السنتين المقررة لرفع دعوى المسؤولية تبدأ من تاريخ التسليم الفعلي للامتعة، وليس من تاريخ وصول الطائرة. وإذا تم رفع الدعوى بعد انقضاء هذه المدة، يحق للناقل الجوي الدفع بسقوط الحق في إقامتها، وقد أحالت كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال إلى قانون المحكمة المختصة للفصل في كيفية احتساب هذه المدة وتحديد بدايتها.

لم تختلف الأنظمة القانونية في المدة الزمنية بدفع سقوط الدعوى أو تقادمها، وإنما اختلف الرأي حول الطبيعة القانونية لمدة السنتين التي يجب على المسافرين المضرور أن يرفع الدعوى خلالها على الناقل الجوي على أساس إنها مدة تقادم، أم أنها مدة سقوط^(١)، حيث ذهبت بعض آراء الفقه إلى أن المدة المذكورة في نص المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو، والمادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال هي مدة تقادم، إذ ينبغي رفع دعوى المسؤولية في مختلف أنواع النقل سواء كان براً أم بحراً خلال مدة وجيزة، وهذه المدة تعد دائماً مدة تقادم، فلماذا يختلف النقل الجوي عن أنواع النقل الأخرى؟ وإن لم تكن كذلك فلا يوجد دليل لوجود الفقرة الثانية من المواد سابقة الذكر والخاصة بكيفية حساب مدة السنتين الموكلة لمحكمة النزاع^(٢).

١ (تعرف مدة التقادم باللغة الإنجليزية بـ (Limitation Period)، وتعرف مدة السقوط بـ (Forfeiture Period).

٢ (فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة ٢٠١٧م، ص ٣٠٤.

وذهب آخرون أن مدة (السنتين) هي مدة سقوط وليست مدة تقادم، وأن الاتفاقيتين وارسو ومونتريال قد استخدمت لفظ السقوط وليس التقادم، وبناءً عليه لا تخضع هذه المدة للتوقف أو للانقطاع، ولا مجال للاجتهاد حول طبيعة هذه المدة الزمنية، حيث جاءت نصوص المواد القانونية صريحة حول اعتبارها مدة سقوط، ولو كان في ذهن واضعي الاتفاقيتين أن هذه المدة هي مدة تقادم لما ترددوا في استخدام لفظ "التقادم"، وهذا هو الرأي الراجح في الفقه والقضاء^(١).

يؤيد المشرع العماني بأن المدة المقصودة هي مدة سقوط وليست مدة تقادم وذلك لورود لفظ السقوط صراحة في الاتفاقيات الدولية والقانون العماني، وهذا ما أكدت عليه هيئة حسم المنازعات التجارية بسلطنة عُمان في جلسة الأربعاء بتاريخ ١٧ مارس لعام (١٩٩٣) في الدعوى رقم (٦٢/٩٣) على مدة السنتين المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو، واعتبرتها مدة سقوط وليست مدة تقادم^(٢)، بنص المادة (٢١٤) من قانون التجارة العماني والتي نصت على أنه "يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من يوم وقف النقل".

حيث قضت المحكمة العليا العمانية في هذا الحكم المبدئي بالنزاع القائم حول دعوى أقامها أحد المسافرين ضد شركة طيران مطالبًا بالتعويض نتيجة إلغاء الرحلة وعدم إخباره مسبقًا^(٣)، وقد صدر حكم محكمة أول درجة بإلزام شركة الطيران بالتعويض، غير أن محكمة الاستئناف قضت بعدم قبول الدعوى استنادًا إلى تقادمها وفق المادة (١٥٧) من قانون التجارة العماني^(٤)، باعتبار أن الدعوى أقيمت بعد سنة من تاريخ الرحلة.

١ (حمدالله محمد، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، الطبعة الأولى، منشورات مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية الرياض، سنة ٢٠١٦م، ص ٢٤٣.

٢ (هيئة حسم المنازعات التجارية (١٩٩٢-١٩٩٣م)، نقل جوي اتفاقيات مجموعة القواعد القانونية التي قررتها الهيئة في عامها القضائي التاسع السنة القضائية (٩)، ص ٣٦٢.

٣ (حكم المحكمة العليا العمانية - الطعن رقم ٢٤٠/٢٠١٥م - جلسة ١٣/٠١/٢٠١٦م.

٤ (نص مادة (١٥٧) "تتقادم بسنة كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء وعقد نقل الأشخاص أو عقد الوكالة بالعمولة للنقل ويسري هذا التقادم فيما يتعلق بدعوى المسؤولية عن الهلاك الكلي للأشياء من اليوم الذي يجب فيه

إلا أن المحكمة العليا رأت أن المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو هي الأولى بالتطبيق، والتي تنص على أن دعوى المسؤولية يجب أن ترفع خلال سنتين من تاريخ الوصول أو التاريخ المفترض لوصول الطائرة، وهي مدة سقوط لا تقبل الوقف أو الانقطاع، وليست تقادماً عادياً، وكذلك بنص المادة (٢١٤) الفصل الرابع والخاص بأحكام النقل الجوي من قانون التجارة العماني والتي نصت على أنه "يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من يوم وقف النقل". وبناءً عليه يتضح من الدعوى التي أقيمت بتاريخ ١٢/٠٩/٢٠١٣م، بينما تاريخ الرحلة كان في ٢٤/١٠/٢٠١٢م، فإنها تكون قد أقيمت ضمن المدة المحددة قانوناً، مما يوجب نقض حكم محكمة الاستئناف وإعادة القضية لمحكمة الموضوع للفصل فيها مجدداً بهيئة مغايرة، حيث يُعد هذا الحكم تأكيداً قضائياً واضحاً على الأخذ بالاتفاقيات الدولية مقدماً على النصوص الوطنية في مجال النقل الجوي.

وتُحتسب المدة الزمنية طبقاً لما يقضي به قانون القاضي المعروض عليه النزاع، فإن كان هذا القانون هو القانون العماني فسوف يبدأ احتساب الميعاد وفقاً لنص المادة (١٥) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية من اليوم التالي ليوم وصول الطائرة أو لليوم الذي كان من المفروض أن تصل فيه أو لليوم الذي توقفت فيه عملية النقل الجوي^(١). ويُثني الباحث على ما ذهب إليه المشرع العماني من تنظيم دقيق لأجل سقوط دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي، بما يواكب التطورات المتسارعة في هذا القطاع، ويتماشى مع رؤية عُمان ٢٠٤٠ نحو بناء منظومة قانونية مرنة تعزز ثقة المستثمرين والمسافرين في بيئة النقل الجوي. وفي هذا الإطار يوصي الباحث بالاستفادة من تقنيات الذكاء الاصطناعي في إدارة الرحلات وتسوية منازعات النقل الجوي، وبالنظر مستقبلاً في إمكانية إدماجها ضمن الأنظمة القضائية لتحديد بدء سقوط الدعوى ومعالجة النزاعات البسيطة بسرعة وكفاءة.

التسليم وعن التأخير أو التلف أو الهلاك الجزئي للأشياء من يوم التسليم أو من اليوم الذي وضع فيه الشيء تحت تصرف المرسل إليه، ولا يجوز أن يتمسك بالنقادم من صدر منه خطأ عمدي أو خطأ جسيم ويقع باطلاً كل اتفاق على مخالفة الأحكام السابقة".

١) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، مرجع سابق، ص ٣٢٤.

الخاتمة

مع تطور وازدهار النقل الجوي دوليًا، تناول البحث مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص مستعرضًا الإطار التشريعي العُماني والاتفاقيات الدولية والتحديات التي تواجه تطبيق هذه الأحكام عمليًا، وقد أوضحت الدراسة مراحل التطور المستمر في قطاع النقل الجوي وما يصاحبه من مخاطر وتحديات لمواكبة الاتفاقيات الدولية وضمان إطار قانوني يحمي حقوق المسافرين.

تُعد مسؤولية الناقل الجوي من أبرز الوسائل لضمان حماية حقوق المسافرين في عقود النقل الجوي، سواء في ظل القوانين الوطنية أو الاتفاقيات الدولية، وقد عالجت هذه التشريعات التزامات الناقل اتجاه سلامة المسافرين وحماية حقوقهم، وأرست القواعد التي تقوم على فكرة التوازن بين مصالح الناقل الجوي والمستفيدين من خدماتهم، حيث خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج الهامة، يمكن تلخيص أبرزها على النحو التالي:

أولا النتائج:

- ١) أرست الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقيتا وارسو وتعديلاتها، واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، إطارًا قانونيًا خاصًا بمسؤولية الناقل الجوي، غير أن هذا الإطار لا يزال بحاجة إلى تحديث وتطوير ليتماشى مع المستجدات التكنولوجية والتحولت الاجتماعية المعاصرة.
- ٢) تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي ضمن إطار مكاني وزماني يبدأ من وجود الراكب داخل المطار وحتى تسليم الأمتعة، مما يتطلب وضوحًا دقيقًا في تحديد فترات المسؤولية.
- ٣) طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للركاب ذات طبيعة عقدية، مع وجود استثناءات تقصيرية تظهر عند الخروج عن نطاق الالتزامات التعاقدية.
- ٤) تمييز مسؤولية الناقل الجوي بقيام المشرع الدولي بتحميل الناقل الجوي مسؤولية قائمة على وقوع الضرر دون اشتراط إثبات الخطأ، مع منحه الحق في دفع المسؤولية عنه بإثبات اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

٥) بالرغم من رفع سقف التعويض تدريجيًا في الاتفاقيات الدولية، إلا أن نظام تحديد سقف التعويض، خصوصًا في نقل الأشخاص، لا يزال يتنافى مع مبادئ العدالة والكرامة الإنسانية لمحدودية نظام تحديد سقف التعويض.

٦) تُعاني التشريعات الدولية والوطنية من التحديات المرتبطة بالضرر النفسي والغش الجسيم من غموض في تعريف الضرر النفسي وصعوبة في إثبات الغش أو الخطأ الجسيم، مما يؤثر سلبيًا على حماية المسافرين.

٧) ظاهرة اختطاف الطائرات وأعمال الإرهاب الجوي لم يتم معالجتها بفعالية كافية في الاتفاقيات الحالية، مما يستدعي تدخلًا تشريعيًا دوليًا حديثًا إلى تطوير معالجة المخاطر الجديدة.

٨) يتضح وجود تعدد في مصادر تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في سلطنة عُمان، من خلال قانون التجارة وقانون الطيران المدني ولائحة حماية حقوق المسافرين، مما أدى إلى تشتت الأحكام القانونية وصعوبة توحيد المرجعية التشريعية.

٩) أظهر المشرع العُماني مرونة تشريعية في المادة (٢٠٠) من قانون التجارة، من خلال ربط تطبيق أحكامه بالاتفاقيات الدولية المنضمة إليها السلطنة، مما يعزز التوافق مع المعايير الدولية ويحد من تضارب القوانين دون الحاجة لتعديل النصوص.

١٠) تعتمد السلطنة حاليًا على القضاء التقليدي للفصل في منازعات النقل الجوي، بينما يتطلب قطاع النقل الجوي إلى آليات تسوية بديلة تتميز بالسرعة والمرونة، كما يستدعي تفعيل التحكيم والوساطة كوسائل بديلة لتسوية المنازعات.

١١) أظهرت الدراسة أن ترك بعض المسائل مثل تحديد الضرر والتعويض للقوانين الوطنية عن تفاوت الأحكام القضائية، مما أعاق توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي دوليًا.

١٢) وجود تشريع موحد يوازن بين حماية حقوق المسافرين ومصالح شركات النقل، ولا يمكن ترك تنظيم مسؤولية الناقل الجوي لإرادة الأطراف.

١٣) غياب معايير واضحة لاحتشاف النقل الجوي يؤدي إلى صعوبات عملية في تحديد المسؤولية وتوزيعها بين الأطراف المختلفة.

ثانياً التوصيات:

توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من التوصيات المهمة لتعزيز التنظيم القانوني لمسؤولية

الناقل الجوي في عقود نقل الأشخاص ومن أهمها:

(١) ضرورة توحيد المعايير الدولية بوضع حلول تشريعية دولية موحدة تحدد طبيعة الضرر القابل للتعويض وقيمه بما يشمل الضرر النفسي، وتوضيح أثر خطأ المسافر على مسؤولية الناقل، تقادياً للاختلافات الفقهية والقضائية الناتجة عن إحالة بعض المسائل للقوانين الوطنية.

(٢) إصدار قانون موحد بسلطنة عمان ينظم قانون النقل الجوي ضمن إطار تشريعي واحد، بدلاً من توزيعها بين أكثر من قانون لتقادي التداخل والغموض، ويلغي التشريعات المنفرقة السابقة وذلك بنقل الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي من قانون التجارة العماني إلى قانون الطيران المدني العماني مع دمج لائحة حقوق المسافرين.

(٣) إنشاء هيئة أو محكمة دولية مختصة بتفسير أحكام اتفاقيات النقل الجوي، ومراقبة التزام شركات الطيران بقواعد المسؤولية، لتقادي تباين التفسيرات القضائية بين الدول والحفاظ على وحدة النصوص الدولية.

(٤) الدعوة إلى التخلي عن مبدأ تحديد سقف المسؤولية والأخذ بمبدأ المسؤولية غير المحدودة في حالة وفاة أو إصابة المسافر، مع ضرورة تعديل المادة (٢٠٨) من قانون التجارة العماني وفق التعديلات للمرسوم السلطاني رقم (١١٨ / ٢٠٠٨)، بما يحفظ سلامة المسافرين ويعكس عدالة التعويض، لمواكبة التقدم التقني في النقل الجوي.

(٥) ضرورة تعزيز حماية المسافرين من خلال إلزام شركات الطيران بتوعية الركاب بشروط المسؤولية وحقوقهم عبر المنصات الإلكترونية ونقاط الخدمة في المطارات، مع اعتماد منصات إلكترونية لتسجيل مطالبات المسافرين تماشياً مع رؤية عُمان ٢٠٤٠.

(٦) فرض التأمين الإلزامي لتغطية المسؤولية المدنية للناقل وتيسير صرف التعويضات دون تأخير، إضافة إلى تبني نظام التعويض المسبق في حالات التأخير الطويل أو الحوادث، بما يعزز ثقة المسافرين ويخفف العبء عن النظام القضائي.

٧) العمل على تطوير وثائق النقل الجوي لتكون أكثر وضوحًا وشمولًا، مع إدراج آليات بديلة لتسوية المنازعات مثل التحكيم والوساطة في قطاع النقل الجوي في حالات التأخير والإلغاء، مع تعزيز التحول الرقمي من خلال تطوير منصات إلكترونية لحماية حقوق المسافرين، والإبقاء على الحق في اللجوء إلى القضاء عند الحاجة.

٨) إعداد ملحق خاص باتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م لمعالجة مسؤولية الناقل عن الأعمال الإرهابية واختطاف الطائرات، ينظم مسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالات الطارئة.

٩) إدراج نصوص قانونية صريحة تُنظم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تقع خارج نطاق العقد، بما في ذلك المسؤولية التقصيرية، على أن تتم الإحالة عند الحاجة إلى قواعد وأحكام القانون المدني. وبذلك تم تسليط الضوء على الجوانب الجوهرية التي يجب تطويرها لضمان حماية الركاب وتحقيق التوازن المطلوب بين الناقل والمسافر في عقد النقل الجوي.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- (١) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي دراسة مقارنة، دار الكتاب الجامعي دولة الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى ٢٠١٩م.
- (٢) د. تركي مصلح حمدان المصالحه، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وقانون الطيران المدني العماني الجديد، دار الكتاب الجامعي، دولة الامارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى، سنة ٢٠٢٣م.
- (٣) جاسم، فاروق إبراهيم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، ٢٠١٧م.
- (٤) حمدالله محمد، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، الطبعة الأولى، منشورات مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية الرياض، سنة ٢٠١٦م.
- (٥) د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩م.
- (٦) عبد جمعة موسى الربيعي، الأحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠، دون طبعة مكتبة صباح، بغداد، ٢٠١١م.
- (٧) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع من العقود الواردة على العمل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الاولى، ١٩٩٨م.
- (٨) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، العقود الواردة على العمل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠م.
- (٩) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦م.
- (١٠) د. عبد الرزاق السنهوري - "الوسيط في شرح القانون المدني"، تعرف مدة التقادم باللغة الإنجليزية بـ (Limitation Period)، وتعرف مدة السقوط بـ (Forfeiture Period).

- (١١) عبد العزيز عبد المنعم خليفة، النقل الجوي للبضائع في القانونين المصري والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨م.
- (١٢) عبد المنعم بدوي، الوسيط في قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣م.
- (١٣) علي سعيد حسين، العقود التجارة الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، القاهرة مصر، سنة ٢٠١٧م.
- (١٤) د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دون دار النشر، ١٩٩٩م.
- (١٥) فتحي عبد الفتاح عبد الباقي، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، الطبعة الثانية، ٢٠٠٥م.
- (١٦) د. فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، أنظر في التكيف القانوني لإعلان المصلحة في التسليم، دار النهضة العربية، سنة ١٩٨٥م.
- (١٧) محمد حسني عبد الباري، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة ٢٠١٢م.
- (١٨) د. محمد حسنين، القانون الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧م.
- (١٩) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت منشورات الحلبي الحقوقية ٢٠٠٥م.
- (٢٠) د. محمد فريد العريني، جلال وفاء محمدين، القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، سنة ١٩٨٩م.
- (٢١) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، سنة ٢٠٠٢م.
- (٢٢) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، بدون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، سنة ٢٠٠٣م.
- (٢٣) محمد كشبور، نظام التعاقد ونظرينا القوة القاهرة والظروف الطارئة، الطبعة الأولى سنة ١٩٩٣م.

٢٤) د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقيات مونتريال لعام ١٩٩٩م، مجلة النشر العلمي لجامعة الكويت سنة ٢٠٠٠م.

٢٥) د. محمود محمد عابنه، أحكام عقد النقل البحري والنقل البري والنقل الجوي دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م.

٢٦) المحامي محمود محمد أبو شاور، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط الأردن، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، ١٤٣٨هـ - ٢٠١٧م.

٢٧) محمد نصر محمد القطري، احكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دار النهضة العربية، مصر، ٢٠٠٩م.

٢٨) مختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي اطروحة لنيل دكتوراه، سنة ١٩٨٩م.

٢٩) موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٢٢م.

٣٠) د. نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري والجوي وفقاً للقانون العماني والاتفاقيات الدولية دار الكتاب الجامعي ٢٠٢١م.

٣١) د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م وقانون التجارة الجديد، الطبعة الاولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ٢٠٠٥م.

٣٢) يحيى البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٢م.

ثانياً: الرسائل الجامعية

١) د. امانى احمد عبدالله، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، العدد ٢٠.

- (٢) بدر بن حمود بن سالم الرحبي، "النظام القانوني لعقد النقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني" رسالة ماجستير جامعة السلطان قابوس مسقط، ٢٠١٦م.
- (٣) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي الإسكندرية.
- (٤) عبد المجيد إبراهيم سلمان الطائي، عند النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية (دراسة مقارنة).
- (٥) عسال علي، خليفة عدلان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب، رسالة ماجستير من جامعة العربي التبسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، سنة ٢٠١٨م.
- (٦) سالم بن راشد بن سالم الحاتمي، مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية مونتريال ٩٩ وأحكام القانون العماني رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس مسقط، ٢٠٠٩م.
- (٧) دعاء حسيب محمد سعيد الحديثي، "مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص، دراسة مقارنة رسالة ماجستير، جامعة آل البيت المفرق ٢٠١٩م، مسترجع من <http://search.mandumah.com/Record/949820>
- (٨) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، رسالة ماجستير، أساس وطبيعة المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال عام ١٩٦٦م وجواتيمالا ستي، عام ١٩٧١م،
- (٩) ناصر خلف البحري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون العماني (دراسة مقارنة)، مكتبة الدراسات العربية، سنة ٢٠٢٤م.
- (١٠) وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، سنة ٢٠١١م.

ثالثاً: الدوريات والمجلات

- (١) د. محسن شفيق، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- (٢) محمد حسن القاسم، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار الناتجة عن الأفعال غير المشروعة، المجلة القانونية، جامعة بيروت العربية، المجلد ٣٨، العدد ٢، سنة ٢٠١٨م.
- (٣) محمد عبدالحفيظ عبد الرحمن المناصير، "مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب دراسة في القانون الدولي والقانونين الأردني والعُماني"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد (س ٩)، العدد (١)، سنة ٢٠١٩م، ص ٢١٣ - ٢٥٢، مسترجع من <http://search.mandumah.com/Record/941361>
- (٤) د. محمود جمال الدين زكي، اتفاقات المسؤولية "دراسة مقارنة"، مجلة القانون والاقتصاد سبتمبر، ١٩٦٠، العدد الثالث، السنة (٣٠).
- (٥) مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٥ العدد ١ السنة ٢٠١٨م.
- (٦) د. كامران الصالحي، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الجزء الأول، العدد ٢٠، من تاريخ ٢٣-٢٥/١٢/٢٠١٢م.
- (٧) هيئة حسم المنازعات التجارية (١٩٩٣-١٩٩٢م)، نقل جوي اتفاقيات مجموعة القواعد القانونية التي قررتها الهيئة في عامها القضائي التاسع السنة القضائية (٩)، ص ٣٦٢.
- (٨) المحكمة العليا (٢٠١٩-٢٠١٨م)، مسؤولية (ناقل جوي تأخر)، مجموعة الأحكام الصادرة عن دائرة المحكمة العليا (العمالية التجارية الإيجارات) والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من ١/١٠/٢٠١٨م الى ٣٠/٩/٢٠١٩م، السنة القضائية ٢٠١٩م.
- (٩) مجلة الأحكام العدلية، والتي تستمد أحكامها من الفقه الإسلامي، المادة (١٦١٣).

رابعاً: القوانين

- (١) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وارسو في ١٩٢٩م.
- (٢) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م.
- (٣) اتفاقية روما.
- (٤) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (جواوا الاخارا ١٩٦١م)
- (٥) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، تم الإشارة في الملحق (١٣)، تحديد نطاق الحادث انظر، www.rnf.is/media/eydublod/annex_13 Annex 13 to the convention on international civil aviation chapter 1
- (٦) مرسوم سلطاني رقم (٣٥ / ٢٠٢٥) بإنشاء محكمة الاستثمار والتجارة وإصدار قانونها، الجريدة الرسمية العدد (١٥٩٠)، تاريخ النشر ٦ أبريل ٢٠٢٥م.
- (٧) قانون التجارة العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٥٥ / ١٩٩٠م وتعديلاته بالمرسوم السلطاني رقم ٥٣ / ٢٠١٩م.
- (٨) قانون الطيران المدني العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٧٦ / ٢٠١٩م.
- (٩) لائحة حماية حقوق المسافرين بهيئة الطيران المدني قرار رقم ٧٥٧ / ٢٠٢٤م
- (١٠) قانون المعاملات المدنية العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٢٩ / ٢٠١٣م
- (١١) قانون الملاحة الجوية الفرنسي، الصادر بتاريخ ٣١ أيار ١٩٦٠م.

خامساً: المواقع الإلكترونية

- (١) موقع هيئة الطيران المدني.
- (٢) Elmar Gjemulla & Ronald Schmid, International and EU Aviation Law, Kluwer Law International, 2011.
- (٣) Rome Convention (1952) "Convention On Damage By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface", (On-line), Available: www.assa.int.org