



Provisions of Air Carrier Liability in Libyan Law and International Treaties

Abeer Salim Abdella

*Corresponding author:

aber4579@gmail.com

Private Law, Benghazi University,
Benghazi, Libya.

Received:

20 March 2025

Accepted:

28 April 2025

Publish online:

30 June 2025

Abstract: When regulating air transport regulations, national legislation and international agreements have sought to outline the legal provisions governing the air carrier's liability for accidents. This is done with the aim of providing fair protection for the victims of such accidents and ensuring their right to compensation commensurate with the extent of the damages they incur. This study addresses the legal regulation of air carrier liability in both domestic and international transport. It outlines its legal basis and scope, as one of the most important issues raised regarding air carrier liability. This study, in light of the issues, identifies the circumstances in which the carrier may be exempted from liability. It also demonstrates the extent to which the legislator has been able to strike a balance between the interests of carriers on the one hand and those affected by the incident on the other.

Keywords: Air Transport, Contractual Liability, Accidents, Fault, Damage.

أحكام مسؤولية الناقل الجوي في القانون الليبي والمعاهدات الدولية

المستخلص: حرصت التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية عند تنظيمها لقواعد النقل الجوي على بيان الأحكام القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي عما يقع من حوادث، وذلك بهدف توفير حماية عادلة لضحايا هذه الحوادث، وكفالة حقهم في تعويض يناسب حجم الأضرار اللاحقة بهم. وقد تناولت هذه الدراسة التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في مجالي النقل الداخلي والدولي. من حيث بيان أساسها القانوني ونطاقها باعتبارها من أهم المسائل التي تثار بخصوص مسؤولية الناقل الجوي، والتي على ضوئها تتحدد الأحوال التي يمكن فيها للناقل التحل من هذه المسؤولية، كما يتضح لنا إلى أي مدى استطاع المشرع في هذا النوع من النقل إقامة التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح المتضررين من جهة أخرى.

الكلمات المفتاحية: نقل جوي، مسؤولية عقدية، حوادث، خطأ، ضرر.



المقدمة:

لقد ازدادت أهمية النقل الجوي في العصر الحديث، بازدياد استخدامه في نقل الركاب والبضائع حتى يمكن القول إنه أصبح الوسيلة الأكثر استعمالاً وتفضيلاً في هذا العصر وذلك لتمتعها بمزايا تفوق غيرها من وسائل النقل الأخرى سواء من حيث السرعة أم الراحة.

وقد كان النقل الجوي في ليبيا يخضع لذات النصوص القانونية المطبقة بصدد النقل البري، وفقاً للمادة 161 من القانون التجاري السابق والصادر عام 1953، إلا أنه بصدد قانون النشاط التجاري رقم 23 لسنة 2010 أصبحت هناك نصوص خاصة بالنقل الجوي أدرجت بمرتبة (المواد من 647 إلى 663)، دون أن يصل الأمر إلى إصدار المشرع الليبي قانون جوي خاص بالملاحة الجوية.

أما في مجال النقل الجوي الدولي، فقد ظهرت الحاجة إلى ميلاد قواعد قانونية ذات طابع دولي، حيث أن دولية العلاقة القانونية تقتضي دولية القواعد القانونية التي تحكمها. فكانت الاتفاقيات الدولية للنقل الجوي، والتي بفضلها أصبح هذا النقل يخضع لقواعد قانونية موحدة، تهدف إلى منع التنازع بين القوانين الوطنية للدول التي تعبر الطائرة حدودها الإقليمية، وإلى وضع نظام قانوني موحد تطبقه كافة الدول المنظمة لهذه الاتفاقيات على دعاوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي.

وتعتبر الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي من أهم الموضوعات التي تتضمنها التشريعات النازمة للنقل الجوي، ومن هنا سنقوم في هذا البحث بتسليط الضوء على أساس مسؤولية الناقل الجوي في القانون الليبي ومحاولة مقاربتها بالقواعد العامة الواردة في المسؤولية العقدية، وذلك لتحديد نوع الالتزام العقدي الملحق على عاتق الناقل، وجزاء الإخلال به، وكيفية التخلص منه. كما سننتقل إلى بيان أحكام مسؤولية الناقل في مجال النقل الجوي الدولي.

أهمية الدراسة

تبدو أهمية هذه الدراسة في أن التطور المستمر في الملاحة الجوية لارتباطها بالتقنية المتطورة في مجال الطيران، وما ينتج عن ذلك من استحداث إشكاليات جديدة تحتاج إلى دراسة مواكبة لها، وذلك لمحاولة الوصول إلى حلول قانونية تلاحق الواقع المتطور معها. من هنا جاءت هذه الدراسة والتي لا يفتقر من أهميتها وجود دراسات سابقة تناولت أحكام مسؤولية الناقل في مجال النقل الجوي الدولي، كما أنه بالمقابل تندر مثل هذه الدراسات بصدد النقل الجوي الداخلي الذي نظمته نصوص القانون التجاري الليبي.

لذا سنحاول هنا تسليط الضوء على مسؤولية الناقل الجوي في المجالين الداخلي والدولي، وبيان مدى نجاعة التنظيم القانوني لأحكام هذه المسؤولية، مع عرض نصوص التشريعات المقارنة كلما كان ذلك متاحاً، واستعراض أهم الآراء الفقهية والاجتهادات القضائية الصادرة عن القضاء الليبي والمقارن بالخصوص، لتكون هذه الدراسة محاولة لتأطير مسؤولية الناقل الجوي يمكن منها الانطلاق نحو دراسات أخرى مستقبلية.

إشكالية الدراسة

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي من المواضيع التي تثير العديد من الإشكاليات وتطرح الكثير من التساؤلات، لعل أهمها:

- ما هو الأساس القانوني الذي تستند إليه مسؤولية الناقل الجوي؟ وما نوع الالتزام العقدي الملقى على عاتقه؟
- هل القواعد العامة في المسؤولية العقدية المقررة في القانون المدني هي ذاتها المطبقة بصدد عقد النقل الجوي الذي نظمته نصوص القانون التجاري؟

- هل يقرر المشرع وسائل معينة يمكن للناقل التمسك بها للتخلص من مسؤوليته؟ وهل يستطيع الناقل الاتفاق مع الراكب أو الشاحن على التخفيف أو الاعفاء من هذه المسؤولية؟

- هل للمسؤولية نطاق يحددها أم أنها تتعقد مع كل حادث يمس سلامة الركاب أو يؤدي إلى هلاك وتلف البضائع والأمتعة؟
- هل كان مسلك المشرع الليبي في تنظيم مسؤولية الناقل الجوي منسجماً مع نصوص الاتفاقيات الدولية المبرمة بالخصوص؟
كل هذه التساؤلات وغيرها تحتاج منا إلى الوقوف عندها والبحث عن إجابة لها وهو ما نحاول القيام به في متن هذه الدراسة.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى بيان الأركان والأسس التي تستند إليها مسؤولية الناقل الجوي في القانون التجاري الليبي، سواء تعلق الأمر بمسؤوليته عن أفعاله الشخصية أم عن أفعال الغير التابعين له، ومعرفة مدى تطلب وقوع خطأ من عدمه لقيام هذه المسؤولية، ومدى تساهل المشرع أو تشدده في السماح له بدفعها أو إعفائه منها. كما تهدف الدراسة إلى عرض نصوص الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي وبيان أحكامها، ونطاق تطبيقها، ووسائل دفع المسؤولية المقررة بمتنها، كل ذلك بهدف الوصول إلى الإجابة عما سبق طرحه من أسئلة ووضع حلول للإشكاليات المثارة.

مناهج البحث

تستخدم هذه الدراسة المنهج العلمي التحليلي الذي يهدف إلى تحليل وتتبع جميع عناصر الدراسة بالشرح المستفيض والتفسير والنقد، وطرح التساؤلات، وتجزئة المشكلات للوصول إلى فهم أعمق لها، وإلى طرح متكامل لموضوع الدراسة وما انتهت إليه من نتائج وتوصيات. كما أننا وباستخدام المنهج المقارن سنقوم بإجراء المقارنة بين النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي والواردة في الأنظمة القانونية المختلفة للتعرف على أوجه الشبه والاختلاف بينها، خاصة فيما بين النظام القانوني الليبي والنظام القانوني المصري لتقاربهما وانتمائهما لذات النظام القانوني اللاتيني، إضافة إلى المقارنة بين نصوص القانون الوطني والاتفاقيات الدولية في مجال النقل الجوي الدولي للوقوف على التطورات المتلاحقة في هذا الصدد والكشف عن أهم الإشكاليات القانونية المطروحة وتبني أفضل المعالجات الممكنة. كل ذلك سنتناوله في هذه الدراسة التي نقسمها إلى مبحثين وفق الآتي:

المبحث الأول: أحكام المسؤولية في النقل الجوي الداخلي

المبحث الثاني: أحكام المسؤولية في النقل الجوي الدولي

المبحث الأول

أحكام المسؤولية في النقل الجوي الداخلي

يقصد بالنقل الجوي الداخلي، النقل الذي يتم تنفيذه بأكمله داخل الحدود الإقليمية للدولة، فإذا لم يتم بأكمله داخل إقليم الدولة فإنه يفقد طابعه الداخلي¹. وقد نصت المادة 648 من قانون النشاط التجاري الليبي² رقم 23 لسنة 2010 على اعتبار النقل داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام وللوصول واقعتين في ليبيا، ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الليبية.

وتنص المادة 149 فقرة 2 من القانون رقم 6 لسنة 2005 بشأن الطيران المدني³ على أنه "2- وتسري في شأن النقل الجوي الداخلي القواعد والأحكام ذات العلاقة المنصوص عليها في التشريعات النافذة".

ولم يكن القانون التجاري الليبي السابق والصادر عام 1953 يتضمن أحكاماً خاصة بالنقل الجوي، وإنما تضمن نصوصاً تطبق بصدد النقل البري والجوي والبحري على السواء، دون تمييز بينها وذلك وفقاً لما تقررره المادة 161 منه. مع ملاحظة وجود تنظيم مستقل للنقل البحري تضمنته نصوص القانون البحري الليبي الصادر عام 1953 والتي لها الأولوية في التطبيق على هذا النوع من النقل.

لكن بصدر قانون النشاط التجاري الحالي والذي ألغى القانون السابق لعام 1953، أصبحت هناك نصوص خاصة بالنقل الجوي الداخلي، وردت في الكتاب الثالث منه والمتعلق بالعقود والالتزامات التجارية (المواد من 647 إلى 663)، بالإضافة إلى وجود نصوص أخرى بمتمته تطبق على كافة أنواع النقل بما فيها النقل البحري، ما دامت لا تتنافى مع القانون البحري الليبي، والقوانين الخاصة ذات العلاقة (م 577 تجاري).

وللتعرف على أحكام مسؤولية الناقل الجوي داخل الإقليم الليبي نتعرض إلى أساس المسؤولية (مطلب أول)، ثم نطاقها (مطلب ثانٍ) وأخيراً أسباب الإعفاء منها (مطلب ثالث).

المطلب الأول

أساس المسؤولية

من المقرر أن المسؤولية على أساس الخطأ تشكل القاعدة العامة للمسؤولية في النظام القانوني الليبي (م 166 من القانون المدني)، فالمشرع الليبي لم يبتن المسؤولية الموضوعية القائمة على الضرر وحده، إلا في قوانين خاصة موضوعها أنشطة معينة يتولد عنها تبعات خطيرة لتكون استثناء على فكرة الخطأ التي تعتقها نصوص القانون المدني.

والحديث عن مسؤولية الناقل الجوي ينقلنا إلى نصوص القانون التجاري المنظمة لأحكام هذه المسؤولية، والتي نجد أنها تمشياً مع فكرة الأخطار الجوية وصعوبة تكليف المتضرر منها بإثبات خطأ الناقل الجوي، تقرر قيام مسؤولية الناقل بدون حاجة إلى إثبات ارتكابه خطأ وذلك كقاعدة عامة، في حين أوجب استثناءً إثبات خطأ الناقل لقيام مسؤوليته في حالات معينة.

الفرع الأول

المسؤولية بدون خطأ

من خلال الاطلاع على نصوص القانون التجاري يتضح لنا أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع والأمتعة، وكذلك مسؤوليته عن التأخير في النقل تقوم دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، وإنما يكفي وقوع الضرر لتقرير مسؤوليته. فالترام الناقل بضمان سلامة الركاب والمحافظة على الأمتعة والبضائع المسلمة له هو التزم بتحقيق

¹ .د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، مركز المحمود لتوزيع الكتب القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى 2023، ص 48

² منشور بمجلد خاص - وزارة العدل - 2014.

³ مدونة التشريعات - س 5 - ع 6 - 2005 - ص 203 وما بعدها.

نتيجة لا بذل عناية، ولا يكون الناقل قد نفذ التزامه إلا إذ تحققت النتيجة أو أثبت أن عدم تحقق النتيجة راجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

حيث تنص المادة 650 تجاري على أن "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بضرر بدني آخر ..."¹.

كما تنص المادة 653 ف1 تجاري على أنه "لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب". كذلك تقرر الفقرة الأولى من المادة 657 تجاري أنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديد أبل من الحدود المنصوص عليها في المادة 654" ترتيباً على ذلك فإنه يكفي أن يثبت الدائن (الراكب، المرسل، المرسل إليه) أن النتيجة لم تتحقق، فنقوم مسؤولية الناقل العقدية عن عدم التنفيذ أو التنفيذ المعيب، ما لم يثبت المدين السبب الأجنبي الذي يقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر والمتمثل في: القوة القاهرة، فعل الدائن، أو فعل الغير⁽²⁾.

ويرى جانب من الفقه المصري⁽³⁾ أن المشرع المصري بموجب المادة 290 ف1 من قانون التجارة الحالي رقم 17 لسنة 1999 (المقابلة للمادة 653 ف1 تجاري لبيي)، قد اتخذ موقفاً وسطاً بين نظام المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعية المؤسسة على الخطر. فهو لم يؤسس المسؤولية في النقل الجوي الداخلي على قرينة الخطأ المفترض، كما لم يؤسسها على فكرة الخطر وتحمل التبعة، وإنما أخذ المشرع بفكرة قرينة المسؤولية⁴، بمعنى أنه افترض مسؤولية الناقل بمجرد حدوث ضرر للركاب أو شاحني البضاعة أو الأمتعة نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي، وتستفاد هذه القرينة من كون النص المذكور لا يجيز للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي.

والحقيقة أن مسؤولية الناقل الجوي تقترب كثيراً من المسؤولية عن حراسة الأشياء الخطرة المنصوص عليها بالمادة 181 مدني لبيي، والتي اعتبرها قضاء المحكمة العليا مسؤولية مفترضة أو مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض في الحراسة، افتراضاً لا يقبل إثبات العكس ولا يجوز دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي⁵. دون أن يصل الأمر إلى اعتبارها مسؤولية موضوعية، فالمسؤولية الموضوعية وإن كان أساسها الضرر إلا أنه لا يجوز دفعها ما دام الضرر قد وقع من جراء النشاط ولو بغير خطأ المسؤول⁶.

1. وبالمثل تنص الفقرة الأولى من المادة 651 من ذات القانون المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضائع والأمتعة على أن "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي"، وكذلك المادة 652 المتعلقة بالمسؤولية عن التأخير والتي تنص في فقرتها الأولى على "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع".

2. د. محمد علي البدوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام "الجزء الأول" مصادر الالتزام، بدون ناشر، طبعة 2013، ص 16.

3. د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص 352.

4. الفرق بين قرينة الخطأ وقرينة المسؤولية (المسؤولية المفترضة)، أن قرينة الخطأ يكفي لدحضها إثبات عدم ارتكاب المسؤول لأي خطأ، أما قرينة المسؤولية المفترضة فهي أوسع من ذلك ولا يكفي لدحضها إثبات انعدام خطأ المسؤول وإنما عليه إثبات أن وقوع الضرر كان نتيجة أمر طارئ أو قوة القاهرة أو خطأ المضرور. أنظر أحكام محكمة التعقيب التونسية الصادرة بالخصوص، على سبيل المثال قرار تعقيبي مدني عدد 18382 مؤرخ في 19 نوفمبر 2007 على الموقع الإلكتروني

http://jurisprudence.e-justice.tn/textes/pdf/juris/2007/JURIS_0001_018382_2007_11_19.pdf

5. راجع: الطعن المدني رقم 47/626 ق جلسة 2005/1/3، مجلة المحكمة العليا، س 40، ع 1، ص 112. الطعن المدني رقم 54/325 ق جلسة 2009/1/24، مجلة المحكمة العليا، س 44، ع 2، ص 155. الطعن المدني رقم 46/270 ق بتاريخ 2004/4/19، مجموعة أحكام المحكمة العليا، القضاء المدني ج 2، 2004، ص 944. الطعن المدني رقم 47/206 ق بتاريخ 2004/7/14، مجموعة أحكام المحكمة العليا، القضاء المدني ج 3، 2004، ص 1420. الطعن المدني رقم 47/603 ق بتاريخ 2005/1/12، مجموعة أحكام المحكمة العليا، القضاء المدني ج 1، س 2005، ص 76.

6. د. نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام "مصادر الالتزام"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020، ص 386.

وقد كانت الفقرة الأولى من المادة 653 السابق الإشارة إليها واضحة في بيان نوع الالتزام العقدي للناقل، وكونه التزاماً بتحقيق نتيجة¹ مما يندرج تحت نص المادة 218 مدني²، فيكون خطأ الناقل العقدي متوافراً بمجرد عدم تحقق النتيجة ولا يكلف المضرور إلا بإثبات الضرر الذي لحقه للحصول على التعويض المقرر له، أما علاقة السببية بين الخطأ والضرر فهي مفترضة في المسؤولية العقدية ولا يكلف بإثباتها³.

مع ملاحظة أن القانون التجاري السابق، وإن اعتبر النقل بجميع أنواعه من الأعمال التجارية (م 5 بند 10)، إلا أنه وخلافاً للقانون الحالي، اعتبر التزام ناقل الأشخاص التزاماً ببذل عناية لا تحقيق نتيجة، لكنه التزم ببذل عناية مقوى لأنه ينقل عبء الإثبات من المسافرين إلى الناقل وفقاً للمادة 162 منه، في حين اعتبر التزامه بالمحافظة على الأشياء المسلمة إليه لنقلها التزاماً بتحقيق نتيجة لا ينتفي إلا بإثبات أن التلف أو الخسارة ناتجة عن حادث طارئ أو طبيعة الأشياء أو عيوبها أو وسائل حزمها أو عن فعل المرسل أو المرسل إليه وفقاً للمادة 174 منه⁴.

الفرع الثاني

المسؤولية على أساس الخطأ

إذا كانت القاعدة العامة في قيام مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية، هي تقرير مسؤوليته عن الضرر الواقع دون حاجة إلى إثبات ارتكاب خطأ من جانبه، سواء تعلق الأمر بالتزامه بضمان سلامة الركاب (م 650 تجاري)، أم التزامه بالمحافظة على البضائع والأمتعة المسلمة له (م 651 تجاري)، أم التزامه بعدم التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع (م 652 تجاري). وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بالسبب الأجنبي.

إلا أن المشرع الليبي خرج عن هذه القاعدة في حالتين هما (الأمتعة التي تكون بصحبة الراكب - النقل المجاني)، وقرر بصدد قيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ واجب الإثبات، وفق التفصيل التالي:

الحالة الأولى:

الأمتعة التي تكون بصحبة الراكب ويحتفظ بحراستها المادية طوال فترة السفر

وتسمى "حقائب اليد" تمييزاً لها عن "الأمتعة المسجلة" التي تكون بصحبة الراكب لكنه يتخلص من حراستها بتسليمها للناقل⁵. فهذه الأمتعة التي تكون بصحبة الراكب يحتفظ الراكب بحيازتها فلا تنتقل حراستها إلى الناقل، لذا كان منطقياً ألا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها أو ضياعها، إلا إذا استطاع المسافر إثبات خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أدى إلى

1 - وفي هذا الصدد قضت المحكمة العليا (أن التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل في الميعاد هو التزام بتحقيق غاية وترتيباً على ذلك فإنه إذا اتفق الراكب مع الناقل على ميعاد معين لتنفيذ عقد النقل فإن أي تقويت لهذا الميعاد يعتبر تأخيراً. ويكون الناقل مسؤولاً عن جبر الضرر الذي ينشأ عنه...) طعن مدني رقم 56/1888 ق، جلسة 2014/2/27، منشور بمجلة المحكمة العليا، س 47 ع 2، ص 78.

2 - تنص المادة 218 من القانون المدني على أنه "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عيناً حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه".

3 - د. مصطفى عبد الحميد عياد، المصادر الإلزامية للالتزام في القانون المدني الليبي، منشورات جامعة قاربونس بنغازي، 1990، ص 111.

4 - حيث كانت المادة 162 من القانون التجاري الملغي لعام 1953 تنص على أن "الناقل مسئول عن الحوادث التي تلحق بالأشخاص أثناء السفر وكذلك عن الخسائر في النفس أو التلف الذي يلحق بالأشياء التي بصحبة الراكب ما لم يثبت أنه قد اتخذ سائر وسائل الحيلة الناجعة لانتفاء الضرر..."، أما المادة 174 من ذات القانون فقد كانت تنص على أن "الناقل مسئول عن التلف والخسائر التي تلحق بالأشياء المسلمة إليه للنقل من وقت تسلمه إيها إلى الوقت الذي يتم فيه تسليمها للمرسل إليه ما لم يثبت أن التلف أو الخسارة ناتجة عن حادث طارئ أو طبيعة الأشياء أو عيوبها أو وسائل حزمها أو عن فعل المرسل أو المرسل إليه...".

على الرغم مما سبق ذكره فإننا نجد حكماً صادراً عن المحكمة العليا في ظل القانون التجاري السابق يقرر أن التزام الناقل بسلامة الراكب هو التزام بتحقيق غاية، وأن مسؤوليته تقوم بمجرد وقوع الضرر ولا تنتفي عنه إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير (الطعن المدني رقم 51/129 ق جلسة 2006/12/10، مجموعة أحكام المحكمة العليا، القضاء المدني، 2006، ص 2089).

5 - د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 147.

تضررها، حيث تنص المادة 654 فقره 3 على "ولا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر إلا إذا أثبت وقوع خطأ من الناقل أو من أحد تابعيه، وفي هذه الحالة لا يتجاوز مبلغ التعويض (500 د.ل) خمسمائة دينار"، فالمسؤولية هنا مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ واجب الإثبات.

الحالة الثانية: النقل المجاني

تنص المادة 661 من القانون التجاري على "في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً في غير الأضرار البدنية إلا إذا ثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه أو وكلائه، وفي هذه الحالة يسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة (654). ويعتبر النقل بالمجان إذا كان بدون مقابل، ولم يكن الناقل محترفاً للنقل، فإن كان الناقل محترفاً اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجره".

ويمكن تسجيل عدة ملاحظات على هذا النص أهمها:

1. أن المشرع اشترط في النص المذكور أعلاه شرطين لاعتبار النقل الجوي مجاني هما: أن يكون النقل بدون مقابل أي لا يحقق أي مصلحة للناقل. وأن يكون الناقل غير محترف لنشاط النقل.

ففي هذه الحالة يعتبر النقل مجانياً ويقع على عاتق المتضرر عبء إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل أو تابعيه حتى يتحصل على التعويض.

ويراد بالاحتراف ممارسة نشاط النقل على سبيل التكرار والانتظام في شكل نشاط تجاري، فلا يكفي ممارسته لمرة واحدة، والاحتراف في حد ذاته دليل على أن النشاط يمثل مصدر دخل للشخص الممارس له وليس عملاً تبرعياً¹. لذا ارتأى المشرع أن النقل المجاني الذي يقوم به الناقل المحترف تكون فيه المجانية ظاهرة أكثر منها حقيقة، إذ غالباً ما يكون بقصد الدعاية والترويج للمنشأة وصولاً إلى زيادة عملائها. لذا فإنه لا يعتبر، بالنسبة للمحترف، نقلاً مجانياً فيعامل معاملة النقل بمقابل من حيث قيام مسؤولية الناقل عما يقع من أضرار للركاب دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه وفقاً للقاعدة العامة المقررة في مسؤولية الناقل.

ويلاحظ أنه بالنسبة للنقل العام للركاب يصعب القول بوجود ناقل جوي غير محترف، فالمادة 1 من القانون رقم 6 لسنة 2005 بشأن الطيران المدني تعرف الناقل الجوي بأنه أي شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها، وتطلبت ذات المادة في الخط الجوي أن يكون منتظماً أي يشمل مجموعة رحلات جوية سواء أكان الخط الجوي دولياً أم داخلياً، وترتيباً على ذلك فإن الناقل الجوي يغلب أن يكون شخصاً معنوياً (شركة أو مؤسسة للطيران) لما يحتاجه هذا النقل من إمكانيات مادية وتقنية تتجاوز إمكانيات الشخص الطبيعي.

2. يقصر النص التعويض في النقل المجاني على الأضرار البدنية التي تلحق المسافرين دون غيرها من الأضرار الأخرى. وهو أمر خالف فيه المشرع الليبي نظيره المصري الذي أجاز التعويض عن الضرر في حالة النقل المجاني بشكل عام دون أن يقصره على الأضرار البدنية (م 1/297 من قانون التجارة المصري)، ونعتقد أن ما قرره المشرع الليبي في نص المادة 661 تجاري يتماشى مع التوجه العام له نحو عدم التشدد والتسامح مع من يقدمون خدمات مجانية لغيرهم تشجيعاً لهم². فيكون بذلك قد انحاز إلى جانب الناقل بالمجان، لكنه بالمقابل كفل حق الراكب في الحياة وفي سلامة جسده، وهو من أقوى

¹ .د. محمد الجيلاني البدوي، قانون النشاط الاقتصادي، بدون ناشر، الطبعة السادسة 2013، ص 169.

² .أنظر على سبيل المثال المادة 704 مدني والتي تخفف مسؤولية الوكيل بلا أجر عن مسؤولية الوكيل بأجر، والمادة 720 مدني والتي تجعل مسؤولية المودع عنده في الوديعة بغير أجر أخف من مسؤولية المودع عنده في الوديعة بأجر. وكذلك المادة 483 مدني والمتعلقة بعدم ضمان الواهب لاستحقاق الشيء الموهوب خلافاً للبائع.

الحقوق اللصيقة بالشخصية، فله الحصول على تعويض عما أصاب هذا الكيان المادي من ضرر طالما أثبت وقوع خطأ من جانب الناقل.

3- يشير نص المادة 661 تجاري إلى أنه في حالة النقل بالمجان يسأل الناقل عن الأضرار البدنية في الحدود المنصوص عليها في المادة 654 من القانون.

وبالرجوع إلى هذه الأخيرة نجدها لا تقرر مبدأ (المسؤولية المحدودة) إلا في حالة الأضرار المالية فقط انسجاماً مع ما تقرره اتفاقية مونتريال للنقل الجوي 1999¹ التي لم تتبن مبدأ المسؤولية المحدودة في حالة الأضرار الناتجة عن وفاة الركاب أو إصابتهم بأذى بدني². فالفقرة الأولى من المادة 654 المحال عليها تحدد مبلغ التعويض بمائة دينار عن كل كيلو جرام في حالة نقل البضائع والأمتعة وهو أمر لا يتصور القياس عليه في حالة الأضرار البدنية التي يسأل عنها الناقل بالمجان. أما الفقرة الثالثة منها فتحدد مبلغ التعويض بما لا يجاوز (خمسمائة دينار لبيي) عن هلاك أو تلف الأشياء التي تبقى في حراسة الركاب أثناء السفر ولا نعتقد أن المشرع أراد المساواة بين هذه الأضرار وبين الأضرار البدنية التي تمس سلامة الركاب بحيث لا تتجاوز هذه الأخيرة أيضاً مبلغ خمسمائة دينار، فهذا أمر لا يقبله العقل أو المنطق. ومن ثم تكون هذه الإحالة للمادة 654 تجاري عديمة الجدوى، وكان الأولى أن يقدر المشرع مبلغ التعويض عن الأضرار البدنية الذي يلتزم به الناقل بالمجان طالما أراد تحديد مسؤوليته عن هذه الأضرار خلافاً لمسؤولية الناقل بأجر.

المطلب الثاني

نطاق المسؤولية

أوضحت المادة 647 من القانون التجاري أن المقصود بالنقل الجوي هو نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات مقابل أجر. رغم ذلك فإن الحديث عن قيام مسؤولية الناقل يتطلب تحديد النطاق الزمني لهذه المسؤولية وكذلك النطاق المادي لها.

الفرع الأول

النطاق الزمني للمسؤولية

تنص المادة 650 من القانون التجاري الليبي على أن "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الركاب أو إصابته بجروح أو بضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر على متن الطائرة أو في أثناء وجود الركاب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً".

كما تنص المادة 651 على أن "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي. ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل أو تابعيه أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت

¹. تقرر اتفاقية مونتريال 1999 نظاماً يقوم على محوين: الأول، المسؤولية المحدودة عن الأضرار الناتجة عن وفاة الركاب أو إصابته فيحق للمضروب أو ورثته في هذه الحالة المطالبة بتعويض الضرر أيًا كان مقدار هذا التعويض. أما الثاني، فيقوم على وضع حدود قصوى للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الامتعة. أنظر تفصيل ذلك لدى: د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، بدون ناشر وسنة نشر، ص 245 وما يليها.

². وذلك بخلاف التشريع المصري الذي يقرر مبدأ (المسؤولية المحدودة) وينص على الحد الأقصى للتعويض في جميع الأضرار سواء الماسة بسلامة الركاب فلا يتجاوز في هذه الحالة مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر ما لم يتم الاتفاق بين الأطراف على تجاوزه، أم الناتجة عن تلف البضائع والأمتعة فلا يتجاوز التعويض خمسين ألف جنيه عن كل كيلو جرام (م 292 من قانون التجارة المصري)، وكذلك اتفاقية وارسو للنقل الجوي 1929 التي قررت مبدأ التعويض المحدد في نقل الأشخاص وكذلك نقل الأمتعة المسجلة والبضائع (م 22 ف 1، م 2 من الاتفاقية).

فيه. ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار، إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد النقل الجوي". وهكذا فإنه وفقاً للمادتين 650، 651 من القانون التجاري تنتسح مسؤولية الناقل الجوي لتشمل الفترة الزمنية التي يستغرقها تنفيذ عقد النقل الجوي بجميع مراحلها، من بداية تنفيذ هذا العقد حتى نهايته.

فالمسؤولية عن سلامة الركاب حسبما تضمنته المادة 650 تجاري تقوم بتوافر عنصرين: مكان وجود الركاب، ومدى خضوعه لرقابة الناقل أو تابعيه. فيكون الناقل مسؤولاً منذ اللحظة التي يضع فيها الركاب أنفسهم تحت إمرته أو إمرة تابعيه داخل مطار القيام لإتمام إجراءات الصعود إلى الطائرة وتنتهي بتخليصهم نهائياً من وصاية الناقل أو تابعيه بدخولهم مطار الوصول حيث لا توجد أي إجراءات أو عمليات يطلب منهم الناقل اتمامها، أو في أي مطار أو مكان آخر هبطت فيه الطائرة هبوطاً اضطرارياً أو اختيارياً¹.

وترتيباً على ذلك لا يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع للراكب أثناء ذهابه إلى مطار القيام، أو أثناء عودته من مطار الوصول بسيارته الخاصة. أما إذا تم نقل الركاب إلى مطار القيام بواسطة العربات التي يخصصها الناقل لذلك ووقع حادث أثناء النقل وقبل الوصول إلى المطار، فإن الضرر الواقع في هذه الحالة لا يكون ناتجاً عن نقل جوي، وإنما نقل بري يمكن أن يسأل عنه الناقل استناداً إلى الأحكام العامة للنقل التي تضمنها القانون التجاري (المواد 571 وما يليها) والتي تحمله بالالتزام بضمان سلامة الركاب في الفصل الثالث منها المتعلق بنقل الأشخاص، وتقيم مسؤوليته عند الإخلال بهذا الالتزام (م 629، 630 تجاري).

وبالمثل فإن المادة 651 تجاري المتعلقة بنقل البضائع والأمتعة تتحدث عن فترة النقل الجوي، وهي الفترة التي تكون فيها البضائع أو الأمتعة في حراسة الناقل أو تابعيه أثناء الطيران (أي على متن الطائرة) أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات (مطار القيام أو مطار الوصول) أو في أي مكان آخر هبطت فيه هبوطاً اضطرارياً أو اختيارياً. فنقوم مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة بتوافر شرطين: الشرط الأول: أن تكون البضاعة أو الأمتعة في حراسة الناقل أو أحد تابعيه، حتى تتحقق مسؤوليته في الإخلال بواجب المحافظة عليها وحراستها، وفي هذا الصدد نصت المادة 647 تجاري على "يقصد بلفظ (الأمتعة) الأشياء التي يجوز للراكب حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء النقل، ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء التي تبقى في حراسة الركاب أثناء السفر". أما الشرط الثاني: فهو أن يقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء فترة النقل الجوي.

وهكذا تمتد مسؤولية الناقل الجوي لتشمل كافة الأضرار، منذ استلامه للبضاعة أو الأمتعة في مطار القيام إلى حين تسليمها للمرسِل إليه أو للراكب في مطار الوصول.

أما إذا هبطت الطائرة هبوطاً اضطرارياً أو اختيارياً في أي مكان آخر خارج أحد المطارات، فإن الناقل الجوي يسأل عن الضرر الحاصل أثناء أو بعد هذا الهبوط، ولكن قبل إعادة نقل البضاعة أو الأمتعة من جديد بطريق آخر، فإذا تم نقلها بطريق آخر بعد الهبوط فلا نكون هنا بصدد نقل جوي، ولا تطبق أحكامه وإنما تطبق على الضرر الواقع هنا أحكام المسؤولية الخاصة بنوع النقل الذي حدث في أثناءه الضرر (بري أو بحري أو نهري) وذلك وفقاً للفقرة الثالثة من المادة 651 والتي استثنيت فقط الحالة التي يكون فيها هذا النقل البري أو النهري أو البحري لازماً لشحن الأمتعة أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد النقل الجوي المبرم بين الأطراف.

¹. د. د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافرين أو إصابته "دراسة مقارنة"، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد الرابع والخمسون، الجزء الأول، ديسمبر 2021 م، ص 134.

الفرع الثاني

النطاق المادي للمسؤولية

ينظم القانون التجاري مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الأضرار الناتجة عن المساس بسلامة الركاب، والأضرار الناتجة عن هلاك وتلف وضياع الأمتعة والبضائع، والأضرار الناتجة عن التأخير في النقل، لكن تحديد هذا النطاق المادي لمسؤولية الناقل يثير بعض الإشكاليات في التطبيق، ولعل أبرز هذه الإشكاليات ما يلي:

أولاً: إشكالية التعويض عن الأضرار النفسية

تنص المادة 650 ف1 تجاري على أن "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الركاب أو إصابته بجروح أو بضرر بدني آخر ...".

والحقيقة أن عبارة (أو بضرر بدني آخر) الواردة بالنص المذكور تثير الجدل حول مدى إمكانية المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي أو النفسي الناتج عن حوادث الطيران في القانون الليبي، سواء كان مصاحباً لضرر بدني أم بدونه، خاصة إذا ما قمنا بمقارنة هذا النص بنص المادة 360 تجاري الواردة في الأحكام العامة للنقل والتي تطبق على النقل البري وكذلك البحري والجوي إذا لم يوجد نص يعارضها، حيث تقرر هذه الأخيرة بأن "يسأل الناقل عن الآتي: 2. ما يلحق الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية".

فهل أراد المشرع المفارقة بين الأضرار البدنية وغير البدنية، أم أن الأضرار البدنية تشمل أيضاً الأضرار النفسية إلى جانب الأضرار الجسدية؟

الملاحظ أن هذه التساؤلات هي ذاتها التي أثارها نص المادة 17 من اتفاقية وارسو لعام 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي والتي يبدو أن المشرع المصري اقتبس منها نص المادة 287 تجاري ومنها انتقلت إلى القانون التجاري الليبي (م 650). مما يقتضي الرجوع إلى نص اتفاقية وارسو بحثاً عن الإجابة.

حيث تنص المادة 17 من الاتفاقية على "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالركاب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"¹، وقد أثارت هذه المادة التساؤلات عند وضعها موضع التطبيق حول مدى شمولها "للأضرار النفسية" التي يصاب بها الركاب كالشعور بالخوف والهلع نتيجة قرب سقوط الطائرة عند قيامها بالهبوط، أو نتيجة هبوط قائد الطائرة بها بشكل عنيف وغير مهني كاد أن يؤدي بحياتهم، أو اختطاف الطائرة وإثارة الرعب بين ركابها .

ومرجع الإشكالية هو أن نصوص الاتفاقية في هذا الشأن لم تكن عباراتها محددة، حتى تدل على المقصود بالضرر الذي يسأل عنه الناقل وبيان نوعه²، لذا اختلفت الأحكام القضائية الصادرة عن قضاء الدول الموقعة عليها في تطبيقها اتساعاً وتضييقاً، وتباينت آراء الفقهاء في تفسيرها ، كما كان للمحكمة العليا الليبية اجتهادها بالخصوص:

1. موقف الفقه والقضاء المقارن من التعويض عن الأضرار النفسية

¹ . لعل مثار الخلاف كان ترجمة اللغة الرسمية للاتفاقية وهي اللغة الفرنسية إلى اللغات الأخرى، حيث ترجم مصطلح "الأذى البدني" Lésion Corporelle إلى الإصابة الجسدية باللغة الإنجليزية والإصابة البدنية باللغة العربية.

² .د. محمد بهجت، الموجز في القانون الجوي " النقل الجوي الوطني والدولي " بدون ناشر، الطبعة السابعة، 2015، ص 112

تبنى بعض الفقه تفسيراً موسعاً لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو، حيث رأى أن النص في هذه المادة على عبارة "وأي أذى بدني آخر" يشمل التعويض عن الضرر المعنوي البحت دون أي قيد. وأن المشرع إنما أراد فقط من هذا النص التفرقة بين الضرر الذي يلحق الفرد في شخصه سواء كان الضرر جسمانياً أم معنوياً، والضرر الذي يلحقه في ذمته المالية فلا يدخل هذا الأخير ضمن المادة 17 المذكورة، ومن ثم تكون النتيجة المنطقية خضوع التعويض عن الأضرار النفسية استقلالاً لأحكام الاتفاقية¹. وأن ذلك يتفق مع ما توصل إليه الطب من وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان وبين الجهاز النفسي والعصبي، ولذلك فإن عبارة الأذى البدني تشمل الضرر البدني والضرر المعنوي أيضاً². بينما قيد البعض الآخر من الفقه التعويض عن الضرر المعنوي البحت بكون القوانين الوطنية للدول الموقعة على الاتفاقية تسمح بالتعويض عن مثل هذا الضرر، فلا ينبغي التقييد بالتفسير الحرفي للألفاظ الواردة بالاتفاقية، وأن الأخذ بالتفسير الموسع أكثر تماشيًا مع المبادئ التي تقوم عليها الاتفاقية وأغراضها، وهي خلق الانسجام بين مجموعة من النظم القانونية المختلفة بما يمنع التعارض فيما بينها. وهناك اتجاه فقهي ثالث رفض التعويض عن الضرر المعنوي البحت، باعتبار أن إرادة واضعي الاتفاقية لم تنصرف أبداً للتعويض عن هذا النوع من الضرر، ولو كانت الاتفاقية ترغب في إقرار التعويض عنه لنصت عليه صراحة كما فعلت اتفاقية برن بشأن المسؤولية في حالة النقل الدولي بالسكك الحديدية، كما أنه وفقاً للأعمال التحضيرية السابقة على وضع اتفاقية وارسو فقد تم استبعاد النص على التعويض عن الضرر النفسي لأنه يشكل عبئاً قد لا يتم إقراره من جانب الكثير من الدول³. بينما هناك من أجاز التعويض عن الضرر المعنوي شريطة أن يكون ناتجاً عن الإصابة الجسدية، في حين أجازها آخرون طالما اقترن بضرر جسدي دون اشتراط أن يكون ناتجاً عنه⁴.

بالمقابل فإن القضاء لم يسلم من مثل هذا التباين، والذي مرجعه أنه في الفترة التي أعدت وأبرمت خلالها اتفاقية وارسو أي العشرينات والثلاثينات من القرن العشرين، لم تكن فكرة الضرر المعنوي والتعويض عنه تحظى بقبول واسع لدى القضاء، والسبب كما يرى البعض سهولة محاكاة الضرر المعنوي وصعوبة دحض وجوده، وهو بخلاف الضرر الجسدي غير ملموس ويمكن اختلاقه ولا يوجد معيار لجعل التعويض عنه عادلاً أو حتى تقريبياً. لذا تردد القضاء في التعويض عن الضرر المعنوي غير المقترن بأي أثر بدني⁵.

ويعتبر القضاء الأمريكي أول من تصدى لمسألة التعويض عن الضرر المعنوي بموجب المادة 17 من اتفاقية وارسو، وذهب منحنى الاتفاقيات الدولية بهذا الصدد إذ لم يجز التعويض عن الضرر المعنوي في حوادث النقل الجوي⁶، ورغم أن الأحكام الأمريكية تواترت في البداية على الأخذ بالاتجاه الموسع، الذي يذهب إلى أن مفهوم الأذى البدني يشمل الأذى النفسي ولو حدث استقلالاً عن الضرر الجسدي⁷، إلا أن الحكم الصادر من المحكمة العليا الأمريكية في قضية فلويد الشهيرة بتاريخ 17 إبريل 1991 يعتبر من أهم الأحكام بشأن التعويض عن الأضرار المعنوية، ليس لكونه صادراً عن أعلى جهة قضائية في الولايات المتحدة الأمريكية بحسب النظام القضائي الأمريكي، وبالتالي أنشأ سابقة قضائية تلزم بقية المحاكم

¹. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 222

². د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي "دراسة في اتفاقية فاروسو والبروتوكولات المعدلة لها"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985م، ص 271. د. حماد مصطفى عذب، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، مرجع سابق، ص 140.

³. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مدى التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية التي تصيب ركابه، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، ص 39، ع 2، يونيو 2015، ص 22 وما يليها

⁴. أنظر تفصيل ذلك لدى د. منال محمد السيد / د. سامر محمد الزعبي، مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر المعنوي بموجب اتفاقيتي وارسو ومونتريال، مجلة روح القوانين، كلية الحقوق، جامعة البحرين، العدد الرابع والتسعون، إبريل 2021، ص 155/156.

⁵. د. منال محمد السيد / د. سامر محمد الزعبي، المرجع السابق، ص 154.

⁶. د. محمد أشرف، التعويض عن حوادث النقل الجوي، مجلة قه لاي زانست العلمية، الجامعة اللبنانية الفرنسية، العراق، المجلد 4، العدد 3، 2019، ص 515.

⁷. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 218

الأمريكية بها، وإنما أيضاً لتأثيره على قضاء الدول الأخرى كالقضاء الإنجليزي والأسترالي الذي تبنى المبدأ الذي قرره هذا الحكم وهو "عدم جواز التعويض عن الأضرار المعنوية البحتة وفقاً لاتفاقية وارسو"¹، وقد استند الحكم في أسبابه على عدة مبررات منطقية، أهمها الاتجاه القانوني الذي كان سائداً وقت إبرام الاتفاقية سواء في الدول التي تتبع النظام الأنجلوسكسوني أم النظام اللاتيني، حيث لا تعترف أغليبيتها بالتعويض عن الضرر المعنوي البحت، ولذا فإن واضعي الاتفاقية كانوا في الغالب سيعمدون للنص على الضرر المعنوي صراحة في حال انصرفت إرادتهم للاعتراف به فعلاً. وأكدت المحكمة أن الهدف من وراء اتفاقية وارسو حين إبرامها عام 1929 كان حماية ودعم شركات الطيران الناشئة في ذلك الوقت، وتعزيز صناعة جديدة أكثر من الاهتمام بتعويض الركاب، وأخيراً أشارت المحكمة إلى استبدال عبارة "الإصابة الجسدية" بعبارة "الإصابة الشخصية" في كل من بروتوكول لاهاي لعام 1951 واتفاق مونتريال لعام 1966، وبروتوكول غواتيمالا. غير أنها رأت أن بروتوكول لاهاي قصر الإشارة على الضرر الشخصي في سياق إشعار الركاب بحدود مسؤولية اتفاقية وارسو، كما أن اتفاق مونتريال لم يزعم ولا يمكنه أن يزعم أنه يعبر عن إرادة الموقعين على اتفاقية وارسو، لأنه ليس معاهدة بل مجرد اتفاق بين الخطوط الدولية الكبرى، أما بروتوكول غواتيمالا فلم يكن نافذاً دولياً لعدم التصديق عليه إلا من عدد محدود من الدول، وانتهت إلى عدم وجود ما يقنعها بأن الاتفاقات اللاحقة على اتفاقية وارسو هدفت لإجراء أي تعديل جوهري على نص المادة 17².

أما القضاء الفرنسي فقد أجاز التعويض عن الضرر المعنوي في حوادث النقل الجوي نظراً لأن الاتفاقية لم تشر إلى طبيعة الضرر القابل للتعويض، وهذا يعني أنها تركت الأمر لحكم القوانين الواجبة التطبيق وفقاً لقواعد الإسناد في قانون القاضي، ولما كان القانون الفرنسي يجيز التعويض عن الضرر المعنوي فقد سمح القضاء الفرنسي بهذا النوع من التعويض³. وتجدر الإشارة إلى أن إبرام اتفاقية مونتريال لعام 1999 للنقل الجوي لم يمنع من استمرار تباين الأحكام القضائية الصادرة في مختلف الدول عند نظرها دعاوى مسؤولية الناقل الجوي المتعلقة بالتعويض عن الضرر المعنوي، إذ أبقت اتفاقية مونتريال على عبارة "الإصابة البدنية" الواردة في المادة 17 من اتفاقية وارسو دون تعديل أو إضافة رغم مناقشة مسألة الضرر المعنوي، ورغم اتجاه غالبية الدول الموقعة عليها إلى تأييد فكرة التعويض عن هذا الضرر والتوافق الكبير عليها، ورغم اختلافها عن اتفاقية وارسو في الهدف، فبعد التطور الهائل الذي شهده مجال الطيران لم يعد الهدف الرئيسي من الاتفاقية حماية شركات صناعة الطيران الناشئة، وربما كان سبب عدم النص عليها هو الخوف من فتح المجال للكثير من حالات الغش والتلاعب، وأنه من الصعب تشخيص الإصابة النفسية وكذلك نفي ما يدعيه الركاب وما إذا كانت الإصابة النفسية قبل السفر⁴.

2 - موقف القضاء الليبي

¹ . تلخص وقائع الدعوى التي تصدى لها هذا الحكم في أن طائرة الشركة المدعى عليها وبعد إقلاعها بوقت قصير من ميامي في اتجاهها إلى جزر البهاما تعرض أحد محركاتها الثلاثة لفقد ضغط الزيت وتوقفت عن العمل، ثم توقف بعد ذلك المحركان الثاني والثالث عن العمل، وقام طاقم الطائرة بإبلاغ الركاب أن الطائرة على وشك السقوط في البحر بعد أن فقدت ارتفاعها، بعد ذلك تمكن الطاقم من إعادة تشغيل المحرك الأول الذي تعطل وهبطت الطائرة بسلام في مطار ميامي الدولي. رفع عدد من الركاب دعوى تعويض عن الأضرار النفسية التي تعرضوا لها في هذه الواقعة، وحيث أن هذه الأضرار المدعى بها لم تقتزن بأية أضرار جسدية للركاب لذا كان على المحكمة العليا الأمريكية أن تتصدى لتفسير نص المادة 17 من الاتفاقية وما إذا كانت الأضرار المعنوية تدخل ضمن مفهوم الأضرار البدنية المنصوص عليها في هذه المادة. د. منال محمد السيد / د. سامر محمد الزعبي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 166

² . د. منال محمد السيد / د. سامر محمد الزعبي، المرجع السابق، ص 166-167. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 220-221

³ . د. محمد أشرف، التعويض عن حوادث النقل الجوي، مرجع سابق، ص 516

⁴ . د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 211

قضت المحكمة العليا الليبية بمناسبة تطبيقها للمادة 17 من اتفاقية وارسو بأنه "ولما كانت المادة 17 من اتفاقية وارسو قد نصت بأن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب دون أن تتعرض لتحديد الضرر إن كان مادياً أو معنوياً، ودون أن تمنع من تطبيق القانون الوطني في هذا الشأن، ولما كان القانون المدني الليبي يسمح بالتعويض عن الضرر المعنوي فإن الحكم المطعون فيه إذ أغفل الرد على طلب الطاعن بتعويضه عن الآلام النفسية يكون قد شابه قصور في التسبب"¹.

ويبدو أن المحكمة العليا تبنت ذات الاتجاه الموسع الذي سبق وأن تبناه القضاء الفرنسي عند تفسيره نص المادة 17 من الاتفاقية، وهو إمكانية الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي بشكل مستقل استناداً إلى قواعد الاسناد في القانون الوطني للقاضي، حيث أشارت إلى نصوص القانون المدني الليبي الذي يسمح بالتعويض عن الضرر المعنوي منفرداً (م 225 منه)، ودون اشتراط أن يكون مقترناً بضرر جسدي أو ناتجاً عنه.

ورغم الملاحظات الموجهة لحكم المحكمة العليا السابق وهي بصدد تطبيقها لنصوص الاتفاقية الدولية²، ورغم أن التزام الناقل بتعويض الراكب عن الضرر المعنوي الذي يكون ناتجاً عن إصابته بضرر بدني لا خلاف حوله، وإنما الخلاف حول إمكانية الحكم بالتعويض المعنوي استقلالاً في حوادث النقل الجوي³، وفي هذا الصدد استقر القضاء المصري - خلافاً للقضاء الليبي - على وجوب اقتران الضرر المعنوي بالضرر البدني لإمكانية الحكم بالتعويض عنه وفق نصوص الاتفاقية⁴. إلا أن ما يهمني هنا تحديداً هو معرفة مدى إمكانية الحكم بالتعويض المعنوي استقلالاً إذا تعلق النزاع بنقل جوي داخلي، ذلك أن المادة 650 تجاري المذكورة آنفاً كانت صريحة في اشتراط أن يكون الضرر (مادياً أو معنوياً) ناتجاً عن وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بضرر بدني آخر، فمصادر الضرر محددة بالنص (وفاة، جروح، أضرار بدنية أخرى).

كما يقرر الفقه أن "الإصابة البدنية" تشير إلى الإصابة الجسدية الواضحة والملموسة، وتستبعد الإصابة المعنوية التي ينعدم معها وجود مظاهر جسدية يمكن ملاحظتها⁵، فالضرر الجسدي وإن كان له جانبين، جانب مادي وجانب معنوي، إلا أن الجانب المعنوي يجب أن يكون ناتجاً عن الإصابة الجسدية، إذ هو كل ضرر يصيب الشخص في نفسه جراء الإصابة الجسدية كالآلام التي تشعر بها الضحية، والضرر المعنوي الذي يصيب ذوي الحقوق في حالة وفاة الضحية أو ما يعرف بالضرر المرتد⁶.

مما يؤكد هذا الفهم في وجوب اقتران الضرر المعنوي بالضرر البدني، أن المشرع الليبي في القانون رقم 28 لسنة 1971 بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث المركبات الآلية، بعد أن قرر أن المسؤولية المدنية للمؤمن تشمل الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق بأي شخص، اشترط أن يكون التعويض عن الضرر المادي والمعنوي ناتجاً عن تلك الوفاة أو الضرر البدني، حيث نص في المادة السادسة منه على "ويستحق التعويض عن الأضرار المادية والمعنوية المصاب شخصياً في حالة الإصابة الجسمية والأب والأم والأولاد والزوج دون غيرهم في حالة الوفاة".

¹. طعن مدني رقم 29/4 ق، جلسة 12 مارس 1984، مجلة المحكمة العليا الليبية، س 21، ع 3، ص 92.

². أنظر: د. عبد الكريم بوزيد فرج بوزيد، إشكاليات تطبيق القضاء الليبي للمعاهدات الدولية في ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2019، ص 341-342.

³. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مدى التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية، مرجع سابق، ص 22.

⁴. يشير إلى ذلك د. منال محمد السيد / د. سامر محمد الزعبي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 177.

⁵. د. منال محمد السيد / د. سامر محمد الزعبي، المرجع السابق، ص 164.

⁶. د. جوايي فلة، تعويض الضرر الجسدي في نظم التعويض الخاصة، بحث منشور بمجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 6، العدد 2، ديسمبر 2021، ص 1386 وما يليها.

كما أن المشرع في المادة 661 من القانون التجاري نص على أنه "في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً في غير الأضرار البدنية" فالمشرع أراد التخفيف من مسؤولية الناقل بالمجان، ولا يفهم التخفيف إلا بالقول أن الفرق بين الناقل بالمجان والناقل بالأجر هو كون الأول يسأل عن الأضرار البدنية فقط تشجيعاً له، فيتم استبعاد الأضرار المالية ومن باب أولى الأضرار النفسية البحتة غير المقترنة بضرر بدني. والقول بغير ذلك يجعل ما جاءت بها المادة 661 من تفرقة هو من قبيل اللغو والتزيد المنزه عنه المشرع.

وإذا كان القضاء المقارن في مجال النقل الجوي الدولي قد وسع من مفهوم الأضرار البدنية بحيث تشمل الأضرار المعنوية بشكل مستقل ليتوسع في فرض التعويض على شركات الطيران لصالح الركاب، فما ذلك إلا نتيجة لما شاهده من تطور في قطاع الطيران وأنه لم يعد بحاجة إلى الحماية المنشودة. ومثل هذا الأمر غير متحقق في الحالة الليبية، فقطاع الطيران في ليبيا لا يزال بحاجة إلى الدعم والحماية وخاصة بعد أحداث فبراير 2011 وما تبعها من تخريب وإحراق لعدد من الطائرات المملوكة للدولة الليبية عام 2014، ولن يضيف القضاء الليبي بالتعويض عن الضرر النفسي البحت سوى عبئاً إضافياً على هذا القطاع، خاصة وأن الدراسات قد أثبتت أن نصف المسافرين في أي رحلة جوية يخشون الطيران، وأن أي حدث غير مرغوب فيه أثناء الرحلة قد يتسبب بضرر معنوي لهم¹.

أما القول بوجود التأمين في مجال النقل الجوي وفقاً للمادة 162 من القانون رقم 6 لسنة 2005 بشأن الطيران المدني، وأن شركات التأمين هي من سيتكفل بدفع التعويضات المحكوم بها، فإن هذا القول لن يرفع عبء التعويض عن عاتق شركات الطيران، لأن شركات التأمين التجارية ستأخذ في اعتبارها هذا الأمر عند احتساب أقساط التأمين، والتي ستكون مرتفعة لشمول التغطية كافة الأضرار، مقارنة بحالة قصر التعويض على الأضرار البدنية فقط أو الأضرار النفسية المقترنة بها، ومن ثم يكون تخوف شركات التأمين من إلزامها بدفع مبالغ تعويض طائلة عن هذه الأضرار له ما يبرره، خاصة وأن المشرع الليبي لم يتبن مبدأ المسؤولية المحدودة في الأضرار البدنية كما فعل بالنسبة للأضرار المالية.

ثانياً: إشكالية التعويض عن تقديم موعد الرحلة

يعتبر التأخر في نقل الركاب والبضائع إلى المكان المحدد في الميعاد المحدد، هو الصورة المعتادة لإخلال الناقل الجوي بأحد التزاماته الرئيسية المترتبة على عقد النقل، إلا أنه من المتصور إثارة مسؤولية الناقل نتيجة تقديم موعد الرحلة الجوية عن موعدها الأصلي وليس مجرد تأخرها²، سواء أدى ذلك إلى تفويت الرحلة عليه أم لحقه ضرر من جراء تقديم موعد رحلة الطائرة التي جاء على متنها. فهل تقوم مسؤولية الناقل في هذه الحالة؟

رغم إجماع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية عن وضع تعريف للتأخير في عقد النقل الجوي، حيث تكتفي المادة 652 تجاري والواردة في الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي بالإشارة إلى مسؤولية الناقل في حالة التأخير في وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع، كما تشير المادة 19 من اتفاقية وارسو إلى أن قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بالالتزام بعدم التأخير يقتضي توافر ثلاثة شروط هي: أن يكون هناك تأخير في الميعاد، وأن يحصل هذا التأخير خلال فترة النقل الجوي، وأن يترتب عليه الإضرار بالركاب³.

¹ د. د. منال محمد السيد / د. سامر محمد الزعبي، المرجع السابق، ص 179

² وربما سبب تأخرنا لهذه الإشكالية هو اطلاعنا على الدعوى المقامة أمام محكمة جنوب بنغازي الابتدائية (الدائرة المدنية) تحت رقم 1395 لسنة 2022 والمرفوعة ضد شركة الخطوط الجوية الليبية بطلب تعويض المدعي عن الضررين المادي والمعنوي اللاحق به نتيجة قيام الشركة بتقديم موعد رحلة العودة من مطار إسطنبول إلى مطار بنغازي (بنينا) لتكون قبل موعدها الأصلي المحدد بثلاث ساعات. وقد أصدرت المحكمة بتاريخ 2024/1/28 حكمها بالتعويض لصالح المدعي عن الضررين المادي والمعنوي، معتبرة أن المدعي عليه قد أخل بالتزامه بعدم التأخير المنصوص عليه بالمادة 19 من اتفاقية وارسو.

³ د. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 234.

أما الفقه¹ فهو يقرر أن المقصود بالتأخير هو "تقويت ميعاد أو تجاوز الوقت أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة وبالتالي إخفاق الناقل في تنفيذ التزامه بالنقل في الموعد المناسب" أو هو "عدم تنفيذ الناقل لالتزامه في الوقت المتفق عليه وتأجيله إلى وقت لاحق".

كما يتجه غالبية الفقه² إلى تحديد فترة النقل الجوي في الالتزام بعدم التأخير، بأنها الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الركاب، تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه، القاعة المعدة لتجميع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول. وهو ما استقر عليه قضاء المحكمة العليا الليبية³.

لذلك فإنه عند الحديث عن مدى قيام مسؤولية الناقل نتيجة تقديم موعد الرحلة عن موعدها الأصلي وليس تأخيرها، قد تسعفنا المادة 628 تجاري الواردة في الأحكام العامة للنقل والتي تنص على التزام عام مضمونه التزام الناقل بنقل الركاب وأمتعته إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، أو المذكور في لوائح النقل، أو الذي يقضي به العرف. ولا شك أن عموم لفظ "في الميعاد المتفق عليه" يسمح بتقرير مسؤولية الناقل في حالة الوصول في ميعاد آخر قبل أو بعد الميعاد المتفق عليه، أي سواء تم تقديم الموعد أم تأخيره عن الموعد المحدد للرحلة. مع الإشارة إلى وجوب حصول ضرر للراكب من جراء تقديم موعد الرحلة للحصول على التعويض، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة حيث أنه لا تعويض بدون وجود الضرر.

المطلب الثالث

الإعفاء من المسؤولية

لا شك أن اعتبار التزام الناقل الجوي التزاماً بتحقيق نتيجة هو أمر مقرر لمصلحة المسافرين والشاحنين، لذا فإنه بالمقابل راعى المشرع مصلحة الناقل عندما قرر إعفاءه من المسؤولية إذا توافرت حالات معينة، كما أجاز له أن يلجأ إلى التنظيم الاتفاقي لمسؤوليته وفقاً لضوابط محددة.

الفرع الأول

الإعفاء القانوني من المسؤولية

من النتائج المترتبة على كون التزام الناقل الجوي هو التزام بتحقيق نتيجة، أن المضرور لا يطالب بإثبات قيام خطأ في جانب الناقل، كما أنه ليس للناقل أن يتخلص من مسؤوليته بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ، أي أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر. ومن ثم إذا توافرت شروط المسؤولية وتحقق قيامها في جانب الناقل فلا يعفى منها إلا بإثبات السبب الأجنبي، ويقع عليه عبء إثبات توافر هذا السبب للتخلص من المسؤولية. وقد بينت المادة 653 ف1 تجاري تطبيقات السبب الأجنبي في مجال النقل الجوي وهي: القوة القاهرة، العيب الذاتي في الشيء، خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الركاب، كما أضافت إليها المادة 576 تجاري سبباً آخر يتمثل في عمليات الإنقاذ والمساعدة.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع وكما أجاز للناقل دفع مسؤوليته بإثبات أحد الأسباب الواردة بالفقرة الأولى من المادة 653 تجاري، فقد أعطى للمضرور إمكانية الرد ونفي هذا الإثبات، في الفقرة الثانية من هذه المادة، وذلك إما بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بهذا السبب الذي أثبتته الناقل، أو أن هذا السبب رغم وجوده إلا أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث

¹. أنظر: د. محمود فياض، ماهية التأخير في عقد النقل الجوي وفقاً لوثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي الإماراتية، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، س8، العدد 3، العدد التسلسلي 31 - محرم. صفر 1442 هـ - سبتمبر 2020 م، ص 405.

². أنظر ما سيرد تفصيله في هذا الصدد بالمبحث الثاني من هذه الدراسة، المطلب الثاني المتعلق بنطاق المسؤولية في النقل الجوي الدولي.

³. في هذا الصدد قضت المحكمة العليا الليبية "إن اتفاقية وارسو تحمل الناقل الجوي مسؤولية كل تأخير يحدث أثناء وبمناسبة عملية النقل، ويبدأ التأخير اعتباراً من الوقت الذي يضع فيه المسافر نفسه تحت تصرف الناقل الجوي بمطار القيام وإلى غاية النقطة المقصودة بميناء الوصول..." طعن مدني رقم 55/785 ق جلسة

الضرر وفي هذه الحالة الأخيرة لا يعفى الناقل من المسؤولية وإنما يخفض التعويض الملزم به بقدر مساهمة السبب المذكور في إحداث الضرر¹. كما يلاحظ أنه في حالة بقاء سبب الحادث مجهولاً يكون الناقل مسؤولاً، فالشك في معرفة سبب الحادث يستفيد منه المضرور لا المسؤول.

ونعرض فيما يلي لأهم أسباب الإعفاء القانوني وفق الآتي:

أولاً: القوة القاهرة

وهو أمر غير متوقع الحدوث و يستحيل دفعه حسب مجرى العادة، وخارجاً عن الشيء ذاته، أما الحادث الذي ينتج عن عيب في الشيء ولو كان خفياً لا يعد قوة القاهرة². وعليه إذا كانت القوة القاهرة هي السبب الوحيد في حصول الضرر فيعفى الناقل من المسؤولية لانقطاع علاقة السببية بين الخطأ والضرر.

ولكي تثبت للقوة القاهرة صفة السبب الأجنبي لا بد أن يكون الحادث خارجاً عن إرادة المدين، ولا يمكن إسناده إليه بأي حال، فلا يكون راجعاً إلى فعله الشخصي أو إلى فعل الأشياء أو الأشخاص الذين يسأل عنهم³.

وهو ما نصت عليه المادة 575 تجاري والتي قررت أنه "لا يعد من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل، أو احتراقها، أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها، أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر. ولا يعد من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل، ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية".

وتبرير ذلك أن التابع قد اختلط بالمدين نفسه، أما مسؤوليته عن الأشياء التي يستعملها لتنفيذ التزامه فإنه يمكن اعتباره قد تعهد باستخدام آلات سليمة من العيوب وهو الاتجاه السائد في الفقه والقضاء⁴.

وتجدر الإشارة إلى أنه في مجال النقل الجوي فإن أغلب الفقه وأحكام القضاء تميل إلى اعتبار عوامل الطبيعة أو ما يسمى بمخاطر الهواء كهبوب عاصفة مفاجئة تسقط الطائرة أو حدوث صاعقة مفاجئة تحرقها من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية⁵.

ثانياً: العيب الذاتي في الشيء: ولا شك أن هذا السبب خاص بنقل البضائع والأمتعة، وقد نص عليه أيضاً القانون البحري الليبي كسبب لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في نقل البضائع بالمادة 213 فقرة 5 منه، فلا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة بسبب عيوبها وطبيعتها الخاصة وعدم تحملها للرحلة، وينتج العيب الذاتي عن زيادة حساسية البضاعة للتلف نتيجة تعرضها للرطوبة أو نتيجة الحرارة أو البرودة، ولكن يقع على الناقل في هذه الحالة عبء إثبات عيب البضاعة وعلاقة السببية بينه وبين الهلاك أو التلف الحاصل⁶.

¹. تنص المادة 653 تجاري على " لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب. وإذا أثبت الناقل أحد الأسباب المذكورة في الفقرة السابقة جاز للمدعي نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بهذا السبب أو أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى السبب الذي أثبتته الناقل الجوي".

². د. محمد علي البدوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص 309.

³. د. نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام " مصادر الالتزام"، مرجع سابق، ص 455.

⁴. أنظر د. محمد علي البدوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص 220.

⁵. د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 240.

⁶. د. أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي الجزء الثاني، الشركة العامة للنشر والتوزيع والاعلان، 1977، ص 102-103.

ثالثاً: خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب:

وهم أطراف دعوى المسؤولية المحتمل رفعها ضد الناقل، ورغم أن المرسل إليه ليس طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يبرم أساساً بين المرسل والناقل، إلا أنه من المقرر أن المرسل إليه الذي انتقلت إليه حيازة وثيقة النقل أو كان له الحق في استلام البضاعة، يحق له قانوناً رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل عما لحق البضاعة المسلمة إليه من أضرار وفقاً للضوابط الواردة بالمادة 659 تجاري¹، فالمرسل إليه تنتقل له الحقوق الناشئة عن عقد النقل وقد يتحمل بالالتزامات المترتبة عليه (م 588، 609 تجاري).

ووفقاً للقواعد العامة فإنه إذا كان خطأ المضرور (المرسل أو المرسل إليه أو الراكب) هو السبب الوحيد في حدوث الضرر فلا مسؤولية على أحد، أما إذا اجتمع خطأ المضرور مع خطأ المسؤول (الناقل) فقد يستغرق خطأ المضرور خطأ المسؤول (كأن يكون خطأ المضرور عمدياً وخطأ الناقل غير عمدي أو يكون خطأ الناقل نتيجة لخطأ المضرور) فتنتفي عندها مسؤولية الناقل لانقطاع علاقة السببية بين خطئه والضرر، وقد لا يستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل وإنما يكون الخطأ مشتركاً بينهما فلا يعفى الناقل تماماً من المسؤولية وإنما يخفف مقدار التعويض بقدر مساهمة المضرور في إحداث الضرر، وفي هذا الصدد تنص المادة 219 من القانون المدني على "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر"².

رابعاً: عمليات المساعدة والإنقاذ: تنص المادة 576 تجاري على أنه "لا يسأل الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطراب إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض أو مصاب أو في خطر". وقد أراد المشرع بذلك تشجيع الناقل على القيام بواجبه الإنساني، المتمثل في إنقاذ ومساعدة الأشخاص المذكورين بالنص دون أن يخشى قيام مسؤوليته عن أي ضرر محتمل، والصلاحيية المخولة للناقل بموجب نص المادة 576 تتعلق فقط بقيامه بتعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المحدد له دون أن تمتد لأكثر من ذلك، مما قد يعرض حياة الركاب للخطر نتيجة تقديم المساعدة للشخص المراد إنقاذه.

ويلاحظ أن نص القانون التجاري يقصر عمليات الإنقاذ والمساعدة التي تعفي الناقل من المسؤولية على الأشخاص دون الأموال، بخلاف القانون البحري الليبي الذي وسع من نطاق الإعفاء، فأعفى الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها نتيجة إنقاذ الأشخاص و الأموال على حد سواء (م 213 بند 6 بحري)، كما يلاحظ أنه ليست كل عمليات الإنقاذ

¹ . تنص المادة 659 تجاري " 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 والبضائع تحت تصرف المرسل إليه. ويجب أن يثبت الاحتجاج في صورة تحفظ على وثيقة النقل عند تسليم الأمتعة أو البضائع، أو في صورة خطاب مسجل مصحوب بعلم الوصول يرسل إلى الناقل في الميعاد القانوني أو بأي وسيلة إثبات أخرى معترف بها. ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل إذا لم يوجه الاحتجاج في المواعيد المنصوص عليها في هذه المادة إلا إذا أثبت المدعي وقوع تدليس أو خطأ جسيم من جانب الناقل أو تابعيه لتقويت هذه المواعيد، أو لإخفاء حقيقة الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع ".

² . تطبيقاً لذلك قضت المحكمة العليا (إن قضاء هذه المحكمة قد جرى على أن المضرور إذا أخطأ أيضاً وساهم بخطئه في إحداث الضرر الذي أصابه، فإن ذلك يجب أن يراعى في تقدير مبلغ التعويض المستحق له، فلا يحكم له على الغير إلا بالقدر المناسب لخطأ هذا الغير، لأن كون الضرر الذي لحق المضرور ناشئ عن خطأ من المضرور وخطأ غيره يقتضي توزيع مبلغ التعويض بينهما بنسبة خطأ كل منهما، وذلك طبقاً للمادة 219 من القانون المدني التي تقضي بأنه يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه). طعن مدني رقم 56/1220 ق بتاريخ 2012/7/26، منشور بمجلة المحكمة العليا، س 54، المكتب الفني بالمحكمة العليا.

مما يتلف نتيجة الحرارة أو البرودة أو التعرض للرطوبة مما يعتبره الفقه بمثابة خطأ من الناقل الذي شحن بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقل¹.

كما نص المشرع في المادة 657 ف 3 تجاري على بطلان الشروط التي تؤدي بشكل غير مباشر إلى إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته، كالإتفاق على إلزام الراكب أو المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي، وكل شرط يتنازل بموجبه المسافر أو المرسل أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل، ففي هذه الحالة سيكون ما دفعه الناقل من تعويض، كما لو أنه قد قام بدفعه مما تحصل عليه من المؤمن بموجب هذا التنازل، رغم أن الناقل لم يكن هو من دفع أقساط التأمين ومصاريفه للمؤمن.

يبدو أن هذا التشدد في إبطال شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي راجع إلى طبيعة عقد النقل الجوي واعتباره عقداً من عقود الإذعان، حيث تفرض شركات الطيران شروطها المطبوعة على الكافة ولا تقبل مناقشة فيها²، وهو ما يوجب حماية الطرف الضعيف (الراكب، الشاحن) بتدخل المشرع وإبطال الشروط التعسفية التي لا يستطيع هذا الطرف رفضها أو مناقشتها.

المبحث الثاني

أحكام المسؤولية في النقل الجوي الدولي

يكتسب النقل الجوي الذي يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة صفة النقل الدولي، وقد حرصت اتفاقية وارسو 1929 لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي على توضيح المقصود بالنقل الدولي وفق هذه الاتفاقية فنصت في المادة الأولى بالفقرة الثانية منها، على أن النقل "يعتبر دولياً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا كانت نقطتا القيام والوصول فيه، طبقاً لاتفاق المتعاقدين، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة طالما نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطتها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة". ووفقاً للمادة 149 ف 1 من قانون الطيران المدني الليبي فإنه تطبق على دعاوى المسؤولية في النقل الجوي الدولي، أحكام أي اتفاقية دولية بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي طالما كانت ليبيا طرفاً فيها.

ومن ثم فإن التعرض لأحكام مسؤولية الناقل الجوي يتطلب عرض التشريعات الدولية المنظمة لها، وفي مقدمتها اتفاقية وارسو لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة وارسو في 12/10/1929 باعتبارها أول تشريع دولي أريد به استقرار وتوحيد المراكز القانونية لأطراف عقد النقل الجوي الدولي، فلا تتغير هذه المراكز بتغير الحدود الإقليمية للدول التي تعبرها الطائرة، نتيجة تطبيق كل دولة من هذه الدول لقانونها الوطني على النزاعات الناشئة عن هذا العقد، وما يثيره ذلك من تنازع بين القوانين المطبقة في كل دولة منها، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى القضاء على تعدد التشريعات الحاكمة في مجال النقل الجوي الدولي واستبدالها بقواعد دولية موحدة يتم تطبيقها في هذا المجال، فكانت اتفاقية وارسو وما أعقبها من بروتوكولات معدلة ومكملة لها، وأخيراً اتفاقية مونتريال عام 1999 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

فيه. ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي وكل شرط ينزل بموجبه المسافر أو المرسل أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه في التأمين"

¹ .د. أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري، مرجع سابق، ص 104

² .د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 17

ويلاحظ أن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي جاءت لتوحيد (بعض) وليس (كل) قواعد النقل الجوي، لذا فإنه لن يُستبعد نهائياً الرجوع إلى قواعد الاسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع، ما لم تطبق شروط (الإيتا) باعتبارها قانون الإرادة الذي ارتضاه الطرفان في عقد النقل المبرم بينهما¹.

وتجدر الإشارة إلى أن ليبيا وبموجب القانون رقم 29 لسنة 1968² قد انضمت فقط إلى اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في 12 أكتوبر 1929، والبروتوكول المعدل لها الموقع في لاهاي 1955، وكذلك الاتفاقية المكملتها لها الموقعة في جوادا لاجارا 1961 بخصوص تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على الناقل الفعلي في الحالات التي يتولى فيها النقل شخص آخر غير الناقل المتعاقد، ومن ثم فهي معنية بها وحدها دون غيرها من البروتوكولات أو الاتفاقيات الدولية اللاحقة التي لم تتضمن إليها.

وسوف نتناول في هذا المبحث أساس مسؤولية الناقل في مجال النقل الجوي الدولي (المطلب الأول) وكذلك نطاقها (المطلب الثاني) والإعفاء منها (المطلب الثالث).

المطلب الأول

أساس المسؤولية

وينقسم هذا المطلب إلى فرعين، حيث يتناول الفرع الأول أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو للنقل الجوي، بينما يتعرض الفرع الثاني للتطورات التي طرأت على أساس المسؤولية بعد هذه الاتفاقية.

الفرع الأول

أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو

تعتبر اتفاقية وارسو الموقعة في 12 أكتوبر 1929 والتي أصبحت واجبة النفاذ في 13 فبراير عام 1933 أول اتفاقية للنقل الجوي الدولي، وقد جاءت هذه الاتفاقية نتيجة اختلاف الأنظمة القانونية التي تطبقها الدول على المسائل التي يثيرها هذا النوع من النقل، ومنها المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، فظهرت ملامح هذا الاختلاف في أساس مسؤولية الناقل وطبيعتها ما بين مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض كما في قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر عام 1924، أو مسؤولية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات كما في القانون الأمريكي والقانون الإنجليزي بخصوص النقل الخاص وكذلك النقل العام للأشخاص³، أو مسؤولية موضوعية قائمة على الخطر كما في القانون الألماني لعام 1922 والقانون السويسري

¹. وتتسبب "شروط الإيتا" (I. A. T. A) إلى الاتحاد الدولي للنقل الجوي الذي تأسس في لاهاي عام 1919 ويضم في عضويته معظم شركات الطيران في العالم، وهي شروط تتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع وقد درجت شركات الطيران على وضع هذه الشروط وطبعها على تذاكر السفر، ووثائق نقل الأمتعة والبضائع، في كل من النقل الداخلي والدولي، وتعتبر بمثابة شروط تعاقدية تضاف كمصدر للأحكام المطبقة على النقل الجوي بالإضافة إلى اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها والقوانين الوطنية الخاصة بالنقل الجوي.

وهذه الشروط يتعين تطبيقها على النقل الجوي الدولي الذي يخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية شريطة ألا تكون مخالفة للاتفاقية، وكذلك على النقل الجوي الداخلي طالما لا تصطدم بنصوص أمرة في التشريعات الوطنية، أو بقواعد النظام العام الداخلي في قانون القاضي المعروض عليه النزاع. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 61 وما يليها.

². منشور في الجريدة الرسمية الليبية العدد 19 السنة السادسة، 1968

³. يطبق على النقل في البلاد الأنجلوأمريكية مبادئ الشريعة العامة وهي تختلف بحسب صفة الناقل وموضوع النقل، والمقصود بالنقل الخاص أن الناقل يتولى نقل الأشخاص أو البضائع بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، وهنا لا تتعدّد مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال من جانبه وأقام المضرور الدليل عليه. أما النقل العام فالمقصود به الشخص الذي يتعهد مقابل أجر بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بين بعضها والبعض الآخر، فإذا كان محل العقد يتعلق بنقل أشخاص فإن مسؤوليته تقصيرية أساسها الإهمال وعلى الراكب إقامة الدليل على ذلك. أما إذا كان محل العقد نقل بضاعة فيعد الناقل مؤمناً للبضاعة ولا يجوز له التخلص من المسؤولية إلا في أحوال محددة.

أنظر د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 53.

لعام 1920، بل أن الاختلاف بين الأنظمة القانونية للدول كان موجوداً حتى في نطاق هذه المسؤولية وشروط الاعفاء أو التخفيف منها¹.

كل ذلك أدى إلى ضرورة الالتفات عن كل هذه الأنظمة المتباينة فيما بينها، ووضع نظام قانوني موحد تخضع له هذه المسائل، ويضمن تطبيقه استقرار المراكز القانونية نتيجة توحيد الحلول القانونية لها فلا تتغير بتغير الدول التي تعبر الطائرة حدودها. لذا هدفت اتفاقية وارسو إلى توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وإرساء نظام قانوني موحد بخصوصه.

وقد أقامت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل عن طريق الأخذ بفكرة الخطأ، ولكنها قلبت عبء الإثبات حيث يقع الإثبات على عاتق الناقل²، بمعنى أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة لكنه التزام ببذل عناية مقوى لأنه ينقل عبء الإثبات من الدائن (المسافر أو الشاحن) إلى المدين (الناقل)، وذلك بخلاف الالتزام ببذل عناية العادي³. فقد نصت المادة 20 بند 1 من الاتفاقية على أنه "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها". ومن ثم يكون الناقل هو المطالب بإثبات قيامه بالتدابير اللازمة لتلافي وقوع الضرر أو استحالة القيام بهذه التدابير وصولاً لنفي مسؤوليته.

يمكن القول أن مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو هي مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض⁴، فلا يطالب الراكب أو الشاحن بإقامة الدليل على وجود خطأ - من أي نوع - في جانب الناقل، لأن الاتفاقية أقامت قرينة على وجود خطأ الناقل بمجرد حدوث الضرر، وهي قاعدة مقررة لمصلحة الركاب والشاحنين⁵. في المقابل ولتخفيف قرينة الخطأ المفترض فإن الاتفاقية لم تجعلها قاطعة، وإنما أجازت للناقل نفيها بإثبات اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها، أو بإثبات خطأ المضرور (م 20، 21 من الاتفاقية)⁶. وبذلك هدفت الاتفاقية إلى تحقيق التوازن بين مصلحة الناقلين الجويين من جهة، والركاب والشاحنين من جهة أخرى. فقد رأى واضعوها أن تبني المسؤولية الموضوعية أو المطلقة بما تقرره من شدة تجاه الناقل قد يعوق تطور النقل الجوي، وقد كان في مهده⁷، لذا وضعت المسؤولية على عاتق الناقل دون حاجة إلى إقامة الدليل على ارتكابه خطأ، ولكنها أعطته بالمقابل إمكانية نفي هذه المسؤولية، بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو استحال عليه اتخاذها.

¹. يمكن الرجوع إلى تفاصيل تبين الأنظمة القانونية المطبقة على النقل الجوي قبل اتفاقية وارسو لدى: د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 190 وما يليها.

². د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966م، ص 249.

³. د. محمد على البدوي، النظرية العامة للالتزام "مصادر الالتزام"، مرجع سابق، ص 305-306.

⁴. د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 194-195. د. حماد مصطفى عذب، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 101. د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 54-55.

⁵. حيث قضت المحكمة العليا بأن اتفاقية وارسو "توجب مساءلة الناقل عن ذلك بمجرد حصول التأخير، ولا يكلف الراكب إلا بإثبات وقوع التأخير من الناقل، ما لم يثبت أن سبب التأخير كان مرده سبب من أسباب الإعفاء المقررة في الاتفاقية" الطعن المدني رقم 57/767 ق الصادر بجلسة 2015/2/19، منشور بمنظومة أحكام المحكمة العليا الليبية الإلكترونية.

⁶. في هذا الصدد قضت المحكمة العليا الليبية بأن "النص في المادة 1/20 من اتفاقية وارسو على ألا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادي الضرر، وأنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، يدل على أن الاتفاقية تقيم قرينة على خطأ الناقل بمجرد وقوع الضرر، وأن للناقل أن يقيم الدليل على العكس، بإثبات أنه وتابعه قد قاموا بكل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم القيام بها، لما كان ذلك، وكان يبين من الحكم الابتدائي الذي أيده الحكم المطعون فيه بأسبابه أنه أقام قضاءه بمسؤولية الشركة الطاعنة على أنها مسؤولة عن العجز في البضاعة المنقولة من وقت استلامها لها إلى الوقت الذي يتم فيه تسليمها للمرسل إليه، ولم يثبت أن العجز نتج عن حادث طارئ أو طبيعة الأشياء أو عيبها أو وسائل حزمها أو عن فعل المرسل أو المرسل إليه، وأن الشركة الناقلة الطاعنة لم تثبت شيئاً من ذلك، لما كان ذلك فإن الحكم المطعون فيه يكون قد التزم صحيح القانون وأقام قضاءه على أسباب كافية لحمله ويكون النعي عليه بهذا السبب على غير أساس " طعن مدني رقم 21/156 ق، مجلة المحكمة العليا، س 13، ع 2، يناير 1977، ص 89.

⁷. د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 197.

الفرع الثاني

تطور أساس المسؤولية بعد اتفاقية وارسو

نعرض لهذا التطور في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو، وكذلك في اتفاقية مونتريال 1999 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي.

أولاً: - البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو

أعقب اتفاقية وارسو عام 1929 التوقيع على عدة بروتوكولات بهدف إدخال التعديلات على الاتفاقية، ويمكن إجمالها في بروتوكول لاهاي عام 1955، بروتوكول جواتيمالا عام 1971، البروتوكولات الأربعة الموقعة في مونتريال عام 1975. ولم يقدم بروتوكول لاهاي الذي تم توقيعه عام 1955 أي ميزة للمسافرين والشاحنين سوى رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب إلى ضعف الحد الأقصى المقرر في اتفاقية وارسو¹، فهو لم يعدل أساس المسؤولية التي جاءت به الاتفاقية الأم في وارسو، وإنما ظلت كما هي لا تعدو كونها مسؤولية ناتجة عن الإخلال بالتزام ببذل عناية مقوى أو مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض. لذا فإن التطور الحقيقي الذي شهدته أساس المسؤولية كان بموجب بروتوكول جواتيمالا عام 1971 والذي أعقب اتفاق مونتريال عام 1966 المبرم بين شركات الطيران الدولية وهيئة الطيران المدني الأمريكية²، وكان يهدف إلى تعميم بنود هذا الاتفاق على نطاق دولي تحقيقاً لمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرافق العامة وحفاظاً على سيادة الدول الأعضاء في اتفاقية وارسو. ورغم أن بروتوكول جواتيمالا لم ينفذ بعد على المستوى الدولي لعدم اكتمال شروط النفاذ المتعلقة بالتصديق عليه من ثلاثين دولة عضو في المنظمة الدولية للنقل الجوي³، إلا أنه يعتبر بداية الخروج عن أحكام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو وتحديد المسؤولية عن نقل الركاب، التي تحولت في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أذى بدني، وكذلك الأضرار التي تصيب أمتعته إلى مسؤولية موضوعية ومادية قائمة على الخطر، وأصبح التزام الناقل بسلامة الركاب التزاماً بتحقيق نتيجة لا يمكن للناقل نفيها بإثبات اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها (م 20 ف 1 من الاتفاقية) وإنما يستطيع فقط دفع المسؤولية بإثبات خطأ المضرور (م 21 من الاتفاقية). في حين ظلت المسؤولية عن هلاك وتلف وضياع البضائع وكذلك المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض.

وبالتوقيع على بروتوكول مونتريال الرابع عام 1975 امتدت مسؤولية الناقل الموضوعية إلى نقل البضائع بجانب نقل الركاب، حيث قرر هذا البروتوكول في مادته الرابعة مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة، نتيجة هلاكها أو تلفها أو ضياعها طالما حدثت الواقعة المسببة للضرر أثناء فترة النقل الجوي، وليس للناقل التخلص منها إلا بإثبات أحد الأسباب التي عددها البروتوكول على سبيل الحصر. ولم يتبق سوى التزام الناقل بعدم التأخير في نقل الركاب والبضائع، الذي ظل

¹. د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 103.

². كان هذا الاتفاق نتيجة اعتراض الولايات المتحدة الأمريكية على الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي في حالة الوفاة أو الإصابة بأذى جسماني بسبب عدم كفايته للمسافرين الأمريكيين في حالة تعرضهم للضرر، ووصل الأمر إلى إعلان أمريكا عام 1965 رغبتها في الانسحاب من الاتفاقية. وعلى أثر ذلك وتنادياً لتداعيات هذا الانسحاب سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي بإقناع عدد كبير من شركات الطيران الدولي بعدد اتفاق مع هيئة الطيران الأمريكية عرف باتفاق مونتريال عام 1966 ويطبق على النقل الجوي الدولي الذي تكون فيه أحد نقاط القيام أو الوصول أو الرسو الجوي واقعة في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية. ويقرر هذا الاتفاق في مجال المسؤولية في نقل الركاب أحكاماً مغايرة لما قرره اتفاقية وارسو حيث شدد التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب الأمريكيين وجعله التزاماً بتحقيق نتيجة، وتحولت المسؤولية القائمة على خطأ مفترض إلى مسؤولية موضوعية ومادية قائمة على الخطر، فلا يتخلص الناقل من المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور. بينما بقيت المسؤولية في مجال نقل البضائع قائمة على الخطأ المفترض وخاضعة لنص المادة 20 ف 1 من اتفاقية وارسو. إضافة إلى أن هذا الاتفاق قام بتعديل الحد الأقصى للتعويض في مواجهة كل راكب. أنظر: د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 56.

³. د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 106.

ينظر إليه باعتباره التزاماً ببذل عناية مقوى أو مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض على النحو الذي كان عليه في اتفاقية وارسو¹.

ثانياً: اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي 1999

بعد الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية وارسو من جانب بعض الدول لانحيازها لمصلحة الناقل، وكذلك نتيجة التطور المستمر في مجال صناعة الطائرات²، جاءت اتفاقية مونتريال المبرمة في 28 مايو عام 1999 والتي دخلت حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003 وذلك لتحل محل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها بين الدول الموقعة عليها. ورغم أن ليبيا لم تنضم إلى هذه الاتفاقية كما فعلت غيرها من الدول العربية³ ومن ثم لا تكون معنية بأحكامها، إلا أننا نرى وجوب التعرض لهذه الأحكام وخاصة فيما يتعلق بأساس المسؤولية وما شهدته من تطور بالخصوص.

فقد حاولت الاتفاقية إقامة التوازن بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح المسافرين وأصحاب البضائع، فهي لم تضع حداً أقصى للتعويض عن نقل الركاب⁴. كما أنها لم تتبن أساساً واحداً للمسؤولية، ففيما يتعلق بالمسؤولية عن وفاة المسافر أو إصابته بأذى بدني، اعتبرت مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب مسؤولية موضوعية، كأصل عام، فلا يجوز للناقل نفيها أو الحد منها (م 21/1) ولا يكون أمامه إلا التمسك بخطأ المضرور لدفع مسؤوليته في هذه الحالة (م 20) وذلك إذا كانت قيمة الأضرار الحاصلة لا تتجاوز مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة. أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة فتكون مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض، فيما يتعلق فقط بالقدر الزائد عن المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة (م 21/2)⁵.

أما فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأمتعة فقد نصت في مادتها السابعة عشر الفقرة الثانية على أن الناقل لا يُسأل، في حالة الأمتعة المسجلة، إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى خلل كامن في الأمتعة أو إلى نوعيتها أو إلى عيب ذاتي فيها، خلافاً للأمتعة غير المسجلة التي لا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا بإثبات خطئه أو خطأ تابعيه ووكلائه. بينما نصت في مادتها الثامنة عشر فيما يتعلق بالمسؤولية عن هلاك وتلف البضاعة، على أسباب محددة لمسؤولية الناقل تتدرج جميعها تحت مفهوم السبب الأجنبي، وهي ذات الأسباب التي عددها بروتوكول مونتريال الرابع عام 1975 في مادته الرابعة بخصوص المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها أو ضياعها.

ويلاحظ أن اتفاقية مونتريال أبتت على المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، بخصوص المسؤولية عن التأخير بذات الأحكام التي تضمنها بالخصوص المادة 20 ف1 من اتفاقية وارسو لعام 1929⁶.

1. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 200 وما يليها.

2. د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 95.

3. من هذه الدول على سبيل المثال، دولة مصر التي صادقت على هذه الاتفاقية وأصبحت نافذة لديها بتاريخ 25/4/2005، وتونس في 27/2/2018، والسعودية في 15/10/2003.

4. يلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 قد خالفت في ذلك اتفاقية وارسو 1929 والتي وضعت حداً أقصى للتعويض عن سلامة الركاب وألزمت المضرور إذا ما أراد الحصول على تعويض يجاوز هذا الحد الأقصى إقامة الدليل على غش الناقل أو خطئه الجسيم، كما خالفت بروتوكول لاهاي الذي يشترط لتجاوز الحد الأقصى للتعويض أن يقوم المضرور بإثبات فعل أو امتناع من جانب الناقل واقع إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك. وخالفت أيضاً بروتوكول جواتيمالا ستي الذي لا يجيز بأي حال تجاوز الحد الأقصى للتعويض الذي قرره. أنظر د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 334.

5. د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 199.

6. المرجع السابق، ص 229.

المطلب الثاني

نطاق المسؤولية

ونتناول في هذا المطلب تحديد نطاق المسؤولية ومداهما سواء في مجال نقل الأشخاص (الفرع الأول)، أو في مجال نقل البضائع والأمتعة (الفرع الثاني)، أو في مجال التأخير في نقل الركاب والبضائع (الفرع الثالث).

الفرع الأول

نطاق المسؤولية في نقل الأشخاص

تنص المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو على "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 أو نزولهم"

وإذا كان الفقه قد ضيق من مفهوم الحادث بجعله ناتجاً عن عملية النقل ومرتبباً باستغلال الطائرة¹، فإن القضاء وسع من هذا المفهوم وعرفه بأنه "كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور" ليتمكن بذلك من إدخال عمليات الإرهاب والقرصنة الجوية وخطف الطائرات ضمن مفهوم الحادث². غير أنه في ظل غياب التحديد للحادث في الاتفاقيات الدولية، فإن هذا التحديد سوف يكون موكولاً للمحكمة المختصة بنظر النزاع، والتي ستحدده على ضوء المقصود بالحادث في القانون الوطني³.

ويشترط لقيام مسؤولية الناقل عن سلامة الركاب وفقاً لاتفاقية وارسو أن يقع الحادث الذي ترتب عليه ضرر للراكب خلال فترة زمنية معينة، لا تقتصر على المرحلة التي تحلق فيها الطائرة، بل تشمل كذلك عمليات صعود الركاب وهبوطهم من الطائرة، وذلك وصولاً لتحديد نطاق مسؤولية الناقل وبحيث لا يسأل عن أي حادث يقع خارج هذا النطاق. ويعتبر الراكب على متن الطائرة منذ لحظة دخوله إليها واستقراره على مقعده ولو كانت الطائرة واقفة على أرض المطار، وحتى لحظة خروجه من بابها ووضع قدميه على سلم الهبوط بمطار الوصول⁴.

أما فيما يتعلق بعمليات الصعود والنزول، فلم يبين نص الاتفاقية المقصود منها، وقد حاول الفقه والقضاء المقارن وضع بعض المعايير لتفسيرها، حيث اتجهت الأغلبية إلى الأخذ "بالمعيار المكاني"، وهذا المعيار يتطلب توافر عنصرين معاً:- الأول: أن يكون الناقل قد بدأ في تنفيذ عقد النقل الجوي، وعندئذ يمكن القول بقيام مسؤوليته العقدية عما يصيب الركاب من أضرار بدنية، ويتحقق البدء في التنفيذ بوضع الراكب نفسه تحت رقابة الناقل أو أحد تابعيه.

أما الأمر الثاني: فهو أن يوجد الراكب في مكان تحف به المخاطر الخاصة بالطيران والاستغلال الجوي، حتى يفهم وجه خضوع هذه المسؤولية لأحكام اتفاقية وارسو⁵.

وبهذا فإنه وفقاً للمعيار المكاني تتحدد عمليات الصعود والهبوط على ضوء الغاية التي من أجلها فرض على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة الركاب، وهي حماية جمهور المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران. وهذا يقودنا إلى نتيجة مهمة وهي أنه لن يكون هناك تطابق بين الفترة التي تتم فيها عمليات الصعود والهبوط وفترة تنفيذ عقد النقل الجوي، إذ أن هذه العمليات هي أحد مراحل تنفيذ هذا العقد. فبينما يبدأ تنفيذ العقد من اللحظة التي يضع فيها الراكب نفسه تحت وصاية الناقل

¹. د. علي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 63.

². د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 208.

³. د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 203.

⁴. د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 126.

⁵. أنظر في عرض هذه المعايير: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 210 وما يليها، د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 207 وما يليها.

أو أحد تابعيه، وينتهي بتخلّصه نهائياً من وصاية الناقل أو تابعيه وذلك بغض النظر عن المكان الذي يوجد فيه خلال هذه الفترة، مما يعني أن الناقل سيكون مسؤولاً فترة تنفيذ العقد ولا يخرج عن نطاق المسؤولية سوى الحوادث التي تقع قبل بداية تنفيذ العقد كما لو وقع الحادث أثناء ذهاب الراكب إلى مطار القيام، أو بعد انتهاء العقد كما لو وقع أثناء عودته من مطار الوصول. فإنه بالمقابل تقتصر عمليات الصعود والهبوط على الفترة التي يوجد فيها المسافر تحت إمرة الناقل أو تابعيه في مكان تحف به مخاطر الطيران فعلاً، وتنتهي بزوال هذه المخاطر بدخوله سيراً على الأقدام أو بالسيارات إلى مباني مطار الوصول بعد هبوطه، لذلك وفقاً للمعيار المكاني لن تطبق الاتفاقية فيما لو وقع الحادث أثناء فترة تنفيذ عقد النقل الجوي ولكن في مكان لا تحف به مخاطر الطيران أو الاستغلال الجوي، كما لو وقع الحادث أثناء عبور المسافر تحت إمرة الناقل، حديقة مطار الوصول بقصد الدخول إلى مبانيه، أو أثناء انتقاله إلى مطار القيام بواسطة العربات التي يخصصها الناقل لهذا الغرض، أو أثناء وجوده في صالة الجمر كتمهيداً لاستلام حقائبه.

ففي كل هذه الحالات لا تنطبق الاتفاقية، وإن أمكن مساءلة الناقل عما يصيب الراكب من أضرار بمقتضى القواعد العامة في المسؤولية العقدية¹.

بالإضافة إلى هذا المعيار المكاني فقد اتجهت بعض الأحكام الأمريكية إلى الأخذ "بمعيار النشاط" بمناسبة قضايا حوادث الإرهاب والقرصنة الجوية التي فصلت فيها، ولا يكفي وفقاً لهذا المعيار مكان تواجد المسافر وقت الحادث، ومدى خضوعه لرقابة الناقل أو تابعيه بل أيضاً طبيعة نشاطه والعمليات التي كان يقوم بها وقت الحادث.

ووفقاً لهذا المعيار تنصرف عبارة "أثناء أية عملية من عمليات الصعود" بالإضافة إلى الحدود المكانية إلى كافة العمليات التي يتوجب على الراكب إنجازها من أجل الصعود على متن الطائرة، وهكذا فإنه تطبيقاً لأحكام المادة 17 من اتفاقية وارسو يسأل الناقل عن الحوادث التي تقع للراكب أثناء تواجدهم في مكان ما داخل مطار القيام، ما دام أن هذا التواجد كان بقصد إتمام إجراءات الصعود إلى الطائرة من تقديم تذاكر السفر والممرور "ببوابة الجوازات" والخضوع للتفتيش الذاتي في المنطقة المخصصة لتجمعهم بقصد اقتيادهم إلى داخل الطائرة، كل ذلك دون اشتراط أن يكون معرضاً لمخاطر الطيران التقليدية الناشئة عن إقلاع الطائرات وهبوطها.

أما عمليات الهبوط أو النزول، فتقتصر على فترة خروج الراكب من جوف الطائرة، تحت وصاية تابعي الناقل حتى تخلّصهم من الوصاية بدخولهم مباني مطار الوصول، فبعد هذا الدخول ليس هناك أي إجراءات أو عمليات يطلب الناقل من المسافرين إتمامها.

وبالنظر لما يؤدي إليه هذا المعيار من توسع إذ سترتب عليه اعتبار الناقل ضامناً لكافة الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تواجده بمباني مطار القيام أو الوصول، رغم ما يتمتع به داخلها من حرية الحركة والتجول بعيداً عن سيطرة الناقل ورقابته أثناء إتمامه إجراءات الصعود إلى الطائرة، وهو أمر لا يتفق مع قصد واضعي الاتفاقية. لذا فقد أضاف القضاء الأمريكي شرطاً آخر لتطبيق "معيار النشاط" من شأنه أن يضيق من نطاقه، وهو ضرورة أن يكون الدخول إلى الحيز المخصص لجلوس الراكب داخل الطائرة على وشك الوقوع²، أي يجب لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق المسافرين أن يقع الحادث أثناء الاصطفاف للتفتيش قبل الصعود إلى متن الطائرة، حيث يكون خضوعهم لأوامر الناقل أو تابعيه كاملاً وتكاد تنعدم حرية الحركة التي كانوا يتمتعون بها من قبل³. وبهذا فإن القضاء الأمريكي اقترب بمعيار النشاط من المعيار المكاني الذي تطبقه الدول الأخرى، مما سيؤدي في النهاية إلى توحيد تطبيق قواعد اتفاقية وارسو على الدول المنضمة إليها.

¹ .د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 213.

² .د. محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 213 وما يليها.

³ .د. حماد مصطفى عزم، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 133.

الفرع الثاني

نطاق المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة

تنص المادة الثامنة عشر من اتفاقية وراسو لعام 1929، والمادة الرابعة من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975، على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي". فكلًا من الاتفاقية والبروتوكول، اشترطا لقيام مسؤولية الناقل عن نقل البضائع أن ينجم الضرر اللاحق بها عن واقعة تحدث أثناء فترة النقل الجوي.

ولم تحدد الاتفاقية المقصود بالواقعة التي ينتج عنها الضرر، والراجح فقهاً وقضاءً أنه يقصد بها كل الأسباب الممكنة للضرر، سواء أكانت هذه الأسباب متعلقة بعملية النقل بمعناها الفني الدقيق، أم غير متصلة بها¹، لأن الناقل يكون مسؤولاً عن البضائع طالما كانت في حراسته²، من أمثلة ذلك أن تذبل الزهور المنقولة جواً نتيجة انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى منقولة على نفس الرحلة وموجودة بجوارها، أو ضياع البضاعة بسبب سرقتها في مطار الوصول أو القيام.

أما تحديد (فترة النقل الجوي) فقد أوردته اتفاقية وراسو في الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشر، والتي نصت على أنها الفترة "التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في مطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار" كما قررت الفقرة الثالثة من ذات المادة بأنه لا يدخل ضمن فترة النقل الجوي، أي نقل بري أو بحري أو نهري للبضاعة يقع خارج المطار. ومع ذلك إذا تم مثل هذا النقل بصدد تنفيذ عقد النقل الجوي، كما إذا تم بقصد شحن البضاعة على الطائرة أو بقصد تفريغها منها وتسليمها أو بقصد نقلها منها إلى طائرة أخرى، فإنه يفترض أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد نتج عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي، ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك. وذات المعنى جاءت به المادة الرابعة من بروتوكول مونتريال في فقرتها الرابعة والخامسة.

من خلال هذه النصوص يمكن القول أنه يشترط لقيام فترة النقل الجوي وجود البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل أو أحد تابعيه، وأن تكون هذه الحراسة متحققة في مجال المرحلة الجوية، لإخضاعها لأحكام المسؤولية المقرر في الاتفاقية أو البروتوكول، أي أن تكون الحراسة على متن الطائرة أو في مطار من المطارات أو في حالة اضطرار الطائرة إلى الهبوط خارج أحد المطارات.

ومن ثم فإن فترة النقل الجوي في حالة نقل البضائع والأمتعة، تمتد منذ استلام الناقل للبضاعة في مطار القيام إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا حدثت الواقعة المسببة للضرر خلال هذه الفترة يسأل الناقل عن إخلاله بالتزامه بالمحافظة على البضاعة وفقاً للاتفاقية والبروتوكول، كما تشمل فترة النقل الجوي حالة الهبوط الاضطراري خارج أحد المطارات، رغم أن الهبوط تم في غير مكانه الطبيعي. غير أنه يشترط هنا أن يكون الضرر الذي لحق الأمتعة أو البضاعة قد حدث أثناء أو بعد هذا الهبوط الاضطراري وقبل أن يتم إعادة نقل البضائع أو الأمتعة من جديد بطريق آخر.

ولا شك أن التحديد السابق لفترة النقل الجوي في مجال البضائع والأمتعة يجعلها أوسع من التحديد المعطى لها في مجال نقل الركاب، لذا يعتبر الضرر قد وقع للبضائع والأمتعة في فترة النقل الجوي، ولو كان متولداً من أبنية المطار وقبل الدخول في ساحة الطيران، طالما كانت هذه البضائع والأمتعة في حراسة الناقل أو أحد تابعيه، وذلك على خلاف الحال في نقل الركاب³.

¹ د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 59.

² د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 215.

³ د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 228-229.

ترتيباً على ما سبق لا يعتبر داخلاً ضمن فترة النقل الجوي، ولو كانت البضائع أو الأمتعة في حراسة الناقل، الضرر الذي يصيب هذه البضائع أو الأمتعة نتيجة سبب حصل قبل دخول البضاعة مطار القيام أو بعد خروجها من مطار الوصول، كما لو وقع الضرر أثناء النقل البري لها من مخازن الناقل بالمدينة إلى المطار أو العكس، وكذلك الضرر الحاصل بعد إعادة نقلها بطريق غير جوي (بري أو بحري أو نهري) في أحوال الهبوط الاضطراري خارج أحد المطارات، لأن الضرر سيكون ناشئاً عن فترة نقل أرضي لا جوي¹. فهذه الحالات لا تخضع لنصوص اتفاقية وارسو أو بروتوكول مونتريال الرابع، بل لن تخضع لأي قانون وطني ينظم مسؤولية الناقل الجوي، حيث يفترض أن تنطبق أحكامه على فترة النقل الجوي فقط . في حين أن ما يحدث من ضرر هنا يسأل عنه الناقل وفقاً لنظام المسؤولية في القانون الداخلي الخاص بنوع النقل الذي حدث الضرر في أثاثه، وهو ما أكدته الاتفاقية (م 18 ف 3) وكذلك البروتوكول (م 4 ف 5) بنصهما على أنه "لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار ...".

وتجدر الإشارة إلى أنه نظراً لصعوبة إثبات اللحظة التي حدثت فيها الواقعة المسببة للضرر وما إذا كانت في فترة النقل الجوي أم خارجه، وصولاً لتطبيق أحكام المسؤولية الواردة بالاتفاقية والبروتوكول، فقد وضعت كلاً منهما قرينة لصالح المضرور، مؤداها أن كل ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة أثناء وجودها في حراسة الناقل يفترض أنه قد نشأ عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي (م 18 ف 3 من الاتفاقية، م 4 ف 5 من البروتوكول). غير أنه يشترط للاستفادة من هذه القرينة توافر شرطين:- أولهما: أن يكون هناك نقل بري أو بحري أو نهري حدث خارج المطار . والثاني: أن يكون الغرض منه تنفيذ عقد النقل الجوي. إما بهدف شحن البضاعة على الطائرة أو تفريغها منها وتسليمها إلى صاحب الشأن، أو بقصد نقلها إلى طائرة أخرى. فإن لم تتوافر هذه الشروط فلا مجال لإعمال القرينة المنصوص عليها، ويخضع كل نقل للأحكام القانونية الخاصة به. كما يلاحظ أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة يمكن للناقل دحضها بكافة الطرق، وإقامة الدليل على حصول الواقعة المسببة للضرر في غير فترة النقل الجوي².

الفرع الثالث

نطاق المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والبضائع

وفقاً لاتفاقية وارسو يسأل الناقل الجوي عن الأضرار المترتبة على التأخير في النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضاعة (م 19) وهو ما رده بروتوكول مونتريال الرابع (م 5)، وكذلك المادة 19 من اتفاقية مونتريال لعام 1999، إذ يجب على الناقل احترام مواعيد النقل، ولكن لا يكفي مجرد حدوث التأخير لقيام مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو، بل يجب أن يقع هذا التأخير أثناء فترة زمنية معينة "فترة النقل الجوي" وأن يترتب عليه ضرراً للراكب أو مرسل البضاعة³. وتبدو أهمية تحديد فترة النقل الجوي في المسؤولية عن التأخير، في أن حدوث التأخير خارجها يعطل تطبيق الاتفاقية، ويؤدي إلى تطبيق قواعد القانون الوطني الذي تحدده قاعدة الإسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع. والحقيقة أن تحديد "فترة النقل الجوي" في الالتزام بعدم التأخير كانت محل خلاف في الفقه، فذهب رأي إلى تفسير فترة النقل الجوي تفسيراً ضيقاً مبرراً ذلك بأن اتفاقية وارسو وإن اهتمت بوضع تعريف موسع لفترة النقل الجوي في مجال نقل الركاب (م 17)، بحيث تشمل الفترة التي يتواجد فيها الركاب على متن الطائرة وخلال عمليات الصعود والهبوط منها. وكذلك في مجال نقل البضائع (م 18) فتشمل الفترة التي تكون البضائع أثناءها في حراسة الناقل، سواء في المطار أو في داخل الطائرة

¹ .د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 60-61.

² .د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 230.

³ .وبهذا تختلف اتفاقية وارسو عن اتفاقية برن للنقل الدولي بالسكك الحديدية، والتي تلزم الناقل بدفع تعويض تلقائي عن التأخير في حد ذاته حتى ولو لم يترتب عليه ضرر للركاب أو البضائع. د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 241.

أو في مكان ما في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار . إلا أنها لم تفعل ذلك بالنسبة لفترة النقل الجوي المتعلقة بالمسؤولية عن التأخير (م 19)، ولذا يجب عدم التوسع في تفسيرها، وقصرها على المدة الزمنية التي تبدأ منذ اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام والتي تنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول، أي أنها تقتصر على الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو.

إلا أن هذا الرأي تعرض للنقد والاستبعاد، لأن معظم حالات التأخير تكون قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول، بالإضافة إلى صعوبة إثبات التأخير خلال تلك الفترة التي حصرت فيها فترة النقل الجوي على الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو، وبالتالي لن يتصور مساءلة الناقل وهو ما يؤدي إلى إفراغ نص المادة 19 من محتواها¹. لذلك هناك من يقرر أن فترة النقل الجوي الخاصة بالمسؤولية عن التأخير، هي ذاتها فترة النقل الجوي الواردة بالمادة 18 من الاتفاقية والمتعلقة بالمسؤولية عن نقل البضائع، طالما أنه يترتب على التأخير ضرر (هالك - تلف) من نفس نوع الضرر الذي يلحق البضائع والمنصوص عليه بالمادة 18 المذكورة. وقد تعرض هذا الرأي أيضاً للنقد، إذ يمكن أن تكون الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل البضاعة، من نفس نوع الأضرار الناتجة عن الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة (التلف، الهالك)، ولكن لا يمكن أن تكون الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب، هي ذاتها الأضرار الناتجة عن الإخلال بالالتزام بسلامة الركاب (الوفاة - الإصابة بأضرار بدنية)².

لذا فإن غالبية الفقه³ تنجّه إلى القول بأن تحديد فترة النقل الجوي في المسؤولية عن التأخير الواردة بالمادة 19 من الاتفاقية، يجب أن يتم في إطار المادتين السابعة عشر والثامنة عشر منها، وهما تحددان فترة النقل الجوي في المسؤولية عن نقل الركاب والمسؤولية عن نقل البضائع. فيسأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب وفقاً لاتفاقية وارسو، إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الركاب، تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة لتجميع المسافرين بمطار القيام، للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي، أو أحد تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول. كذلك يسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع، إذا حدث هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضائع في حراسة الناقل. ويبدو أن هذا الرأي هو الذي تبنته أحكام المحكمة العليا الليبية⁴.

المطلب الثالث

الإعفاء من المسؤولية

أوردت المعاهدات الدولية في مجال النقل الجوي الدولي عدة حالات اعتبرت موجهة لإعفاء الناقل من مسؤوليته، كما حرصت على توحيد موقفها من الاتفاقات التي يبرمها أطراف العقد والتي تهدف إلى الحد أو الإعفاء من هذه المسؤولية.

الفرع الأول

الإعفاء القانوني

وسوف نتعرض في هذا الفرع لأسباب الإعفاء القانونية الواردة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها وكذلك الواردة في اتفاقية مونتريال.

¹. راجع: د. محمود فياض، ماهية التأخير في عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 422

². أنظر ذلك لدى: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 240.

³. د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 240-241، د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 68، د. محمود فياض، ماهية التأخير في عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 425، د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 242

⁴. من ذلك ما قضت به في الطعن المدني رقم 55/785 ق جلسة 2011/1/13 م " إن اتفاقية وارسو تحمل الناقل الجوي مسؤولية كل تأخير يحدث أثناء وبمناسبة عملية النقل، ويبدأ التأخير اعتباراً من الوقت الذي يضع فيه المسافر نفسه تحت تصرف الناقل الجوي بمطار القيام وإلى غاية النقطة المقصودة بميناء الوصول ... " منشور بمجلة المحكمة العليا ص 48 ص 119.

أولاً: أسباب الإعفاء في اتفاقية وارسو لعام 1929

نصت المادتان (20 ، 21) من الاتفاقية على أسباب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، والتي كانت انعكاساً لأساس مسؤولية الناقل الذي تبنته هذه الاتفاقية، وهذه الأسباب هي:

1. إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذها

2. خطأ المضرور

3. الخطأ الملاحي

1 . إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذها

سبق لنا القول أن اتفاقية وارسو جعلت التزام الناقل الجوي التزاماً ببذل عناية أو بوسيلة، وهو التزام ببذل عناية مقوى إذ إن المضرور لا يكلف بإثبات الخطأ العقدي للناقل وهو عدم بذل العناية المطلوبة منه، وإنما يقع على عاتق الناقل عبء دفع مسؤوليته عن الضرر، بإثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها (م 20 ف 1).

وقد اختلف الفقه المقارن¹ في تحديد المقصود بعبارة (التدابير اللازمة) فبعض الفقه يتبنى تفسيراً حرفياً لها بأنها كل التدابير التي من شأن اتخاذها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر، أو هي تلك التي لو اتخذت لما وقع الضرر. وهذا التفسير يؤدي إلى نتيجة غير منطقية وغير مرغوب فيها، فكونها غير منطقية مرده أن الأخذ بمنطق هذه النظرية سيجعلنا أمام وسيلة واحدة لدفع الضرر وهي إثبات استحالة اتخاذ هذه التدابير، بدل أن نكون أمام وسيلتين منفصلتين لدفع المسؤولية كما أراد النص القانوني (إثبات اتخاذ كل التدابير اللازمة لدفع الضرر - أو إثبات استحالة اتخاذها) وستفقد الوسيلة الأولى معناها لأن القول بأن هذه التدابير اللازمة هي التي لو اتخذت فيفترض ألا يقع الضرر، مما يعني أن مجرد وقوع الضرر يدل على عدم اتخاذ هذه التدابير من الناقل، فلا يكون أمامه لدفع مسؤوليته سوى إثبات أنه استحالة عليه اتخاذها وهو ما ينقلنا بشكل غير مباشر إلى فكرة القوة القاهرة، بمعنى أنه لن يكون أمام الناقل لدفع مسؤوليته إلا إقامة الدليل على القوة القاهرة، ولا شك أن ذلك لم يكن مقصود الاتفاقية عندما نصت على وسيلتين منفصلتين لدفع المسؤولية.

أما كون هذه النتيجة غير مرغوب فيها فلأنها تؤدي إلى اختلال التوازن الذي أرادته الاتفاقية بين مصلحة الناقل من جهة ومصلحة الركاب والشاحنين من جهة أخرى، فكما افترضت الاتفاقية خطأ الناقل، فقد سمحت له بالمقابل وتخفيفاً عنه بدحض قرينة الخطأ المفترض بمجرد إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، دون أن يتم تحميله عبء إقامة الدليل على وجود قوة القاهرة خارجة عن إرادته استحالة معها اتخاذ هذه التدابير مما أدى إلى وقوع الضرر.

من هنا تبني فريق آخر من الفقه تفسيراً موسعاً لعبارة (التدابير اللازمة) فهي تعني التدابير المعقولة لتفادي الضرر، وتقاس هذه المعقولة بمعيار الناقل الحريص أو رب الأسرة الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الناقل المسؤول، ووفقاً لهذه النظرية لا يكلف الناقل إلا بإثبات انتفاء الخطأ بوجه عام وأنه قام هو وتابعوه بكل ما يلزم من بذل الهمة الكافية والعناية المعقولة في تنفيذ التزامه، كما يفعل الناقل الحريص سواء عُرف سبب الحادث أم بقي مجهولاً كما في غالبية حوادث الطيران، وهذه التفسير هو المطبق في القضاء الأنجلو أمريكي.

أما التفسير الراجح في الفقه وفي قضاء الدول التي تنتمي للنظام اللاتيني فهو التفسير الضيق، وهو وإن اتفق مع التفسير الموسع في المقصود بالتدابير اللازمة إلا أنه لا يكفي لدفع المسؤولية بانتفاء الخطأ بوجه عام، وإنما يجب على الناقل إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المتولد عنه الضرر وإقامة الدليل على أن هذا السبب تحديداً لا يرجع إلى خطئه، ويكفي

¹ . أنظر عرض هذه الاختلافات بالتفصيل لدى: د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 244 وما يليها، د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 150 - 151.

هنا إقامة الدليل على بذل العناية المعقولة تجاه هذا السبب دون أن يطالب الناقل بإثبات القوة القاهرة لنفي مسؤوليته. أما إذا بقي سبب الحادث مجهولاً فإن الناقل يتحمل المسؤولية. لذا قيل - وبحق - أن هذا التفسير فيه محاباة لمصلحة مستخدمي الطائرة وقسوة على الناقل الجوي¹.

2. خطأ المضرور

ورد النص على هذا السبب في المادة 21 من الاتفاقية والتي قررت أنه "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

ومن أمثلة خطأ المضرور إهمال الراكب في إطفاء سيجارة مما أدى إلى نشوب حريق بالطائرة، قيام الراكب بفتح باب الطائرة عنوة وإلقائه بنفسه منها بقصد الانتحار، اقتراب الراكب من محركات الطائرة بعد إفلاته من رقابة تابعي الناقل مما أدى إلى إصابته بسبب تواجده في منطقة جذب الهواء.

وقد أحالت الاتفاقية على قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، لتحديد أثر الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل².

ويلاحظ أنه نظراً لعدم وجود نص في القانون التجاري الليبي يحدد هذا الأثر فإنه يتوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة بالمادة 219 مدني، والتي تقرر أنه إذا اجتمع خطأ المضرور مع خطأ الناقل فقد يستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل فتنتفي مسؤولية الأخير لانقطاع علاقة السببية بين خطئه والضرر، وقد لا يستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل وإنما يكون الخطأ مشتركاً بينهما فلا يعفى الناقل تماماً من المسؤولية، وإنما ينتقص مقدار التعويض الملزم به بقدر مساهمة المضرور في إحداث الضرر.

3. الخطأ الملاحي

أضافت اتفاقية وارسو سبباً آخر للإعفاء من المسؤولية خاص بنقل البضائع والأمتعة دون نقل الركاب، حيث يمكن للناقل بالإضافة إلى دفع مسؤوليته عن طريق إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتلافي الضرر أو استحالة اتخاذها، أن ينفى بالاستناد إلى المادة 20 ف 2 والتي نصت على "لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة، وأنه اتخذ هو وتابعيه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير اللازمة لتقادي وقوع الضرر".

فالمادة 20 ف 2 تشير إلى "الخطأ الملاحي"³ وهو ما يقع من أفراد طاقم الطائرة من أخطاء تتعلق بقيادة الطائرة، والتي يستقل بها أعضاء الطاقم أثناء الطيران بعيداً عن رقابة الناقل وإشرافه⁴، دون الأخطاء الشخصية الواقعة منهم، ويقع على عاتق الناقل إثبات وقوع خطأ ملاحي من تابعيه للتخلص من المسؤولية.

ويشار إلى أنه رغم وجود هذا السبب الإضافي لدفع المسؤولية إلا أنه كان يندر الاستناد إليه من قبل الناقلين الجويين، نظراً لأن عملية النقل الجوي عادة ما تتضمن نقل ركاب بجانب نقل البضاعة، ومن ثم فإن التمسك بتطبيق نص المادة 20 ف 1

¹ .د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 248.

² .د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 154.

³ .وقد ورد النص على "الخطأ الملاحي" كذلك في القانون البحري الليبي كسبب للإعفاء من المسؤولية في حالة نقل البضائع بحراً (م 213 بند 1) وذلك نقلاً عن معاهدة بروكسل عام 1924 بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

⁴ .د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 153.

وإن أدى إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن نقل البضائع، إلا أنه سينعكس على مسؤوليته عما لحق الركاب من إصابات والتي لا يشملها الإعفاء الوارد في هذا النص¹.

ثانياً: . أسباب الإعفاء في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو

1 . بروتوكول لاهاي 1955

مع تمسك بروتوكول لاهاي بأساس مسؤولية الناقل الجوي الذي نصت عليه اتفاقية وارسو، واعتبار التزام الناقل التزاماً ببذل عناية مقوى يفترض فيه خطأه العقدي، فقد أبقي البروتوكول على نص المادة 20 من اتفاقية وارسو المتعلق بالإعفاء من المسؤولية كما هو دون تعديل.

ومن ثم لا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته وفقاً لأحكام هذا البروتوكول إلا بإقامة الدليل على أنه اتخذ هو وتابعوه كافة التدابير اللازمة لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

غير أن المادة العاشرة من بروتوكول لاهاي قامت بإلغاء الفقرة الثانية من المادة 20 من اتفاقية وارسو والمتعلقة "بالخطأ الملاحي" في حالة نقل البضائع والأمتعة، مساوية بذلك بين نقل البضائع والأمتعة ونقل الركاب من حيث وسائل دفع المسؤولية².

ويرجع إلغاء هذه الفقرة إلى الاعتراضات الكثيرة التي طالتها، باعتبارها قد راعت فقط مصلحة الناقلين الجويين ومكنتهم من الإفلات من المسؤولية بالاختباء خلف الأخطاء الملاحية لتابعيهم، كما أنها تقرر تفرقة لا مبرر لها بين نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة.

2 . بروتوكول جواتيمالا عام 1971

تعرض أساس المسؤولية الوارد في اتفاقية وارسو إلى تعديل جوهري بموجب بروتوكول جواتيمالا عام 1971، والذي جاء كنتيجة لاتفاق مونتريال الموقع عام 1966 بين شركات الطيران الدولية وهيئة الطيران المدني الأمريكية، ولا شك أن التغيير في أساس المسؤولية كان له انعكاسه على وسائل دفعها. فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الركاب والأمتعة في بروتوكول جواتيمالا مسؤولية موضوعية قائمة على الخطر بدلاً من المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، وأصبح التزام الناقل بالخصوص التزاماً بتحقيق نتيجة، لذا حدد البروتوكول الوسائل التي يستطيع بها الناقل دفع مسؤوليته وهي: الحالة الصحية للراكب إذا كانت هي السبب الوحيد لما لحق به من أضرار (م4 ف1)، خطأ المصاب (م6) حيث يكون الإعفاء كلياً إذا كان خطأ المصاب هو السبب الوحيد للضرر، أو جزئياً إذا كان الخطأ مشتركاً بين الناقل والمصاب.

أما في مجال المسؤولية عن نقل البضائع والمسؤولية عن التأخير ونظراً لأن أساس المسؤولية الوارد في اتفاقية وارسو لم يتم المساس به، فقد ظل بإمكان الناقل أن يتخلص من المسؤولية عنها بالتمسك بالمادة (20 ف1) منها، أي بإثبات أنه اتخذ هو وتابعوه كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

3 . بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975

بموجب التعديل الذي أدخله هذا البروتوكول على اتفاقية وارسو لم يعد هناك جدوى من التمسك بتطبيق نص المادة 20 ف1 للإعفاء من المسؤولية حتى في مجال نقل البضائع، إذ حصر البروتوكول في مادته الرابعة أسباب الإعفاء من المسؤولية في هذا المجال في أربعة أسباب فقط وهي: طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها، أو سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه، أو أعمال الحرب أو النزاع المسلح، أو أي عمل صادر عن السلطة العامة له صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أثناء مرورها العابر به.

¹. د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 253.

². د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، مرجع سابق، ص 154.

وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول مونتريال الرابع وفيما يتعلق بأثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل، وإن كان قد أحال على قانون القاضي المعروض عليه النزاع لتحديد هذا الأثر في مجال نقل الركاب والأمتعة كما فعلت اتفاقية وارسو، إلا أنه خالف الاتفاقية في مجال نقل البضائع فلم يقرر هذه الإحالة لمعرفة أثر الخطأ، وإنما قرر قاعدة موضوعية لتحديد في المادة 6 ف 2 منه والتي تعفي الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً، بحسب ما إذا كان خطأ المطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه قد تسبب وحده في إحداث الضرر أو قد ساهم في حدوثه¹.

ثالثاً: أسباب الإعفاء في اتفاقية مونتريال لعام 1999

اعتبرت هذه الاتفاقية أن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب مسؤولية موضوعية، كأصل عام، فلا يجوز للناقل نفيها أو الحد منها (م 1/21) ولا يمكنه هذا إلا بإثبات خطأ المضرور (م 20)، وذلك كله إذا لم يتجاوز مبلغ التعويض المطالب به مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

وقد خرجت الاتفاقية عن هذا الأصل العام في حالة المطالبة بتعويض يجاوز مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، واعتبرت مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض فيما يتعلق فقط بمقدار الزيادة (م 2/21)، وأجازت له في هذه الحالة دفع المسؤولية بإثبات أحد أمرين²:

الأمر الأول: أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه، ويقاس ذلك وفق معيار موضوعي هو معيار الناقل العادي الذي يوجد في نفس ظروف الناقل المدعى عليه، ودون أن يصل الأمر إلى مطالبة الناقل بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها كما تقرر اتفاقية وارسو 1929. الأمر الثاني: أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير، بشرط أن يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر من الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر. أما إذا تبين أن خطأ الناقل قد ساهم مع خطأ الغير فلا يعفى الناقل من المسؤولية أيأ كانت درجة هذه المساهمة ويلتزم بتعويض الضرر (م 2/21 ب من الاتفاقية). ويميل الفقه إلى اعتبار عمليات خطف الطائرات وتحويل مسارها بالقوة، من قبيل فعل الغير الذي يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية³. أما فيما يتعلق بالإعفاء من المسؤولية عن نقل الأمتعة والبضائع فقد نصت الاتفاقية في مادتها السابعة عشر بالفقرة الثانية على أن الناقل لا يُسأل، في حالة الأمتعة المسجلة، إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى خلل كامن في الأمتعة أو إلى نوعيتها أو إلى عيب ذاتي فيها، بينما نصت في مادتها الثامنة عشر على أسباب محددة لقيام المسؤولية عن هلاك وتلف البضائع، وهي تندرج جميعها تحت مفهوم السبب الأجنبي، وتكاد تتفق مع الأسباب التي عددها بروتوكول مونتريال الرابع عام 1975 في مادته الرابعة بخصوص المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها أو ضياعها وهي: وجود خلل كامن في البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها، أو سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو أعمال الحرب أو النزاع المسلح، أو إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها، كما لو قامت السلطات العامة في الدولة بمصادرة الشحنة أو تدميرها.

أما عن المسؤولية عن التأخير في نقل البضائع والركاب، وهي مسؤولية ظلت قائمة على الخطأ المفترض، فقد قررت اتفاقية مونتريال 1999 في هذا الصدد ذات وسيلة الإعفاء التي كانت تنص عليها المادة 20 ف 1 من اتفاقية وارسو لعام 1929، وهي قيام الناقل بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ هذه التدابير (م 19).

¹ .د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 254.

² .د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 109 - 110.

³ .د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 242.

ويلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 تضمنت قواعد موضوعية فيما يتعلق بخطأ المضرور وأثره على مسؤولية الناقل، ولم تقم بالإحالة على قانون القاضي المعروض عليه النزاع، فوفقاً للمادة 20 منها¹ يعفى الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً بحسب ما إذا كان إهمالاً أو خطأً أو امتناع المضرور قد تسبب وحده في وقوع الضرر، أو قد ساهم في حدوثه. فإذا كان هو السبب الوحيد يعفى الناقل كلياً من المسؤولية، أما إذا كان قد ساهم في حدوث الضرر فيعفى الناقل جزئياً بقدر هذه المساهمة. وهذه القواعد الموضوعية في تحديد أثر خطأ المضرور تسري على جميع أنواع المسؤولية المقررة في الاتفاقية، سواء كانت مسؤولية موضوعية أم قائمة على خطأ مفترض، أي أنها تنطبق على المسؤولية عن نقل الركاب والأمتعة والبضائع وكذلك المسؤولية عن التأخير².

الفرع الثاني

الإعفاء الاتفاقي

تؤدي اتفاقات المسؤولية إما إلى رفع المسؤولية عن المدين رغم توافر جميع عناصرها، فلا تنتج أثر ولا يلتزم بأي تعويض، وإما تخفيف المسؤولية بإنقاص أثرها مع بقائها قائمة فيلتزم المدين بدفع تعويض جزئي. وفي هذا الصدد تتعدد التفرقة بين الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر واللاحقة له.

أولاً: الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر

تكاد تجمع كافة الاتفاقيات المتعلقة بالنقل الجوي الدولي على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها السابقة على وقوع الضرر، فقد نصت المادة 23 من اتفاقية وارسو على أن "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

وهذه المادة ظلت على ما هي عليه لم يلحقها أي تعديل من قبل البروتوكولات المعدلة للاتفاقية، باستثناء ما نص عليه بروتوكول لاهاي في المادة 12 منه، والتي استتنت من حكم هذا البطلان الشروط المتعلقة بالضياح أو الضرر الناتج من طبيعة البضاعة أو من عيب ذاتي فيها.

وفي هذا الصدد تثير مسألة التأخير في النقل الجوي إشكالية فيما يتعلق "بشروط الأياتا" التي عادة ما تدرجها شركات النقل الجوي في تذكرة السفر، وما تقرره من أن مواعيد الرحيل والوصول غير ملزمة للناقل، وذلك من حيث مدى صحة هذه الشروط ومدى اعتبارها من قبيل الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير.

حيث ذهب رأي مؤيداً بأحكام من القضاء³ إلى صحة هذه الشروط على اعتبار أنها لا تعني إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير، بل تدل على "عدم اتفاق الطرفين على ميعاد معين لتنفيذ النقل" وبالتالي لا تنتفي مسؤولية الناقل مطلقاً بل يظل مسؤولاً عن تنفيذ النقل في ميعاد معقول.

بينما ذهب رأي آخر إلى بطلان مثل هذه الشروط حتى لو تضمنها العقد أو تذكرة السفر، لأنها تعني إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير وهو ما يتعارض مع صريح نص المادة 23 من اتفاقية وارسو. كما أن القول بأن هذه الشروط تدل

¹ . تنص المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999 على "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمالاً أو خطأً 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 الركاب أو إصابته شخص آخر غير الركاب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الاسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الركاب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية بما في ذلك الفقرة (1) من المادة 21"

² . د. محمد فريد العربي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 337

³ . راجع: د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص 225

على عدم وجود اتفاق على ميعاد النقل هو قول غير مقبول ومخالف للواقع الذي يدل على أن هناك اتفاق قد تم فعلاً، ولكن مركز الناقل الأقوى واستغلاله عدم التوازن الاقتصادي بينه وبين المسافر، مكنه من إدراج هذا الشرط الذي لم يكن أمام المسافر إلا قبوله، ويبدو أن المحكمة العليا الليبية تؤيد هذا الرأي الأخير.¹

أخيراً تجدر الإشارة إلى أن البطلان المقرر بالمادة 23 من اتفاقية وارسو، يمتد كذلك إلى كل شرط يهدف بطريق غير مباشر إلى الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل، وذلك بالمساس والانتقاص من الحقوق الممنوحة للمضرور بموجب الاتفاقية، كشرط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة تقادم الدعوى، وكذلك نقل عبء الإثبات على عاتق الراكب أو المرسل بدلاً من الناقل، إذ يتعذر على الراكب أو المرسل القيام بمثل هذا الإثبات. كما يعتبر في حكم البطلان كل شرط فيه إلزام للمسافر أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، أو تنازلهما عن حقوقهما في هذا التأمين لمصلحة الناقل.

في حين أنه ليس هناك ما يمنع من الاتفاق على التشديد من مسؤولية الناقل الجوي، وذلك بوضع حد للتعويض يتجاوز الحد الذي تقرره الاتفاقية في المادة 22 منها، لأن هذا الحكم مقرر لمصلحة الناقل فيجوز له التنازل عنه.²

ثانياً: الاتفاقات اللاحقة لوقوع الضرر

يخرج من نطاق البطلان الذي تقرره اتفاقية وارسو اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية المبرمة بعد وقوع الضرر، حيث نصت المادة 32 من الاتفاقية على أن " 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". وهو ما يفهم منه جواز عقد الاتفاقات اللاحقة لوقوع الضرر، وربما مرجع ذلك اعتبار عقد النقل الجوي من عقود الإذعان ومن ثم يتوجب حماية الطرف الضعيف فيه وهو الراكب أو المرسل من الشروط التعسفية التي يفرضها عليه الطرف الآخر وهو الناقل دون أن يستطيع رفضها، وهذه الحماية تكون وقت إبرام العقد وقبل وقوع الضرر لأنه في هذا الوقت يصدق على الراكب أو المرسل وصف الطرف الضعيف لحاجته لخدمات الناقل، أما بعد وقوع الضرر فإن ما يعقد من اتفاقات لا شبهة فيها، حيث انتفى عن الراكب أو المرسل هذا الوصف ولا يمكن القول أنه قد أُجبر على قبولها ولم يستطيع رفضها.

ومع ذلك فإن تقدير صحة الاتفاقات المبرمة بعد وقوع الضرر، يترك للقانون الوطني واجب التطبيق.³

ويمكن القول إنه إذا كان القانون التجاري الليبي هو الواجب التطبيق، فإن جميع الاتفاقات المبرمة قبل وقوع الضرر لن تكون صحيحة ذلك أن نص المادة 657 ف 1 من القانون التجاري يقرر صراحة بطلان هذه الاتفاقات وهو بطلان يتعلق بالنظام العام فلا تجوز مخالفته، اللهم إلا إذا تعلق الأمر بالاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها في حالة هلاك وتلف البضائع الناتج عن طبيعتها أو عيب ذاتي فيها، فهذا الاتفاق جائز قبل وقوع الضرر (م 657 ف 2 تجاري). أما مدى صحة هذه الاتفاقات بعد وقوع الضرر، فقد جاء النص على البطلان في المادة 657/1 المذكورة آنفاً بشكل عام دون تخصيص للاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، خلافاً لما نصت عليه اتفاقية وارسو (م 32)، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من إبرام اتفاق للإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل بعد وقوع الضرر، لأنه في هذا الوقت لا يتصور وجود وسائل ضغط بيد

¹. حيث قضت في الطعن المدني رقم 1888/56 بتاريخ 2014/2/27 " أن التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل في الميعاد هو التزام بتحقيق غاية وترتيباً على ذلك فإنه إذا اتفق الراكب مع الناقل على ميعاد معين لتنفيذ عقد النقل فإن أي تقويت لهذا الميعاد يعتبر تأخيراً. ويكون الناقل مسؤولاً عن جبر الضرر الذي ينشأ عنه، ولا يغير من ذلك النص في تذكرة السفر على جواز تغيير الرحلة أو الغائها أو تغيير خط سيرها أو تأجيلها أو تأخيرها، وإذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه لا يكون مخالفاً للقانون) منشور بمجلة المحكمة العليا السنة 47 العددان 1، 2، ص 78.

². د. حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 110.

³. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 318.

الناقل يمكن أن يمارسها تجاه المسافرين أو الشاحن لإجباره على إبرام مثل هذه الاتفاق، ولا يمكن القول أن هناك طرف قوي وطرف ضعيف يحتاج إلى الحماية القانونية. فيعتبر الاتفاق صحيحاً ما دام خالياً من عيوب الإرادة الواردة بنصوص القانون المدني.

الخاتمة

نظم المشرع الليبي النقل الجوي الداخلي بموجب القانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري، بينما أحال على الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها ليبيا لتطبيقها في مجال النقل الجوي الدولي، إذ الطبيعة الدولية لهذا النوع من النقل جعلته محلاً لاتفاقيات وبروتوكولات دولية، كان هدفها توحيد القواعد المطبقة بصدده على المستويين الوطني والدولي، وتقليل النزاعات القضائية المتعلقة بالتعويض عما يسببه من أضرار بفضل وجود هذه القواعد.

ولا شك أن تأطير مسؤولية الناقل الجوي من المواضيع التي حظيت باهتمام كبير في مجال النقل الجوي الداخلي والدولي، وقد حرص المشرع الليبي على تنظيم أحكام هذه المسؤولية بموجب قواعد آمرة، كمحاولة للتوفيق بين المصالح المتعارضة لأطراف عملية النقل وتمشياً مع التطور اللاحق بها على المستوى الدولي.

وقد تعرضنا في هذه الدراسة لبيان الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي، وما طرأ عليها من تطور بتطور عمليات النقل وصناعة الطائرات، كما تعرضنا لبيان نطاق هذه المسؤولية وطرق دفعها والإعفاء منها. وانتهينا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج

- 1 - أن عقد النقل الجوي كغيره من العقود الملزمة للجانبين، والذي يترتب حقوقاً والتزامات لكل طرف من أطرافه، فإذا ما تم الإخلال بهذه الالتزامات من أحد الأطراف فإن ذلك يترتب مسؤوليته العقدية تجاه الطرف الآخر.
- 2 - جعل المشرع الليبي التزام الناقل الجوي التزاماً بتحقيق نتيجة لا بذل عناية، فنقوم مسؤوليته بمجرد حصول ضرر نتج عن حادث وقع أثناء النقل الجوي دون حاجة إلى إثبات ارتكابه خطأ، لكنه لم يصل إلى جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية إذ يمكنه دفعها عن طريق إثبات السبب الأجنبي.
- 3 - وضع المشرع الليبي أطراً لتحديد مسؤولية الناقل الجوي وبيان نطاقها، كما نظم وسائل دفع هذه المسؤولية وقرر بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف منها.
- 4 - لم يتبن المشرع الليبي (مبدأ المسؤولية المحدودة) في حالة الأضرار الناتجة عن وفاة الركاب أو إصابتهم بأذى بدني، واقتصر في إقرار هذا المبدأ على الأضرار المالية فقط (م 654 تجاري).
- 5 - أقامت اتفاقية وارسو لعام 1929م مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، لكن البروتوكولات المتعددة التي عدلت هذه الاتفاقية وصلت بها في نهاية المطاف إلى جعلها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر، باستثناء مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والبضائع والتي ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض. وهو ما انتهت إليه أيضاً اتفاقية مونتريال للنقل الجوي عام 1999.
- 6 - لم تتضمن ليبيا إلا إلى اتفاقية وارسو للنقل الجوي عام 1929، والبروتوكول المعدل لها الموقع في لاهاي 1955، وكذلك الاتفاقية المكملة لها الموقعة في جوادا لاجارا 1961. وهذا يعني أننا سنكون أمام ازدواجية في النظام القانوني المطبق على النقل الجوي، ففي حين تقرر بنصوص القانون التجاري أن التزام الناقل الجوي هو التزام بتحقيق نتيجة لا يستطيع التخلص منه إلا بإثبات السبب الأجنبي، فإن التزامه وفقاً لاتفاقية وارسو لا يتعدى كونه التزاماً ببذل عناية مقوى، ينقل عبء الإثبات من المتضرر إلى الناقل، الذي يمكنه التخلص منه بإثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

ثانياً: التوصيات

- 1 - نوصي بتعديل نصوص القانون التجاري وجعل المسؤولية في النقل الجوي الداخلي مسؤولية موضوعية قائمة على مجرد وقوع الضرر، ولا يمكن دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور، وذلك في الحالة التي لا يتجاوز فيها التعويض المطالب به عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني مبلغاً معيناً، انسجاماً مع ما قرره اتفاقية مونتريال 1999 في مجال النقل الجوي الدولي.
- 2 - نوصي المشرع الليبي بالانضمام إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999 بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وما انتهت إليه من أحكام موضوعية أكثر تطوراً وضماناً لحق المضرور في الحصول على تعويض مما هو مقرر في اتفاقية وارسو، خاصة فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوي.
- 3 - نوصي بتعديل نص المادة 661 تجاري، بحيث يكون توجه المشرع واضحاً في ذات النص وبدون إحالة على نصوص أخرى، وذلك إذا ما رُوي تقرير مبدأ المسؤولية المحدودة عن الأضرار البدنية بالنسبة للناقل بالمجان.
- 4 - نظراً لأن نصوص القانون التجاري بصياغتها الحالية تثير اللبس في مدى إجازة التعويض عن الضرر المعنوي الذي يصاب به الراكب بشكل مستقل ودون اشتراط اقترانه بضرر بدني، لذا فإننا نوصي في حال أراد المشرع إجازة التعويض عن هذا النوع من الضرر، أن ينص على ذلك صراحة.
- 5 - نوصي بتعديل المادة 657 ف 1 من القانون التجاري، والنص صراحة على قصر البطلان على اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية السابقة على وقوع الضرر على النحو الوارد بالمادة 32 من اتفاقية وارسو.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب القانونية العامة والخاصة

- 1- أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، 1977
- 2 - ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966
- 3 - عدلي أمير خالد:
- عقد النقل الجوي، مركز المحمود لتوزيع الكتب القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى 2023
- أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر
- 4 - فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي "دراسة في اتفاقية فارسو والبروتوكولات المعدلة لها" دار النهضة العربية، القاهرة، 1985
- 5 - محمد الجيلاني البدوي، قانون النشاط الاقتصادي، بدون ناشر، الطبعة السادسة، 2013
- 6 - محمد بهجت، الموجز في القانون الجوي " النقل الجوي الوطني والدولي "، بدون ناشر، الطبعة السابعة، 2015
- 7- محمد علي البدوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام "الجزء الأول" مصادر الالتزام، بدون ناشر، طبعة 2013
- 8- محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016
- 9 - مصطفى عبد الحميد عياد، المصادر الإرادية للالتزام في القانون المدني الليبي، كلية القانون، جامعة بنغازي، 1990
- 9- ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، بدون ناشر وسنة نشر
- 11 نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام "مصادر الالتزام" دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020

ثانياً: البحوث القانونية

- 1- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مدى التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية التي تصيب ركابه، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، س39، ع2، يونيو 2015
- 2 - حماد مصطفى عذب، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافرين أو إصابته "دراسة مقارنة" مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد الرابع والخمسون، الجزء الأول، ديسمبر 2021
- 3 - جوابي فلة، تعويض الضرر الجسدي في نظم التعويض الخاصة، بحث منشور بمجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 6، العدد 2، ديسمبر 2021
- 4 - محمد أشرف، التعويض عن حوادث النقل الجوي، مجلة قه لاي زانست العلمية، الجامعة اللبنانية الفرنسية، العراق، المجلد 4، العدد 3، 2019
- 5 - محمود فياض، ماهية التأخير في عقد النقل الجوي وفقاً لوثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي الإماراتية، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة الثامنة، العدد 3، العدد التسلسلي 31 / محرم . صفر 1442 هـ / سبتمبر 2020
- 6 - منال محمد السيد/ سامر محمد الزعبي، مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر العدد الرابع والتسعون، أبريل 2021.

ثالثاً: التشريعات الوطنية والدولية

- 1- قانون النشاط التجاري الليبي رقم 23 لسنة 2010
- 2 - القانون رقم 6 لسنة 2005 بشأن الطيران المدني الليبي
- 3 - القانون البحري الليبي لسنة 1953

4 - القانون المدني الليبي لسنة 1953

5 - قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999

6 - اتفاقية وارسو لعام 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها

7- اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي عام 1999

رابعاً: الأحكام القضائية

1 - أحكام المحكمة العليا الليبية

2 - أحكام محكمة التعقيب التونسية

3 - أحكام المحكمة العليا الأمريكية