



# **المركز القانوني للناقل الجوي الفعلي في ضوء الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي**

**أ.د. فاروق إبراهيم جاسم**

أستاذ القانون التجاري

كلية القانون - الجامعة المستنصرية

## **المركز القانوني للناقل الجوي الفعلي في ضوء الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي**

ا.د. فاروق إبراهيم جاسم / كلية القانون – الجامعة المستنصرية

### **الملخص**

يتناول هذا البحث دراسة المركز القانوني للناقل الجوي الفعلي في ضوء ما قرره اتفاقية "جوادا لاخارا" لعام ١٩٦١ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وذلك من خلال التعريف به والتمييز بينه وبين الناقلين الآخرين الذين يتولون تنفيذ عمليات النقل الجوي، ثم بيان الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

**The legal situation and the liability of the actual Air carrier in a  
accordance with the international conventions that regulate the  
international air transport**

### **Abstract**

This research deals with the legal situation of the actual Air carrier in accordance with the Gualala Guadajara convention 1961 and Montreal convention 1999 which define and distinguish the air carriers who carry out air transport operations. The study then clarifies the provisions that regulate the liability of the contracting and actual carrier.

### **المقدمة**

قد يجد الناقل الجوي في كثير من الظروف أنه غير قادر على تلبية طلبات النقل التي تعاقد عليها لأسباب عديدة، منها تجاوز هذه الطلبات حدود إمكانيات أسطوله الجوي، وما لديه من طائرات، وعدم قدرته على شراء طائرات جديدة لرفد أسطوله بسبب الثمن الباهض للطائرة، الأمر الذي يضطره إلى التعاقد مع ناقل آخر ليتولى تنفيذ بعض طلبات النقل.

ويطلق على هذا الناقل تسمية (الناقل الفعلي)<sup>(١)</sup> تمييزاً له عن الناقل الأول الذي تعاقد مع الركاب لنقلهم من مكان إلى آخر، والذي يطلق عليه تسمية (الناقل المتعاقد).

ولم تكن اتفاقية وارشو (فارصوفيا) – بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في ١٩٢٩/١٠/١٢ – تتضمن أية أحكام بشأن مركز الناقل الفعلي والتزاماته ومسؤوليته وذلك بسبب الظروف التاريخية التي رافقت وضع هذه الاتفاقية، والمتمثلة بحدثة نشاط النقل الجوي، وقلة أعداد المسافرين عن طريق الجو. فضلاً عن الاعتقاد السائد لدى بعضهم بأن السفر بالطائرة أمر محفوف بالمخاطر، ومن ثم لم يكن هناك حاجة تستدعي الاستعانة بناقلين آخرين لتنفيذ طلبات النقل التي تعاقد عليها الناقل الجوي.

وقد تغير الوضع فيما بعد بسبب زيادة الثقة بالطائرة كوسيلة نقل لدى الجمهور بفعل تحسن مستويات الأمان فيها بعد التطور الكبير الذي شهدته صناعة الطائرات. فضلاً عن المزية الجوهرية للطائرة المتمثلة بسرعتها الفائقة وقدرتها على اجتياز المسافات البعيدة في أوقات قصيرة، ومن ثم أصبح السفر بالطائرة الوسيلة المفضلة لدى الكثير من الجمهور، وترتب على ذلك زيادة أعداد الرحلات الجوية، وعدم قدرة الناقل الجوي على تنفيذ جميع طلبات النقل التي تعاقد عليها مما يضطره أن يعهد إلى ناقلين آخرين لتنفيذها. وبناءً على كل ما تقدم، أصبح من الضروري الإقرار بأحكام تنظم التزامات الناقل الفعلي ومسؤوليته، وهذا ما تم بالفعل بوضع اتفاقية مكملة لاتفاقية وارشو أطلق عليها "اتفاقية (جوادا لاخارا) بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد " الموقعة في ١٩٦١/٩/١٨. وقد تضمنت هذه الاتفاقية ثمان عشرة مادة حددت مفهوم الناقل الفعلي والناقل المتعاقد وبينت التزامات الناقل الفعلي ومسؤوليته وعلاقته بالناقل المتعاقد وعلاقته بالركاب. ثم تبنت اتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في ١٩٩٩/٥/٢٨ هذه الأحكام في الفصل الخامس المواد "٤٥/٣٩".

#### أهمية موضوع البحث:

تتجلى أهمية موضوع البحث بشيوع ظاهرة النقل الفعلي بوصفه الوسيلة التي تمكن الناقل الجوي من تنفيذ طلبات النقل التي تعاقد عليها من دون أن يتعرض إلى المسؤولية الناشئة عن إخلاله بتنفيذ التزاماته بموجب عقد النقل. فضلاً عن الإشكالات التي يثيرها هذا النوع من النقل سواء في العلاقة بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، أو بين هؤلاء والراكب أو الركاب.

(١) ويطلق عليه باللغة الإنجليزية "actual Carrier" وكذلك "Performance Carrier"

"أي الناقل المنفذ. بينما يطلق عليه في اللغة الفرنسية اصطلاح "Transporteur de"

"Fait أي الناقل الفعلي، وكذلك "Transporteur Substitue" أي الناقل البديل.

### إشكالية البحث:

يشير البحث في المركز القانوني للنقل الجوي الفعلي ومسؤوليته تساؤلات عدّة من أهمها:

أولاً: مدى جواز الاعتداد بإرادة الراكب أو المرسل في قبول أو عدم قبول تنفيذ النقل من قبل ناقل آخر غير الناقل الذي تعاقد معه؟ وهل يملك هؤلاء رفض تنفيذ النقل وفسخ العقد؟

ثانياً: كيفية التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في الظروف التي يتم فيها تنفيذ النقل من ناقل مرتبط مع الناقل المتعاقد بتحالف يضم ناقلين آخرين؟

ثالثاً: تفسير كيفية رجوع الراكب أو المرسل على الناقل الفعلي ومسائلته عن الضرر المتحقق في أثناء تنفيذ النقل على الرغم من عدم وجود علاقة تعاقدية بينهما؟

### منهج البحث:

اعتمد البحث المنهج التحليلي أسلوباً في تفسير النصوص الواردة في اتفاقية "جوادا لآخارا" لعام ١٩٦١ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بشأن المركز القانوني للناقل الجوي الفعلي ومسؤوليته.

### تقسيم البحث:

تم تقسيم البحث على مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: تحديد مفهوم الناقل الجوي الفعلي.

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد.

### المبحث الأول

#### تحديد مفهوم الناقل الجوي الفعلي

يتطلب البحث في مسؤولية الناقل الجوي الفعلي الإشارة أولاً إلى تحديد المقصود بهذا الناقل. ثم التمييز بينه وبين غيره من الناقلين الذين يتولون تنفيذ عملية النقل الجوي.

وبناءً على ما تقدم، سيقسم المبحث الأول على مطلبين، وبالشكل الآتي:

المطلب الأول: التعريف بالناقل الجوي الفعلي.

المطلب الثاني: التمييز بين الناقل الجوي الفعلي وغيره من الناقلين الجويين.

ونبحث في هذه المسائل تباعاً:

## المطلب الأول

### التعريف بالناقل الجوي الفعلي

حددت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي، وكذلك آراء الفقه المقصود بالناقل الجوي الفعلي<sup>(١)</sup> وذلك بقصد بيان المقصود بهذا اللفظ وضبط معناه، ومن ثم التمييز بينه وبين الناقلين الذين يتولون تنفيذ النقل الجوي. ولذا سيقسم المطلب الأول على فرعين، وبالشكل الآتي:

الفرع الأول: التعريف بالناقل الجوي الفعلي وفقاً للاتفاقيات الدولية.

الفرع الثاني: التعريف بالناقل الجوي الفعلي وفقاً لآراء الفقه.

## الفرع الأول

### التعريف بالناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية

بينت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي مفهوم الناقل الجوي الفعلي، إذ نصت (ف ج ١م) من اتفاقية "جواذا لاخارا" "Guadalajara" لعام ١٩٦١ بأن الناقل الفعلي "يعني شخص آخر غير الناقل المتعاقد، يقوم بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد بكل أو جزء من النقل المشار إليه في (الفقرة ب)، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً بالتتابع بمفهوم اتفاقية وارشو، ويكون هذا الترخيص مفترضاً ما لم يثبت العكس".

وقد كرس اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ - التي ألغت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ وكل البروتوكولات المعدلة لها أو الملحق بها - هذا المفهوم حيث قررت المادة (٣٩) من هذه الاتفاقية بأن "تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل المتعاقد" بصفته طرفاً أساسياً، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل الفعلي" بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو جزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء

(١) ذهبت بعض الآراء إلى أن مفهوم الناقل الفعلي "actual carrier" قد ظهر في القرن التاسع عشر في بعض العقود البحرية النموذجية "Typical Maritime Contracts". أما على مستوى التشريع فقد حدد مفهوم هذا المصطلح لأول مرة في قانون نقل البضائع عن طريق البحر الأمريكي لعام ١٩٣٦. يُنظر: R.I.R. Abeyratne, The Liability of an actual carrier in the carriage of goods by air in Multimodal transport, Air and space Law Journal, Volume 13, Issue 3, 1988, P. 128.

ناقلًا متتابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية، ويكون هذا الترخيص مفترضاً، ما لم يتم الدليل على عكس ذلك<sup>(١)</sup>.

## الفرع الثاني

### التعريف بالناقل الجوي الفعلي وفقاً لأراء الفقه

أشارت آراء الفقه إلى بعض التعاريف التي حددت المقصود بالناقل الجوي الفعلي، إلا أنها تبدو بوجه عام متقاربة، إذ عرّف بعضهم الناقل المذكور بأنه الشخص الذي يتعهد أن يؤدي كلاً أو جزءاً من النقل بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد<sup>(٢)</sup>.

أو أنه الناقل الذي يؤدي عن طريق الجو كل أو جزء من النقل بموجب تفويض من الناقل المتعاقد<sup>(٣)</sup>.

(١) كما حددت الاتفاقيات المنظمة للنقل البحري مفهوم الناقل الفعلي، إذ نصت (ف٢م) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع - المعروفة باتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ - بأنه " يقصد بمصطلح الناقل الفعلي كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ ". وكذلك أشارت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً - المعروفة بقواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ - إلى مفهوم الناقل الفعلي، إلا أنها لم تستخدم هذا اللفظ بل لفظ " الطرف المنفذ "، وعرفته في (ف٦م) بأنه " يعني أي شخص آخر غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيّاً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو تناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل وسيطرته ". أما على صعيد نقل الأشخاص بحراً فقد حددت اتفاقية أثينا بشأن نقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر الموقعة في ١٣/١٢/١٩٧٤ - والمعدلة بمقتضى بروتوكول أثينا الموقع في ١/١١/٢٠٠٢، الذي دخل حيز النافذ في ٢٣/٤/٢٠١٤ - في (ف٢م) المقصود بالناقل الفعلي، الذي أطلقت عليه بالطرف المنفذ " Performing Carrier " بأنه " شخص آخر غير الناقل - سواء أكان مالكاً للسفينة أم مستأجراً لها أم مستغلاً لها - يتولى فعلياً تنفيذ كل أو بعض النقل ".

(٢) Vincent Grellère, Droit Aérien-Droit Spatial, Université de Toulouse.2019,P.708.

(٣) يُنظر في هذا التعريف: مقالة بعنوان " Definition of actual carrier " متاحة على الموقع الإلكتروني: " Lawinsider.com " تاريخ الزيارة ١/٥/٢٠٢١.

أما آراء الفقه العربي فقد أشارت كذلك إلى بعض التعاريف التي حددت المقصود بالناقل الجوي بعبارات لا تخرج عما تقدم من تعاريف. إذ اشار بعضهم إلى أن الناقل الجوي الفعلي هو الذي عهد إليه الناقل المتعاقد تنفيذ كل أو جزء من الرحلة الجوية التي تعاقد عليها بطائرته الخاصة<sup>(١)</sup>.

أو أنه شخص - خلاف الناقل المتعاقد - يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل أو جزء من النقل<sup>(٢)</sup>. وكذلك أشار البعض بأن الناقل الفعلي بأنه الناقل الذي لا يظهر طرفاً في عقد النقل، إلا أنه يتولى التنفيذ الفعلي للرحلة إما بأكملها أو في جانب منها<sup>(٣)</sup>.

ويبدو من مجمل ما تقدم، أن توافر وصف الناقل الجوي الفعلي يتطلب الشروط

الآتية:

أولاً: وجود عقد نقل يتم تنفيذه بطائرة، ويلتزم به الناقل بنقل ركاب وأمتعتهم أو نقل بضائع لمصلحة المرسل أو المرسل إليه.

ثانياً: أن يعهد الناقل المتعاقد إلى نقل آخر تنفيذ طلبات النقل التي تعاقد عليها.

ثالثاً: وجود إذن صريح أو ضمني من الناقل المتعاقد ليتمكن الناقل الفعلي من تنفيذ الرحلة الجوية، وهذا الإذن مفترض حتى يتم إثبات العكس.

فإذا توافرت هذه الشروط اكتسب الناقل - الذي عهد إليه الناقل المتعاقد تنفيذ

النقل - وصف الناقل الفعلي، وطبقت بشأن النقل أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي إذا توافرت شروط انطباقها على النقل المذكور<sup>(٤)</sup>.

(١) يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٨، ص ٥٣.

(٢) يُنظر: الدكتور هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٥، ص ١١٠.

(٣) يُنظر: الدكتور محمود مختار أحمد بريري، الدكتور عمر فؤاد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ٢٠٠٧، ص ١٣٧.

(٤) وقد بينت (م) من اتفاقية وارشو (فارصوفيا) لعام ١٩٢٩ شروط تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على عملية النقل الجوي، وكذلك بينت (م) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هذه الشروط وهي تتلخص بوجود عقد نقل وأن يكون النقل دولياً، وأن يتم النقل بطائرة، وأن يكون النقل بمقابل. وقد أسهبت المؤلفات المتعلقة بالنقل الجوي في تفصيل هذه الشروط يُنظر على سبيل المثال: الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، = المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارشو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ١١٩ وما بعدها. الدكتور محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ -

أما إذا تخلف أي من الشروط المتقدمة فلا يكتسب من قام بتنفيذ النقل الوصف المذكور، ومثال ذلك أن يعهد الناقل أو سلطات المطار بتنفيذ المتبقي من الرحلة إلى ناقل آخر بعد اضطرار طائرة الناقل المتعاقد إلى الهبوط في أحد المطارات لأي سبب قبل استكمال الرحلة، إذ لا يعد من قام بتنفيذ النقل ناقلاً فعلياً لأن الظروف هي التي حتمت استكمال الرحلة بطائرته، ولم تكن لدى الناقل المتعاقد النية في تنفيذ النقل بواسطة ناقل آخر. أما إذا لم يتمكن الناقل من تنفيذ انقل بسبب عطل أصاب طائرته قبل بدء تنفيذ الرحلة، وعهد إلى ناقل آخر تنفيذ النقل، فإن الأخير يكتسب وصف الناقل الفعلي<sup>(١)</sup>.

ويُثار التساؤل بمدى جواز الاعتداد بإرادة الراكب أو المرسل عندما يعتمد الناقل المتعاقد إلى ناقل آخر تنفيذ النقل؟ وهل يملك الراكب أو المرسل الاعتراض على ذلك لأنه تعاقد مع الناقل المتعاقد بناءً على اعتبارات معينة، كحدائث أسطول طائراته ومتانتها أو دقة تنفيذه لمواعيد النقل؟ لم تتضمن اتفاقية "جوادا لاخارا" لعام ١٩٦١ - المعدلة لاتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩، والتي نظمت أحكام النقل الفعلي - وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ - حكماً يقدم الإجابة عن هذا الفرض، إلا أنه يمكن للراكب أو المرسل - بمقتضى القواعد العامة لقانونه الوطني أو القانون الذي يمكن تطبيقه على عقد النقل - المطالبة بفسخ العقد في حال عدم رغبته بتنفيذ العقد من ناقل آخر؛ لأن عقد النقل الجوي هو من العقود التي تتوافر فيها بعض مظاهر الاعتبار الشخصي<sup>(٢)</sup>، ومن ثم يجوز للراكب أو المرسل أن يرفض تنفيذ النقل من

تحديث نظام وارسو - كلية الحقوق، جامعة الكويت، لجنة التأليف والتعريب والنشر، ٢٠٠٠، ص ٣١ وما بعدها.

(١) يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٤، ص ٢٢٧.

(٢) إذ تشير آراء الفقه إلى أن القانون الجوي هو من العقود التي تتوافر فيها مظاهر الاعتبار الشخصي، وأبرز هذه المظاهر هو عدم جواز تنازل الراكب عن تذكرة السفر الصادرة باسمه إلا بموافقة الناقل. يُنظر: الدكتور محمود الكندري، مصدر سبق ذكره، ص ٦٧. الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١١٧.

وتستند هذه الآراء إلى ما أشارت إليه الشروط العامة لنقل الركاب التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا) "ف ٢م ٣" التي قررت بعدم جواز التنازل عن تذكرة السفر، بينما ذهب رأي آخر إلى أن عدم جواز التنازل عن تذكرة السفر هو أمر لا يتعلق بمراعاة مقتضيات الاعتبار الشخصي في شخص الراكب، وإنما فرضته الاعتبارات المتعلقة بتنظيم عملية النقل ومراعاة مقتضيات الأمن التي تتطلب إعداد قائمة بالمسافرين على الطائرة، ولا سيما أن الناقل على خطوط جوية منتظمة يعد في حالة إيجاب عام = موجه للجمهور. وليس بوسعه رفض التعاقد مع راكب معين بعينه، وهذا ما يتنافى مع القول بأن عقد النقل

من سوى الناقل المتعاقد الذي اتجهت نيّة الراكب أو المرسل أن يتم تنفيذ النقل بطائراته، وليس بطائرات ناقل آخر.

ونظراً لأهمية رضا الراكب في تنفيذ النقل بواسطة ناقل آخر غير الناقل المتعاقد، فقد نظم القانون الفرنسي هذه المسألة، بمقتضى المادة (322) من تقنين الطيران المدني – المعدلة بمقتضى المرسوم " 669-2007 " الصادر في 2/5/2007<sup>(١)</sup> – حيث ألزمت المادة -322 " 4 " أي شخص يتولى بيع تذاكر النقل الجوي عليه إبلاغ المستهلك بهوية الناقل المتعاقد، وعند الاقتضاء بهوية الناقل الفعلي، ويتم ذلك إما كتابة أو بشكل إلكتروني بمجرد معرفة هوية الناقل الفعلي. أما العقود المبرمة بواسطة الهاتف فيتلقى المستهلك إشعاراً كتابياً أو إلكترونياً بالمعلومات المذكورة. أما فيما يتعلق بالرحلات الجوية على الخطوط غير المنتظمة، فقد ألزمت المادة " 5-322 " بوجود إعلام المستهلك بالمعلومات المنصوص عليها في المادة " 4-322 " بشكل قائمة تضم بيانات تتعلق بالناقل المتعاقد والناقل الفعلي. كما فرضت المادة " 6-322 " بعد إبرام عقد النقل الجوي – بوجود قيام الناقل المتعاقد بإبلاغ المستهلك بكل مراحل تنفيذ الرحلة – إذا كانت تتضمن عدة محطات – وأي تغيير في هوية الناقل الفعلي فوراً، فإن لزم الأمر من خلال الوسيط الذي أصدر تذكرة النقل.

## المطلب الثاني

### التمييز بين الناقل الجوي الفعلي وغيره من الناقلين الجويين

على الرغم من وضوح مفهوم الناقل الفعلي، إلا أن الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي حرصت على التمييز بين الناقل الفعلي وغيره من الناقلين الذين يتولون تنفيذ عقود نقل لمصلحة الغير سواء أكانوا ركاباً أم مرسلين بضائع وذلك استجابةً للظروف التي يتم فيها تنفيذ عمليات النقل الجوي، ويتطلب الأمر تحديد الناقل الذي يتم مسألته عن الواقعة أو

الجوي هو من عقود الاعتبار الشخصي. يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٢. ومع دقة هذا الرأي إلا أن عقد النقل الجوي تتوافر فيه أحياناً بعض مظاهر الاعتبار الشخصي، كما في تذاكر السفر التي يصدرها الناقل الجوي بأسعار مخفضة لبعض الأشخاص، كالطلبة أو غيرهم.

<sup>(١)</sup> وقد استند هذا المرسوم إلى التوجيه الأوروبي 2111-2005 الصادر في ١٤/١٢/٢٠٠٥ الذي فرض هذه الالتزامات. يُنظر: Vincent, Grellère, Op.Cit., P. 708.

الحادث<sup>(١)</sup>. ونبحث أولاً في التمييز بين الناقل الجوي الفعلي والناقل المتعاقد. ثم التمييز بين الناقل الجوي الفعلي والناقل المتتابع وذلك في فرعين، وبالشكل الآتي:

(١) وهذا ما كشفت عنه بعض أحكام القضاء، إذ أُثير التساؤل بشأن الناقل الذي يمكن مسأئلته عن الضرر الذي لحق بالراكب أو أمتعته أو البضائع وهل هو الناقل المتعاقد أم الناقل الفعلي؟ ففي قضية " Kuate V Air France – Kenya Airways " – التي نظرتها محكمة استئناف باريس – والتي تتلخص وقائعها بأن السيدة " Kuate " مواطنة كاميرونية – اشترت تذكرة عودة إلى الكامبيرون من الخطوط الجوية الكينية وشركة " Flying Blue " التابعة للخطوط الجوية الفرنسية، وتوفيت الراكبة في حادث أثناء إقلاع الطائرة من مطار " Doualal " في ٢٠٠٧/٥/٥. ويقصد تقرير مدى اختصاص المحاكم الفرنسية في نظر الدعوى أفاد المدعون بأن السيدة " Kuate " كان لديها تذكرة إلكترونية طبعت على الأوراق الخاصة بالخطوط الجوية الفرنسية، وتنص على أنها صدرت عن الخطوط المذكورة وقد اشترتها من تحالف " Skyteam " الذي يضم في عضويته الخطوط الجوية الفرنسية والخطوط الجوية الكينية، ودفعت ثمن التذكرة في مكتب الخطوط الجوية الفرنسية، وأعلنت الراكبة بأن الخطوط الجوية الكينية هي التي ستتولى تنفيذ النقل في جزء منه. ولدى إقامة الدعوى لدى المحكمة دفعت الخطوط الجوية الفرنسية بأنها تصرفت – عند إصدارها التذكرة – كمجرد وكيل عن الخطوط الجوية الكينية. فقررت المحكمة بأن التذكرة موضوع الدعوى تحمل شعار الخطوط الجوية الفرنسية مع الإشارة إلى تحالف " Skyteam " وهذا يُعد دليلاً على أن الخطوط الجوية الفرنسية هي الناقل المتعاقد، وإن المحاكم الفرنسية هي المختصة بنظر الدعوى طبقاً للمادة ٣٣ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وصدر القرار في ٢٠١١/٣/٣١. وفي قضية Marsans international V Air France التي نظرتها الغرفة المدنية في محكمة النقض وصدر قرارها بتاريخ ٢٠١٢/١/٢٦، والتي تتلخص وقائعها في شراء زوج وزوجته حزمة تذاكر من مشغل الرحلات السياحية Marsans International تتضمن عدة رحلات تبدأ من مطار تولوز إلى مطار بيتسبرغ، ومن ثم إلى مطار موسكو، ومن ثم العودة إلى مطار تولوز. وقد أصدرت هذه التذاكر الخطوط الجوية الفرنسية " Air France " على أن تتولى الخطوط الجوية الهولندية " KAM " تنفيذ الرحلات، وبسبب عطل فني في طائرة الخطوط الجوية الهولندية تم تنفيذ الرحلة من مطار تولوز إلى مطار بيتسبرغ بواسطة إحدى طائرات الخطوط الجوية الألمانية " Aero Flot " علماً بأن الخطوط المذكورة جميعاً هي أعضاء تحالف " Skyteam ". وأثناء رحلة المغادرة في مطار موسكو – التي تأخرت كثيراً – فقدت حقائب الركاب، فأقام المدعون الدعوى على " Marsans International " للمطالبة بالتعويض عن فقدان الحقائب والتأخير، فقضت محكمة النقض بأن الخطوط الجوية الفرنسية تُعد هي الناقل المتعاقد عندما أصدرت التذاكر الإلكترونية على أن تتولى الخطوط الجوية الهولندية تنفيذها، ومن ثم قضت بإلزام الخطوط الجوية الفرنسية بدفع التعويض عن ضياع الحقائب والتأخير في النقل. يُنظر في هذه القرارات: الموقع الإلكتروني: legFrance,gouv.Fr. تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٢/٢.

الفرع الأول: التمييز بين الناقل الجوي الفعلي والناقل المتعاقد.  
الفرع الثاني: التمييز بين الناقل الجوي الفعلي والناقل المتتابع.

### الفرع الأول

#### التمييز بين الناقل الجوي الفعلي والناقل المتعاقد

سبقت الإشارة إلى أن الناقل المتعاقد هو الشخص الذي يعهد إلى الناقل الفعلي تنفيذ كل أو جزء من طلبات النقل التي تعاقد عليها.

وقد عرّفت (ف ب م) من اتفاقية "جوادالاخارا" الناقل المتعاقد بأنه "يعني شخصاً يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارشو مبرم مع راكب أو مرسل إليه أو مع شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل إليه".

وقد كرست اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هذا المفهوم، إذ نصت (م٣) منها على أن "تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار إليه فيما بعد بعبارة "الناقل المتعاقد" بصفته طرفاً أساسياً، عقد نقل يخضع لأحكام الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص بالنيابة عن الراكب أو المرسل".

ويبدو مما تقدم، أن الناقل المتعاقد يُعد الطرف الأساس في عقد النقل الجوي المبرم مع الراكب أو المرسل، في حين لا يُعد الناقل الفعلي طرفاً في هذا العقد، على الرغم من أنه سيتولى لاحقاً تنفيذ كل أو جزء من الرحلة الجوية التي تعاقد عليها الناقل المتعاقد.

ويرتّب على الوصف المتقدم، أن الناقل المتعاقد سيكون ملزماً في مواجهة الراكب أو المرسل عن تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، ومسؤولاً عن الإخلال بتنفيذها. وبالمقابل فإن له وحده الحق بمطالبة الراكب أو المرسل بتنفيذ ما يرتبه عقد النقل الجوي من التزامات في ذمته، كدفع الأجرة، أو وجوب تسليم البضائع في الزمان والمكان المتفق عليه تمهيداً لنقلها.

### الفرع الثاني

#### التمييز بين الناقل الجوي الفعلي والناقل الجوي المتتابع

حرصت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي على التمييز بين الناقل الفعلي والناقل المتتابع وذلك لاختلاف طبيعة التزام كل منهما، وتجنباً للخلط الذي يمكن أن يحصل بين مركزيهما في بعض الفروض العملية. ولا بُدَّ قبل البحث في أوجه التمييز بين الناقل الفعلي والناقل المتتابع من التعريف بالنقل المتتابع كمدخل لفهم أوجه التمييز بين الناقلين المذكورين. إذ عرّف بعضهم من الفقه النقل المتتابع "Transport Successif"

بأنه النقل الذي يتم بواسطة خطوط جوية مختلفة، ويتولاه من الناقلين على طائراتهم بالتتابع<sup>(١)</sup>، أو أنه النقل الذي يتولاه عدد من ناقلين بالتناوب<sup>(٢)</sup>.

وقد أشارت اتفاقية وارشو إلى هذا النقل في (٢م ١) إذ نصت على أن " النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين يعد فيما يتعلق بتطبيق هذه الاتفاقية نقلاً واحداً، إذا ما عده الأطراف عملية واحدة، وذلك سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً في إقليم خاضع لسيادة طرف سامي متعاقد واحد أو لإمرته أو لانتدابه أو لسلطته ". كذلك قررت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ذات هذا الحكم إذ نصت (٣م ١) منها على أن " لأغراض هذه الاتفاقية يعد النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبره الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة".

ويتضح مما تقدم، أن اتفاقية وارشو واتفاقية مونتريال عدت النقل المتتابع نقلاً دولياً: وخاضعاً لأحكامهما بتوافر عنصرين هما:

أولاً: أن تكون نقطتا القيام والوصول المتفق عليهما في عقد النقل واقعتين داخل إقليم دولتين طرفين في الاتفاقية. أو داخل إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية مع النص في عقد النقل على حصول رسو في إقليم دولة أخرى أو أكثر. ولا يهم شكل الاتفاق الواقع بين الطرفين سواء ورد في عقد واحد أو عدة عقود.

ثانياً: وجوب اتجاه إرادة الطرفين إلى اعتبار عمليات النقل المتتابعة التي ينفذها عدة ناقلين بين نقطتي القيام والمقصد عملية نقل واحدة لا تتجزأ<sup>(٣)</sup>. أما إذا كانت عمليات النقل المتتابع قد تمت بشكل منفصل بعضها عن البعض الآخر فلا تُعد هذه العمليات بمثابة

(١) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر سنة النشر، ٢٣١.

(٢) يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٢، ص ٩١.

(٣) يُنظر: الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٣. الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٩٢.

نقل متتابع، ولا تطبق بشأنها أحكام النقل المتتابع التي قررتها اتفاقيتا وارشو ومونتريال<sup>(١)</sup>.

أما بشأن التمييز بين الناقل الفعلي وبين الناقل المتتابع، فقد قررت (م٣٩) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ - التي بينت الأحكام المتعلقة بالناقل الفعلي - بعدم عدّ الناقل الفعلي بمثابة ناقل متتابع فيما يتعلق بالنسبة للجزء الذي يتولى تنفيذه بالاتفاق مع الناقل المتعاقد. فالناقل الفعلي، وإن كان كالناقل المتتابع، يتولى تنفيذ عملية نقل جوي، إلا أن الناقل الفعلي يختلف عن الناقل المتتابع في المسائل الآتية:

أولاً: إنّ الناقل الفعلي لا يُعدّ طرفاً في عقد النقل ذلك لأنّ الناقل المتعاقد هو الذي يتولى إبرام العقد<sup>(٢)</sup>، بينما يُعدّ الناقل المتتابع طرفاً في عقد النقل إذا أبرم في صورة عقد واحد، أو طرفاً في أحد العقود إذا كان الاتفاق على النقل قد ورد في صورة عدة عقود. ثانياً: إنّ الناقل الفعلي قد يتولى تنفيذ النقل بكامله، بينما لا ينفذ الناقل المتتابع النقل إلا في جزء منه.

## المبحث الثاني

### مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد

سبقت الإشارة إلى أن اتفاقية وارشو لم تتضمن أية أحكام بشأن عملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي. إلا أن اتفاقية "جوادا لاخارا" لعام ١٩٦١ - التي خصصت أحكامها جميعاً لعملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي - تضمنت أحكاماً تفصيلية بشأن مسؤولية كل من الناقل الفعلي والناقل المتعاقد عن تنفيذ الرحلة التي تعاقد عليها الأخير. ثم كرست اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هذه الأحكام.

ونبحث أولاً في مسؤولية الناقل المتعاقد. ثم مسؤولية الناقل الفعلي وذلك في مطلبين، وبالشكل الآتي:

(١) ومثال ذلك الراكب الذي يروم السفر من بغداد إلى نيويورك بطائرة الخطوط الجوية العراقية تنقله إلى مطار هيثرو في لندن، ثم تنقله طائرة للخطوط الجوية البريطانية إلى مطار جون كيندي في نيويورك. وتتم كل عملية بمعزل عن الأخرى.

(٢) وبما أن الناقل الفعلي لا يُعدّ طرفاً في عقد النقل، فإنّ مقتضى ذلك أن الراكب أو المرسل لا يمكن له مقاضاة الناقل المذكور وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية، وإنما وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية، وفي هذه الحالة سيحرم من التمسك بميزة تحديد المسؤولية، إلا أن اتفاقية "جوادا لاخارا" ١٩٦١ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ - وكما سنبين ذلك في موضع لاحق - أخضعت النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي لأحكامهما وذلك في حدود النقل الذي قام بتنفيذه، وأجازت له التمسك بتحديد مسؤوليته.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل المتعاقد.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الفعلي.

### المطلب الأول

#### مسؤولية الناقل المتعاقد

نظمت اتفاقية "جوادا لآخارا" الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل المتعاقد. وقد أُنقِشت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على هذه الأحكام. ويقصد ببيان هذه الأحكام، سيقسم المطلب الأول على فرعين، وبالشكل الآتي:

الفرع الأول: مسؤولية الناقل المتعاقد في ضوء اتفاقية "جوادا لآخارا" لعام ١٩٦١.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل المتعاقد في ضوء اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

### الفرع الأول

#### مسؤولية الناقل المتعاقد في ضوء اتفاقية "جوادا لآخارا" لعام ١٩٦١

قررت (٢م) من اتفاقية "جوادا لآخارا" بتطبيق أحكام اتفاقية وارشو على عملية النقل التي تعهد الناقل المتعاقد بالقيام بها لمصلحة الراكب أو المرسل وذلك بالنسبة للرحلة في مجموعها. وكذلك قضت بتطبيق أحكام الاتفاقية بالنسبة للناقل الفعلي فيما يتعلق بالجزء الذي تعهد بتنفيذه. ثم تولت الاتفاقية تفصيل أحكام المسؤولية بالنسبة لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي. ففيما يتعلق بالناقل المتعاقد، فقد قررت "ف٣م" من الاتفاقية بأن "إذا قام الناقل الفعلي أو تابعوه أو وكلاؤه، وهم بياشرون وظائفهم، بأفعال أو امتنعوا عن القيام بأفعال تتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن أفعالهم أو امتناعهم تعتبر أيضاً أفعالاً وامتناعاً من جانب الناقل المتعاقد".

ويبدو من النص المتقدم، أن اتفاقية "جوادا لآخارا" شددت من مسؤولية الناقل المتعاقد وذلك بجعله مسؤولاً عن تنفيذ جميع الرحلة التي تعاقد عليها، وبضمنه النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، وكذلك بنسبة كل فعل أو امتناع يصدر عن الناقل الفعلي أو تابعوه أو وكلاؤه إلى الناقل المتعاقد، وكأنها صدرت منه.

وكذلك كرست هذا التشديد عند تنظيمها لدعوى المسؤولية تجاه الناقل المتعاقد والناقل الفعلي حيث نصت (٧م) من الاتفاقية على أن "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى للمسائلة حسب اختيار المدعي، أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد أو كليهما معاً متضامين أو منفصلين، وإذا أُقيمت الدعوى ضد أحد هذين الناقلين فقط، يحق لذلك الناقل أن يطلب ضم الناقل الآخر إلى الدعوى".

ويبدو من هذا النص، إن إقامة دعوى المسؤولية هي رهن إرادة الراكب أو المرسل الذي تعاقده مع الناقل المتعاقد، فله أن يقيمها على الناقل المتعاقد وحده. وله أن يقيم الدعوى على الناقل الفعلي إذا وقع الضرر أثناء تنفيذه للنقل سواء بمجموعه أم في جزء منه. وكذلك له أن يقيمها على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي معاً سواء أكانوا متضامنين أو منفردين. فإذا اختار أن يقيمها على أحدهما جاز له أن يطلب إدخال الناقل الآخر طرفاً في الدعوى.

وليس من العسير تفسير الطابع المشدد لمسؤولية الناقل المتعاقد في الأحكام التي تقدم ذكرها ذلك لأن هذا الناقل هو الذي تعاقده مع الراكب على تنفيذ الرحلة، ومن ثم فإن المنطق يقتضي التشدد في مسؤوليته.

## الفرع الثاني

### مسؤولية الناقل المتعاقد في ضوء اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

لم تخرج اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ كثيراً عن الأحكام التي قررتها اتفاقية "جوادا لآخارا" لعام ١٩٦١ بشأن مسؤولية الناقل المتعاقد. إذ نصت (م٤٠) من هذه الاتفاقية على أن "إذا قام ناقل فعلي بكل أو جزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وفقاً للعقد المشار إليه في المادة (٣٩)، فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على ذلك في هذا الفصل، خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط".

وهكذا يبدو بأن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ - كاتفاقية جوادا لآخارا - عملت على التشديد من مسؤولية الناقل المتعاقد فجعلته مسؤولاً عن الرحلة التي تعاقده على تنفيذها مع الراكب أو المرسل بكاملها، وبغض النظر عن اتفاقه مع ناقل آخر على تنفيذ الرحلة بكاملها أو بجزء منها. وهذا الحكم يبدو منطقياً، إذ لا شأن للراكب أو المرسل بالاتفاق الذي تم بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على قيام الأخير بتنفيذ كل أو جزء من الرحلة.

إلا أنها بالمقابل قضت بمسؤولية الناقل الفعلي في مواجهة الراكب أو المرسل عن تنفيذ الرحلة التي تعاقده مع الناقل المتعاقد على تنفيذها، وهذا من شأنه زيادة الضمانات المقررة للراكب أو المرسل بمنحه الحق في مقاضاة الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي الذي تولى تنفيذه. وعلى غرار ما قضت به اتفاقية "جوادا لآخارا" فقد قررت المادة (٤١) بالمسؤولية التضامنية للناقل المتعاقد والناقل الفعلي وذلك بنسبة كل فعل أو امتناع من جانب الناقل الفعلي أو تابعوه أو وكلاؤه في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - بوصفه فعلاً أو امتناعاً من جانب الناقل المتعاقد. وبالعكس بنسبة كل فعل أو امتناع

من جانب الناقل المتعاقد أو تابعيه أو وكلائه في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالاً أو امتناعاً من جانب الناقل الفعلي.

أما فيما يتعلق بمخاصمة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، فقد منحت المادة (٤٥) من اتفاقية مونتريال - كالمادة (٧) من اتفاقية "جوادا لاخارا" - للمدعي الخيار في إقامة دعوى المسؤولية إما على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي عن النقل الذي قام به، وإما كليهما متضامنين أو منفردين، فإذا أُقيمت الدعوى على أي منهما جاز له أن يطلب إدخال الناقل الآخر طرفاً في الدعوى.

## المطلب الثاني

### مسؤولية الناقل الفعلي

نظمت اتفاقية "جوادا لاخارا" ١٩٦١ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل الفعلي. ونبحث في أحكام هذه المسؤولية في ضوء اتفاقية "جوادا لاخارا". ثم في ضوء اتفاقية مونتريال وذلك في فرعين، وبالشكل الآتي:

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الفعلي في ضوء اتفاقية "جوادا لاخارا" ١٩٦١.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الفعلي في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

### الفرع الأول

#### مسؤولية الناقل الفعلي في ضوء اتفاقية "جوادا لاخارا" ١٩٦١

سبقت الإشارة إلى أن اتفاقية "جوادا لاخارا" عمدت إلى التشديد من مسؤولية الناقل المتعاقد، إلا أنها لم تشأ إعفاء الناقل الفعلي من المسؤولية عن عملية النقل التي تولى تنفيذها، وإنما قررت بمسائلته عن هذه العملية بهدف إقامة نوع من التوازن بينه وبين الناقل المتعاقد، وتخفيفاً من شدة مسؤولية الناقل المتعاقد. فضلاً عن زيادة ضمانات المتضرر، وذلك بتمكينه من الرجوع على الناقل الفعلي الذي تولى تنفيذ النقل، إضافة إلى الناقل المتعاقد، ولذا فقد قررت (٣م) من الاتفاقية بمسؤولية الناقل الفعلي الذي قام به. وكذلك قررت في (ف٢م) بأنه "إذا قام الناقل المتعاقد أو تابعوه أو وكلاؤه، وهم يباشرون وظائفهم، بأفعال أو امتنعوا عن القيام بأفعال تتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن أفعالهم وامتناعهم تعتبر أيضاً أفعالاً وامتناعاً من الناقل الفعلي..". فقد قررت (٧م) من الاتفاقية بجواز إقامة دعوى المسؤولية قبل الناقل الفعلي عن عملية النقل التي قام بها في حال وقوع ضرر أثناء تنفيذه للرحلة.

**الإفادة من مبدأ تحديد المسؤولية:**

لما كانت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ قد قررت بتحديد مسؤولية الناقل بوجه عام عن الضرر الذي يلحق بالراكب أو أمتعته أو البضائع التي تعهد الناقل بنقلها بحدود مبالغ معينة نظمها المادة (٢٢) من الاتفاقية. ولما كانت اتفاقية "جوادا لاخارا" قد قررت في (٢م) بتطبيق أحكام اتفاقية وارشو عن عملية النقل التي تعهد بها الناقل المتعاقد بكاملها، وكذلك على عملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي بالنسبة للنقل الذي يقوم به.

لذا قررت (ف٢م ٣) من الاتفاقية بجواز تمسك الناقل الفعلي بحدود المسؤولية المقررة في اتفاقية وارشو عن عملية النقل التي يقوم بها، حيث نصت "ومع ذلك فإن أياً من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٢) من اتفاقية وارشو". وتتمثل الحكمة في إقرار هذا الحكم بأن عدم إفادة الناقل الفعلي من حدود المسؤولية التي قررتها اتفاقية وارشو يتضمن تمييزاً بين مركزه وبين مركز الناقل المتعاقد، إذ ستكون مسؤولية الأخير محدودة بينما تكون مسؤولية الناقل الفعلي غير محدودة، وهذا أمر لا يمكن القبول به. وإذا ساوت الاتفاقية بينهما فيما يتعلق بالإفادة من مبدأ تحديد المسؤولية.

كما قررت الاتفاقية في ذات الفقرة من المادة المتقدم ذكرها - أي (ف٢م ٣) - بأن "كل اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها اتفاقية وارشو، وكل تنازل عن حقوق تمنحها تلك الاتفاقية، وكل إقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقاً للمادة (٢٢) من الاتفاقية المذكورة، لا تؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته".

ويبدو من النص المتقدم، أن الناقل الفعلي لا يكون ملزماً بكل اتفاق أو تنازل يصدر عن الناقل المتعاقد إلا إذا قبل به صراحةً ومن قبيل ذلك:

**أولاً:** الاتفاق الواقع بين الناقل المتعاقد والراكب على تشديد مسؤولية الناقل المتعاقد بحدود تزيد على حدود مبالغ المسؤولية المقررة في الاتفاقية. وكذلك الإقرار الخاص من الناقل بوجود مصلحة في التسليم، والذي يقتضي أن يبذل قدراً كبيراً من العناية بضمان تسليم أمتعة الراكب بالحالة التي تسلمها إلى الجهة المقصودة. فهذا الإقرار يتضمن كذلك تشديداً في مسؤولية الناقل.

**ثانياً:** الاتفاق الواقع بين الناقل المتعاقد والراكب والذي يتنازل فيه الناقل المتعاقد عن حقوق قررتها الاتفاقية، كالحق في أجره النقل، أو الحق في اقتضاء أجره نقل عن الأمتعة التي يزيد وزنها عن الحد المسموح نقله دون مطالبة بأجره عن ذلك.

## الفرع الثاني

### مسؤولية الناقل الفعلي في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

كرست اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ذات الأحكام التي قررتها اتفاقية "جوادا لاخارا" بشأن مسؤولية الناقل الفعلي. إذ قررت (م٤٠) من الاتفاقية بمسؤولية الناقل الفعلي عن عملية النقل التي تولى تنفيذها. وكذلك قررت في (م٤١) بالمسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بالنسبة للنقل الذي قام به الأخير وذلك بنسبة كل فعل أو امتناع من الناقل المتعاقد أو تابعيه أو وكلائه إلى الناقل الفعلي، إذ وقع أثناء تنفيذ الأخير حيث نصت (ف٢م٤١) على أن "الأفعال أو الامتناع من قبل الناقل المتعاقد أو تابعوه أو وكلاؤه في نطاق ممارستهم لوظائفهم، تعتبر أيضاً - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالاً أو امتناعاً من قبل الناقل الفعلي".

وكذلك أجازت (م٤٥) للراكب أو المرسل إقامة دعوى المسؤولية على الناقل الفعلي بمفرده وذلك إذا وقع الضرر أثناء تنفيذ هذا الناقل لعملية النقل. أما بشأن الإفادة من مبدأ تحديد المسؤولية، فقد أجازت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ - كاتفاقية "جوادا لاخارا" - للناقل الفعلي التمسك بتحديد مسؤوليته بالنسبة للنقل الذي تولى تنفيذه، إذ أشارت (م٤٠) من الاتفاقية إلى تطبيق أحكامها على النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، وكذلك قررت (م٤٤) بأنه "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما إذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم، لا يجوز أن يزيد عن أقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي بمقتضى هذه الاتفاقية"، وأكدت (ف٢م٤١) بجواز تمسك الناقل الفعلي بتحديد المسؤولية عن النقل الذي قام به، إذ نصت "ومع ذلك فإن أي من الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار إليها في المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤".

كما نصت (ف٢م٤١) من اتفاقية مونتريال على ذات الحكم الذي قرره (ف٢م٣) من اتفاقية "جوادا لاخارا" - الذي سبقت الإشارة إليه - حيث نصت على أن "ومع ذلك... أي اتفاق خاص يتحمل الناقل بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، وأي تنازل عن حقوق أو دفاع تمنحها هذه الاتفاقية، أو أي إقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقاً للمادة (٢٢)، لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته". وقد سبق بيان مضمون هذه الأحكام في موضع سابق.

وهكذا نخلص إلى أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ - كاتفاقية " جوادا لاخارا " - قد حرصت على تشديد مسؤولية الناقل المتعاقد، إلا أنها بالمقابل جعلت الناقل الفعلي مسؤولاً عن النقل الذي تولى تنفيذه.

## الخاتمة

تناولنا في هذا البحث دراسة المركز القانوني للناقل الجوي الفعلي في ضوء الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، ونبين في خاتمة البحث النتائج والتوصيات الآتية:

### النتائج:

أولاً: إن اتفاقية " جوادا لاخارا " لعام ١٩٦١ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد حرصتا على تشديد مسؤولية الناقل المتعاقد وذلك بالإقرار بكامل مسؤوليته في مواجهة الراكب أو المرسل عن تنفيذ الرحلة التي عهّد بتنفيذها إلى الناقل الفعلي، وجواز مخاصمته بمفرده عن الضرر الذي لحق بالراكب أو المرسل. ويسوّغ هذا الحكم بأن الناقل المتعاقد هو الطرف الأساس في عقد النقل المبرم مع الراكب أو المرسل، ويُعدّ مسؤولاً عن تنفيذ الالتزامات الناشئة عنه.

ثانياً: إن اتفاقية " جوادا لاخارا " واتفاقية مونتريال - مع حرصهما على التشديد من مسؤولية الناقل المتعاقد - إلا أنها بالمقابل لم تعف الناقل الفعلي من المسؤولية الناشئة عن تنفيذه للنقل. وإنما جعلته مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالراكب أو المرسل أثناء تنفيذه للنقل. ويسوّغ هذا الحكم بأن الناقل الفعلي التزم في مواجهة الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل، ومن ثم فإن المنطق يقضي بمسؤوليته عن النقل الذي تولى تنفيذه.

ثالثاً: إن اتفاقية " جوادا لاخارا " واتفاقية مونتريال قد خرجتا عن القواعد العامة بشأن المسؤولية العقدية من خلال الإقرار للراكب أو المرسل بالرجوع على الناقل الفعلي ومسائلته عن الضرر الذي لحق بهما، ويسوّغ هذا الحكم، بأن الناقل الفعلي - وكأي ناقل آخر - ينبغي أن يتحمل تبعه نشاطه وفقاً لقاعدة الغرم بالغنم.

### التوصيات:

نظراً لأن أحكام اتفاقية " جوادا لاخارا " واتفاقية مونتريال - ومراعاة للظروف التي يتم فيها إعداد الاتفاقيات الدولية والاختلاف في الأنظمة القانونية للدول التي تسهم في وضع أحكام الاتفاقية - قد اكتفتا بوضع قواعد عامة تحكم مجمل المسائل التي تنظم المسؤولية الناشئة عن النقل الفعلي، وتركت تنظيم باقي المسائل الناشئة عن هذه المسؤولية لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، لذا أرى بأن تبادر الدول المنضمة لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

والدول المنضمة لاتفاقية وارشو والاتفاقيات الملحقه بها، ولم تنضم بعد إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ إلى الإقرار ببعض الأحكام الخاصة لضمان توافر رضا الراكب أو المرسل الذي تعاقد مع الناقل المتعاقد بأن يعهد هذا الأخير لتنفيذ النقل إلى ناقل آخر والحصول على موافقته على ذلك، وذلك بقصد عدم مفاجأة الراكب أو المرسل بتنفيذ النقل من ناقل آخر غير الذي تعاقد معه. فضلاً عن الإقرار بالجزاء المناسب في حال مخالفة هذا الحكم.

#### المصادر

##### أولاً: باللغة العربية

- ١ - د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، دونه ذكر سنة النشر.
- ٢ - د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارشو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩.
- ٣ - د. عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٨.
- ٤ - د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٤.
- ٥ - د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٢.
- ٦ - د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ - تحديث نظام وارسو - كلية الحقوق، جامعة الكويت، لجنة التأليف والتعريب والنشر، ٢٠٠٠.
- ٧ - د. محمود مختار أحمد بريري، د. عمر فؤاد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ٢٠٠٧.
- ٨ - د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٥.

##### ثانياً: باللغة الأجنبية

- 1- R.I.R Aberatne, The Liability of an actual carrier in the carriage of goods by air in Multimodal transport transaction, Air and Space Law Journal, Volume 13, issue 3, 1988.
- 2- Vincent Grellère, Droit Aérien- Droit spatial, Université de Toulouse, 2019.