مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص والإعفاء منها: دراسة مقارنة
اسم الكاتب: ناصر محمد حسن، مؤيد أحمد عبيدات
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8611
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 02:09 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 20، العدد 3
ربيع الأول 1443هـ / سبتمبر 2023م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

سبتمبر 2023م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية** المجلد 20 العدد 3

https//:doi.org/10.36394/jls.v20.i3.17

الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص والإعفاء منها: دراسة مقارنة

ناصر محمد حسن[1]

مؤيد أحمد عبيدات[2]

تاريخ الاستلام: 11-09-2021 **تاريخ القبول: 08-03-2022**

ملخص البحث:

تبحث هذه الدراسة في موضوع الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي والإعفاء منها؛ إذ إنه وعلى الرغم من أن المشرع الإماراتي قد نظّم مسؤولية الناقل الجوي إلا أنه لم يحدد أساس مسؤوليته في عقد نقل الأشخاص، كما أن تنظيمه لحالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية قد اكتنفه الكثير من الغموض وعدم الوضوح؛ لذا ستحاول هذه الدراسة الوقوف على تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل وتحديد حالات الإعفاء منها.

وقد خلصت الدراسة إلى نتيجة مفادها أن المشرع الإماراتي قد أقام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض كقاعدة عامة، كما أقامها استثناءً على الخطأ واجب الإثبات، كما أوصت الدراسة بضرورة أن يقوم المشرع الإماراتي بتحديد الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية أو تأطيرها قانونًا، خاصةً في ظل بروز حالات وأوبئة في الآونة الأخيرة تثير الكثير من الإشكاليات القانونية بشأن مسؤولية هذا الناقل ومدى إمكانية إعفائه من هذه المسؤولية.

الكلمات الدالة: الناقل الجوي، الإعفاء من المسؤولية، مسؤولية الناقل الجوي، عقد نقل الأشخاص.

(1) كلية القانون - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

nhassan@sharjah.ac.ae

(2) كلية القانون - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

20-3.indd 537 9/24/2023 2:35:11 AM

المقدمة:

تعد مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات عقد النقل الجوي للأشخاص، لما تثيره من المشكلات القانونية خاصةً قدر تعلق الأمر بتحديد أساس هذه المسؤولية والإعفاء منها، ولأهمية هذا الموضوع فقد عملت التشريعات المختلفة على تنظيم القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي وحالات الإعفاء منها في عقد النقل الجوي للأشخاص، بحيث يشمل ذلك تحديد تلك القواعد وبيانها في القوانين الداخلية، بل إن أهمية هذا الموضوع فرضت على المجتمع الدولي اللجوء لتنظيم مسألة الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي على المستوى الدولي منذ بدايات ظهور وتطور وسائل النقل الجوي، وذلك من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذه المسؤولية وأهمها اتفاقيتي وارسو لسنة 1929 ومونتريال[1] لسنة 1999.

ويستمد موضوع النقل الجوي للأشخاص أهميته من أداة تنفيذه وهي الطائرة؛ إذ أصبحت هذه الطائرة في الآونة الأخيرة هي الوسيلة الأكثر استخدامًا وأمانًا، وقد أسهم النقل الجوي في الازدهار الاقتصادي للدول؛ إذ أدّى الطيران دورًا مهمًّا في ذلك لما يوفره من نقل للأشخاص عبر الدول أو داخلها، وأن التطور في قطاع النقل الجوي يحتاج لقواعد قانونية تواكبه خاصة في ظل التطور الكبير الحاصل في شركات الطيران والذي يحتاج إلى مواكبة تشريعية في ظل وجود عقبات وظهور مسائل من شأنها عرقلة النقل الجوي للأشخاص.

وتعد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص من أهم الموضوعات التي تثار في إطار القانون الجوي، لما تثيره من الإشكاليات والاختلافات فقهًا وقانونًا وقضاءً، وبما أن هذه المسؤولية تعد ذات أهمية بالغة في إطار القانون الجوي فإن تحديد أساسها ومدى إمكانية الإعفاء منها يعدان حجز الزاوية في هذه المسؤولية خاصةً في ظل التطورات الأخيرة المرافقة لجائحة كورونا والتي من شأنها التأثير بشكل مباشر على تنفيذ عملية النقل الجوي للأشخاص.

مشكلة الدراسة:

نظّم المشرع الإماراتي مسؤولية الناقل الجوي إلا أنه لم يحدد صراحةً أساس مسؤوليته، كما أن تنظيمه لحالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية قد اكتنفه الكثير من الغموض وعدم الوضوح، وقد ظهر ذلك جلياً في ظل جائحة كورونا الأخيرة وتأثيرها

(1) لقد صادقت دولة الإمارات العربية المتحدة على اتفاقية مونتريال في المرسوم بقانون اتحادي رقم (13) سنة 2000.

20-3.indd 538 9/24/2023 2:35:12 AM

على تنفيذ عقد النقل؛ لذا ستحاول هذه الدراسة الإجابة عن السؤال التالي: هل قام المشرع الإماراتي بتحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص وما هو المدى الذي وصل اليه عند تنظيمه لقواعد الإعفاء من المسؤولية في هذا العقد، وهل كان موفقاً بهذا الخصوص؟

أهداف الدراسة:

تكمن أهداف هذه الدراسة في النقاط التالية:

1. تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد نقل الأشخاص.
2. الوقوف على الوضع القانوني لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص وفقاً للاتفاقيات الدولية ووفقاً للتشريعات الإماراتية والأردنية.
3. تحديد مسؤولية الناقل الجوي في ظل جائحة كورونا لما أثارته وتثيره من تساؤلات في ظل القرارات الصادرة من الدول والتي من شأنها التأثير بشكل مباشر أو غير مباشر على عملية النقل الجوي للأشخاص.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية هذه الدراسة فيما يلي:

1. تعد الدراسة الحالية خطوة عملية للمساهمة في تقديم ضوابط وقواعد لحالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص بعد تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية.
2. تؤكد الدراسة على ضرورة وجود حالات لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص.
3. تعمل الدراسة على تحديد بعض القواعد القانونية للتعامل مع جائحة كورونا.

منهج الدراسة:

اتبعت هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي لأحكام وقواعد القوانين والأنظمة واللوائح الإماراتية" كقانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991م وتعديلاته"، "وقانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) لسنة 1993"،كما اتبعت المنهج المقارن من خلال إجراء دراسة مقارنة مع" قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007"،و قانون

20-3.indd 539 9/24/2023 2:35:13 AM

التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966مع الاستعانة بالاتفاقيات الدولية كاتفاقيتي وارسو ومونتريال المتعلقتان بالنقل الجوي والتشريعات المقارنة كلما استلزم الأمر، وذلك للوصول إلى أساس مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص وتحديد أهم الحالات التي يعفى فيها من المسؤولية في هذا العقد.

خطة الدراسة:

سيتم تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين على النحو التالي:

المبحث الأول: تحقق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص وشروطها.

المطلب الاول: أساس مسؤولية الناقل الجوي

المطلب الثاني: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الاشخاص

المبحث الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص.

المطلب الأول: الدفوع القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية

المطلب الثاني: جائحة كورونا ومدى اعتبارها طريقاً لدفع مسؤولية الناقل الجوي

المبحث الأول: تحقق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص وشروطها

يعد الالتزام بضمان سلامة الركاب من أهم التزامات الناقل الجوي، وذلك منذ لحظة صعودهم للطائرة وحتى الوصول إلى الجهة المتفق عليها في عقد النقل، وهو ما يعني قيام المسؤولية طبقا للمادة (17 / 1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 أثناء هذه الفترة دون انقطاع[1]، وبذات الحكم جاءت المادة (355) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي والتي نصت على مسؤولية الناقل الجوي في حالة إصابة المسافر بضرر أثناء فترة النقل الجوي.

وقد اشترطت اتفاقية مونتريال بصورة صريحة أن تكون إصابة الراكب بضرر قد وقعت جراء حادث، إلا أن الاتفاقية قد أغفلت توضيح مفهوم الحادث تاركة للفقه هذه المهمة، والذي بدوره عرّف الحادث على أنه كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل

(1) ابو شاور، محمود محمد خليل، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، عمان، كلية الحقوق - جامعة الشرق الأوسط، 2013، ص 55.

20-3.indd 540 9/24/2023 2:35:13 AM

الجـوي ومرتبطـة بـه [1].

أمـا بخصـوص نـوع مسؤولية الناقـل الجـوي فـي عقد نقـل الأشـخاص فهـي قـد تكـون عقديـة عنـد إخلالـه بالتزاماتـه المفروضـة عليـة بموجـب عقد النقـل، كمـا قـد تكـون تقصيريـة فـي حالـة إخلالـه بالتـزام يفرضـه عليـه القانـون كالتزامـه بإيصـال الراكـب سليماً معافـاً.

لـذا سـنبيّن فـي هـذا المبحـث أسـاس مسؤولية الناقـل الجـوي (المطلـب الاول) وشـروط قيـام مسؤولية الناقـل الجـوي فـي عقد نقـل الأشـخاص (المطلـب الثانـي) وعلـى النحـو التالـي:

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي

تختلـف أسـاس مسـؤولية الناقـل الجـوي مـن تشـريع إلـى آخـر، فهـي تختلـف باختـلاف المذاهـب والنظريـات القانونيـة التـي اعتنقتهـا تلـك التشـريعات، وبمـا أن عمـل الناقـل الجـوي يكتسـب الصفـة الدوليـة؛ لـذا فقد كان للاتفاقيـات الدوليـة دور كبيـر فـي تحديـد أسـاس المسـؤولية [2]، وهـذا الأسـاس يمكـن تحديـده علـى النحـو التالـي فـي الفـروع الآتيـة:

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل في التشريعات الوطنية

لقـد قامـت التشـريعات الوطنيـة فـي كل مـن دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة والمملكـة الأردنيـة الهاشـمية بتنظيم مسـؤولية الناقـل الجـوي، وإن عمليـة البحـث فـي هـذه المسـؤولية هـو أمـر يسـتدعي تحديـد أساسـها، وعلـى النحـو التالـي:

أولاً- المشرع الإماراتي:

نظّـم المشـرع الإماراتـي الأحـكام الخاصـة بالنقـل الجـوي فـي المـواد(353-370) فـي قانـون المعامـلات التجاريـة الإماراتـي رقـم (18) لسـنة 1993م، ولـم يبيّـن هـذا المشـرع صراحـةً الأسـاس الـذي تقـوم عليـه مسـؤولية الناقـل الجـوي، ويـرى اتجـاه فـي الفقـه بهـذا الخصـوص مـن تحليلـه للنصـوص الـواردة فـي قانـون المعامـلات التجاريـة الإماراتـي والمتعلقـة بمسـؤولية الناقـل الجـوي بـأن المشـرع الإماراتـي قـد سـلك مسـلكاً متشـدداً فـي تحديـده للأسـاس الـذي تقـوم عليـه مسـؤولية الناقـل الجـوي حيـث أقامهـا علـى أسـاس الخطـأ المفتـرض مـن جانبـه، وهـذه المسـؤولية هـي مسـؤولية موضوعيـة[3]، كمـا يـرى اتجـاه آخـر فـي الفقـه أن المشـرع الإماراتـي قـد غلّـب

(1) المطيري، وضحة فلاح، مسئولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، عمان، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 56.

(2) غنام، شريف محمد، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، ط1،اكاديمية شرطة دبي،الإمارات، كلية القانون و علوم الشرطة، 2009،،ص274.

(3) غنام، شريف محمد، مرجع سابق، ص(282،281)

20-3.indd 541 9/24/2023 2:35:13 AM

مصلحة الراكب على مصلحة الناقل[1] عند تقريره لمسؤولية الناقل الجوي، وهو الاتجاه الذي لا نميل إلى تأييده حيث نرى بأن المشرع قد وازن بين المصلحتين.

ومن جهة أخرى فإن المقصود بالخطأ كما نرى هنا هو كل انحراف في سلوك الناقل أو تابعيه يؤدي إلى إحداث ضرر بدني أو معنوي بالراكب، أو من شأنه أن يؤدي إلى تأخير الرحلة أو الغائها أو منع إركاب الناقل.

وقد أورد المشرع الإماراتي استثناءً على القاعدة العامة التي أعلاه بأن جعل أساس مسؤولية الناقل الجوي تقوم على الخطأ واجب الإثبات، ويظهر ذلك جلياً بتقريره بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن أشياء الراكب الشخصية الصغيرة التي تبقى في حراسته أثناء السفر، حيث لا يسأل الناقل عنها إلا في الأحوال التي يثبت فيها الراكب أن الناقل وتابعيه لم يقوموا باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر الحاصل[2].

ويجدر أن يلحظ هنا بأن المشرع الإماراتي قد خرج عن هذه القاعدة العامة كذلك في الأحوال التي يكون فيها النقل الجوي بالمجان أي دون مقابل، حيث لا يقيم المشرع الإماراتي مسؤولية الناقل هنا على أساس الخطأ المفترض، وإنما على أساس الخطأ واجب الإثبات، حيث لا يسأل الناقل في هذا النوع من النقل في مواجهة الراكب إلا في الأحوال التي يتم فيها إثبات صدور الخطأ منه أو من أحد تابعيه[3].

ثانياً- المشرع الأردني:

لقد تعددت القوانين التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي في المملكة الأردنية الهاشمية حيث نجد أن عقد النقل قد تم تناوله في قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966م، في المواد من (68 – 79) وقد بينّ هذا القانون بأن الغرض الأساسي من عقد النقل هو تأمين نقل الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر[4].

وقد أوجبت المادة (77) من القانون ذاته على الناقل بأن يقوم بإيصال المسافر سالماً إلى المحل المتفق عليه في عقد النقل وخلال المدة المتفق عليها، وفي حال وجود ظرف طارئ فإن مسؤولية الناقل هنا تنتفي إذا ما أقام الدليل على وجود القوة القاهرة أو أن الخطأ

(1) الزعابي، ناعمة علي سلطان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن و سلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي و الاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، جامعة الإمارات،كلية القانون،2016، ص53.

(2) انظر في تفصيل ذلك نص المادة (358) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) سنة 1993م.

(3) المادة (365/1) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) سنة 1993م.

(4) المادة (68) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966م.

20-3.indd 542 9/24/2023 2:35:14 AM

قد حصل بفعل المتضرر[1].

وكما يبدو لنا فإن هذه هي القاعدة العامة التي أوردها المشرع الأردني في قانون التجارة كما أقام هذا المشرع استثناءً على هذه القاعدة، يتعلق بالأمتعة اليدوية حيث يكون أساس مسؤولية الناقل عنها هو الخطأ الواجب الإثبات من قبل الراكب، ويتحقق ذلك من خلال إقامة هذا الأخير الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ معين، أما بخصوص الأمتعة المسجلة فقد عدّها المشرع الأردني موضوعاً لعقد النقل مضافاً إلى عقد نقل المسافر[2].

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية

يختلف أساس مسؤولية الناقل الجوي من دولة إلى أخرى، ويأتي هذا الاختلاف بسبب وجود تشريع خاص بالنقل الجوي فيها، حيث يطبق القضاء في كل دولة المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي استنادًا للقواعد العامة في القانون التي تستلزم تعويض الشخص عن الأضرار جراء خطأ الناقل بسبب تحقق مسؤوليته المدنية [3]، وهو أمر استدعى وجود اتفاقيات دولية تحكم مسؤولية الناقل الجوي انطلاقاً من ضرورة توحيد الأحكام المتعلقة بهذه المسؤولية على المستوى الدولي.

لذا سنبيّن في هذا الفرع أساس مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لأحكام اتفاقيتي وارسو ومونتريال وعلى النحو التالي:

أولاً- اتفاقية وارسو:

حرصت اتفاقية وارسو لسنة 1929م على وضع نظام موحد لمسؤولية الناقل الجوي، و تبتغي من وراء هذا النظام إقامة التوازن ما بين مستعملي الطائرات (الركاب) من جهة وما بين مصلحة الناقلين الجويين (مستغلي الطائرات) من جهة أخرى[4]؛ إذ أقامت هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، والذي بموجبه لا يلزم المسافر (الراكب) على إقامة الدليل على وجود خطأ من قبل الناقل، كما لا يكون بإمكان الناقل التخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه قد اتخذ هو و تابعيه كافة التدابير اللازمة من أجل تجنب حدوث الضرر، أو أن يثبت أنه من المستحيل عليه اتخاذ هذه التدابير، أو أن يقوم

(1) المادة (77) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966م.

(2) المادة (78) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966م.

(3) نابوش، ايمان و حسام الدين، محمد، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقود نقل الركاب وفقاً للقانونين الإماراتي والكويتي والاتفاقيات الدولية، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع2، مصر، جامعة الاسكندرية، كلية الحقوق، 2017، ص42.

(4) المطيري، وضحة فلاح،، مرجع سابق،ص68.

20-3.indd 543 9/24/2023 2:35:14 AM

الناقل بإثبات أن الضرر قد حصل بسبب خطأ الراكب أو مساهمته في ذلك[1]، كما أقامت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة المسجلة على أساس الخطأ المفترض من جانبه[2].

ويرى اتجاه في الفقه بأن الناقل لا يستطيع التحرر من المسؤولية التي أقامتها الاتفاقية على أساس الخطأ المفترض من خلال اشتراط الإعفاء منها أو من خلال قيامه بتحديد مسؤوليته بمبلغ تافه[3]، وبناءً على ذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو تقوم على فكرة الخطأ العقدي المفترض كونها تتحقق بسبب إخلاله بالتزاماته العقدية بموجب عقد نقل الأشخاص، والذي يلتزم بموجبه الناقل بإيصال الراكب وأمتعته بحالة سليمة وفي الميعاد المتفق عليه؛ لذا فإن هذه الاتفاقية لا تقيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ التقصيري كما طالبت بذلك الدول الأنجلو امريكية عند إبرام الاتفاقية، وبما أن الاتفاقية قد سمحت للناقل بموجب المادة (20) منها بأن يتخلص من مسؤوليته بطرقٍ سهلة فهذا يعني أنها لم تحقق التوازن ما بين مصلحة الناقل الجوي من جهة و مصلحة المسافر (الراكب) من جهة أخرى[4].

ثانياً- اتفاقية مونتريال:

تناولت اتفاقية مونتريال لسنة 1999م الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مسؤولية الناقل الجوي في المواد (17 - 31) وقد تناولت المادة (17) من هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابات جسدية، وجعلت الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ في هاتين الحالتين، وقد قيَدت هذه المسؤولية بحصول الوفاة أو الإصابة نتيجة حادث وقع للراكب على متن الطائرة، أو أثناء عملية صعوده أو نزوله منها[5]، كما قررت هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة في حالات تلف أو

(1) المادة (17-19) من اتفاقية وارسو لسنة1929م.

(2) المادة (19) من اتفاقية وارسو لعام 1929م.

(3) حبيب، هيفاء، مسؤولية الناقل الجوي، بحث منشور في موسوعة قانونية متخصصة على الموقع الإكتروني، Arab-ency.com.sy/law/detail/165322 انظر في تفصيل ذلك نص المادة(23) من الاتفاقية وارسو1929م.
تاريخ دخول الموقع 18/05/2021

(4) السهلي، فارس بن صالح بن صقر، نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، بحث منشور في مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهنا الاشرف، ع22، مج1، مصر، دقهلية، جامعة الأزهر، 2020، ص585.

(5) المادة (17/1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م، أنظر في تفصيل ذلك أيضاً: سوميه، كريم، مسؤولية الناقل الجوي دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، الجزائر، جامعة عبدالحميد بن باديس مستغانم، 2019م، ص 21،22.

20-3.indd 544 9/24/2023 2:35:14 AM

ضياع أو تعيب الأمتعة المسجلة، وقيّدت مسؤولية الناقل عن ذلك بحصول الحادث الذي سبب تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها على متن الطائرة، أوفي تلك الفترات التي تكون فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، وهذه تعد قاعدة عامة قررتها هذه الاتفاقية وأوردت عليها استثناء يتمثل بحصول الضرر بسبب ناتج عن خللٍ يكمن في الأمتعة ذاتها أو في نوعيتها أو بسبب وجود عيب ذاتي فيها، وهنا لا يسأل الناقل الجوي عن هذه الأضرار التي تحصل لهذه الأمتعة[1]، أما في الأحوال التي تكون فيها الأمتعة غير مسجلة ويشمل ذلك الأمتعة الشخصية فلا يسأل الناقل عنها إلا في الأحوال التي ينتج فيها الضرر الحاصل لها عن خطئه أو أخطاء تابعيه أو وكلائه[2].

ويرى اتجاه في الفقه أنه لتحديد طبيعة أساس مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة بسبب الوفاة أو الأضرار الجسدية وحسب اتفاقية مونتريال فإنه يجب التمييز ما بين حالتين:

الحالة الأولى: إذا كانت الأضرار التي اصابت الراكب لا تتجاوز (100000) وحدة حقوق سحب خاصة فإن مسؤولية الناقل هنا مسؤولية موضوعية تقوم أساساً على المخاطر، وهنا يقع اثبات الضرر على عاتق الراكب، فهذا يعني بأن مسؤولية الناقل الجوي لا تقوم إلا عند إثبات الضرر من قبل الراكب.

الحالة الثانية: أما في الأحوال التي تبلغ فيها قيمة التعويض المطالب به من قبل الراكب (المضرور) أكثر من (100000) وحدة حقوق سحب خاصة فهنا تقوم مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية الشخصية التي تستند على الخطأ أو الإهمال من قبل الناقل أو بسبب امتناعه، ويستطيع الناقل في هذه الحالات نفي مسؤوليته إذا أثبت عدم حصول الخطأ بسببه، أو أنه لم يكن مهملاً أو قيامه بإثبات بذله العناية اللازمة من أجل تفادي وقوع الخطأ.

كما جعلت اتفاقية مونتريال أساس مسؤولية الناقل عن الأمتعة المنقولة حسب نوع هذه الأمتعة، فإذا كانت هذه الأمتعة الضائعة أو التالفة مسجلة فهنا تكون مسؤولية الناقل موضوعية تستند في أساسها إلى الأضرار اللاحقة بهذه الأمتعة، وهنا عندما يقوم الراكب بإثبات الضرر الحاصل له تقوم قانوناً مسؤولية الناقل الجوي، وإذا كانت هذه الأمتعة غير مسجلة فإن مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة بها هي مسؤولية شخصية تستند أساساً على الخطأ الواجب الإثبات من جانب الراكب[3].

(1) المادة (17/2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

(2) المادة (17/2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

(3) بشار، ياسمينة، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، بيروت، دار الكتب العلمية، 2013م، ص 62.

20-3.indd 545 9/24/2023 2:35:15 AM

المطلب الثاني: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص.

يعد التزام الناقل بضمان سلامة الركاب من أهم التزامات الناقل الجوي، وذلك منذ لحظة صعودهم للطائرة وحتى الوصول إلى الجهة المتفق عليها في عقد النقل، وهو ما يعني قيام المسؤولية طبقاً للمادة (17 / 1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 أثناء هذه الفترة دون انقطاع[1]،وعلى هذا فإن هناك ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص يمكن تناولها تباعاً على النحو التالي:

الفرع الاول: حصول الحادث أو التأخير

ورد مصطلح الحادث في اتفاقية مونتريال لسنة 1999م على الرغم من عدم تحديدها لمفهومه، وكذلك في قانون المعاملات التجارية الإماراتي[2]، وقانون الطيران المدني، وإذا نظرنا إلى المصطلح فقد ورد كذلك في اتفاقية وارسو لسنة 1929[3]، و يعتمد في تحديد المصطلح على آراء الفقهاء واجتهادات القضاء التي قيلت وطبقت في ظل اتفاقية وارسو 1929، حيث عرّف جانب من الفقه الحادث بأنه كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، وعلى هذا فلا يسأل الناقل عن الأضرار الناجمة عن اعتداء راكب على آخر لأن واقعة الاعتداء لم تحصل بسبب عملية النقل و ليست متصلة بحسب أصلها بعملية الاستغلال الجوي[4].

كما نرى أن المشرع الإماراتي في قانون المعاملات التجارية قد أحسن صنعاً في عدم إيراده تعريفًا للحادث؛ لأن الحادث كمصطلح يتطور مع تطور الزمان والتكنولوجيا، كما أن عدم وضع تعريف محدد للحادث يجعلنا نتعامل مع ما حدده الفقهاء والقضاة في كل زمان ومكان، وللوقوف على مفهوم الحادث والتأخير سيتم تناول الأمر تباعاً على النحو التالي:

أولاً- مفهوم الحادث:

عرّف المشرع الإماراتي الحادث في المادة الاولى من قانون الطيران المدني الإماراتي لسنة1991م بأنه: " كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة ويقع في فترة صعود الركاب إلى

(1) ابو شاور،محمود خليل،،مرجع سابق،ص55.

(2) أشارت المادة (48) من قانون الطيران المدني الإماراتي إلى فكرة الحادث دون إعطاء تعريف له كما هو شأن المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999، والمادة (357) من قانون المعاملات التجارية الاتحادي.

(3) فضلي، هشام، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، " دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد"، دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية، 2005، ص 16.

(4) عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 1996، ص 72.

20-3.indd 546 9/24/2023 2:35:15 AM

الطائرة بقصد الطيران حتى مغادرة جميع الاشخاص الطائرة وعند حدوث وفاة أي شخص أو إصابته بإصابات بليغة وحال وجوده في الطائرة أو احتكاكه بها مباشرةً أو بأي شيء مثبت فيها أو إصابة الطائرة بعطب جسيم. "

وقد تبنى **المشرع الإماراتي** المفهوم الضيق للحادث الجوي، حيث قصر ذلك على الوقائع الناتجة عن تشغيل الطائرة، لذا فقد جعل العمليات الإرهابية بمنأى عن مسؤولية الناقل الجوي، وقد تصدى القضاء في كل من الولايات المتحدة وفرنسا لهذه الإشكالية بعدم اقتصار مفهوم الحادث على الاعطاب الفنية والميكانيكية للطائرة، بل شمل كل واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن إرادة الشخص المضرور[1].

ويجدر أن يلحظ هنا بأن اتفاقيتي **وارسو لسنة** 1929 و**مونتريال**1999 لم توردا تعريفاً للحادث، والذي يعد شرطاً أساسياً لقيام مسؤولية الناقل الجوي، وقد أثار ذلك جدلاً فقهياً وقضائياً حول تعريف جامع لمفهوم الحادث، وهو الأمر الذي حدا بالفقه للبحث عن تعريف مناسب للحادث منقسماً بهذا الخصوص.

فقد ذهب الاتجاه الأول وهو الضيق إلى: أن مفهوم الحادث يقتصر على الواقعة الفجائية الناتجة عن عملية النقل والمرتبطة باستغلال الطائرة[2]، بينما ذهب الاتجاه الثاني وهو الاتجاه الواسع إلى إدخال أي عامل خارجي عن الشخص المضرور ويترتب عليه الإضرار بالغير.

ويرى اتجاه في الفقه [3]، بأن المشرع الإماراتي قد أخذ بالمفهوم الضيق للحادث، وتحقق ذلك من خلال ربطه مفهوم الحادث بعملية تشغيل الطائرة، ووقوعه في الوقت الذي يصعد فيه الركاب إليها بهدف الطيران ولغاية مغادرتها من جميع الأشخاص، ويحدث بسبب ذلك أحد الأمرين التاليين أو كلاهما:

1. وفاة أي شخص أو إصابته بإصابات بليغة نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.
2. إصابة الطائرة بعطب جسيم.

---

(1) نقلًا عن جاسم، أسيل باقر و تقي، صفاء والشهيب، أحمد سلمان، قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الارهاب الجوي، دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة واسط للعلوم الانسانية، ع(22)، 2013،ص137.

(2) الشيخ، أحمد إبراهيم، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، القاهرة، دار النهضة العربية، 2009، ص 254.

(3) الزعابي، ناعمة علي سلطان،مرجع سابق، ص 56.

20-3.indd 547 9/24/2023 2:35:16 AM

ومن التشريعات التي أخذت بالاتجاه الضيق المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم (28) لسنة 1981 في المادتين الأولى والثانية، وكذلك المشرع الجزائري عند تعريفه للحادث في المادة (93) من قانون الطيران المدني[1]، وكذلك الأمر بالنسبة **المشرع الأردني** على اعتبار أن الحادث الفجائي والقوة القاهرة مترادفان، وحتى يوصف الحادث على أنه قوة قاهرة لا بد من تحقق شروط أهمها [2] :

1. ألا يكون للناقل الجوي يد في الحادث.
2. أن يكون الحادث مما لا يمكن توقعه.
3. أن يكون الحادث مما لا يمكن دفعه أو تجنبه.

وفي جانب أخر يذهب اتجاه من الفقه إلى أن الخلاف حول تحديد مفهوم الحادث ليس له قيمة عملية، بالنظر إلى انصراف اهتمام الناقلين إلى درء مسؤوليتهم باتباع وسائل دفع المسؤولية المنصوص عليها في المادة (20) من اتفاقية وارسو أكثر من اهتمامهم بالتخلص من المسؤولية عن طريق نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر[3].

ونرى هنا بأن المفهوم الواسع للحادث يعد الأكثر ملائمة لتطورات العصر، كما أنه يحقق أماناً أكثر للركاب، وبهذا الخصوص نوصي التشريعات المختلفة الأخذ به كونه ينسجم مع التطور الفني والقانوني لمفهوم الحادث.

ثانياً- وجود التأخير:

تعد السرعة من مميزات النقل الجوي الأمر الذي يدفع جمهور المسافرين لركوب الطائرة، ويعد ذلك أفضل من أي وسيلة نقل أخرى للوصول في الميعاد وبوقت أقصر من أي وسيلة اخرى، ويعد التأخير في وصول المسافر في الميعاد سبباً لقيام مسؤولية الناقل الجوي، وبناء على ذلك فإنه يشترط لانعقاد المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن التأخير الحاصل هو حصول الفعل المخل بالالتزام بالنقل في الميعاد وما ينتج عنه من أضرار تلحق بالراكب بسبب ذلك، وهو أمر يستدعي تحديد مفهوم التأخير المولد لهذه المسؤولية[4]

(1) نقلًا عن ياسمينة بشار،مرجع سابق، ص 67.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (484 – 1987) هيئة خماسية، تاريخ خماسية، تاريخ 17/9/ 1987، منشورات مركز العدالة.

(3) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، مرجع سابق، ص 17.

(4) بشار، ياسمينة، مرجع سابق، 74.

20-3.indd 548 9/24/2023 2:35:16 AM

ويجدر أن يلحظ هنا بان المشرع الإماراتي واتفاقية مونتريال قد حرصا على بيان أن العبرة بالتأخير المقصود هنا هو ذلك التأخير الذي ينتج عنه ضرر، حيث نص المشرع الإماراتي في قانون المعاملات المدنية في المادة (35) على أنه " يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث نتيجة للتأخير في وصول الركاب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع، وأما المادة (19) من اتفاقية مونتريال فتنص على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير".

وقد انسجم القضاء الاردني بهذا الخصوص مع نص المادة (55) من قانون الطيران المدني الأردني، حيث اشترط لتحقيق مسؤولية الناقل وجود ضرر يترتب على هذا التأخير، وقد أشارت المادة (55) ذاتها إلى أن وجود التأخير بذاته لا يترتب عليه أي نوع من المسؤولية [1]

الفرع الثاني: حصول الضرر بالراكب (تحقق الضرر)

في ظل غياب النص الذي يوضح طبيعة الضرر الذي يصيب الراكب ويوجب قيام مسئولية الناقل الجوي، كان لا بد للفقه أن يتدخل لتدارك هذا القصور، لذلك تصدى الفقه لتحديد هذا الضرر منقسما بهذا الخصوص إلى اتجاهين هما [2]:

الاتجاه (الضيق): رفض هذا الاتجاه التوسع في مفهوم الضرر الجسدي الحاصل، حيث قام بقصره فقط على المعنى الصريح وهو الأضرار المادية المتمثلة في الإصابة بالجروح دون الأضرار الأدبية أو المعنوية، ويرى هذا الاتجاه أن المشرع الدولي كان صريحاً في التعبير عن إرادته عند النص على الأضرار التي يمكن أن تصيب الراكب محدداً قصرها على الأضرار الجسدية فقط دون غيرها، وحيث لا يوجد لدى المشرع الدولي إيرادًا للضرر المعنوي ضمن نصوص الاتفاقيات ولو أنه أراد ذلك لوضعه ونص عليه.

الاتجاه (الواسع): رفض هذا الاتجاه إتباع الفكر التقليدي في تحديده للضرر الذي يصيب الراكب الموجب لقيام مسؤولية الناقل الجوي، فاتبع النظريات الطبية الحديثة التي وضعت الأضرار المعنوية إلى جانب الاضرار المادية، حيث قام بالتوسع في مفهوم الأضرار الجسدية لتشمل على الأضرار المعنوية أيضًا، وقد اعتبر هذا الاتجاه بأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المعنوية هو الأكثر ملائمة مع الاتجاه العام في شأن النقل الجوي، كما أنه يحقق الهدف المرجو من توحيد قواعد المسؤولية الدولية للناقل الجوي، حيث لا بد أن يشمل الضرر الجسدي بالضرورة وقوع ضرر معنوي، كما يعد

(1) محكمة التمييز الأردنية رقم 907 – 2009، هيئة خماسية، تاريخ 26 /8/ 2009، منشورات مركز العدالة.

(2) نقلًا عن العريني، محمد فريد، والفقي، محمد السيد، مرجع سابق، ص 52.

20-3.indd 549 9/24/2023 2:35:16 AM

الضـرر المعنـوي أحـد أوجـه الضـرر الموجـب للمسـؤولية وفقـاً للقواعـد العامـة للقانـون المدنـي فـي التشـريعات الوطنيـة المختلفـة [1].

لبيان الأحكام الخاصة المتعلقة بالضرر لابد من تناوله من جوانب عدة أهمها:

أولاً- طبيعة الضرر:

بالنظـر للاتفاقيـات الدوليـة نجـد أن اتفاقيـة وارسـو قـد أقامـت مسـؤولية الناقـل الجـوي متـى ثبـت تقصيـره هـو أو تابعيـه فـي اتخاذهـم التدابيـر اللازمـة لتفـادي الضـرر المحتمـل، وهـى المسـؤولية المترتبـة علـى فكـرة الخطـأ المفتـرض فـي حـق الناقـل الجـوي، لذلـك فـإن الناقـل الجـوي بحسـب نصـوص اتفاقيـة وارسـو لا يعفـى مـن المسـؤولية إلا فـي حالـة إثباتـه أنـه قـد اتخـذ هـو أو تابعيـه التدابيـر اللازمـة لتفـادي الضـرر المحتمـل، أو كان يسـتحيل عليهـم اتخاذهـا، وعلـى الرغـم مـن ذلـك فـإن الاتفاقيـة وكذلـك المشـرعين الإماراتـي و الأردنـي و المصـري لـم يقومـوا بتوضيـح هـذه الاحتياطـات أو التدابيـر المنصـوص عليهـا أو طبيعتهـا[2].

وأهـم التـزام يقـع علـى الناقـل الجـوي هـو الالتـزام بسـلامة الراكـب، ويتحقـق ذلـك مـن خـلال توصيـل الراكـب إلـى وجهـة الوصـول المبتغـاة سـليماً معافـاً، ويسـتمد هـذا الالتـزام قوتـه فـي التشـريع الأردنـي مـن عقـد النقـل ذاتـه، وهـو التـزام بتحقيـق نتيجـة فـإذا لـم تتحقـق هـذه النتيجـة تتحقـق مسـؤولية الناقـل الجـوي ومـن دون حاجـة المضـرور إلـى إثبـات السـبب، ولا يعفـى الناقـل الجـوي مـن هـذه المسـؤولية إلا بإثبـات حـدوث الضـرر نتيجـة للقـوة القاهـرة أو خطـأ الغيـر أو خطـأ المضـرور نفسـه [3].

وكان القانــون الاتحادي الإماراتي رقــم (20) لســنة 1991 بشـأن الطيــران المدنــي، قد صـدر قبـل إقـرار اتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999، حيـث كانـت اتفاقيـة وارسـو والبروتوكـولات المعدلـة لهـا هـي الاتفاقيـات السـائدة دوليـاً بشـأن النقـل الجـوي، وهـو مـا القـى بظلالـه علـى التشـريعات الوطنيـة عمومـاً والقانـون الإماراتـي بصفـة خاصـة، ممـا تسـبب فـي افتقـاد معظـم التشـريعات الوطنيـة للقواعـد المنظمـة لقواعـد المسـؤولية فـي نطـاق النقـل الجـوي [4].

ويجـدر أن يلحـظ هنـا أيضًـا بـأن المشـرع أقـد قـرر تطبيـق أحـكام الاتفاقيـات الدوليـة مـن

(1) المطيري، وضحة فلاح، مرجع سابق، ص 60

(2) الشيخ، أحمد ابراهيم، مرجع سابق، ص 52.

(3) ربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 80

(4) بن ناصر، وهيبة، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص56.

20-3.indd 550 9/24/2023 2:35:17 AM

خلال المادة (122) من قانون الطيران المدني والتي نصت على أنه" تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو 1929، والاتفاقات المكملة لها... وذلك فيما يتعلق بنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو [1]".

ثانياً- إثبات حصول الضرر:

تنص المادة (21) من معاهدة وارسو على أنه، " إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور أو الراكب هو الذي تسبب في حدوث الضرر أو ساهم في حدوثه، فإنه يجوز للمحكمة أن تقرر استناداً لقانونها الداخلي وطبقاً لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها."

والمضرور هنا هو المسافر نفسه إذا تعلق الأمر بنقل الأشخاص، وعلى الناقل إثبات خطأ المضرور ويجب أن يكون الخطأ هنا غير متوقع ولا يمكن دفعه من قبل الناقل أو تابعيه، وبناءً على ذلك فإذا كان الخطأ متوقعاً أو يمكن دفعه فهنا لا يسأل الناقل سوى عن تقصيره أو عدم اتخاذه للإجراء اللازم لتلافيه [2]. وعملية إثبات الضرر الحاصل بالراكب تختلف حسب نوع الضرر على النحو التالي:

1. إثبات الضرر المادي:

يتوجب على الراكب إثبات حصول الضرر بمجرد وقوعه، أو أن يثبت بأن الضرر مستقبلي - أي محقق الوقوع في المستقبل، كإصابته في حادث النقل ولا يتم اكتشاف إصابته إلا بعد مرور فترة زمنية، فإذا قام الراكب المتضرر بالرجوع على الناقل لمطالبته بالتعويض فهنا يتوجب معرفة مدى الضرر الحاصل ليتقاضى تعويضاً عنه، وفي حالة وفاة الراكب فمن الممكن إثبات الضرر من خلال ورثته بتقديم شهادة الوفاة التي تثبت ذلك، أما حالة الضرر الجسدي فيتم إثباتها من خلال تقديم الشهادات الصحية التي تثبت ذلك أيضًا [3].

2. إثبات الضرر المعنوي:

إن لتقدم الطب الحديث والطب النفسي دور كبير في تسهيل عملية إثبات الضرر المعنوي عما لحق الراكب من خوف وهلع أثّر على جهاز الإنسان العصبي وصحته، ويمكن إثبات ذلك من خلال التقارير الطبية الصادرة عن الأطباء المختصين [4].

(1) موسى، طالب حسن، القانون الدولي الجوي، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2010، ص 66.

(2) محمد أحمد، عبد الفضيل، القانون الخاص الجوي، مصر، دار الفكر والقانون،2018، ص 301.

(3) بشار، ياسمينة، مرجع سابق،ص88.

(4) البنا، يحيي أحمد، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران،الإسكندرية، منشأة المعارف، ط1994، ص 90

20-3.indd 551 9/24/2023 2:35:17 AM

الفرع الثالث: وجود العلاقة السببية بين الحادث والضرر

ونعني بذلك أن يكون الضرر الحاصل للراكب ناتجاً عن الحادث الحاصل أو التأخير أو الإلغاء.

المبحث الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية في عقد نقل الاشخاص

تعد مسؤولية الناقل الجوي من أكثر الموضوعات الماسة بالنقل الجوي والتي ثار فيها النقاش بصفة عامة، وهي أحد أهم المشكلات التي نتجت عن موضوع النقل الجوي، وبظهور الحديث عن المسؤولية ظهر الحديث المضاد عن طرق دفعها، وهو ما ظهر عقب التوقيع على اتفاقية وارسو عام 1929، حيث بدأ تحديد أساس لهذه المسؤولية وبالتالي طرق دفعها في صنع خلاف بين الدول الأعضاء، وذلك بسبب اختلاف الأصول التاريخية للنظم القانونية السارية في أقاليم تلك الدول، والذي كان له أبلغ الأثر في وضع أسس لهذه المسئولية في القوانين الداخلية، والوصول لطرق دفعها والتي اختلفت بين الأصل اللاتيني والأصل الأنجلوسكسونية[1].

والبحث في حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي هو أمر يستدعي التقسيم إلى:

المطلب الأول: الدفوع القانونية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية.

المطلب الثاني: جائحة كورونا وأثرها على تحقق مسؤولية الناقل الجوي

المطلب الاول: الدفوع القانونية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

تقضي القواعد العامة بأنه لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وجب عليه أن يثبت بأن الضرر قد نشأ بسبب أجنبي لا يد له فيه، كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر، وبالتالي يكون غير ملزم بالضمان مالم يقضي القانون أو الاتفاق بغير ذلك[2].

وفي الأحوال التي يتدخل فيها السبب الأجنبي في إحداث الضرر ويدخل ضمن مفهوم ذلك الحادث الجوي العرضي، وهو أمر سيؤدي إلى قطع العلاقة بين الخطأ والضرر،

(1) عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسئولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع1،لعام 2016، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، ص 58.

(2) أنظر المادة (261) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976م.

20-3.indd 552 9/24/2023 2:35:17 AM

وسوف تنتفي بناءً على ذلك مسؤولية محدث الضرر، والمتفق عليه فقهاً والمستقر اجتهاداً فإن الحادث الفجائي والقوة القاهرة: الحادث الذي يحدث بفعل الطبيعة ولا يمكن توقعه أو دفعه كالزلازل والبراكين والفيضانات[1]، وهما مترادفان، وأن كلا الوصفان لهما نفس النتائج والآثار المترتبة على توافرهما[2].

وبناءً على ما تقدم فهناك حالات بوجودها يعفى الناقل الجوي من المسؤولية، وهي حالات سيتم تناولها تباعاً على النحو التالي:

الفرع الأول: القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي كل حدث خارجي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه من شأنه أن يجعل الشخص أمام استحالة مطلقة في تنفيذ التزامه[3].

والقوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية في النقل الجوي هي الحوادث المباغتة الخارجة عن دائرة نشاط الناقل بحيث لا يمكن له توقعها أو تلافي الأخطار المترتبة عليها، و من الأمثلة عليها سقوط الطائرة في مطب هوائي مما يترتب عليه اختلال في توازنها و سقوطها و تحطمها، أو تعرضها لعاصفة ثلجية أو صاعقة ما على رغم من وجود نشرة جوية من الأرصاد الجوية بحسن حالة الجو، أو إصابة قائدها بنوبة قلبية أدت إلى وفاته أو انهياره أو إجهاده، و من الأمثلة على ذلك أيضًا تعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم قيامها بارتكاب أفعال موجبة لذلك، وهنا لا يكلّف الناقل بإثبات بأن الضرر كان بسبب قوة قاهرة وإنما فقط يثبت أنه و تابعيه قد قاموا باتخاذ كافة التدابير الضرورية والمناسبة من أجل تلافي حدوث الضرر، والمعيار المطبق بهذا الخصوص هو معيار الناقل الحريص[4].

و يجدر أن يلحظ هنا بأن عوامل الطبيعية هي التي تشكل الوعاء و الضرر الأكبر من الحوادث و الوقائع التي ينطبق عليها وصف القوة القاهرة، خاصةً بأن الطائرة تعد الوسيلة الاكثر اتصالاً بهذه العوامل، على اعتبار أن الجو يعد الوسط الطبيعي لعمل الطائرة، وهو الذي يحمل في غياهبه أخطاراً غير متوقعة و لا يمكن دفعها، و المعيار المعتمد لعدم التوقع هو معيار موضوعي يترك لقاضي الموضوع، كما أن العيب الذاتي في الطائرة يعد

(1) السرحان،عدنان ابراهيم و خاطر، نوري حمد، مصادر الحقوق الشخصية الالتزامات، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع،2002، ط1،ص313.

(2) السنهوري، عبدالرزاق، نظرية العقد، بيروت، منشورات الحلبي، 1998، ط2، ج2،ص963.

(3) السرحان، عدنان ابراهيم، مصادر غير الارادية للالتزام، عمان، إثراء للنشر و التوزيع، 2010، ط1، ص116.

(4) البهجي، ايناس محمد، القانون الجوي الدولي، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية،2013، ص 71.

20-3.indd 553 9/24/2023 2:35:18 AM

من الاسباب الشائعة للحوادث في عالم الطيران ومثاله سقوط الطائرة بسبب تعطل أحد محركاتها أو أي جزء من أجزائها، و بهذا الصدد فإن اتجاه في الفقه يؤيد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة بسبب عيب التصنيع في الطائرة، على اعتبار أن ذلك يتماشى مع طبيعة مسؤولية الناقل الجوي المبنية على أساس الخطأ المفترض من جانبه، و لا يعتبر هذا الاتجاه العيب الذاتي في الطائرة من قبيل القوة القاهرة التي تؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، وأن الناقل لا يمكن له أن يتخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه و تابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الاضرار الناجمة بسبب العيب الذاتي في الطائرة[1].

و يشترط اتجاه آخر في الفقه في الحادث لكي يكون من قبيل القوة القاهرة أن يكون قادماً من خارج دائرة مشروع الناقل أو من خارج دائرة نشاطه، وهو الأمر الذي احتدم بسببه النقاش حول مدى اعتبار عوامل الطبيعية من الحوادث التي تدخل ضمن مفهوم القوة القاهرة، والذي أمضى النقاش فيها إلى اعتبارها حالات خاصة من حالات القوة القاهرة إذا كانت غير متوقعة و مستحيلة الدفع، أما في الأحوال التي تكون فيها هذه الحالات متوقعة أو كان بالإمكان دفعها من قبل الناقل فإن مسؤوليته هنا تبقى قائمة لا تشكل سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية بحد ذاتها، ويمثّل أصحاب هذا الاتجاه على القوة القاهرة حالات الإضراب و العيب الذاتي و الخفي في الطائرات و قرار الأمير[2].

الفرع الثاني: خطأ المضرور

يلتزم الراكب (المسافر) في عقد النقل الجوي للأشخاص بأن يتواجد بالمكان والزمان المتفق عليهما، كما يلزم باتباع تعليمات الناقل كون الأمر يتعلق بسلامته وسلامة غيره من الركاب، كما يتوجب عليه احترام وتنفيذ كافة القوانين والأنظمة المنظمة للشؤون الإدارية والصحية في دولة القيام (المغادرة)[3].

وبناءً على ذلك يمكن القول بأن الناقل الجوي يعفى من المسؤولية في الأحوال التي يثبت فيها بأن سبب الضرر الحاصل للراكب لا يرجع إليه وإنما يرجع إلى خطأ ذلك

(1) عبدالهادي، محمود عبدالجواد، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دراسة مقارنة، القاهرة، دار النهضة العربية، 2016، ص 252-250.

(2) نعمان، ضياء علي أحمد، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة و المقتضيات الخاصة، مراكش،2006، ص345-338.و يقصد بقرار الامير هو صدور قرار من السلطة الشرعية المتخصصة في الدولة يؤدي الى عدم تنفيذ عقد النقل الجوي.

(3) علي، سعيد حسين، عقود قانون التجارة الدولية، دراسة مقارنة، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية، 2017م، ص43.

20-3.indd 554 9/24/2023 2:35:18 AM

الراكب، كقيام الراكب بعدم وضع حزام الأمان عند إقلاع أو هبوط الطائرة، مما يترتب عليه ارتطامه وحصول أضرار أو جروح على الرغم من تحذير قائد الطائرة أو المضيف الجوي له[1].

ومن الأمثلة كذلك على خطأ المضرور تعجله في الهبوط قبل توقف الطائرة بشكل نهائي أو اقترابه من أحد المراوح أو محركات الطائرة مما أدى إلى سقوطه وتعرضه للضرر، أو قام بمغادرة مقعده أثناء عملية هبوط أو اقلاع الطائرة على الرغم من تحذيرات الناقل بضرورة الالتزام بمقعده مما يترتب عليه ضرراً بهذا الراكب، ويقع إثبات خطأ الراكب على عاتق الناقل، وفي الأحوال التي يكون فيها هذا الضرر مشتركاً مع الخطأ الذي ارتكبه الناقل، فإن باستطاعة القاضي هنا أن ينقص من التعويض بقدر مساهمة خطأ المضرور (الراكب) في إحداث الضرر[2].

كما ميّزت اتفاقية مونتريال بخصوص الأضرار الواردة بنص المادة (17) بين ما إذا كانت لا تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، فهنا لا يجوز للناقل نفي مسؤوليته عنها أو التخفيف منها، بينما إذا كانت هذه الأضرار تتجاوز (100000) وحدة حقوق سحب خاصة فيجوز هنا للناقل أن ينفي مسؤوليته بإثبات أن الضرر لم يكن ناشئاً عن إهماله أو خطئه أو امتناعه هو أو تابعيه أو وكلائه، أو بإثباته بأن الخطأ قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الغير.

ولم يختلف **المشرع الإماراتي بشكل عام مع اتفاقيتي وارسو ومونتريال** من حيث إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في الأحوال التي يثبت فيها بأن الضرر قد نجم بسبب خطأ المضرور، كما أجاز هذا المشرع للمحكمة بأن تقوم بتخفيف مسؤولية الناقل إذا أثبت هذا الأخير بأن خطأ المضرور قد اشترك مع خطأ الناقل أو امتناعه أو إهماله في إحداث الضرر الحاصل بالراكب[3].

كما نجد بأن **المشرع الإماراتي** قد وضع حداً أدنى لمقدار التعويض المترتب على الناقل الجوي في حال تحقق مسؤوليته بحيث يجب ألا يقل في عقد نقل الأشخاص في

(1) المناصير، محمد عبدالحفيظ عبدالرحمن، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب: دراسة في القانون الدولي والقانونين الأردني والعماني، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية، الجمعية العلمية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2019م، ص245، 246.

(2) بابكر، علي بابكر إبراهيم، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، ع27، مج 1، 2012م، ص 497، 498.

(3) جاءت هذه القاعدة العامة في الإعفاء من المسؤولية للناقل الجوي في نص المادة (367) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) لسنة 1993م.

20-3.indd 555 9/24/2023 2:35:18 AM

حالة وفاة الراكب أو إصابته عن مقدار الدية الشرعية، كما أجاز الاتفاق على تجاوز مقدار هذه الدية[1].

أما بخصوص **المشرع الأردني** فقد أوجب قانون التجارة الأردني على الناقل بإيصال الراكب سالماً إلى مقصده وضمن المدة المتفق عليها، كما أقر هذا المشرع بانتفاء التبعة على الناقل عن مسؤوليته الناشئة عن عقد النقل من خلال قيامه بإقامة البينة على وجود خطأ من قبل المضرور تسبب في حصول الضرر[2].

الفرع الثالث: السبب الأجنبي (فعل الغير)

ويقصد هنا بفعل الغير أي كل فعل صادر من شخص لا تربطه بالناقل علاقة عقدية سواءً كانت بصورة علاقة عمل أم نيابة، ومن الأمثلة على ذلك قيام شخص بإطلاق الرصاص من خارج الطائرة على أحد الركاب، أو كان داخل الطائرة وأطلق الرصاص مما أدى إلى إصابة أو وفاة أحد الركاب، أو حصول تدافع داخل الطائرة مما أدى إلى سقوط أحد الركاب بسبب قيام راكب آخر بدفعه[3]، أو قيام شخص مثلًا باختطاف طائرة وقام بقتل أحد الركاب أو قتل قائدها مما ترتب عليه سقوطها ووفاة جميع الركاب أو إصابتهم[4].

ويرى اتجاه في الفقه وهو ليس محل تأييد لدينا بأنه إذا ثبت أن هناك خطأ قد صدر من الناقل وساهم مع خطأ الغير في حصول الضرر، فهنا لا يعفى الناقل من المسؤولية بغض النظر عن درجة المساهمة في إحداث الضرر، وهو أمر يؤدي إلى التزام الناقل وحده بتعويض هذا الضرر[5]، وكما يبدو لنا فإن هذا الاتجاه الفقهي لم يراعِ مبدأ توزيع المسؤولية.

كما يرى اتجاه آخر في الفقه بأن الناقل الجوي باستطاعته دفع مسؤوليته بإثبات وجود خطأ ملاحي، وهو كل خطأ متعلق بالمناورات التي يقوم بها قائد الطائرة واللازمة لحركتها سواءً عند الإقلاع أم أثناء الهبوط أو الطيران، كانحراف الطائرة عن الممرات الخاصة باستقبالها، ولكي يتخلص الناقل من المسؤولية في هذه الحالة يجب عليه أن يثبت بأن الضرر الحاصل كان بسبب خطأ ملاحي، وأن يثبت كذلك اتخاذه وتابعيه التدابير الضرورية

(1) نص المادة (359/1) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) لسنة 1993م.

(2) نص المادة (77/2) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966م.

(3) أنظر بهذا الخصوص رحماني، مختار محمد، المسؤولية المدنية عن الحوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، الجزائر، دار هومة للنشر والتوزيع، 2003م، ص 108.

(4) محمد أحمد، عبد الفضيل، القانون الخاص الجوي، المنصورة، دار الفكر والقانون، 2011م، ص302.

(5) الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م،الإسكندرية، دار الفكر الجامعي، 2008م، ص: 162.

20-3.indd 556 9/24/2023 2:35:19 AM

من أجل تفادي الضرر الحاصل[1].

الفرع الرابع: اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر

لجأت اتفاقية وارسو إلى فكرة الخطأ المفترض في حق الناقل الجوي وذلك بهدف تحقيق التوازن في العلاقة بين الناقل الجوي والراكب، حيث حاولت منح الراكب الحماية الأكبر، لذا أقامت مسؤولية الناقل الجوي متى ثبت تقصيره عن اتخاذ التدابير الضرورية اللازمة لتفادي الضرر، دون أن توضح هذه التدابير وطبيعتها، وهو الأمر الذي دفع الفقه والقضاء إلى تحديد هذه التدابير لينقسما إلى اتجاه موسع يتفق وطبيعة الالتزام ببذل عناية، واتجاه ضيق يتفق وطبيعة الالتزام بتحقيق نتيجة[2].

أولاً- التدابير في الاتجاه الموسع:

1. إقامة الدليل على تجهيز طائرة صالحة للملاحة طبقاً للشروط الفنية.
2. إثبات صلاحية وتأهيل وتدريب طاقم الطائرة، وتقديم التراخيص والشهادات التي تثبت صلاحيتهم لقيادتها الطائرة.

ثانيا- التدابير في الاتجاه الضيق:

1. إثبات سبب الحادث الذي سبب الضرر.
2. إثبات أن هذا السبب لا يرجع إليه، بإثبات أنه قد اتخذ التدابير لتفادي هذا الحادث.

الفرع الخامس: العيب الذاتي في الطائرة

قد يكون الحادث الجوي الذي يرتب مسؤولية الناقل الجوي راجعاً إلى عيب ذاتي في الطائرة، وذلك لخطأ يحدث أثناء عملية التصنيع، فيظهر مع أول استخدام لها أو يتفاقم بصورة غير معتادة أو متوقعة بعد وقت من استخدامها.

والأصل أن الناقل الجوي لا يسأل عن العيوب الخفية في الطائرة، باعتبار أنه لا يملك الخبرة الفنية المناسبة للكشف عن هذا النوع من العيوب، كما أن الشركات المسؤولة عن تصنيع الطائرات تتبع معايير دولية من شأنها ضمان الطائرة من أي عيب قد يؤدي لوقوع

(1) بلقاسم، مولاي، المرجع السابق، ص262، 263.

(2) نقلًا عن محمد، ذكرى عبدالرزاق، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال1999،القاهرة،دارناس للطباعة والنشر،2015،ص97.

20-3.indd 557 9/24/2023 2:35:19 AM

حوادث جوية من أي نوع [1].

ويجوز للناقل الجوي في سبيل الوصول إلى الإعفاء من المسؤولية أن يثبت قيامه بواجبه بالصورة المعتادة، حيث أن حصول عارض أثناء الرحلة كانفجار محرك الطائرة أو تلف اطاراتها أو إصابة أجهزة الاتصال بالعطب المفاجئ هي من الحوادث التي تخرج عن نطاق مسئولية الناقل الجوي طالما كانت حوادث مفاجئة دون إمارات تسبقها، وطالما كانت لعيب في صناعة الطائرة وليست نتيجة لسوء استخدامها أو تشغيلها من قبل الناقل بما يتعارض مع المعايير الدولية لتشغيل الطائرات، ويشترط في العيب الذي يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، أي لا يمكن توقعه أو دفعه، فإذا أمكن ذلك ولم يتخذ الناقل ما يلزم لتفاديه، فإنه يكون مقصراً في تنفيذ التزامه ويسأل بالتالي المسؤولية المعتادة للناقل الجوي [2].

المطلب الثاني: جائحة كورونا وأثرها على تحقق مسؤولية الناقل الجوي

لم يكن قطاع النقل الجوي ببعيد عما سببته جائحة كورونا من خسائر لكافة القطاعات والمرافق الاقتصادية، بل إنه في واقع الأمر يعد من أكثر القطاعات تأثراً بتلك الجائحة وخاصةً بعد أن تسببت في وقف حركة الملاحة الجوية لفترات طويلة وعدم انتظامها لفترات أخرى، إضافة إلى ما يتكبده الناقل الجوي ومستخدمي مرفق النقل الجوي من تكاليف إضافية لضمان توفير الإجراءات الصحية المطلوبة لاستخدام قطاع الطيران بصورة آمنة، وقد أدت جائحة كورونا على مستوى قطاع الطيران في الوطن العربي وحده إلى توقف حوالي 800 طائرة من اسطول الطائرات المدنية، وقد تكبدت الشركات العاملة في هذا القطاع خسائر وصلت إلى ما قيمته ثمانية مليارات دولار أمريكي، كما خسر قطاع السياحة المرتبط بالنقل الجوي ما قيمته خمسة وعشرون مليار دولار أمريكي حتى أواخر مارس عام 2020 بسبب هذه الجائحة [3].

ومع انتشار جائحة كورونا مؤخراً زاد معدل تأخير الرحلات الجوية أو توقفها بالكامل، وقد استغل الناقلين الجويين الجائحة بشكل كبير من خلال قيامهم بالتهرب من مسؤوليتهم

(1) عبدالله، هوازن عبدالمحسن، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الراكب، بحث منشور في كلية الحقوق والعلوم السياسية،ع4،العراق:جامعة الانبار،2013،ص221.

(2) حسانين، علاء النجار، دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية،2018، ص52.

(3) العبيدان، هشام، شركات النقل الجوي التجاري الدولي و تعويض المسافرين بعد انتشار فيروس كورونا نظرية الجوائح في مونتريال 1999، بحث منشور في مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، ع42، بيروت،2020، ص11.

20-3.indd 558 9/24/2023 2:35:20 AM

عن التأخير الحاصل في الرحلات الجوية أو الغائها من خلال إظهار أسباب التأخير أو الإلغاء بمظهر القوة القاهرة، وقد أدى إغلاق المجالات الجوية للدول إلى الفشل في الوفاء بالالتزامات التعاقدية المرتبطة بنقل الأشخاص والبضائع، حيث تم إلغاء بعض الرحلات و تأخير البعض الأخر، الأمر الذي قد يفتح الباب على مصراعيه لقيام المنازعات بين الناقلين الجويين من جانب ومستخدمي المرفق الجوي من جانب أخر[1].

ولبيان أثر جائحة كورونا على مسؤولية الناقل الجوي ومدى اعتبارها سببًا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية فإننا سنقوم بتناول الموضوع من خلال التالي:

الفرع الاول: تعريف جائحة كورونا

لقد سادت حالة من الإرباك في تكييف جائحة كورونا وتحديد طبيعتها القانونية في ظل المبادئ القانونية المستقرة في القوانين الوضعية، وهي مسألة من شأنها أن تؤدي إلى تشكيل أزمة قانونية حقيقية، حيث تم اللجوء إلى القياس في تحديد الطبيعة القانونية لجائحة كورونا في ظل وجود نظرية الظروف الطارئة والقوة القاهرة[2].

وتعد فيروسات كورونا فصيلة واسعة الانتشار وتسبب أمراضاً تتراوح شدتها من نزلات البرد الشائعة إلى الاعتلالات الأشد وطأة مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية (MERS) ومتلازمة الالتهاب الرئوي الحاد الوخيم (السارس)، ومن شأن الإصابة بهذه الفيروسات ظهور أعراض كالحمى والسعال والإجهاد وفقدان الذوق والشم وآلام العضلات والمفاصل، وقد تم اكتشاف نوع جديد من فيروسات كورونا بعد أن تم التعرف عليه كمسبب لانتشار أحد الأمراض التي بدأت في الصين في 2019، وتزداد مخاطر الإصابة بفيروس كوفيد-19 لدى كبار السن، وقد تزداد خطورة المرض أيضًا لدى المصابين بحالات مرضية أخرى[3].

(1) لعروسي، أميمة، تأثير جائحة كورونا على مسؤولية الناقل الجوي، بحث منشور في مجلة منازعات الأعمال، ع54، الرباط، 2020، ص35.

(2) المغربي، محمود وصنديد، بلال، بحث بعنوان" التكييف القانوني للجائحة الكورونا على ضوء الثوابت الدستورية والدولية والمبادئ القانونية المستقرة بين صلابة المسلمات ومرونة الاعتبارات: دراسة مقارنة"، منشور في مجلة كلية القانون العالمية، س8، ملحق خاص، ع6، شوال -1441 يونيو 2020، ص61.

(3) تعريف منظمة الصحة العالمية،متوفر على الموقع الإكتروني : تاريخ الدخول : 6/12/ 2021.

https://www.who.int/ar/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/question-and answers-hub/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19

20-3.indd 559 9/24/2023 2:35:20 AM

الفرع الثاني: أثر جائحة كورونا على عقد نقل الاشخاص

يعد إلغاء وتأجيل الرحلات الجوية من أهم الأثار المترتبة على جائحة كورونا في عقد نقل الأشخاص، الأمر الذي بوجوده تقوم مسؤولية الناقل الجوي بسبب عدم قيامه بتنفيذ التزاماته المترتبة بموجب هذا العقد، حيث شهد واقع الحال وجود الكثير من عقود النقل المبرمة بين شركات النقل الجوي والركاب، وقد أدى ظهور الجائحة إلى التأثير سلبًا على تنفيذ هذه العقود سواء تعلق الأمر بإلغائها أم تأخير الرحلات المجدولة[1].

وعلى فرض لزوم المنطق القانوني باعتبار جائحة كورونا من قبيل القوة القاهرة التي يترتب عليها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير أو الإلغاء، فإنه لتطبيق هذا الحكم لا بد من توافر عدة عوامل أهمها أن تكون الجائحة هي السبب الحقيقي للتأخير او الإلغاء، وعدم وجود ناقلين جويين أخرين قد نفذوا التزاماتهم في نقل الأشخاص بين جهتي المغادرة والوصول ذاتهما، وبعكس ذلك يعد الناقل هنا مقصراً في بذل عناية الناقل العادي، كما تفترض تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أو الإلغاء الراجع إلى جائحة كورونا حصول ضرر للراكب على إثر تأخر وصوله إلى مطار الوصول بسبب تأخير أو إلغاء رحلته، والضرر المقصود لهذه الغاية يشمل الضرر المادي والمعنوي، وهذا الأخير هو الناتج عن الخوف من الإصابة بهذا الفيروس نظراً لوجود إمكانية كبيرة لانتقال العدوى من الركاب الآخرين [2].

وفي حالة إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير في تنفيذ الرحلة الجوية، فإنه يلتزم في كل الأحوال برد قيمة التذكرة، لتوافر حالة استحالة التنفيذ، وعليه فإن التأخير في إرجاع قيمة التذكرة يجب أن يكون في حد ذاته سنداً لتعويض الراكب، كما يجب أن يوضع في الاعتبار أن التأجير العائد لإصابة الراكب بالفيروس الأمر الذي منعه من استقلال الطائرة هو أمر خارج عن نطاق مسؤولية الناقل الجوي مع ضرورة رد قيمة التذكرة دون تعويض، مع الوضع في الاعتبار أن التأخير هنا يرجع لخطأ الراكب وليس الناقل [3].

ومن الوسائل التي يمكن للمتعاقدين اللجوء اليها لمعالجة آثار جائحة كورونا هي تقايل العقد ما بين الناقل الجوي والراكب، حيث يتم الاتفاق بين الطرفين على الغائه، خاصةً

(1) ابو النيل، مصطفى صبحي، أثر فيروس كورونا المستجد كوفيد19- على النقل الجوي، بحث منشور في مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، مج 20، ع 2، القاهرة، كلية السياحة والفنادق جامعة 6 أكتوبر، 2021، ص:289.

(2) تداعيات فيروس كورونا على قطاع السياحة، إصدارات معهد التخطيط القومي بالتعاون مع وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، القاهرة، 2020، ص 26.

(3) العبيدان، هشام، مرجع سابق، ص 17.

20-3.indd 560 9/24/2023 2:35:20 AM

في ظل الآثار السلبية التي ألقت بها جائحة كورونا على العقد المبرم بينهما، حيث نشأ هذا العقد بالإرادة الحرة للمتعاقدين ويمكن إنهاؤه بتلك الإرادة، كما يمكن للمتعاقدين اللجوء لمعالجة آثار كورونا إلى تجديد الالتزامات التعاقدية، بحيث ينقضي الالتزام السابق الذي يفرضه العقد ويحل محله الالتزام الجديد[1].

الفرع الثالث: رأينا بخصوص الجائحة

أما عن أثر جائحة كورونا حسب رأينا في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص عن الإلغاء أو التأخير، نجد أن هذه الجائحة تعد من قبيل القوة القاهرة، خاصةً قدر تعلق الأمر بالحجوزات السابقة على إعلان كورونا كجائحة من منظمة الصحة العالميةً، أما بخصوص الحجوزات اللاحقة على هذا الإعلان فنرى هنا عدم انطباق وصف القوة القاهرةٌ عليها، وهي مسألة تحتاج إلى وقوف من المشرعين محل المقارنة عليها في ظل القرارات الصادرة بمنع السفر من فترة إلى أخرى والظروف الاستثنائية السائدة بسبب هذه الجائحة، حيث أن القوة القاهرة تعد أحد أسباب الإبراء من المسؤولية في كافة التشريعات الوطنية والدولية، وهو ما تؤكد عليه المادة (237) من قانون المعاملات المدنية في دولة الإمارات العربية المتحدة، والتي رتبت انقضاء الحقوق في الأحوال التي يثبت فيها المضرور بأن الضرر قد نشأ بسبب أجنبي كالآفة السماوية أو الحادث الفجائي أو القوة القاهرة أو فعل الغير، ومن ثم لا يلزم الشخص هنا بالضمان إلا في الأحوال التي يقضي فيها القانون أو الاتفاق بغير ذلك.

الخاتمة:

أولاً- النتائج:

1. أقام كلا المشرعين الإماراتي والأردني مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص على الخطأ المفترض كقاعدة عامة، وأقاماها على الخطأ واجب الإثبات في حال حصول الضرر بأمتعة الراكب الشخصية واليدوية التي تكون تحت حراسته.
2. لقد تساهلت اتفاقية وارسو مع الناقل الجوي عند سماحه له بالتخلص من المسؤولية بعد أن حددت أساسها بالخطأ المفترض، وغلّبت مصلحته على مصلحة الراكب، أما بخصوص اتفاقية مونتريال فقد جعلت وحدات السحب الخاصة أساساً لتحديد

(1) العجمي، فارس محمد، بحث بعنوان" الخيارات المتاحة لأطراف العقد التجاري في مواجهة جائحة كورونا... وسلطة القاضي في إعادة التوازن الاقتصادي للعقد" منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، س8، ملحق خاص، ع6،شوال 1441ه – يونيو 2020،ص340-338.

20-3.indd 561 9/24/2023 2:35:21 AM

مسؤوليته، وقد جعلت هذه الوحدات كذلك أساسًا للاتفاق على الإعفاء أو التخفيف منها .

3. لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي إلا في حالة توافر شروط ثلاثة: الحادث أو التأخير أو الإلغاء (الخطأ) والضرر والعلاقة السببية بينهما.

4. هناك العديد من الأسباب القانونية التي تؤدي لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص، وهي تدور في فلك القوة القاهرة وفعل الغير وخطأ المضرور والعيب الذاتي في الطائرة، وهي حالات جاءت مشتركة في التشريعات الإماراتية والأردنية والاتفاقيات الدولية.

5. توصلت الدراسة إلى عدم وجود نصوص قانونية لدى المشرعين الإماراتي والأردني، وكذلك الأمر قدر تعلق الأمر بالاتفاقيات الدولية يعالج موضوع مسؤولية الناقل الجوي ومدى إعفاءه منها في حالة وجود جائحة معلنة من قبل منظمة الصحة العالمية كجائحة كورونا، وهنا تكيّف هذه الجوائح قبل الإعلان عنها على أنها تعد من قبيل القوة القاهرة، أما بخصوص الحجوزات اللاحقة على إعلان الجائحة فهي مسالة تحتاج لإعادة نظر من قبل المشرعين بصورة توازن بين مصلحة الطرفين الناقل والراكب، ويمكن أن يتحقق ذلك من خلال لوائح حماية المستهلك الجوي.

ثانياً- التوصيات:

1. ضرورة معالجة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في حالات الجوائح المعلنة من قبل منظمة الصحة العالمية في ظل القرارات الصادرة من السلطات العامة والتي قد تلحق أضراراً بالركاب، كذلك معالجة موضوع مدى مسؤولية الناقلين الجويين عن هذه الأضرار.

2. نوصي بأن تكون هناك لوائح لحماية المستهلك الجوي في كل من الإمارات والأردن تتضمن حماية للراكب، خاصةً في ظل القرارات الصادرة الخاصة بعقد النقل الجوي في ظل جائحة كورونا، ومن شأنها أن تحقق موازنة بين مصلحتي الناقل والراكب.

3. تعديل اتفاقية مونتريال قدر تعلق الأمر بالنصوص الخاصة بربط الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية بقيمة الأضرار المرتبطة بوحدات السحب الخاصة، ويتحقق ذلك من خلال إزالة هذه التفرقة.

20-3.indd 562 9/24/2023 2:35:21 AM

قائمة المصادر والمراجع:

اتفاقية مونتريال للنقل الجوي لسنة 1999.

اتفاقية وارسو للنقل الجوي لسنة 1929

بابكر، علي بابكر إبراهيم (2012). حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية. مجلة الشريعة والقانون، *1*(27). https://doi.org/10.21608/jlr.2012.27889

بشار، ياسمينة (2013). مسؤولية الناقل الجوي للركاب. دار الكتب العلمية.

بن ناصر، وهيبة (2014). المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري. دار الجامعة الجديدة.

البنا، يحيي أحمد (1994). الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران. منشأة المعارف الاسكندرية.

البهجي، ايناس محمد (2013). القانون الجوي الدولي. المركز القومي للإصدارات القانونية.

(2020). تداعيات فيروس كورونا على قطاع السياحة. إصدارات معهد التخطيط القومي بالتعاون مع وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية.

تعريف منظمة الصحة العالمية، متوفر على الموقع الإلكتروني: تاريخ الدخول: 12/6/ 2021.

https://www.who.int/ar/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/question-andanswers-hub/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19

جاسم، أسيل باقر وتقي، صفاء والشهيب، أحمد سلمان (2013). قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الارهاب الجوي، دراسة مقارنة. مجلة واسط للعلوم الانسانية، (22).

حسانين، علاء النجار (2018). دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية. المركز القومي للإصدارات القانونية.

خالد، عدلي أمير(1996). عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه. دار المطبوعات الجامعية.

ربضي، عيسى غسان (2011). مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم . دار الثقافة للنشر والتوزيع.

رحماني، مختار محمد (2003). المسؤولية المدنية عن الحوادث الأشخاص بالسكك الحديدية. دار هومة للنشر والتوزيع.

الزعابي، ناعمة علي سلطان (2016). المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية [رسالة ماجستير، جامعة الامارات كلية القانون].

السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد (2002). مصادر الحقوق الشخصية الالتزامات. دار الثقافة للنشر والتوزيع.

السرحان، عدنان إبراهيم (2010). مصادر غير الارادية للالتزام . إثراء للنشر والتوزيع.

السنهوري، عبد الرزاق (1998). نظرية العقد. منشورات الحلبي.

السهلي، فارس بن صالح بن صقر (د.ت.). نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي. مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهنا الاشرف، *1*(22). https://doi.org/10.21608/

20-3.indd 563 9/24/2023 2:35:22 AM

jfslt.2020.101152

سوميه، كريم (2019). مسؤولية الناقل الجوي دراسة مقارنة [رسالة ماجستير، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم].

أبو شاور، محمود محمد خليل (2013). حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية [رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط كلية الحقوق].

الشيخ، أحمد إبراهيم (2009). المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وأرسو *1929* ومونتريال *1999*. دار النهضة العربية.

عبد الله، هوازن عبد المحسن (2013). المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الراكب. كلية الحقوق والعلوم السياسية، (4).

عبد الهادي، محمود عبد الجواد (2016). مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دراسة مقارنة. دار النهضة العربية.

العبيدان، هشام (2020). شركات النقل الجوي التجاري الدولي وتعويض المسافرين بعد انتشار فيروس كورونا نظرية الجوائح في مونتريال 1999. مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، (42). .https://doi org/10.33685/1545-000-042-001

العجمي، فارس محمد (2020). الخيارات المتاحة لأطراف العقد التجاري في مواجهة جائحة كورونا... وسلطة القاضي في إعادة التوازن الاقتصادي للعقد. مجلة كلية القانون الكويتية العالمية. س8، ملحق خاص(6). https://doi.org/10.54032/2203-008-998-009

علي، سعيد حسين (2017). عقود قانون التجارة الدولية، دراسة مقارنة. المركز القومي للإصدارات القانونية.

العنزي، عبد المجيد خلف منصور (2016). أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها. مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، (1).

غنام، شريف محمد (2009). قانون الطيران المدني لدولة الامارات العربية المتحدة. اكاديمية شرطة دبي.

فضلي، هشام (2005). مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، «دراسة في اتفاقية مونتريال *1999* وقانون التجارة الجديد». دار الجامعة الجديدة للنشر.

الفقي، عاطف محمد (2008). تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال *1999*م. دار الفكر الجامعي.

قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966م.

قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007م.

قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991.

القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976م.

قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) لسنة 1993م.

قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لسنة 1985.

قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (484 – 1987) هيئة خماسية، تاريخ 17/9/ 1987.

لعروسي، أميمة (2020). تأثير جائحة كورونا على مسؤولية الناقل الجوي. مجلة منازعات الأعمال، (54). https://

20-3.indd 564 9/24/2023 2:35:22 AM

doi.org/10.12816/0057484

محكمة التمييز الأردنية رقم 907 – 2009، هيئة خماسية، تاريخ 26 /8/ 2009.

محمد أحمد، عبد الفضيل (2011). القانون الخاص الجوي. دار الفكر والقانون.

محمد أحمد، عبد الفضيل (2018). القانون الخاص الجوي. دار الفكر والقانون.

محمد، ذكرى عبد الرزاق (2015). مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال *1999*. دار ناس للطباعة والنشر.

المغربي، محمود وصنديد، بلال (2020). التكييف القانوني للجائحة (الكورونا) على ضوء الثوابت الدستورية والدولية والمبادئ القانونية المستقرة بين صلابة المسلمات ومرونة الاعتبارات: دراسة مقارنة. مجلة كلية القانون العالمية، س8، ملحق خاص(6). https://doi.org/10.54032/2203-008-998-006

المطيري، وضحة فلاح (2011). مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية [رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط كلية الحقوق].

المناصير، محمد عبدالحفيظ عبد الرحمن (2019). مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب: دراسة في القانون الدولي والقانونين الأردني والعماني. مجلة العلوم القانونية والسياسية، الجمعية العلمية للبحوث والدراسات الإستراتيجية.

موسى، طالب حسن (2010). القانون الدولي الجوي. دار الثقافة للنشر والتوزيع.

نعمان، ضياء علي أحمد (2006). المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة.

أبو النيل، مصطفى صبحي (2021). أثر فيروس كورونا المستجد كوفيد-19 على النقل الجوي. مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، *20*(2).

الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية: Romanized Arabic References:

ittifāqiyyatu mūntrīālin lil-naqla aljawwiyya lasinatu 1999.

ittifāqiyyatu wārsū'in lil-naqla aljawwiyya lasinatu 1929

bābkr 'uliya bābkr 'ibrāhym 2012). ḥālāti 'i'fā'i al-nāqili aljawwiyyi mina almas'ūliyyati majallatu al-sharī'ati wa-l-qānūni 1(27). https:// doi. org / 10. 21608 / jlr. 2012. 27889

bishārin yāsamīnata 2013). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi lil-rikāba dāru alkutubi al'ilmiyyati

bn nāṣirin wahaybata 2014). almas'ūliyyata almadaniyyata 'an ḥwādithi al-naqli aljawwiyyi fī alqānūni aljazā'iriyyi dāru aljāmi'ati aljadīdati

ulbunā yuḥayyī a'aḥamida 1994). al'irhāba al-dawliyya wamas'ūliyyata sharikāti al-ṭayarāni munsha'a'atu alma'ārifi al-askndrya

albahijiyyu aynās muḥammada 2013). alqānūna aljawwiyya al-dawliyya almarkazu alqawmiyyu lil-'iṣdārāti alqānūniyyati

(2020). tdā'yāt fīrūsa kawwarūnā 'alā qiṭā'i al-sīāḥati iṣdārātu ma'hadi al-takhṭīṭi alqawmiyyi

20-3.indd 565 9/24/2023 2:35:23 AM

bi-l-ta'āwuni ma'a wizārati al-takhṭīṭi wa-l-tanmiyati aliqtiṣādiyyati

ta'rīfu munaẓẓamati al-ṣiḥḥati al'ālamiyyati mutawaffirun 'alā almawqi'i al'ilikturwniyyi tārīkhu al-dukhūli 12 / 6 / 2021.

https:// www. who. int / ar / emergencies / diseases / novel- coronavirus- 2019 / question- and answers- hub / q- a- detail / coronavirus- disease- covid- 19

jāsimun usīlu bāqira wataqiyya ṣafā'an wa-l-shuhayba a'aḥamida sullamāni 2013). qīāma mas'ūliyyati al-nāqili 'ani al-akhlāl biḍamāni al-salāamati fī ḥwādithi al-arhāb aljawwiyya dirāsata muqāranatin majallatu wāsiṭu lil-'ulūma al-ansānya 22).

ḥisānayni 'alā'a al-najjāri 2018). dawra almurāqibi aljawwiyyi fī salāamati alḥarakati aljawwiyyati almarkazu alqawmiyyu lil-'iṣdārāti alqānūniyyati

khālidun 'adlay a'amyru 1996). 'aqada al-naqlu aljawwiyyu fī ḍaw'i qānūni al-ṭayarāni almadaniyyi aljadīdi wa-l-mustaḥdathi min a'aḥkāmi al-naqḍi w'arā' ilfiqhu dāru almaṭbū'āti aljāmi'iyyati

rabaḍiyyun 'īsā ghassāni 2011). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi 'ani al-ḍarari alwāqi'i 'alā al'a'ashkhāṣi wa'a'amti'atihim dāru al-thaqāfati lil-nashra wa-l-tawzī'a

raḥimānī mukhtāra muḥammada 2003). almas'ūliyyata almadaniyyata 'ani alḥwādithi al'a'ashkhāṣa bi-l-sikaki alḥadydiyyati dāru hawmatu lil-nashra wa-l-tawzī'a

al-za'ābiyyu nā'imata 'aliyya sulṭāni 2016). almas'ūliyyata almadaniyyata lil-nāqila aljawwiyya 'an a'aḍrāri al'irhābi almū'ajjahi ḍiddun a'amin wasalāamata al-ṭayarāni almadaniyyi waffaqā lil-qānūni al-'imārāty wa-l-ittifāqīāti al-dawliyyata risālata mājistīrin jāmi'ata al-amārāt kulliyyata alqānūni

al-saraḥāni 'adnāni 'ibrāhym wakhāṭirun nūriyya ḥamdi 2002). muṣādara alḥuqwqi al-shakhṣiyyati aliltizāmāti dāru al-thaqāfati lil-nashra wa-l-tawzī'a

al-saraḥāni 'adnāni 'ibrāhym 2010). muṣādara ghayri al-arādya lil-iltizāma ithrā'un lil-nashra wa-l-tawzī'a

al-sanhūriyya 'abda al-razzāqi 1998). naẓariyyata al'aqdi manshūrātu alḥalbiyyi

al-sahliyyu fā'ursu bn ṣāliḥu bn ṣaqri d t). niṭāqu mas'ūliyyatu al-nāqili aljawwiyyi lil-rikāba wa'a'asāsahā fī niẓāmi al-ṭayarāni almadaniyyi al-su'ūdiyyi majallatu kulliyyati al-sharī'ati wa-l-qānūni bitafihinā al-ashrf 1(22). https:// doi. org / 10. 21608 / jfslt. 2020. 101152

sūmīhi karīma 2019). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi dirāsata muqāranati risālata mājistīrin jāmi'ata 'abdi alḥamīdi bn bādys mustaghānima

a'abū shāwara maḥmūda muḥammada khalīla 2013). ḥālāti 'i'fā'i al-nāqili aljawwiyyi mina almas'ūliyyati ḥasbu ittifāqiyyatu mūntrīālin wa-l-tashrī'āti al'urduniyyati risālata mājistīrin jāmi'ata al-sharqi al'awsaṭi kulliyyata alḥuqwqi

al-shaykhu a'aḥamida 'ibrāhym 2009). almas'ūliyyata 'an ta'wīḍi a'aḍrāri al-naqli aljawwiyyi

20-3.indd 566 9/24/2023 2:35:23 AM

waffaqā littifāqiyyatī wa'a'arsū 1929 wamūntrīāla 1999. dāru al-nahḍati al'arabiyyati

'abdu Allāhi hawāzinu 'abda almuḥsini 2013). almas'ūliyyata almadaniyyata lil-nāqila aljawwiyya 'an salāamati al-rākibi kulliyyatu alḥuqwqi wa-l-'ulūmi al-sīāsiyyati 4).

'abdu alhādī maḥmūda 'abdi aljawādi 2016). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi al-dawliyyi wa-l-dākhiliyyi lil-'ā'ashkhāṣa dirāsata muqāranatin dāru al-nahḍati al'arabiyyati

al'ubaydāni hishāma 2020). sharikāti al-naqli aljawwiyyi al-tijāriyyi al-dawliyyi wata'wīḍi almusāfirīna ba'da intishāri fīrūsi kawwarūnā naẓariyyata aljawā'iḥi fī mūntrīāli 1999. majallatu jīli al'abḥāthi alqānūniyyati almu'miqati 42). https:// doi. org / 10. 33685 / 1545- 000- 042- 001

al'ajamiyyu fārisa muḥammada 2020). alkhīārāti almutāḥati li'a'aṭrāfa al'aqdi al-tijāriyyi fī mūājahati jā'iḥati kawwarūnā wasulṭatu alqāḍī fī i'ādati al-tawāzuni aliqtiṣādiyyi lil-'aqda majallatu kulliyyati alqānūni alkū'aytiyyati al'ālamiyyati s mulḥaqa khāṣa 6). https:// doi. org / 10. 54032 / 2203- 008- 998- 009

'aliyyun sa'īda ḥissayni 2017). 'uqūda qānūni al-tijārati al-dawliyyati dirāsata muqāranatin almarkazu alqawmiyyu lil-'iṣdārāti alqānūniyyati

al'anaziyyu 'abda almajīdi khalfa manṣūri 2016). a'asāsa mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi waḥālātihā majallatu kulliyyati alḥuqwqi lil-buḥwtha alqānūniyyata wa-l-iqtiṣādiyyata 1).

ghannāmun sharīfa muḥammada 2009). qānūna al-ṭayarāni almadaniyyi lidawlata al-amārāt al'arabiyyata almuttaḥidata akādymya shurṭata dubbī

faḍliyyun hishāma 2005). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi 'alā al-ṣa'īdayni al-dawliyya wa-l-dākhiliyya dirāsatan fī ittifāqiyyatu mūntrīāli 1999 waqānūna al-tijārati aljadīdi dāra aljāmi'ati aljadīdati lil-nashra

ilfiqī 'āṭifa muḥammada 2008). taṭawwura mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi waffaqā littifāqiyyati mūntrīāli 1999m. dāru alfikri aljāmi'iyyi

qānūnu al-tijārati al'urduniyyi raqma 12) lisanata 1966m.

qānūnu al-ṭayarāni almadaniyyi al'urduniyyi raqma 41 lisanatan 2007m.

qānūnu al-ṭayarāni almadaniyyi al-'imārāty raqma 20) lisanata 1991.

alqānūnu almadaniyyu al'urduniyyu raqma 43) lisanata 1976m.

qānūnu almu'āmalāti al-tijāriyyati al-'imārāty raqma 18) lisanata 1993m.

qānūnu almu'āmalāti almadaniyyati al-'imārāty raqma 5) lisanata 1985.

qarāru maḥkamati al-tamyyzi al'urduniyyati raqma 484 – 1987) hay'iata khmuāasiyyata tārīkha 17 / 9 / 1987.

li'arūsiyyun a'amīmata 2020). ta'athīra jā'iḥati kawwarūnā 'alā mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi

20-3.indd 567 9/24/2023 2:35:24 AM

majallatu munāza'āti al'a'a'māli 54). https:// doi. org / 10. 12816 / 0057484

maḥkamatu al-tamyyzi al'urduniyyati raqma 907 – 2009 ،hay'iata khmuāasiyyata tārīkha 26 / 8 / 2009.

muḥammadun a'aḥamdun 'abda alfaḍīli 2011). alqānūna al-khāṣ aljawwiyya dāru alfikri wa-l-qānūni

muḥammadun a'aḥamdun 'abda alfaḍīli 2018). alqānūna al-khāṣ aljawwiyya dāru alfikri wa-l-qānūni

muḥammadun dhikrā 'abdi al-razzāqi 2015). mudā mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi 'ani al-aḍrār allatī tuṣību almusāfirayni fī ittifāqiyyatu mwntryāl dāru nāsin lil-ṭibā'ata wa-l-nashra

almaghribiyyu maḥmūdun waṣindīdun bilāla 2020). al-takyīfa alqānūniyya lil-jā'iḥata al-kwrwnā 'alā ḍaw'i al-thawābiti al-dustūriyyati wa-l-dawliyyati wa-l-mabādi'i alqānūniyyati almustaqirrati bayna ṣalāabati almuslimāti wamurūnati ali'tibārāti dirāsatu muqāranatin majallatu kulliyyati alqānūni al'ālamiyyati s mulḥaqa khāṣa 6). https:// doi. org / 10. 54032 / 2203- 008- 998- 006

almaṭīriyyu waḍaḥata flāḥ 2011). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi fī 'aqdi naqli al-rikābi waffaqā lil-qānūnayni alkū'aytiyya wa-l-'ārdny wa-l-ittifāqīāti al-dawliyyata risālata mājistīrin jāmi'ata al-sharqi al'awsaṭi kulliyyata alḥuqwqi

al-mnāṣyr muḥammada 'abdālḥafīẓi 'abdi al-Raḥmāni 2019). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi fī 'aqdi naqli al-rikābi dirāsatun fī alqānūni al-dawliyyi wa-l-qānūnayni al'urduniyya wa-l-'ammāniyya majallatu al'ulūmi alqānūniyyati wa-l-sīāsiyyati aljam'iyyata al'ilmiyyata lil-buḥwtha wa-l-dirāsāti al'istrātījiyyati

mūsan ṭālaba ḥusnu 2010). alqānūna al-dawliyya aljawwiyya dāru al-thaqāfati lil-nashra wa-l-tawzī'a

na'amāni ḍīā'a 'allī a'aḥamida 2006). almas'ūliyyata almadaniyyata lil-nāqila aljawwiyya lil-baḍā'i'a bayna alqawā'idi al'āmata wa-l-muqtaḍayāti alkhāṣṣata

a'abū al-nayli muṣṭafā ṣubḥī 2021). a'athir fīrūsa kawwarūnā almustajadda kwfyd- 19 'alā al-naqli aljawwiyyi majallatu ittiḥādi aljāmi'āti al'arabiyyati lil-sīāḥata wa-l-ḍīāfata 20(2).

20-3.indd 568 9/24/2023 2:35:24 AM

The Legal Basis of the Air Carrier Liability in the Contract of Carriage of People and exemption from it: A Contrastive Study

Nasir Mohammed Hassan[1]
Muayad Ahmad Obeidat[2]

Abstract:

This study examines the issue of the legal basis for the responsibility of the air carrier and exemption from it. Although the UAE legislator has regulated the responsibility of the air carrier, the basis of its responsibility in the contract of transporting people and the cases of exemption from it have not been specified. The cases of exemption are also surrounded with ambiguity and lack of clarity. As such, this study attempts to determine the legal basis of the carrier's liability and to identify cases of exemption from it. The study has come to the conclusion that the UAE legislator has established the responsibility of air transportation on the basis of the assumed error as a general rule, and established it as an exception to the error that must be proven. In light of the recent worldwide conditions and epidemics, many legal problems have arisen regarding the responsibility of the air carrier and the extent to which it can be exempted from this responsibility.

Keywords: Air carrier, Exemption from liability, Liability of air carrier, Contract of carriage of persons.

(1) College of Law - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)
nhassan@sharjah.ac.ae

(2) College of Law - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)

20-3.indd 569 9/24/2023 2:35:24 AM