

التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع

د. اميرة جعفر شريف

قسم الادارة القانونية، المعهد التقني الاداري اربيل، جامعة اربيل التقنية، اربيل، اقليم كوردستان، العراق.

amera.shareef@epu.edu.iq

د.بخشان رشيد سعيد

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، حكومة اقليم كوردستان
محاضر في قسم القانون، كلية القانون والعلاقات الدولية، جامعة اللبنانية الفرنسية، اربيل، اقليم كوردستان، العراق.

Paxshanganuni@yahoo.com

م.م. هاوري نورالدين صابر

قسم القانون، كلية القانون، جامعة صلاح الدين، اربيل، اقليم كوردستان، العراق.
معار لدى قسم القانون، كلية القانون والعلاقات الدولية، جامعة اللبنانية الفرنسية، اربيل، اقليم كوردستان، العراق.

Hawre.sabir@su.edu.krd hawre.sabir@lfu.edu.krd

المخلص

يتمحور هذا البحث حول موضوع الاضرار التي تصيب البضائع خلال عمليات النقل الجوي (حوادث الطيران، تأجيل وإلغاء الرحلات، ضعف مستوى الخدمات). حيث يتناول الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع والتعويض عن تلك الاضرار في القوانين والاتفاقيات الدولية، لاسيما في ظل تزايد نسبة حوادث الطيران وتفاقم الاضرار في مقابل انخفاض مستوى الثقة والأمان لدى المستهلكين. كما وتناول البحث ماهية الناقل الجوي والتعريف بعقد النقل الجوي وأركان مسؤولية الناقل الجوي ودعوى المسؤولية وموقف التشريع العراقي والمقارن والاتفاقيات الدولية من مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع.

وتوصل البحث إلى عدة نتائج أهمها ان اساس مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو هو الخطأ المفترض في الناقل الجوي ولكنه خطأ قابل لأثبات العكس، وان الاتفاقيات الدولية وخصوصا اتفاقية وارسو المعتمدة بالقوانين المقارنة قد استقلت بمعالجة احكام نقل الركاب جوا، بالرغم من ذلك ونتيجة تشعب عمليات النقل الجوي لم يستطع تلك الاتفاقية من الاحاطة بتنظيم كل الحقوق التي تنشأ للركاب عن عملية النقل الجوي والاضرار التي تصيبهم من جراء تلك العملية.

وأوصى البحث بان تكون مسؤولية الناقل الجوي على اساس تحمل التبعية وان تقام مسؤولية الناقل الجوي على اساس المسؤولية والزامهم

معلومات البحث

تاريخ البحث:

الاستلام: ٢٠٢١/٣/٥

القبول: ٢٠٢١/٤/١٣

النشر: ربيع ٢٠٢١

الكلمات المفتاحية:

Civil law, Goods, Air carrier, liability, air transport, damage.

Doi:

10.25212/lfu.qzj.6.2.27

بتعويضها. وان يميز المشرع بين مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تصيب الركاب في جسمه والاضرار التي تصيب بضاعته بشكل اكثر دقة، وتشجيع شركات النقل الجوي الضخمة للاقدام على الاستثمار في هذا المجال. والعمل على تعويض الضرر المعنوي اضافة الى الضرر المادي وازالة اي لباس بهذا الخصوص.

المقدمة

أولاً: التعريف بموضوع البحث وأهميته

يعد النقل الجوي في عصرنا الحاضر من احدث انواع النقل واسرعها تطوراً وازدهاراً، فهو افضل وسيلة للربط بين الدول والقارات ومختلف الحضارات مقارنة بوسائل النقل الاخرى، ويرجع ذلك للسرعة الفائقة التي يتميز بها هذا النوع من النقل وقدرته الكبيرة على نقل المسافرين والبضائع لذلك يعد التطور في النقل الجوي في بلد ما علامة على تقدم ذلك البلد وازدهارها ولقد وقع استعمال الطائرة ابان الحرب العالمية الاولى والثانية في الأغراض العسكرية، وما إن وضعت الحرب أوزارها حتى اتجه الانتباه نحو استخدام هذه الوسيلة في الأغراض السلمية و خاصة الأعمال التجارية و تجسد ذلك عن طريق إنشاء خطوط جوية تتولى عملية النقل جواً.

ويستمد موضوع مسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضائع جوا أهميته من أهمية الطائرة كوسيلة نقل ، اذ أكدت الإحصائيات أن الطائرة أصبحت في يومنا هذا من أهم وسائل النقل وأكثرها أمناً ، إضافة إلى أن التطور الاقتصادي خلال القرن الحالي و الارتفاع المذهل في نسبة المعاملات الاقتصادية و الصناعية عبر مختلف قارات العالم جعلت طائرة دورا أساسيا في النشاط الاقتصادي لما توفره من سرعة و سلامة خاصة في مجال نقل البضائع سريعة التلف و الحيوانات سريعة الهلاك مثل اللحوم ، إلا أن تطور مجال النقل الجوي و تنامي و ازدهار شركات الطيران لم يرافقه نفس النضج على مستوى القواعد القانونية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي كما أن قواعد هذه المسؤولية تميزت لفترة طويلة بتشعبها و تباين الأنظمة حول أساسها و شروط تطبيقها و طرق الإعفاء منها كما تبرز أهمية الموضوع في خصوصية نظام التعويض و كيفية الحصول عليه.

لقد شهد النقل الجوي تطوراً مذهلاً وسريعاً ارتبط بالتطور التكنولوجي السريع في مجال الطيران ولم تكن العراق واقليم كوردستان- العراق بمعزل عن هذا التطور فهي تحوي (1) (6) ستة مطارات دولية هي مطار (بغداد، الموصل، البصرة، اربيل، السليمانية، و النجف) ونرى بان هذا العدد لا يتناسب مع مساحة الدولة (2).

(1) حسب إحصاءات 1999 يوجد في العراق ما مجموعه 113 مطاراً بين صغير ومتوسط وكبير والحجم بعضها مطارات عسكرية والبعض الآخر مطارات مدنية وبعض هذه المطارات ذو ممرات غير مرصوفة وبعضها صالحة فقط للطائرات المروحية. هناك عدة مطارات رئيسية في العراق (بغداد، البصرة، الموصل، اربيل، سليمانية، النجف)
(2) حيث تبلغ مساحة العراق نحو (435 و 52) كيلو متر مربع وعدد سكان العراق وصل الى (33330512) نسمة عام 2011 حسب التعداد الرسمي لجهاز الاحصاء، وتكنولوجيا المعلومات في عام 2011 بضمنها اقليم كوردستان.

ولما كان النقل بالطائرة يعتبر أسرع وأخطر وسيلة عرفها الإنسان لنقل الأشخاص والبضائع عبر الدول المختلفة و لما كانت عملية النقل الجوي ذات أهمية من الناحية التجارية والاقتصادية ، كان من الضروري إخضاعها لتنظيم قانوني محكم حتى نضمن حقوق الناقلين من ناحية و مستعملي الطائرة من ناحية أخرى ، فكيف تم تنظيم هذه المسألة ؟

لابد من وجود نظام قانوني تخضع له اطراف عقد النقل الجوي، وتعريف كلا الطرفين بحقوقهم والتزاماتهم وبيان المسؤولية ، وكانت هناك محاولات لتقنين قواعد تشريعية لتنظيم النقل الجوي، بالإضافة الى محاولات دولية جادة لوضع قواعد تشريعية موحدة لتنظيم النقل الجوي وكان اولها في فرنسا حيث عقدت مؤتمر بخصوص النقل الجوي عام (1923) ألا انه تأجل عدة مرات ثم بعد ذلك عقد مؤتمر في باريس عام (1925) نتج عنه اعداد مشروع اتفاقية دولية بشأن توحيد مسؤولية الناقل، ثم انعقد بعدها مؤتمر دولي ثاني بناء على دعوة الحكومة البولندية في وارسو نتج عنه اصدار الوثيقة المعروفة باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي في وارسو (1929) الا انه لم يستطيع مواكبة تطورات الناقل الجوي.

تسعى الدراسة الى توضيح احكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع في اطار الاتفاقيات الدولية و موقف القانونين العراقي والمصري من اجل لفت نظر المشرع العراقي الى بعض القواعد والنصوص القانونية للاخذ بها بعد ان اغفلها، وتخلفها رغم تطورات حاصلة في مجال النقل الجوي وكذلك طرح المقترحات على المشرع العراقي والتي هي عبارة عن سبل معالجة النقص التشريعي، رغم قدم بعض نصوص للوقف عليها وعدم مواكبتها تطورات الحاصل في مجال النقل الجوي في القانون العراقي، وادراجها في القانون التجاري العراقي، وتحديد ما هية احكام المسؤولية التي تخضع لها النقل الجوي.

منهجية البحث

وقد اتبعنا في الدراسة الى تهدف الى معالجة احكام المسؤولية المدنية في القانوني العراقي والمصري المنهج التحليلي المقارن من تحليل الاحكام القانونية مقارنتها ببعضها البعض مما يتيح عرض المزايا والعيوب في القانونين، مع الاشارة الى بعض القواعد الواردة في قوانين اخرى ذات علاقة بموضوع البحث على سبيل الاستئناس وبيان آخر التعديلات الواردة على اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي.

اهداف البحث

- 1- تهدف الى بيان مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي
- 2- بيان موقف القوانين الداخلية (الملاحة الجوي المدني وقانون التجاري) بصدد القضايا المتعلقة بعمليات النقل الجوي المحلي ويجب النظر فيها وفقا لهذين القانونين في حين ان القضايا المتعلقة بالنقل الجوي الدولي يجب ان تسري عليها الاتفاقيات الدولية.

3- ضرورة اصدار قانون جديد لوجود حاجة الى اصدار توضيحات واحكام اضافية في التشريعات الوطنية ,بغية مواكبة التطورات العصر في هذه المجال.

اشكالية البحث

تكمن اشكالية البحث في انه على الرغم من اهمية النقل الجوي في مجال التجارة بشكل عام الا انه ليس هناك تنظيم قانوني شامل ودقيق ينظم النشاط الجوي في العراق وهذا ما ادى الى ظهور الكثير من المشاكل القانونية وخاصة فيما يتعلق بحقوق والتزامات اطراف العقد وهل يمكن تطبيق القواعد العامة الواردة في القانون المدني على المسؤولية المدنية الناتجة عن الاضرار التي تصيب البضائع. من اهم التحديات والمشاكل التي تواجه نشاط الطيران المدني لشركة الخطوط الجوية العراقية واقليم كوردستان، عدم امتلاك الشركة لاسطول جوي متكامل، و تضخم في اعداد الكادر غير المتخصص.

اسباب اختيار موضوع البحث

- 1- من اهم اسباب اختيارنا لهذا الموضوع , هو جدته وحداثته ولانه من المواضيع المعاصرة التي يكثر الحديث عنها.
- 2- قلة الابحاث والدراسات القانونية المعمقة ذات الصلة ب (مسؤولية الناقل الجوي عن اضرار التي تصيب البضائع) في العراق واقليم كوردستان .اذ تناول العديد من الباحثين موضوع المسؤولية عن الاضرار التي تصيب الركاب ضمن مؤلفات مختلفة, ووجدت ان تناول لم يشمل الاضرار التي تصيب البضائع, وان كان البعض قد اشار اليه بصفة عرضية لم يفي بالغرض.
- 3- الحاجة الى اجراء الدراسات القانونية التحليلية لبيان موطن القوة ونقاط الضعف والثغرات القانونية في (عقد النقل الجوي) واحكام التعويض بغية معالجتها في المستقبل, ومعرفة مدى توافق القوانين مع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم هذا العقد.

خطة البحث

لغرض الاحاطة بجميع تفاصيل وجوانب موضوع الدراسة قسمنا البحث الى ثلاثة مباحث كالاتي:

المبحث الاول: التعريف بالناقل الجوي وعقد النقل الجوي

المطلب الاول: ماهية الناقل الجوي

المطلب الثاني: عقد النقل الجوي

المبحث الثاني: موقف التشريع العراقي والمقارن والاتفاقيات الدولية من مسؤولية الناقل الجوي عن

الاضرار التي تصيب البضائع

المطلب الاول: موقف التشريع العراقي والمقارن من مسؤولية الناقل الجوي عن اضرار التي تصيب

البضائع

الفرع الاول: اركان المسؤولية المدنية الناقل الجوي عن اضرار التي تصيب البضائع

اولا: الخطأ

ثانيا: الضرر

ثالثا: العلاقة السببية بين الخطا والضرر

الفرع الثاني: اساس المسؤولية المدنية الناقل الجوي عن اضرار التي تصيب البضائع
المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية عن الاضرار التي تصيب البضائع.

المبحث الثالث: الاحكام القانونية لتحقيق المسؤولية المدنية عن الاضرار التي تصيب البضائع

المطلب الاول: دعوى المسؤولية المدنية عن الاضرار التي تصيب البضائع واطرافها

المطلب الثاني: حكم تحقق المسؤولية المدنية عن الاضرار التي تصيب البضائع

المبحث الاول

التعريف بالناقل الجوي وعقد النقل الجوي

نستعرض في هذا المبحث تعريف كل من الناقل الجوي وعقد النقل الجوي، وبيان ماهيته وانواعه واطرافه من خلال تحديد المقصود بالناقل الجوي وعقد النقل الجوي، وبيان موقف التشريع العراقي والمقارن بصدد المسؤولية المدنية عن الاضرار التي تصيب البضائع، وسوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين وعلى النحو الاتي:

المطلب الاول

ماهية الناقل الجوي

جاء تعريف مصطلح الناقل الجوي في قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة (1974) المعدل في المادة (الاولى، الفقرة 24) بأنه: (الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعرض أو يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع) ان هذا التعريف يجمع بين النقل الجوي و يجمع بين صفتين متداخلتين فهو ناقل للأشخاص و ناقل للبضائع في وقت واحد (رفضي، 2008)، وكذلك المشرع المصري عرفها بنفس التعريف في المادة الأولى، الفقرة 18 من قانون الطيران المدني لعام (1981) وهو التعريف الذي عرفتها اتفاقية شيكاغو في 7 كانون الثاني عام (1944) في الفقرة 22 من المادة الأولى، ومن ذلك يبدو لنا أن المشرعان العراقي والمصري قد اقتبسوا التعريف الدولي للناقل الجوي لأعطاء طابع الشمولي لتعريف الناقل الجوي بحيث يوحد أحكام الطيران المدني من جهة والقواعد التي تحكم الناقل الجوي في القوانين الداخلية من جهة أخرى.

ويلاحظ أن اتفاقية غوادالاجارا³ لعام (1961) والمكملة لاتفاقية وارشو لعام (1929) قد قامت بتعريف الناقل الجوي المتعاقد في الفقرة (ب) من المادة الأولى منها والتي نصت على أن: (الناقل المتعاقد يعني الشخص الذي يكون فريقا في اتفاق نقل خاضع لاتفاقية وارشو، عقد مع مسافر أو شحن أو مع شخص يعمل لحساب الركاب أو الشاحن أو "الناقل الفعلي" (تعني شخصا غير المتعاقد يقوم بتريخيص من الناقل المتعاقد بتنفيذ كل أو جزء من النقل الملحوظ في الفقرة (ب)، ولكنه ليس ناقلا متتابعا وفقا لاتفاقية وارشو،

³ هو اتفاقية الكلمة لاتفاقية وارشو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص اخر غير الناقل المتعاقد.

فيما يتعلق بهذا الجزء من النقل" وقد قصت المادة الثانية من نفس الإتفاقية بأن "يكون الناقل المتعاقد والفعلي خاضعين لأتفاقية وارشو، الأول فيما يتعلق بكامل النقل المعين في العقد والثاني فيما يتعلق فقط بجزء النقل الذي قام به" اما المشرع الأمريكي فإنه يميز بين فئتين من الناقلين، الناقل الجوي العام (common carrier) و الناقل الجوي الخاص (private carrier) فالأول اي الناقل الجوي العام: هو من يتولى تلبية جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها والبعض الآخر. أما الناقل الجوي الخاص: فهو من يتولى نقل الأشخاص والبضائع بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة، ولا يلتزم بقبول النقل (عبدالله، 2010، صفحة 48). ويلاحظ ان التنظيم الدولي للطيران يعرف الناقل الجوي: (هو مؤسسة تقدم خدمات النقل الجوي لقاء مكافأة أو أجر) وقد حدد الناقلين الجويين حسب نوع العمليات المعروضة. لذلك نعرض انواع الناقلون الجويون⁴.

4 الناقل الجوي المنتظم، أو شركة الطيران المنتظمة تعمل بشكل رئيسي في الخطوط الجوية المنتظمة (مع انها قد تقوم ايضا بتشغيل بعض الرحلات غير المنتظمة). (انظر الباب الاول، القسم (ب) من (D0C 9587) الصادرة عن الايكاو والفصل 3-5 بخصوص تعريف الخطوط الجوية المنتظمة وغير المنتظمة).

- الناقل الجوي غير المنتظم، هو ناقل يقوم نشاطه الأساسي على العمليات غير المنتظمة.
 - الناقل العارض هو ناقل جوي غير منتظم يقوم بتشغيل رحلات عارضة فقط.
 - الناقل الدولي، هو ناقل يقدم خدمات النقل الجوي على طرق جوية تشمل أكثر من دولة واحدة، والذي قد يقوم أيضا بتشغيل خطوط جوية داخلية.
 - الناقل الدولي المنتظم، يقوم بتشغيل خطوط جوية دولية منتظمة، بينما الناقل الدولي غير المنتظم هو ناقل مصرح له بتشغيل رحلات دولية غير المنتظمة.
 - الناقل الداخلي، هو ناقل يقدم بصورة رئيسية خدمات النقل الجوي كليا داخل أراضي الدولة التابع لها. بموجب التنظيم الوطني للنقل الجوي، الناقل المرخص هو ناقل جوي يحمل ترخيصا رسميا من سلطة شرعية لتشغيل خطوط النقل الجوي، وفي بعض الدول تغطي رخصة الى الناقل الوطني بينما يمنح تصريح لمقدمي الطلب الأجنبي، بينما في بعض الدول الأخرى، تمنح الرخصة الى الخطوط المنتظمة والتصريح الى الرحلات العارضة.
 - الناقل الوطني: هذا التعبير يدل على ناقل جوي تأسس وفقا للقانون الوطني في الدولة، وهو عادة الناقل الوحيد أو الناقل الأساسي لتلك الدولة المذكور في اتفاق الخطوط الجوية التي تشمل الخطوط الجوية الدولية، وهو يعتبر الأداة الوطنية للنقل الجوي.
 - الناقل حامل العلم، مصطلح يساوي "الناقل الوطني"، ولكن من زاوية دولية أكبر لأن طائراته المشغلة في الخطوط الجوية الدولية تحمل العلم الوطني للدولة. وجدير بالملاحظة مع ذلك أن المادة 20 (ابرز العلامات) من إتفاقية شيكاغو اشترطت فقط على الطائرات المشغلة في الملاحة الجوية أن تحمل علامة جنسيتها وعلامة تسجيلها (تستخدم الدول عادة حروفا أو ارقاما لهذا الغرض) لذلك لا يوجد شرط قانوني في القانون الدولي يلزم طائرات الناقل الوطني المشغلة في الخطوط الدولية بوضع العلم الوطني.
 - الناقل الدولي: هو الذي يقدم خدمات النقل الجوي على طرق جوية تشمل أكثر من دولة واحدة، والذي قد يقوم أيضا بتشغيل خطوط جوية داخلية.
 - الناقل المكلف هو ناقل جوي كلفته الدولة بموجب اتفاق الخطوط الجوية بتشغيل الخطوط الجوية المنصوص عليها في الاتفاق. وهو في معظم الحالات ناقل وطني أو ناقل حامل علم دولة التكليف، ولكنه قد يكون أحيانا ناقلا تابعا لدولة أخرى لذا سمح له بذلك بموجب اتفاق الخطوط الجوية ذي الصلة.
- ويمكن تقسيم الناقلين الى فئات حسب نوع النقل الذي يقومون به، وهذه الفئات هي:
- الناقل الجوي للركاب، وهو ناقل يقوم أساسا بنقل الركاب جوا (مع أن الطائرة قد تنقل البضائع أيضا).
 - الناقل الجوي للبضائع، يقوم أساسا بنقل البضائع والبريد جوا.

ونحن بدورنا نرى ان الناقل الجوي هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستئثار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب و أمتعتهم والبضائع سواء كان النقل بمقابل أو مجاني و سواء كان مالكا أو غير مالك للطائرة المقصود بالبضاعة هو كل منقول بالطائرة باستثناء البريد و الأمتعة.

المطلب الثاني عقد النقل الجوي

لايختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه, ولقد تطرق فقهاء القانون الى موضوع عقد النقل الجوي من عدة نواحي, لذا نرى هناك العديد من التعريفات التي وضعت لتحديد هذا المفهوم, وقد عرف بانه (الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص اخر يدعى المسافر او الشاحن بنقله مع امتعة, او ينقل بضاعته من مكان الى اخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل اجر معين) (دويدار, دروس في القانون الجوي, 1989, صفحة 142), وهو يتضمن بهذا المفهوم- معني العقد المبرم بين الناقل والمسافر او تاجر عن طريق الجو بواسطة طائرة). وكذلك يعرف

- الناقل الجوي الرئيسي,يقدم خدمات جوية منتظمة على طرق جوية رئيسية محلية أو على طرق دولية، وعادة ما يكون له مدى واسع نسبيا من العمليات تغطي شبكة طرق جوية واسعة.
- الناقل الإقليمي: يقدم خدمات جوية منتظمة قصيرة المدى لنقل الركاب والبضائع وغالبا ما يستخدم طائرات مروحية توربينية أو طائرات نفاثة صغيرة تصل المجتمعات الصغيرة ومتوسطة الحجم بالمدن والمراكز الرئيسية.
- الناقل المساعد: يقوم بتشغيل خطوط جوية قصيرة المدى تصل نقاط صغيرة وأقليمية بالمطارات الرئيسية مستخدما بصورة عامة طائرات صغيرة الى متوسطة السرعة.
- الناقل الفرعي، يقوم بتشغيل خطوط جوية فرعية أو خطوط إقليمية، وغالبا يكون الرحلات من نقطة الى نقطة، وعادة بطائرات لا تتجاوز سعتها 30 راكبا، غير ان هذه السرعة قد أخذت بالازدياد على مر السنين حتى أصبح هذا المصطلح يدل على طائرات بسعة 50 مقعداً.

وهناك بعض التعاريف الأخرى للناقلين الجويين تستند إلى اعتبارات التسويق أو الاعتبارات الاقتصادية:

- الناقل المتخصص: هو ناقل جوي متخصص بطرق جوية معينة أو بقطاعات معينة من الأسواق.
- الناقل المبتدئ هو ناقل جوي أنشئ حديثاً.
- الناقل الجديد، هو ناقل جوي مبتدئ أو غير مبتدئ يحاول دخول الأسواق التي يخدمها ناقلون آخرون.

وهناك ناقلون جويون آخرون يصنفون حسب سمات نماذجهم التجارية:

ناقل كامل الخدمات: هو ناقل جوي من الناقلين الوطنيين التقليديين في العادة أو ناقل كبير **major carrier** يشغل طائراته على شبكة خطوط جوية كثيفة نسبيا (ولذلك قد يسمى أيضا ناقل شبكي، **network carrier** ويقدم جميع الخدمات بما فيها من درجات الجلوس المختلفة ووسائل الترفيه والمأكولات والمشروبات وطلبات على متن الطائرات، والتجهيزات الأرضية مثل قاعات الإنتظار الخاصة بركاب الدرجات الممتازة واعضاء برامج الركاب كثيري الأسفار.

الناقل المتعشّف عكس الناقل كامل الخدمات لأنه يركز على تقديم خدمة نقل جوي قليلة التكلفة لعملاء يقتضون خدمات بسيطة أو محدودة على متن الطائرات.

- الناقل منخفض التكاليف، يشير بصورة عامة الى ناقل ذي تكاليف أقل من الناقلين المشابهين ويقدم أجورا أو اسعارا منخفضة. وقد يكون هذا الناقل مستقلا، أو شعبة أو فرعا من ناقل رئيسي أو في بعض الحالات قد يكون ناقلا لجزء من رحلات عارضة في مجموعة شركات طيران.

كما يمكن أن يحدد الناقلون الجويون بعضوية المجموعة المنتسبين إليها، مثال ذلك، ناقل عضو في الاياتا أي ناقل منتسب الى الاتحاد الدولي للنقل الجوي، وبالعكس ناقل غير عضو في الاياتا هو ناقل غير منتسب الى الاياتا.

عقد النقل الجوي بانه ((عقد يلتزم الناقل بنقل شخص من مكان الى اخر بواسطة طائرة مقابل اجر)). يتضح من هذا التعريف ان عقد النقل الجوي قد يكون داخليا وقد يكون دوليا، ويختلف حكم العقد في كلا الحالتين من حيث الاحكام القانونية التي تسري عليه، على انه يكون داخليا اذا تم باسره داخل الحدود الاقليمية لدولة واحدة. مع ملاحظة ان الاحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي هي احكام قانون الطيران المدني للدولة، وبالرغم من ذلك، فان احكام القانون الوطني نادرا ما تطبق كما يكتسب النقل الجوي الصفة الدولية متى تجاوز تنفيذ الحدود الاقليمية للدولة. فتتم الرحلة الجوية بين دولتين على الاقل (محمد، 2011)، ويخضع هذا النوع من النقل الى احكام الاتفاقيات الدولية.

يتضح مما سبق ان عقد النقل الجوي يتميز بعدة خصائص وهي كالآتي

1. من العقود الرضائية.
2. يأخذ الصفة التجارية.
3. ملزم للجانبين.
4. عقد إذعان.
5. قائمة على الاعتبار الشخصي.

أولاً: الرضائية

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

ولابد من توافر الشروط العامة في هذا المحل وهي:-

1. أن يكون الشيء موجوداً أو قابلاً للوجود.
2. لا يكون ممنوعاً.

ثانياً: الصفة التجارية:

يعتبر عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متى تم النقل على سبيل المقاوله بغض النظر عن الشخص القائم به، سواء كان فرداً أم شركة أم شخصاً من أشخاص القانون العام. أما بالنسبة للطرف الآخر أي الشاحن فإن العقد يعتبر أيضاً تجارياً متى كان هذا الطرف تاجراً، وتعلق النقل بأعمال تجارية، تطبيقاً لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية، ويفترض دائماً تعلق النقل بشئون تجارة التاجر إلى أن يثبت العكس.

ثالثاً: ملزم للجانبين

كما هو عقد النقل البحري للبضائع، فهو عقد ملزم للجانبين ويرتب إلتزامات في ذمة كل من الطرفين، فيلزم الناقل بالمحافظة على البضاعة التي استلمها من الشاحن (المرسل) وتسليمها إلى المرسل إليه، ويلتزم

الشاحن بدفع الأجرة

رابعاً: صفة الإذعان

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

خامساً: الاعتبار الشخصي

إن عقد النقل الجوي لا يعتبر قائماً على الاعتبار الشخصي في كل صورته بل غاية ما يقال أن يتضمن نوعاً من الاعتبار الشخصي والمتمثل ببعض الاستثناءات التي يمكن أن يرفض الناقل إبرام العقد مع الشاحن، التي تتعلق بطبيعة النقل بالطائرات وهذه الطاقة الاستيعابية للطائرة محدودة.

1- حيث لا يجوز للشاحن أن يلزم الناقل الجوي بقبول الشحن عندما تغطي الطاقة الاستيعابية للطائرة أو غالبيتها العظمي، ففي هذه الحالة يحق للناقل أن يرفض العقد معه.

2- يكون الناقل الجوي ملزماً بالرفض عندما لا تتلائم طبيعة الشحنة مع النقل بالطائرات، وفي هذه الحالة على الناقل إعطاء السبب المبرر للرفض.

المبحث الثاني

الاساس القانوني وموقف التشريع العراقي والمقارن والاتفاقيات الدولية من مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع

نتيجة لكثرة استخدام الطائرة كوسيلة لنقل البضائع، وانتشارها في معظم بلدان العالم على المستويين المحلي والدولي، كان لا بد من ان يكون هناك تدخلا تشريعيا لتنظيم مسؤوليتها، عن الاضرار التي تصيب البضائع لذلك نجد القوانين الوطنية من خلال تشريعاتها الداخلية والمجتمع الدولي ومن خلال الاتفاقيات الدولية (موسى، 2002، صفحة 73) (دويدار، القانون التجاري والبحري، 2011، صفحة 112) تطرقا الى وضعها ضمن المواضيع التي تحظى برعاية واهتمام دولي وداخلي (احمد، 2005، صفحة 31)، لذا نستعرض التشريع العراقي والمقارن في المطلب الاول، للوقوف على حقيقة موقفه من الاضرار التي تصيب البضائع من جراء خطأ الناقل الجوي، وفي المطلب الثاني نعرض موقف الاتفاقيات الدولية وعلى النحو الاتي:

المطلب الاول

موقف التشريع العراقي والمقارن من مسؤولية الناقل الجوي عن اضرار التي تصيب البضائع

لكي تنهض المسؤولية عن الاضرار التي تصيب البضائع من جراء الفعل الضار للناقل الجوي، اذا لا بد من توافر اركان المسؤولية، وهي الفعل الضار والضرر والعلاقة السببية بينهما واسباس المسؤولية وهذا ما نبهته في هذا المطلب وعلى النحو الاتي :

الفرع الاول: اركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع
اولا: الخطأ
ثانيا: الضرر
ثالثا: العلاقة السببية بين الخطا والضرر
الفرع الثاني: اساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع

الفرع الاول

اركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع

يبدو من نصوص قواعد العامة في القانون المدني العراقي ان المسؤولية المدنية تقوم على ثلاثة

اركان هي كالآتي:

اولا: الخطأ (خطأ المرسل والعيب الذاتي للبضاعة)

خطأ المرسل

في حالة ما إذا أثبت الناقل أن الضرر تم بسبب خطأ المتضرر او انه ساهم في وقوع الضرر فانه يمكن للمحكمة المتعده وفقا لقانونها الخاص إعفاء الناقل او التخفيض من مسؤوليته " و ما تجدر ملاحظته هنا هو انه على خلاف بقية فصول الاتفاقية التي جاءت في شكل قواعد أمره Règles matérielles فإن الفصل 21 جاء في شكل قاعدة تنازع Règle de conflit فخطأ المتضرر لا يعتد به لدفع و تخفيض مسؤولية الناقل إلا إذا سمح به قانون المحكمة المتعده و مرد الإحالة إلى قانون المحكمة المتعده يرجع إلى خصوصيات القانون البريطاني و الأمريكي إبان تحرير الاتفاقية ، كما ان واضعي الاتفاقية لم يتوصلوا فيما بينهم إلى توحيد القاعدة الواجبة الإتباع ، كل هذه الاشكالية تتم الإحالة إلى قانون المحكمة و يجب هنا على الناقل للتقضي من مسؤوليته إثبات سبب الضرر و خطأ المتضرر و العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر(5).

(5) و من التطبيقات القضائية في هذا الباب ما ذهبت إليه محكمة "Aix en Provence" الفرنسية (58) من إسقاط لمسؤولية الناقل الجوي و إلقاء تبعة الهلاك على عاتق المرسل في قضية تتلخص وقائعها في أن احد التجار قام بشحن مجموعة من صناديق النحل من مراكش الى فرنسا و استغرقت عملية الشحن مدة يومين كاملين لم تستطع خلايا النحل خلالها تحمل الارتفاع المفرط في درجات الحرارة التي بلغت 60 درجة مئوية فأخذت جموع النحل في الخروج من الصناديق و انتشرت داخل الطائرة و عند الوصول إلى المطار اتضح ان أكثر النحل قد هلك.

و قد اعتمدت هذه المحكمة في قضائها لاستبعاد مسؤولية الناقل و إلقاء تبعة الهلاك على المرسل على اعتبار ان هذا الأخير أخصائي في تربية النحل و انه كان عليه ان لا يتأخر في شحن الصناديق و انه كان عليه ان يتفطن لعبوب الطريقة التي اتبعها في الشحن و ان يقدر مدى صلاحية طائرة عادية غير مكيفة تكييفًا خاصًا كوسيلة لنقل النحل

و يبدو انه لا علاقة بين اختصاص الشاحن في تربية النحل ووضع الطائرة المعدة لنقل البضائع على اختلاف أنواعها فالناقل ليس عليه مراقبة عملية الشحن فقط بل عليه كذلك أيضا تنبيه الشاحن و المرسل إلى الأضرار التي يمكن ان تلحق بضاعته من جراء الشحن الخاطئ أو الأضرار التي تصيبها في ذاتها فعليه مثلا أن يحذر المرسل من ان طائرته غير مكيفة تكييفًا خاصًا يتمشى طبيعة النحل فإذا قبل الشاحن أن يشحن بضاعته بالرغم من تحذير الناقل له ، يعد قبوله ذلك من قبيل الرضا بالضرر الذي قد يلحق بضاعته و لا يكون رضا المرسل مسقطا لمسؤولية الناقل إلا إذا توفرت فيه الشروط اللازمة لذلك و منها ان

وتعرض المشرع لخطأ المرسل اذ ينص على انه : "إذا كانت طبيعة الشيء توجب لفه فيكون المرسل ملزماً بلفه بما يقيه من الضياع و التعيب و يدرأ عن الأشخاص و المعدات و غيرها من الأشياء المنقولة ما قد يتسبب في إلحاق الضرر بها. و يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة من عدم إحكام لف الأشياء المنقولة . غير أن الناقل يكون ضامناً للأضرار الحاصلة من عدم إحكام لف الأشياء المذكورة او تركها بدون لف اذا قبل نقلها و هو عالم بعدم أحكام لفها او إهمالها تماماً. و لا يترتب عن عدم لف الشيء المنقول تخلص الناقل من الالتزامات الواجبة عليه بمقتضى عقود نقل أخرى(6) . و أضاف انه "يمكن إعفاء الناقل من الضمان الكلي أو الجزئي من اجل عدم الوفاء بتعهداته او الإخلال أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو عن عيب كان في الأشياء المنقولة أو عن خطأ ينسب للمرسل أو المرسل إليه"

ويستنتج مما سبق انه لا يمكن للناقل نفي مسؤوليته بسبب خطأ المرسل فقط اذ يتحمل الناقل دوماً واجب الرقابة و ما تجدر الإشارة إليه انه ليس على الناقل أن يتمسك بان فعل المرسل هو السبب لهلاك البضاعة ليتقضى من مسؤوليته بل يجب أن يثبت أن فعله هذا ينطوي على خطأ ، فإذا كان فعل المرسل خلو من أي خطأ تظل مسؤولية الناقل قائمة ولايستطيع دفعها إلا إذا اثبت أن سبب هلاك البضاعة هو سبب اجنبي، وانه لايدلله فيها، ويقع عليه عبئ الاثبات.

العيب الذاتي في البضاعة

لم تتعرض القوانين والاتفاقيات الدولية عموماً للعيب الذاتي للبضاعة كحالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية(7) ، الا انه يمكن استنتاج هذه الحالة بالرجوع إلى أحكام الفصل 20 من الاتفاقية التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية إذا اثبت انه اتخذ هو و تابعوه كل الاحتياطات الضرورية لتلافي وقوع الضرر

يكون ذا أهلية مدركاً لما يمكن أن يلحقه من ضرر ، ثم ان يكون الحق الذي ارتضى تعريضه للخطر مما يجوز له التصرف فيه (59) أما إذا قام الناقل بشحن بضاعة المرسل بطريقة غير سليمة لا تصل معها البضاعة سالمة إلى مكان الوصول ، و سكت المرسل فلا يعود سكوته هذا رضا منه بالضرر الذي يصيبه في هلاك بضاعته و تقع تبعة الهلاك على الناقل. و يلحق بخطأ المرسل خطأ المرسل إليه كما لو تباطأ هذا الأخير في تسلم البضاعة حال إشعاره بوصولها و كانت هذه الأخيرة قابلة للتلف السريع، غير انه على الناقل في هذه الحالة القيام بكل ما يتطلبه منه كأمين نقل و كضامن لما تعهد بنقله من بضاعة ، فإذا تخلف عن إخطار المرسل بوصول البضاعة ، و لم يحضر المرسل إليه لتسلم بضاعته أو حضر و امتنع عن تسلمها أو حصل نزاع بشأنها أو عارض منع تسليمها و يجب على الناقل حينئذ إعلام المرسل على الفور و إذا لم يتمكن من إعلام المرسل أو تأخر هذا الأخير عن الجواب أو إصدار أوامره بما يجب أن يفعل او لمن يسلم البضاعة ، و اذا كانت البضاعة بخشى عليها الهلاك أو هناك خطر في حفظها ، و يجب على الناقل طلب التحقق من حالتها من الجهات المختصة بالمكان و كذلك أن يستأذن في بيعها و عليه بعد ذلك إعلام المرسل او المرسل إليه في اقرب وقت ممكن .

(6) تجدر الإشارة إليه أن قانون الملاحه الجوي العراقي لم يتعرض لخطأ المرسل كسبب لإعفاء الناقل من مسؤوليته إلى جانب القوة القاهرة و العيب الذاتي للبضائع .

(7) و يدخل في ذلك العيب الذاتي في البضاعة اذا كان من غير الممكن توقعه و لا تلافي وقوعه . غير أن برتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية فرسوفيا نص على هذه الحالة صراحة في الفصل 23 منها، وحيث أبطلت الفقرة الأولى من هذا الفصل كل شرط يهدف لإعفاء الناقل من مسؤوليته أو التخفيف منها فان الفقرة الثانية من نفس الفصل وضعت استثناء مهم بالنسبة لنقل البضائع بان أجازت الشروط التي يضعها الناقل لإعفاءه من ضياع البضاعة أو الهلاك بسبب عيب ذاتي في البضاعة المرسله

او كان يستحيل عليهم اتخاذها , و يقع عبء إثبات العيب الذاتي للبضاعة على عاتق الناقل الجوي الذي لا يكفيه إثبات أن البضاعة كانت معيبة في حد ذاتها و أن ذلك كان هو السبب الذي أدى إلى هلاكها بل عليه أن يثبت انه لم يكن في استطاعته الحيلولة دون وقوع التلف بما لديه من وسائل ثم انه بذل هو و تابعيه مجهود الناقل الحريص لتلافي وقوع الضرر.

ثانيا: الضرر

يعد الضرر هو الركن الاساسي لتمييز المسؤولية المدنية عن الجنائية, فالمسؤولية الجنائية تقوم بمجرد وقوع الفعل المعاقب عليه حتى لو لم يترتب عليه ضرر للغير, اما المسؤولية المدنية فلا تقوم دون وجود ضرر حتى وان وجد الخطأ (المجيد، 2017، صفحة 69)، لم يتناول المشرع المدني العراقي تعريف الضرر، تاركا ذلك للفقهاء، الذين عرفوه بأنه(الاذى الذي يصيب الشخص في حق او مصلحة مالية مشروعة له) ((البشير(2010)، المساس بحق من حقوق الانسان او مصلحة مشروعة له ولا تقتصر هذه الحقوق على تلك التي تمس الجانب المالي من كيان الانسان وانما تشمل كل حق يخوله صاحبه سلطة ومزايا او منافع يتمتع بها في حدود القانون، وقسم القانون الضرر الى ضرر مادي وضرر ادبي، ولهذا التقسيم اهمية كبيرة في الجانب العملي والنظري. ويعرف الضرر المادي بأنه(الاذى الذي يصيب الانسان في جسمه وذمته المالية) (الذنون، 1976، صفحة 147). والضرر هو الموضوع الاهم في بحثنا لان الناقل لا يقوم بالتزامه مما يعرض البضائع لتلف او هلاك وهذا ما يعرف بالضرر الادبي والذي اعتبره المشرع العراقي في القانون المدني العراقي اساس لقيام المسؤولية المدنية بل واقتصر ذلك على المسؤولية غير العقدية. ونجد ان المشرع لم يكن موقفا. حيث ان الضرر الادبي هو نفسه سواء كان مصدر الالتزام عقدي او غير عقدي. في حين ان القانون المدني المصري اجاز التعويض عن الضرر المعنوي في كلتا المسؤوليتين(8). وكذلك الاضرار التي تلحق بالبضائع يؤثر على المركز المالي ونفس وشعور المستثمر والتاجر ومالك البضائع. وبصورة عامة تشترط قواعد المسؤولية في الضرر عدة شروط وهي:

- 1- ان يكون الضرر محققا: اي مؤكد الحدوث سواء كان حالا او مستقبلا اذا كان وجوده مؤكدا. اما الضرر المحتمل فلا تعويض عنه، وهو الضرر الذي لم يقع ولا يوجد مأيؤكد وقوعه في المستقبل.
- 2- ان يكون الضرر مباشر (متوقعا كان او غير متوقع): والضرر المباشر هو الضرر الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزام او للتأخر عن الوفاء به. بينما الضرر غير المباشر فلا يجوز التعويض عنه لانقطاع العلاقة السببية بين الخطا والضرر. ولايعوض عن الضرر المباشر غير المتوقع في المسؤولية العقدية الا في حالتها الغش او الخطا الجسيم طبقا للمادة (169) من القانون المدني العراقي وتلحق مسؤولية المدين في هذه الحالة بالمسؤولية غير العقدية.
- 3- ان يصيب الضرر حقا او مصلحة مالية مشروعة للمتضرر.

(8) المادة 222 من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948

ثالثاً: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

تعد علاقة السببية ركنا اساسيا للمسؤولية المدنية، عقديّة كانت ام غير عقديّة، سواء كان اساس المسؤولية خطأ واجب الاثبات او خطأ مفترض، سواء كانت المسؤولية تقليدية او موضوعية. ويقصد بالعلاقة السببية ان يكون الضرر نتيجة طبيعية مباشرة للخطأ والعييب) (المجيد، 2017، صفحة 83). كما اشترنا اليه ، والاصل ان اثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر يقع على عاتق المضرور لانه مدعي فعلية اثبات توافر اركان المسؤولية، فاذا استطاع اثبات بان الضرر كان نتيجة للخطأ فقط لا يثير صعوبة لكن الصعوبة تثور اذا تولد الضرر من اكثر من سبب اي ساهمت مجموعة من الاسباب في احداث ضرر واحد، اذ تثور الصعوبة حول تحديد اي من هذه الاسباب يعتبر مسؤولا عن احداث الضرر وفي هذا الصدد اشارت المادة (217) من القانون المدني العراقي بانه) 1- اذ تعدد السؤلون عن العمل غير المشروع كانوا متضامين في التزامهم بتعويض الضرر دون تمييز بين الفاعل والشريك والمتسبب. 2- ويجع من دفع التعويض باكملة على كل من الباقيين بنصيب تحدده المحكمة بحسب الاحوال وعلى قدر جسامته التعدي الذي وقع من كل منهم، فان لم يتيسر تحديد قسط كل منهم في المسؤولية فيكون التوزيع عليهم بالتساوي).

فعل الغير - القوة القاهرة و الالقاء.

فعل الغير

على خلاف النصوص القانونية المنظمة للنقل البري أو البحري وضعت الاتفاقية على عاتق الناقل الجوي قرينة خطأ و ليس قرينة مسؤولية و بذلك يمكن للناقل أن يعفى من الضمان إذا اثبت انه قام هو و تابعيه باتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو انه كان يستحيل عليهم اتخاذها و بذلك يعد حصول الضرر بسبب فعل الغير إمكانية لإعفاء الناقل من المسؤولية الا انه عليه هنا أن يثبت أن فعل الغير الخاطئ هو السبب الوحيد و المباشر الذي أدى إلى وقوع الضرر ، كما يجب أن يكون الغير أجنبيا تماما عن عقد النقل فلا يكون من تابعي الناقل او يكون الضرر بسبب ناقل آخر فعلي من تابعي الناقل الاصيل. كما يجب أن ينطوي فعل الغير على خطأ والخطأ هو الانحراف عن السلوك المعروف للرجل المعتاد السوي و على كل حال فان هذا المعيار ليس معيارا عاما بل يجب أن ينظر إلى كل حالة على حده .

القوة القاهرة والالقاء

يمكن تعريف القوة القاهرة و الأمر الفجئ بأنهما سبب أجنبي لا يد للناقل فيه و غير ممكن توقعه و يستحيل دفعه ، فإذا كانت القوة القاهرة او الحدث الفجائي هما السبب الوحيد في وقوع الأضرار انعدمت العلاقة السببية وتنتفي المسؤولية. لا يكون الناقل الجوي مسؤولا تجاه المسافرين في حالات القوة القاهرة، اذا اثبت انه اتخذ الاجراءات التي كان يجب عليه القيام بها او كان من المستحيل عليه ان يتخذ تلك الاجراءات(9).

ويرتبط حق الرمي و الإلقاء ارتباطا وثيقا بالقوة القاهرة بحيث يمكن اعتباره من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي و هذا الحق مستمد من قواعد القانون البحري ، حيث يسمح لربان السفينة برمي البضاعة

(9) فقرة 1 من المادة 54 من اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم الطيران المدني البحريني رقم 21 لسنة 2013 .

في البحر إذا ما وجد نفسه في حالة ضرورة ، أي لا بد له من الإقدام على مثل هذا العمل لإنقاذ السفينة من الغرق⁽¹⁰⁾.

ولكي يكون الإلقاء سببا أجنبيا يعفي الناقل من مسؤوليته إزاء المرسل و المرسل إليه يجب أن يكون في حالة تواجه فيها الطائرة خطر محقق و محقق الوقوع بحيث لا يمكنها أن تتحمل حمولتها حتى تبلغ أول مطار يمكن الهبوط فيه أي ان يكون الإلقاء لا مفر منه لإنقاذ الطائرة من الهلاك.

الفرع الثاني

موقف القوانين بصدد اساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع

المسؤولية لغة، حال أو صفة من يسأل عن أمر تقع عليه تبعته¹¹ و هو التزام الشخص بما يصدر عنه قولاً أو فعلاً و هو كذلك الالتزام بإصلاح الأخطاء الواقع على الغير وأيدخل في مفهومه البضاعة والحيوانات الحية إلا انه يستثنى من هذا المفهوم الأمتعة و يقصد بها كل منقول شخصي و ضروري للمسافر و غير مخصص للبيع مثل حقائب اليد لخضوعها لنظام و حدود تعويض متميزة عن البضاعة (العريني، صفحة 38). وتعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع من أجدديات دراسة القوانين المتعلقة بالنقل. فأهم ما يميز مسؤولية الناقل الجوي للبضائع أنها قائمة على أساس الخطأ القابل للإثبات.

هناك اتجاهات متباينة في شأن الأسس التي يمكن الارتكاز عليها لتحديد مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جواً فقد ذهب بعض القوانين⁽¹²⁾، إلى تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على أساس تعاقدية فبناءً على عقد النقل تحمل على الناقل التزام بضمان سلامة البضائع و إيصالها في الميعاد و هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة فإذا لم يحم الناقل بهذا الالتزام أو أخل به قامت مسؤوليته بمجرد حدوث هذا الإخلال و لا يمكن للناقل أن يتقضى من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو انه وقع نتيجة لفعل المضرور نفسه أو لعب ذاتي في البضاعة.

و ذهب طائفة أخرى من القوانين ، و هي قوانين البلدان الانكلوامريكية إلى تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطأ التقصيري فالنظام الناقل بسلامة البضاعة لا يتحدد بناءً على الإخلال بعقد النقل و إنما

⁽¹⁰⁾ لفصل الشروط التي يضعها الاتحاد الدولي للطيران والمعروفة باسم اياتا:

International Air Transport Association I.A.T.A ;

هذه الشروط ليست لها إلا صفة اتفاقية و هي تعتبر صحيحة لم تتعارض مع القانون الداخلي او معاهدة دولية

حكم صادر عن ناحية تونس عدد 65128 بتاريخ 1999/12/10.

و قد ورد بالفصل 108 من القانون عدد 76 لسنة 1959 المؤرخ في 19/6/1959 و المتعلق بالملاحة الجوية و الذي وقع إلغاؤه بموجب القانون عدد 58 لسنة 1999 و المتعلق بإصدار مجلة الطيران المدني ذكر لحالة الإلقاء اذ نص على انه: "لا يكون الناقل مسؤولاً نحو المرسل و المرسل إليه عن إلقائه للبضائع إذا كان لزومياً لنجاة الطائرة و تقتضي هذه المادة أن يبدا الناقل بإلقاء البضاعة الأقل قيمة كلما وجد لذلك سبيلاً و هو نفس الحل الذي نص عليه القانون الجوي الفرنسي الصادر في 31/5/1924 في فصله 44 و من بعده الفصلين 21 و 22 من مجلة الطيران المدني الفرنسي.

⁽¹¹⁾ (<https://almerja.com/reading.php?idm=121917>)

⁽¹²⁾ المادة (1784) من القانون النقل الفرنسي وتقابلها المادة (127) من القانون النقل العراقي.

ينشأ عن القانون مباشرة فعلى الناقل اتخاذ أقصى درجات العناية في تنفيذ عقد النقل الجوي دون أن يكون ضامنا لسلامة البضائع و من ثم لا تنهض مسؤولية الناقل الجوي إلا اذا استطاع المتضرر أن يثبت تقصير واقع من هذا النقل

و أخيرا ذهبت طائفة أخرى من القوانين من ذلك القانون الألماني إلى تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على المخاطر و فكرة تحمل التبعة فالناقل يكون مسؤولا مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بمجرد حدوث الضرر و دون الحاجة إلى إثبات أي خطأ في جانب الناقل طالما أن هناك علاقة بين الضرر الواقع و نشاط الناقل. أخضع التشريع الإماراتي مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاتفاقيات الدولية بصفة عامة متى كانت لا تتعارض مع أحكام القانون الوطني. في حين أخضع مسؤولية الناقل الجوي الداخلي لأحكام قانون المعاملات التجارية الاتحادي، والتي اعتبرها مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الضرر وتحمل تبعه المخاطر (منصور، صفحة 53).

استخلاصا لأحكام المادتين السابقتين يتضح لنا أن مسؤولية الناقل الجوي تتعدت بتوافر شرطين: أولهما وجود حادث أو واقعة تسببت في حدوث الضرر للبضائع والأمتعة المسجلة. والثاني وقوع الحادث أثناء فترة النقل الجوي.

المطلب الثاني

موقف الاتفاقيات الدولية من مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع واساسها القانوني واثارها

سنستعرض في هذا المطلب الاساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع في الاتفاقية وارسو، وعلى النحو الآتي:

الفرع الاول

اساس مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية وارسو 1929

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

خلاصة القول أن اتفاقية وارسو أرست ثلاث مبادئ لتوحيد قواعد المسؤولية وهي كالآتي:

- 1- تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة الخطأ المفترض، يُعفى المسافر من إثبات خطأ الناقل بموجب المواد 17، 18، 19 من الاتفاقية، ولا يمكن للناقل التحلل منها إلا بإثباته اتخاذ هو وتابعيه الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر .
- 2- مراعاة مصلحة الناقلين من خلال تخفيف الاتفاقية من شدة قرينة الخطأ اعتمادا على إقرار التزام الناقل ببذل عناية، وكذا تحديد سقف أعلى لتعويض المسافر .

3- عدم جواز إعفاء الناقل من أي مسؤولية، أو الاتفاق على تخفيض الحد الأقصى للتعويض المقرر في نصوص الاتفاقية ما لم يكن حسن النية. وعليه يستفيد من الإعفاء ومن الحد الأقصى للتعويض، كل ناقل جوي حسن النية متى كان هو وتابعه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر وبات مستحيال تجنبه.

هذا وتعتبر اتفاقية وارسو، الناقل الجوي سبب النية في الحالتين التاليتين: الأولى: إذا ثبت أن الضرر كان بسبب غش أو خطأ الناقل المساوي للغش. والثانية: حالة تخلف وثائق السفر أو عدم اشتمالها على البيانات إلزامية.

الفرع الثاني

حالات مسؤولية الناقل الجوي

1. الاخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل (أي مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير) يصادف المسافرين جوا تاخر الرحلة الجوية عن الوقت المقرر له مسبقا، وعلى غرار الحالة المتعلقة بالغاء الرحلة الجوية، ينبغي الزام الناقل الجوي من خلال نصوص قانونية باتخاذ مايلزم من اجراءات للحد من عدد الرحلات المتأخرة وتقليل مدد التأخير، مع مراعاة جوانب الامن والسلامة الجوية كما هو مقرر في بعض القوانين⁽¹³⁾، ان تاخير الرحلات الجوية تشمل على حالتين اولهما، تاخر موعد اقلاع الطائرة من نقطة المغادرة اما ثانيهما، فتشمل تغيير مسار الطائرة بعد اقلاعها من نقطة المغادرة في موعدها المحدد، بحيث يؤدي ذلك الى تاخر وصولها الى جهة المقصود. واما كان حالة تاخير فانها تترتب على الناقل الجوي التزاما وهو ان يتخذ الاحتياطات اللازمة لتنفيذ ماعليه كي لايتاخر، والوصول في الوقت المحدد له، وعليه بذل عناية الشخص المعتاد ايا كان سبب التأخر للحد من الرحلات المتأخرة ومدد التأخير. يتضح مما سبق ان هناك اوجه التشابه، كلاهما حالة تاخير عن موعد المحدد واختلاف بين حالتين تكمن في حالة لغاء الرحلة، لا تتحقق اي لانتتم بينما في حالة التأخير لايلغى الرحلة بل تظل باقية وقائمة الا انها لاتجري في الوقت المحدد لها مسبقا او الرحلة وبالتالي عملية النقل انها قد تتم في الوقت المعين ولكن الطائرة لاتصل الى جهة المقصد في الوقت المحدد له سلفا.

وينبغي ان يترتب على التأخير ضرر لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا يكفي ان يجتمع الشرطان سالف الذكر، لانه ليس في حالة كل تأخير تترتب مسؤولية الناقل، بل لابد ان ينشئ عن التأخير ضرر يصيب المرسل او المرسل اليه او يلحق بالبضاعة، وحيث لم تحدد الاتفاقية المقصود بالضرر كذلك لم تبين طبيعة الضرر الذي يمكن تعويض المرسل اليه او المرسل رأي من هم مستقر على وجوب الرجوع الى القانون الوطني حيث تخضع هذه المسؤولية لتقدير محكمة الموضوع التي يعقد لها الاختصاص (امير، 2000، صفحة 94).

2. الاخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة.

13 من ذلك المادة 50 من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني البحريني رقم 21 لسنة 2013، وتقابلها المادة (113) من القانون الجوي المصري.

وفقاً لاتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن ضمان المحافظة على البضاعة وسلامتها حيث يكون مسؤولاً إذا هلكت البضاعة أو تلفت إن كان ذلك الهلاك أو التلف جزئياً أو كلياً ويعني من تلك المسؤولية إذا أثبت أنه:

1. قد قام بكل ما من شأنه منع حدوث الضرر للبضاعة.
 2. استحالة عليه ذلك.
 3. أثبت أن الضرر يعود إلى العيب الذاتي للبضاعة أو خطأ المرسل -الشاحن (إذا لكي تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة فلا بد من توفر الشروط التالية:
- وقوع الحادث المسبب للضرر (أي حدوث واقعة).
 - أن يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي.
- نصت المادة 19 من اتفاقية وارسو على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو" ولكي تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لهذه الاتفاقية يقتضي توافر الشروط التالية:

- 1- أن يكون هناك تأخير (أي وقوع التأخير في النقل).
- 2- أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوي.
- 3- ان يكون الضرر بسبب التأخير (ترتب ضرر).

الفرع الثالث

الاثار القانونية المترتبة على نقل البضائع جواً

يترتب على نقل البضائع جواً آثاراً قانونية، لغرض الاحاطة بموضوع الدراسة كان لابد من استعراض اثارنقل الجوي والتي يستلزم بحث في التزامات كل من الناقل والمرسل والمرسل اليه. وعلى النحو الاتي: أولاً: التزامات الناقل:

- 1- تسلم البضاعة وشحنها في الطائرة.
- 2- المحافظة على البضاعة أثناء النقل.
- 3- النقل في الموعد المحدد.
- 4- تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

ثانياً: إلتزامات المرسل:

1. تسليم البضاعة إلى الناقل.
 2. دفع أجرة النقل.
- ثالثاً: أثر عقد النقل الجوي بالنسبة للمرسل إليه.

طبقاً للنظرية العامة للالتزام فإن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين وحدهما. والعقد لا يرتب التزاماً في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقاً. ووفقاً لهذه القواعد العامة، فإن عقد النقل يقتصر على طرفية من ناحية الالتزامات والحقوق الناشئة عنه، ولكن إبرام هذا العقد هو لمصلحة المرسل إليه، لذلك فقد استقر الفقه بأن المرسل إليه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط عقد النقل الجوي، حيث للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير، وإن هذا الرجوع يكون على أساس المسؤولية التعاقدية لأن المرسل إليه يكون في مركز (طرف في العقد) بالنسبة لعقد النقل وسبب ذلك يعود إلى كون المرسل إليه في عقد النقل الجوي كما هو في عقد النقل البحري طرفاً ذو شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن.

المبحث الثالث

الاحكام القانونية لتحقق المسؤولية المدنية للناقل الجوي

سنعرض لاهم الاحكام القانونية لتحقيق المسؤولية المدنية، وذلك بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين نبيين في المطلب الاول دعوى مسؤولية الناقل الجوي و اطرافها. اما في المطلب الثاني نبين حكم تحقق هذه المسؤولية.

المطلب الاول

دعوى مسؤولية الناقل الجوي واطرافها

عرف قانون المرافعات المدنية العراقي رقم 83 لسنة 1979 الدعوى بانها(طلب شخص حقه من اخر امام القضاء)⁽¹⁴⁾. و دعوى المسؤولية هي وسيلة لاستعمال المضرور لحقه الذي ينشئ عند تحقق المسؤولية وهي تخضع في مجملها للإحكام العامة للدعوى في قانون اصول المرافعات المدنية وتثير دعوى المسؤولية بعض المسائل التي تحتاج الى اهتمام خاص ومعالجة دقيقة وهذه المسائل تكون على النحو الاتي:

اولا: المدعي في دعوى المسؤولية

الاصل في دعوى المسؤولية انها ترفع من قبل المضرور فهو الذي يطالب بالتعويض سواء كان شخصاً طبيعياً ام معنوياً ، لانه قد تضررت مصلحتهم ، بمعنى انه اصبح صاحب مصلحة في اقامة تلك الدعوى والدعوى لا يمكن رفعها الا ممن كانت له مصلحة (الجبوري، 2008، صفحة 113)، اذ لا دعوى بدون مصلحة وصاحب المصلحة لا يقتصر على المضرور المباشر بل يتعدى الامر الى المضرور غير المباشر ايضاً ، كما هو الحال في الضرر الشخصي المرتد ، في هذه الحالة قد يتعدد المدعون ، فلهم حق المطالبة بالتعويض عن الضرر وكل هذا قد ترفع دعوى المسؤولية من قبل ورثة المضرور عن الضرر الذي اصاب المورث وهو الضرر المادي الذي ينتقل حق التعويض اليهم بقدر نصيبهم في الميراث اما اذا كان الضرر الذي اصاب المضرور معنوياً فلا ينتقل الا اذا اتحدت قيمته بمقتضى اتفاق او حكم قضائي.

14 المادة (2) قانون المرافعات المدنية العراقي رقم 83 لسنة 1979.

فإذا رفع الورثة دعوى المسؤولية ضد المدعى عليه يطالبون بحق مورثهم في التعويض فتكون المسؤولية في ظل هذه الحالة مسؤولية عقدية لوجود عقد يربط ما بين المدين والدائن (المتضرر) اما اذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الاضرار التي لحقت بهم شخصياً تكون المسؤولية تقصيرية. ان المدعي الذي يملك حق تحريك دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي في البضائع قد يكون المرسل او المرسل اليه الذي ورد ذكره في خطاب الناقل الجوي و قد يكون شخصاً آخر لم يرد ذكره في خطاب الناقل الجوي فلا يستطيعون رفع دعوى المسؤولية على اساس المسؤولية العقدية بل لهم الادعاء على الناقل على اساس المسؤولية التقصيرية مع مراعاة الشروط و الحدود القصوى للتعويض في اتفاقية وارسو عام 1929 (رضوان، 1982، صفحة 63).

ثانياً: المدعى عليه في دعوى المسؤولية

المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو المسؤول عن الضرر سوى اكان مسؤولاً عن فعله الشخصي ام مسؤولاً عن فعل الغير ام مسؤولاً عن الاشياء و الحيوانات. وفي حالة الشخص المعنوي يمكن ان يكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية و يتولى ممثله القانوني الدعوى عنه .

ثالثاً: المحكمة المختصة بحكم النزاع

تنص الفقرة الاولى من المادة الثامنة والعشرين من اتفاقية وارسو على ان: (يقيم المدعي دعوى المسؤولية في اقليم احدى الاطراف المتعاقدين وفقاً لما يختاره امام محكمة موطن الناقل او محكمة المركز الرئيسي لنشاطه او محكمة الجهته التي يكون فيها المنشأة التي تولت عنه ابرام العقد بمعرفتها او امام محكمة جهة الوصول) .

تخضع اجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي تنتظر في الدعوى, حيث يشترط نص المادة السابقة على المدعي و المتضرر ان يرفع دعوى المسؤولية امام محكمة تضع على اقليم احدى دول اطراف اتفاقية وارسو و لاشك ان لهذا الحكم اهمية بالغة حيث تنقيد و تلتزم الدولة المثار امامها النزاع باحكام الاتفاقية لانها طرف في الاتفاقية و هذا بدوره يحقق التوازن الذي وضعت الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي و مصالح المتعاقد معه.

رابعاً: الجزاء المدني المترتب على قيام المسؤولية

التعويض هو الاثر المترتب على توافر اركان المسؤولية بحق الناقل الجوي المتمثلة في الخطأ العقدي وعلاقة السببية ، والغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي اصاب المضرور لذا يجب ان يكون التعويض على قدر الضرر ، وهو بالفعل ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية (البشير، صفحة 28، 2010) (الشامي، 1990، صفحة 46)، فانه يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة اصابه اي ضرر اخر (فتاك، 2007، صفحة 33) . يقوم التعويض على مبدأين, اولهما هو التعويض الكامل والذي اخذ به المشرع العراقي ويعني ان الفاضي يجب ان يركز على الضرر الذي اصاب المضرور عند تحديد قيمة التعويض ويحقق جبر الضرر من خلال ما اصابه من الضرر وما فاتته من كسب . وعلى ذلك نص الفقرة (2) من المادة (169) والتي نصت على انه (ويكون التعويض عن كل

التزام ينشأ عن العقد سواء كان التزاما بنقل ملكية او منفعة او اي حق عيني اخر او التزاما بعمل او بامتناع عن العمل ويشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب بسبب ضياع الحق عليه..) والفقرة (1) من المادة (207) من القانون المدني العراقي والتي تنص على انه: (تقدر المحكمة التعويض في جميع الاحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاته من كسب بشرط ان يكون نتيجة طبيعة العمل غير المشروع). اما المبدأ الثاني فهو التعويض العقابي والذي يعني ان القاضي الذي ينظر النزاع يجب عليه ان يأخذ بنظر الاعتبار جسامة الخطأ عن تحديده قيمة التعويض, اي ان مهمة التعويض قد تغيرت واصبحت لا تقتصر على الوظيفة الاصلاحية للضرر بل اصبحت تشمل الوظيفة العقابية وذلك بردع الغير و زجر الشخص المخطئ . والمشرع العراقي اخذ بمبدأ التعويض العقابي في العديد من مواد القانون المدني ومنها ما جاء في الفقرة (2) من المادة (217) منه والتي تنص على ان: (ويرجع من دفع التعويض بأكمله على كل من الباقيين بنصيب تحدده المحكمة بحسب الاحوال وعلى قدر جسامة التعدي الذي وقع من كل منهم . فإن لم يتيسر تحديد قسط كل منهم في المسؤولية يكون التوزيع عليهم بالتساوي).

خامساً: التعويض بموجب اتفاقية وارسو

تقضي الاتفاقية لسنة 1929 في مادتها (1 / 22) ، بأن مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الراكب محدد بمبلغ (125) فرنك فرنسي ذهب وتقضي الفقرة الثانية على ان المسؤولية في نقل البضائع والامتعة المسجلة محددة بمبلغ قدرة (250) فرنك ذهب فرنسي ثم جاء بروتوكول لاهاي عام 1955 وجعل التعويض (250) فرنك ذهب فرنسي لكل راكب و ابقى على نفس التعويض بالنسبة للامتعة اليدوية الشخصية التي تكون بحيازة الراكب اثناء الرحلة الجوية (الطباخ، لاتوجد سنة نشر).

الخاتمة

يعد النقل الجوي عصب الحياة بشكل عام بالنسبة لشعوب العالم اجمع ، فعن طريقه يتم نقل الاشخاص و البضائع, وهو وسيلة الارتباط بين دول العالم ويقاس تقدم الدول بمدى تقدم النقل فيها ، واذا كان هذا الكلام ينطبق على كل انواع النقل بشكل عام فان النقل الجوي له خصوصية خاصة كونه يتميز بالسرعة ويتصف بالدولية وتعتريه كثير من المشاكل والمخاطر لذلك اصبح محط اهتمام الدول و المنظمات العالمية من اجل تنظيمه مما يقلل من مخاطره وحل المشاكل القوانين الخاصة به، وبما ان دراستنا لهذا النوع من النقل تختصر على دراسة مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لعقد نقل البضائع وبعد استعراض هذا الموضوع من خلال مباحث هذه الدراسة ومطالبها و فروعها توصلنا الى النتائج والتوصيات التالية:

اولاً: الاستنتاجات

1- تبين لنا ان اساس مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو هو (الخطأ المفترض) في الناقل الجوي ولكنه خطأ قابل لاثابت العكس .

- 2- التزام الناقل الجوي ببذل العناية اللازمة، تعفيه من اي مسؤولية تنشأ عن الاضرار التي تصيب البضائع, اذا كان قد سعى قدر الامكان للحد من هذه الاضرار.
- 3- ان الاتفاقيات الدولية وخصوصا اتفاقية ارسوالمعمدة في القوانين المقارنة قد استقلت بمعالجة احكام نقل الركاب جوا, بالرغم من ذلك ونتيجة تشعب عمليات النقل الجوي لم تستطع تلك الاتفاقية من الاحاطة بتنظيم كل الحقوق التي تنشأ للركاب عن عملية النقل الجوي والاضرار التي تصيبهم من جراء تلك العملية.
- 4- لم يميز القانون النقل المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب الاشخاص وامتعهم, الا انه ميز بينهم وبين البضائع.
- 5- ان ابرام عقد نقل الجوي لا يؤدي الى نشوء علاقات قانونية بين الركاب والناقل بل تتخطى الى اشخاص اخرين في قطاع الطيران المدني كمشغلي المطارات وشركات طيران ومقدمي خدمات المناولة الارضية ووكالات السياحة والسفر وغيرها.
- 6- ان اتفاقية ارسوغير واضح فيما يتعلق بمسألة تعويض الراكب اذا كان يشمل الضرر الادبي والنفسي، علاوة على الضرر المادي حيث كان هذا الموضوع محل خلاف وتفسير مختلف من قبل المحاكم.

ثانياً: التوصيات

- 1- ان تكون مسؤولية الناقل الجوي على اساس تحمل التبعية وان تقام مسؤولية الناقل الجوي على اساس المسؤولية عن الاشياء والزامهم بتعويضها.
- 2- ندعوا المشرع الى التمييز بين مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تصيب الركاب في جسمه والاضرار التي تصيب بضاعته بشكل اكثر دقة وتحديد ازالة الغموض فيه, لان الثاني اھون من الاول ولا بد من تدارك اھمية هذا المسألة. الامر هذا يقتضي سن قواعد قانونية خاصة تعزز وتشجع شركات النقل الجوي ذات الوضعية المالية الجيدة على الإقدام على الاستثمار في هذا المجال.
- 3- ان يشمل التعويض الضرر المعنوي علاوة على الضرر المادي وازالة اي لبس بهذا الخصوص.
- 4- صرف تعويض مبدئي مناسب في حالة وقوع الحادث لحين الفصل في الدعوى المقامة وللمضور الخيار اما عدم المضي قدماً في رفع الدعوى ويكون التعويض المبدئي كافياً، او استماع الدعوى والمضي قدماً فيها و ذلك بالاتفاق عليها .
- 5- اعادة تاهيل المطارات الموجودة, والتخطيط لانشاء مطارات جديدة في مناطق الجذب المتوفرة, واعداد كوادر وتأهيلها بطرق معاصرة بموجب خبرات وكفاءة الفنية في مجال النقل الجوي حتى يستوعب الحاجة الفعلية وتقديم افضل الخدمات في مجال نقل البضائع وشحنها واخراجها وتفريغها.

المصادر:

- احمد د. س. (2005). دليل عمليات النقل الجوي للتصدير. مصر: الوكالة العالمية.
- البشير د. ع. (2010). المسؤولية التقصيرية في القانون المدني العراقي. (4 ed.) بغداد: العاتكة.
- الجبوري د. ي. (2008). شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية مصادر الالتزامات. عمان: دار الثقافة.
- الذنون د. ع. (1976). النظرية العامة للالتزام. بغداد: جامعة المستنصرية.
- النشامي د. ح. (1990). ركن الخطأ في المسؤولية المدنية. القاهرة: دار النهضة.
- الطباخ ش. ا. (لا توجد سنة نشر). (التعويض بموجب اتفاقية وارسو. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.
- العريبي م. ف. (n.d.). القانون الجوي و النقل الجوي. مصر: الدار الجامعية.
- المجيد د. ع. (2017). المسؤولية التقصيرية في القوانين المدنية العربية. (1 ed.) بيروت: زين الحقوقية.
- امير د. خ. (2000). احكام المسؤولية الناقل الجوي. القاهرة: دار منشاء المعارف.
- د. عيسى عسان راضي. (2008). مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الاشخاص و امتعتهم (الإصدار 1). عمان: دار الثقافة.
- دويدار د. ه. (1989). دروس في القانون الجوي. بيروت: الدار الجامعية.
- دويدار د. ه. (2011). القانون التجاري والبحري. الاسكندرية: كلية الحقوق.
- رضوان د. ا. (1982). قانون الطيران التجاري. القاهرة: دار النهضة.
- عبدالله ه. ع. (2010). المسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب. اربيل: جامعة صلاح الدين-اربيل.
- فتاك د. (2007). تأثير المنافسة على الالتزام بضمان سلامة المنتج. (1 ed.) الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.
- محمد د. (2011). دفع المسؤولية المدنية للناقل. الجزائر: جامعة ابي بكر -بلقايد -تلمسان.
- منصور ا. ع. (n.d.). أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها. المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية. (p. 33) الامارات: كلية القانون، جامعة الامارات.
- موسى د. ط. (2002). القانون الجوي الدولي. عمان: دار الثقافة.

پیکهستی یاسایی بۆ بهرپرسیارییهتی شارستانی گوێزه ره وهی ئاسمانی لهو

زیانانهی بهر کالاکان دهکهون

پوخته:

بابهتی توێژینه وهمان دهبارهی ئهو زیانانهیه که بهر کالاکان دهکهون له ئهنجامی پرۆسهی گواستنه وهی ئاسمانی (پرووداوهکانی فرۆکهوانی، دواخستن و ههلهوه شانده وهی گهشتهکان، لاوازی ئاستی خزمهتگوزاری). لهم توێژینه وهیهدا باس له بنهمای یاسایی بهرپرسیارییهتی گوێزه ره وهی ئاسمانی کراوه بهرامبهر بهو زیانانهی که بهر کالاکان دهکهوێت و ئهو

قه ره بوو كوردنه وانى له ياسا و رىككه و تننامه نىوده و له تىبه كان هاتوو، ئه مه له كاتىكدايه كه رىژه رىو داوه ئاسمانىبه كان له زىاد بووندايه له به رامبه رىشدا ئاستى متمانه لاي به كار به ران له دابه زىندايه. هه روه ها توپژىنه وه كه باسى له گوپزه روه وى ئاسمانى و پىناسه وى گرپه ستى گواستنه وى ئاسمانى و پايه كانى به رپر سيارىبه تى گوپزه روه وى ئاسمانى كردوو و هه لوپستى ياسا و عىراقى و ياسا به راووردكاره كان و رىككه و تننامه نىوده و له تىبه كان له به رپر سيارىبه تى گوپزه روه وى ئاسمانى له زىانه كانى كالان خستوو ته روو.

توپژىنه وه كه له كوئابى دا گه يشته چه ند ده رئه نجامىك، گرنگترىنيان ئه وه يه كه بنه ماى به رپر سيارىبه تى گوپزه روه له رىككه و تننامه وى وارسو، ئه وه له يه كه له لايه ن گوپزه روه ئه نجام ده رپت به لام هه له كه سه لماندنى پىچه وانه كه شى هه لده گرپت، هه روه ها ئه وه رىككه و تننامه نىوده و له تىبانه و به تاىبه تى رىككه و تننامه وى وارسو كه له ياسا به راووردكاره كان په سه ند كراوه سه ربه خو بووه له چاره سه ر كردنى ئه حكامى گواستنه وى سه ر نشىنان له رپگى ئاسمانه وه، سه ره راي ئه وه ش ئه م رىككه و تننامه يه نه يتوانىوه ته واوى مافه كانى سه ر نشىنان بپارپزىت كه له ئه نجامى پرؤسه وى گواستنه وى ئاسمانىبه وه بوپان دروست ده بىت له بابته زىان به ركه وتنى كالانىان.

دواتر ئه م توپژىنه وه يه كوومه لىك پىشنىازى كردوو، گرنگترىنيان ئه وه يه كه ده بىت به رپر سيارىبه تى گوپزه روه وى ئاسمانى له سه ر بنه ماى پاشكوپه تى بىت و به رپر سيارىبه تى گوپزه روه وى ئاسمانى له سه ر بنه ماى به رپر سيارىبه تى بىت و پابه ند بوونى تىدا بىت به قه ربوو كردنه وه، هه روه ها ده بىت ياسادانه ر به شپوازىكى ووردتر جىاوازى بكات له نىوان ئه و زىانانه وى به ر جه سته وى سه ر نشىنان ده كه ون له گه ل ئه و زىانانه وى به ر كالانى سه ر نشىنان ده كه ون، هه روه ها هانى ئه و كوهمانىباىانه بدرپت كه له بوارى گواستنه وى ئاسمانى كار ده كن و ره وشى دارابىان به هپزه كه وه به ره پىنان بكن له بوارى گواستنه وى ئاسمانى و كار له سه ر ئه وه بكرپت

كه قه ره بوو كردنه وهى زيانى واتايى (معنوى) عيش هه بيت له پال قه ره بوو كردنه وهى زيانى ماددى
و ليلىه كانى نه م بابته روون بكرتته وه .

Legal Regulation of The Civil Liability of The Air Carrier for Damages to The Goods

Amera Jaafar Shareef

Department of Legal Administration, Administrative Technical Institute of Erbil, Polytechnic University, Erbil, Kurdistan Region, Iraq.

amera.shareef@epu.edu.iq

Bakhshan Rashid Saeed

Ministry of Higher Education and Scientific Research, Erbil, Kurdistan Region, Iraq.

Department of Law, College of Law and International Relations, Lebanese French University, Erbil, Kurdistan Region, Iraq.

Paxshanganuni@yahoo.com

Hawre Nuraddin Sabir

Department of Law, College of Law, Salahaddin University, Erbil, Kurdistan Region, Iraq.

Department of Law, College of Law and International Relations, Lebanese French University, Erbil, Kurdistan Region, Iraq.

Hawre.sabir@su.edu.krd, hawre.sabir@lfu.edu.krd

Keywords: Civil law, Goods, Air carrier, liability, air transport, damage.

Abstract

The main focus of this research will revolve around the topic of damage to goods during air transport operations (aviation accidents, delay and cancellation of flights, poor level of services) as it deals with the legal basis for the liability of the air carrier for damage to goods and compensation for the damages caused under the international laws and agreements, especially in light of the increase in the percentage of aviation accidents and the aggravation of damages that has

resulted in a low level of confidence and protection of consumers rights. The research will further emphasis on the nature of air carrier, the scope of air transport contract, the elements of the responsibility of the air carrier, the liability claim, the position of Iraqi laws and regulation in comparison with the international agreements on the responsibility of the air carrier for damage to goods.

The research reached several results, the most important finding is on the basis of the responsibility of the carrier found in the Warsaw Convention which highlights the fault of the air carrier, but the fault can be proven otherwise under the international agreements, especially the Warsaw Agreement adopted by comparative laws, have been self-regulating when dealing with provisions for passenger transport by air, despite this and as a result of the bifurcation of air transport operations. This agreement failed to take into account the regulation of all the rights granted to passengers as a result of the air transport process and the damages that they suffer as a result of that process.

The research recommendations are primarily initiated on the responsibility of the air carrier where the foundation lays on bearing dependency and that the responsibility of the air carrier should be based on the liability and the obligation to provide compensation. Furthermore, the legislator has to distinguish between the responsibility of the carrier for the personal injuries caused to the passengers and the goods more precisely, and to encourage air transport companies with a decent financial position to invest in this field, and operate on the basis to provide full compensation for moral damages in addition to the material damage and to offer full clarification in this regard.