



جامعة القاهرة

كلية الحقوق

القسم التجاري

# مسئوليّة الناقل الجوي في القانون الليبي

رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في الحقوق

مقدمة من

الباحث/ أكرم ياسين محمد رجب بوحوش

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة

مشرفاً ورئيساً

أ.د. سميحة القليوبى

أستاذ القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، جامعة القاهرة.

عضواً

أ.د. رضا محمد عبيد

أستاذ القانون التجاري وعميد كلية الحقوق،

جامعة بنى سويف الأسبق.

عضواً

أ.د. أحمد فاروق وشاحي

أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد كلية الحقوق،

جامعة القاهرة.

٢٠١٤ م

بسم الله الرحمن الرحيم

يَمْعِشُ الْجِنَّ وَالْإِنْسَ إِنْ أَسْتَطَعْتُمْ أَنْ تَنْفُذُوا مِنْ أَقْطَارِ  
السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ فَانْفُذُوا لَا تَنْفُذُونَ إِلَّا بِسُلْطَنٍ

"صدق الله العظيم"

( سورة الرحمن : الآياتان ٣٣ ، ٣٤ )

## الإهادء

إلى كل من قدم لي يد العون والمساعدة في سبيل إنجاز هذا البحث ... إلى أهلي وأقاربي وكل أصدقائي ... إلى الأساتذين الجليلين:

الأستاذ/ محمد علي منفور

مدير مطار طبرق الدولي.

والأستاذ/ سليمان منصور

أستاذ القانون الإداري - بكلية القانون - جامعة عمر المختار طبرق.

أهدي ثمرة جهدي ....

الباحث

## **الشكر والتقدير**

أسجد لله عز وجل الذي منحني الثقة والصبر والإيمان حتى استطعت إتمام هذا البحث، وإن كان الشكر لله عز وجل أولاً وأخيراً، فإن للخلق نصيباً أيضاً، وبالنالي لا يسعني إلا أن أتقدم بوافر الشكر والتقدير والامتنان إلى اللجنة العلمية الموقرة لمناقشة هذا البحث، وعلى رأسهم الأستاذة الدكتورة/ سميحة القليبي - أستاذة القانون ورئيس قسم القانون التجاري والبحري - بكلية الحقوق - جامعة القاهرة، التي شرفت بإشرافها على هذا البحث، فقد زودتني كثيراً من خير ما فتح الله عليها من العلم والمعرفة، وزرعت في نفسي حب البحث والاطلاع، فلها من أسمى آيات الحب والتقدير، عرفاناً مني بجميلها وفضلها وتواضعها.

وأيضاً كل الشكر والتقدير إلى المنبر العلمي الرائد الذي أتاح لي فرصة مواصلة دراستي العليا. وأخص بالذكر عميد كلية الحقوق، ومدير إدارة قسم الدراسات العليا، وكل العاملين بهذا الصرح العلمي العظيم، وعلى وجه التحديد قسم الدراسات العليا - كلية الحقوق - جامعة القاهرة.

كما أتوجه بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذ الدكتور/ رضا محمد عبيد، أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري جامعة بنى سويف، لتفضله بقبول الاشتراك في لجنة الحكم وقراءة الرسالة، فلسيادته كل الشكر والامتنان وجاء الله عن خير الجزاء.

وأيضاً أتوجه بالشكر والتقدير إلى الأستاذ الدكتور/ أحمد فاروق وشاحي، أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد بكلية الحقوق جامعة القاهرة، لتفضله بقبول الاشتراك في لجنة الحكم وقراءة الرسالة فلسيادته جزيل الشكر والتقدير والاحترام.

**الباحث**

## **المقدمة:**

يعتبر النقل الجوي الوسيلة المُثلَى لنقل الأشخاص والبضائع في عصرنا الحاضر، ذلك أن الطائرة تطوي بقاع المعمورة، وتحتاز الجبال والسهول والفيافي، وتعبر البحار والمحيطات، وتتفذ في أقطار السماوات غير عابئة بحواجز طبيعية أو بعوائق صناعية أو بموانع سياسية، حتى أصبح عالم اليوم مثل كرة صغيرة يقلبها الطيران بين أصابعه ليصل بين أبعد نقطتين فيها في زمن قياسي متوفقاً في ذلك على غيره من وسائل النقل الأخرى .

بيد أن هذه الصفة الدولية التي تلزم النقل الجوي قد أدت إلى زيادة احتمالات الأخطار التي يتعرض لها مرفق النقل الجوي رغم التقدم العلمي الهائل في العصر الحديث، ذلك أن الطائرة وهي تؤدي مهمتها في نقل الأشخاص والبضائع قد تتدافعها التيارات الهوائية الشديدة، أو تعصف بها العواصف الثلجية والأعاصير أو تهبط بها المنخفضات الجوية المفاجئة، أو تراكم على أجهزتها الثلوج، أو يحجب الضباب الكثيف عنها الرؤية.

وانطلاقاً من الصفة الدولية للنقل الجوي، والتصاق المخاطر الجوية بالاستغلال التجاري للطائرة، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الدولي، وتحل المشاكل القانونية التي يثيرها هذا النقل بين أطرافه، بعيداً عن القواعد القانونية الواردة في القانون الداخلي لهذه الدولة أو تلك، والتي وضعت أصلاً لتطبيق على النقل الجوي الداخلي في إطار من تراث فكري وقانوني محلي، فضلاً عن عدم مراعاتها لطابع الدولي وخصوصية المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي الدولي، واختلاف البيئة التي يتم فيها عن غيره من وسائل النقل الأخرى البرية والبحرية.

ولا جرم أن مسؤولية الناقل الجوي تعد من أبرز المسائل التي يثيرها النقل الجوي الدولي وأكثرها بحثاً أمام القضاء، وشغلأً لأذهان وأقلام الفقهاء، حيث المجال الخصب للنزاعات بين الناقلين الجويين والعملاء من ركاب وشاحنين، الذين يطالب كل منهم بأن تمثل الدفة ناحيته، أو على الأقل تتوافق المصالح دون طغيان أو إذعان، لذلك اهتم المجتمع الدولي في محاولاته المستمرة لتنظيم أحكام القانون الجوي الدولي، بوضع القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق الحماية الاقتصادية والتشريعية لمؤسسات النقل الجوي، من ناحية، حتى تنمو وتزدهر، ويتحقق مصالح العملاء، من ناحية أخرى، حتى يقدموا على سلوك طريق النقل الجوي، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى نمو مرفق النقل الجوي وتطوره.

## اتفاقية وارسو ١٩٢٩

ولهذا سارع المجتمع الدولي إلى تلبية الدعوة الموجهة من الحكومة الفرنسية عام ١٩٢٣ لعقد مؤتمر دولي لتوقيع اتفاقية دولية تحكم النقل الجوي الدولي، وانعقد المؤتمر الأول للقانون الخاص الجوي في باريس ٢٧ أكتوبر ١٩٢٥ بمشاركة مندوبي عن ثلاثة وأربعين دولة ناقشوا مشروعًا تمهدياً لاتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وأوصوا بتكوين لجنة فنية يعهد إليها استطلاع آراء الدول والمنظمات المختصة حول موضوعات القانون الجوي الجدير بالتوحيد، وتم تكوين هذه اللجنة تحت اسم "اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين".

وقد عكفت هذه اللجنة في اجتماعها الذي عقد في مدريد بأسبانيا عام ١٩٢٨ على دراسة مشروع الاتفاقية، بيد أنها ارتأت استبعاده واستبداله بمشروع آخر استقت أحکامه من التقرير الذي وضعه السيد "Devos" خبير الحكومة البلجيكية لديها، ثم أحاطت الحكومة الفرنسية علمًا بهذا المشروع، فقامت بدورها، بالدعوة لانعقاد المؤتمر الدولي الثاني للقانون الخاص الجوي .

وقد انعقد هذا المؤتمر بالفعل في مدينة وارسو ببولندا في الفترة من ٤-١٢ أكتوبر ١٩٢٩، بمشاركة مندوبي لثلاث وأربعين دولة، ناقشوا المشروع التمهيدي المقدم من لجنة الخبراء، والذي اشتمل- بالإضافة إلى القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي- على قواعد تتعلق بوثائق النقل نظراً للارتباط الوثيق بين الموضوعين، وقد أدخل المؤتمر تعديلات طفيفة على المشروع التمهيدي، ثم صيغت منه نصوص الاتفاقية التي وقعتها مندوبي ثمانى عشرة دولة في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، وحملت تسمية "اتفاقية وارسو" بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي ١٩٢٩، وتعرف اختصاراً باتفاقية وارسو، وقد اشتملت على واحد وأربعين مادة موزعة على خمسة فصول عالجت الموضوعات الآتية : تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية (الفصل الأول)، وثائق النقل (الفصل الثاني)، مسؤولية الناقل الجوي (الفصل الثالث)، الأحكام الخاصة بعمليات النقل المشتركة (الفصل الرابع)، الأحكام الخاتمية المتعلقة بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ونقضها وتعديلها (الفصل الخامس).

ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ على المستوى الدولي في ١٣ فبراير ١٩٣٣ بين الدول الخمس التي بادرت إلى التصديق عليها، وهي : إسبانيا والبرازيل ورومانيا وفرنسا ويوغسلافيا، ثم توالت بعد ذلك تصديقات الدول عليها حتى زادت إلى مائة وخمسين دولة، فيما اعتبر هذا التجمع الدولي -بحق- من أكبر التجمعات الدولية التي حظيت بها اتفاقية دولية من اتفاقيات القانون الخاص، وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية في أغسطس ١٩٥٥، وصدقت عليها في ٦ سبتمبر ١٩٥٥ بالقانون رقم ٥٩٢ لسنة ١٩٥٥.

وقد حاولت الاتفاقية التوفيق بين اعتبارين: الأول؛ تشجيع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين حتى لا ينعكس ذلك سلباً على النقل الجوي في مهده، والثاني؛ حماية العملاء من تعسف الناقلين، حيث تفرض جدة هذا النوع من النقل وما يكتفيه من مخاطر، تقرير مثل هذه الحماية التي تفوق مثيلتها من أنواع النقل الأخرى، خاصة وأن الراكب لا يتمتع بأية حرية في الحركة، فضلاً عن أن تدخله لمنع وقوع الحادث أو الحد من آثاره عبث لا طائل من ورائه.

وانعكست محاولات التوفيق بين هذين الاعتبارين على الأحكام التي قررتها الاتفاقية بشأن مسؤولية الناقل الجوي، فمن ناحية، قررت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب، أو إصابته بأي أذى بدني، أو عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع، وجعلت هذه المسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض في جانب الناقل الجوي الذي لن يستطيع التحرر منها إلا إذا ثبتت أنه قد بذل في تنفيذ عملية النقل قدر العناية الازمة، وأبطلت شروط الإعفاء من المسئولية. ومن ناحية أخرى أجازت الاتفاقية للناقل أن يدفع مسؤوليته في أحوال معينة، ووضعت حدًا أقصى للتعويض الذي يلتزم به حال انعقاد مسؤوليته طالما كان حسن النية<sup>(١)</sup>.

ويمكن اعتبار اتفاقية وارسو أنها وضعت المبادئ الأولى لقانون موحد في مجال النقل الجوي الدولي، وفي هذه الاتفاقية تم الأخذ بنظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، ومع ذلك، وبمرور الوقت، وبعد سنوات من تطبيق الاتفاقية، ظهر قصور واضح في تلك الأحكام مما استوجب تعديليها بعدة بروتوكولات حتى انتهى الأمر بإبرام اتفاقية جديدة في مدينة مونتريال بدولة كندا سنة ١٩٩٩ م.

أما فيما يخص النقل الجوي في (ليبيا) فإنه يتم تطبيق اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات اللاحقة المعديلة لها، والتي انضمت إليها بليبيا دون سواها، وذلك على مستوى النقل الدولي فقط دون النقل الداخلي، الذي كان يطبق بشأنه قانون الطيران المدني رقم (٢٠٠٥) لسنة ١٩٦٥م، والذي الغي فيما بعد بموجب قانون الطيران المدني رقم (٦) لسنة ٢٠٠٥م، والذي نص في المادة (١٤٩) منه إلى تطبيق القواعد العامة في كل من القانون التجاري والمدني على النقل الداخلي.

وفي مصر فقد صدر القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، بشأن الطيران المدني منظماً للمسؤولية التعاقدية للناقل الجوي، وقد نص في المادة (١٢٣) على إخضاعها لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ والتي انضمت إليها في ١٩٥٥-٩-٦، والاتفاقيات المعديلة والمكملة لها على النقل الجوي الداخلي والدولي. إلى أن صدر القانون التجاري الجديد رقم ١٧ سنة ١٩٩٩ الذي نص على خضوع النقل الجوي الدولي لحكم الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر، وقد نظم أحكام النقل الجوي الداخلي تنظيمياً متكاملاً، وقد خصص لها

---

(١) د. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر العربي، ٢٠٠٩، ص. ٩.

الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من القانون، وبهذا يكون النقل الداخلي في مصر خاصاً لآحكام قانون التجارة.

### أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذا الدراسة في التواحي الآتية:

(أ) دراسة وبحث مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفق اتفاقية وارسو (١٩٢٩) والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال (١٩٩٩) والبحث مع التطرق إلى مسؤولية الناقل الجوي في القانون الداخلي الليبي من دراسة النظام القانوني الذي يحكمه .

(ب) تحاول هذه الدراسة المساهمة في سد النقص في الدراسات الخاصة بهذا الموضوع، وخاصة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الليبي الداخلي، حيث إن الغرض من هذا البحث تقديم ما يضيف إلى المكتبة القانونية زاوية جديدة وبعداً آخرًا بمسؤولية النقل الجوي، سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، فعلى الصعيد الداخلي في ليبيا كانت القواعد العامة في كل من القانون المدني والقانون التجاري تحكم مسؤولية النقل الجوي، نظراً لعدم وجود تشريع داخلي خاص بالنقل الجوي، إلى أن صدر تشريع خاص بالطيران المدني وهو القانون (٢) لسنة ١٩٦٥م، والذي ألغى بعد ذلك بموجب قانون الطيران المدني رقم (٦) لسنة ٢٠٠٥م. كما يوضح هذا البحث مسؤولية النقل الجوي في القانون الليبي سواء من ناحية النقل الداخلي أو الدولي من خلال توضيح القواعد والقوانين والاتفاقيات الدولية التي يستند إليها القانون الليبي فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي .

### إشكالية البحث:

تتمثل المشكلة الرئيسية لهذه الدراسة في تحديد مسؤولية الناقل الجوي في القانون الليبي، حيث يبحث مدى استناد القانون الليبي إلى الاتفاقيات الدولية مثل؛ اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، والتي انضمت إليها ليبيا دون غيرها على النقل الدولي فقط دون الداخلي، الذي يطبق بشأنه القواعد العامة في كل من القانون التجاري والمدني، وذلك موجب الإحالة الواردة في نص المادة (١٤٩) من قانون الطيران المدني رقم (٦) لسنة ٢٠٠٥م.

### منهج الدراسة:

الإشكالية التي تثار في ظل وجود هذه الأنظمة القانونية التي تنظم مسؤولية النقل الجوي تكمن في القانون الذي يحكم مسؤولية النقل الجوي في ظل القانون الليبي، للإجابة على هذا التساؤل اتبعنا المنهج التحليلي لمعرفة موقف المشرع الليبي ومقارنته في بعض المواقف وبعض القوانين الأخرى؛ كالقانون المصري، وذلك لتحديد مسؤولية الناقل الجوي الليبي .

## أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى استعراض النقل الجوي الداخلي والدولي في القانون الليبي؛ من حيث التعريف بمفهوم الناقل الجوي الدولي والداخلي، ودراسة التنظيم القانوني للنقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو وتعديلاتها، واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩.

وتحديد مسؤولية الناقل الجوي الداخلي والدولي، وطرق دفع مسؤوليته وأساس المسؤولية، وحالات المسؤولية، وأحكام التعويض ودعوى المسؤولية في كل من اتفاقية وارسو وتعديلاتها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وذلك للخروج بعدة نتائج وتوصيات.

وعليه فإني سأتناول بحث موضوع مسؤولية الناقل الجوي في القانون الليبي من خلال تقسيم هذه الرسالة إلى الفصول الآتية:

**الفصل التمهيدي: الناقل الجوي وأنواعه.**

**الفصل الأول: أحكام مسؤولية الناقل الجوي.**

**الفصل الثاني: التعويض عن الضرر والأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي.**

## **الفصل التمهيدي**

### **التعريف بالناقل الجوي وأنواع النقل الجوي**

## **الفصل التمهيدي**

# **التعريف بالناقل الجوي وأنواع النقل الجوي**

**تمهيد:**

يتخذ النقل الجوي أشكالاً متعددة، فقد يكون النقل عاماً أو خاصاً، منتظماً أو غير منظم وبالمجان، داخلياً أو دولياً، وللتمييز بين هذه الأنواع المتعددة من عمليات النقل الجوي أهمية قصوى تظهر بوضوح عند تحديد القواعد القانونية التي تحكم كل نوع منها، أيضاً عند معرفة إمكانية خضوع كل منها لاتفاقيات الدولية المتعددة، كما إن من أهم أشكال النقل الجوي هو النقل الجوي الداخلي والنقل الجوي الدولي، إذ تدرج تحتها كل أشكال النقل الأخرى.

لذا فإن التمهيد لهذا الموضوع يتضمن مبحثين:

**المبحث الأول: التعريف بالناقل الجوي.**

**المبحث الثاني: أنواع النقل الجوي .**

## المبحث الأول

### تعريف الناقل الجوي

تمهيد:

لم تعرف اتفاقية وارسو ١٩٢٩ اصطلاح الناقل الجوي، ويبدو ذلك من وجها نظرنا من العيوب الجوهرية في الاتفاقية، على عكس قانون الطيران المدني الليبي رقم (٦) لسنة ٢٠٠٥م الذي عرّفه في المادة الأولى: بأن الناقل الجوي بوجه عام هو اي شخص طبيعي او معنوي يقوم باستثمار خط او خطوطجوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها ويتطابق هذا النص السابق الذكر ماجاء في البند العاشر من المادة الأولى من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١م، وهو على وجه الدقة: الشخص أو الفرد أو المؤسسة الذي يعمل باسمه وبحسابه ويكون طرف في عقد النقل<sup>(١)</sup>.

وهو المسئول عن الأضرار التي تصيب الركاب والشاحنين، وهذا الافتراض إن كان يصح في بعض الحالات، لكنه لا يستغرقها كلها ذلك لأن عملية النقل غالباً ما تتم بواسطة شخص آخر غير الناقل المتعاقد، بالإضافة إلى أنَّ الناقل الجوي لا يقوم وحده بتنفيذ عملية النقل بل يستعين في ذلك بمجموعة من التابعين<sup>(٢)</sup>

وعليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: نحدد فيه المقصود بالناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو والقانون الداخلي.

المطلب الثاني: مدى انطباق وصف الناقل على بعض العمليات.

(١) د. أبو زيد رضوان الوحيز في القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي ١٩٧٦م، ص ٢٤٦.

(٢) د. يحيى أحمد البنا، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركة الطيران، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٤م، ص ٩٢.

## المطلب الأول

### تحديد المقصود بالناقل الجوي

يتوجب علينا معرفة مصطلح الناقل الجوي، فهو يعتبر المدخل الحقيقي لتطبيق أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتحديد نطاقها، كما تبدو أهميته أيضاً في هذه الدراسة عند البحث عن أحكام مسؤوليته والحد الأقصى المقرر لها، سواء كانت في القانون الداخلي، أو طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو، إضافة إلى أن تحديد المصطلح يؤدي إلى حل بعض المشاكل التي ظهرت في الواقع العملي بسبب قيام شخص آخر غير الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل<sup>(١)</sup>، والتي سوف نوضحها فيما سيأتي ، ولهذا علينا أن نعرف بمفهوم الناقل الجوي في اتفاقية وارسو والقانون الداخلي، وهو ما سنبحثه علي النحو التالي :

#### أولاً: مفهوم الناقل الجوي في اتفاقية وارسو:

لم تعن اتفاقية وارسو بتعريف الناقل الجوي مما أثار العديد من المشكلات، لذلك جاءت اتفاقية جودا لآخرًا لعام ١٩٦١ لتحاول الحد من هذه المشكلات والحالات التي انتشرت بكثرة، وفيها يتولى شخص آخر بتنفيذ عملية النقل غير الناقل الجوي الذي تعاقد مع المسافر أو الشاحن<sup>(٢)</sup>. وفي سبيل ذلك تفرق اتفاقية جودا لآخرًا بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، فتعرف المادة الأولى الفقرة (ب) الناقل المتعاقد بأنه: هو كل شخص يكون طرف عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو، ومبرم مع الراكب أول المرسل. أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل أما الناقل الفعلي فتعرفه المادة الأولى (ج) بأنه يقصد به شخصاً آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى أذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة (ب) أو جزء منه ولكنه ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متابعاً بالمعنى المقصود باتفاقية وارسو ويفترض في هذا الأذن إلى أن يثبت العكس<sup>(٣)</sup>.

يتضح مما سبق أن اتفاقية جودا لآخرًا قد توسيع في مفهوم الناقل الجوي، بحيث يشمل كل من الناقل المتعاقد الذي أبرم عقد النقل الجوي مع مستغل الطائرة والناقل الذي قام بتنفيذ الرحلة الجوية من الناحية الفعلية، وإن لم يكن طرفاً في عقد النقل الجوي<sup>(٤)</sup>.

(١) د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٢٤٧.

(٢) د. مراد منير فهيم، خصوص النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، ١٩٨٦، ص ٣١.

(٣) د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٢، ١٩٤، ١٩٥.

(٤) د. يحيى أحمد البنا، مرجع سابق، ص ٩٤، ٩٥.

## **ثانياً: مفهوم الناقل الجوي في القانون الداخلي:**

عَرَّفَ قانون الطيران المدني الليبي رقم(٦) لسنة ٢٠٠٥م الناقل الجوي في المادة الأولى بأنه أي شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط، أو خطوط، لنقل الركاب، أو البريد، أو البضائع، أو أي منها<sup>(١)</sup>.

كما يعرّف البند العاشر من المادة الأولى من قانون الطيران المدني الليبي رقم(٦) لسنة ٢٠٠٥ف، الناقل الجوي بأنه شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع ويلاحظ من هذا التعريف أنه حدد الشخص الناقل تحديداً عاماً، وقد يكون فرداً أو شخصاً من أشخاص القانون الخاص المعنوية، أو شخصاً من أشخاص القانون العام كالدولة. وقد حرصت الاتفاقية على تأكيد سيران أحکامها على النقل الذي تباشره الدولة أو الأشخاص القانونية الأخرى الخاضعة، كما إن التعريف ربط بين استثمار الخطوط الجوية واكتساب وصف الناقل الجوي، في الوقت الذي لم يشترط بالضرورة ملكية الناقل الجوي للطائرات التي يستثمر من خلالها الخطوط الجوية، لذلك يثار تساؤل مهم فيما يتعلق بتأجير الطائرة من المؤجر أو المستأجر، ومدى امكانية اكتساب صفة الناقل الجوي، ومن ناحية أخرى لم يؤكد التعريف إذا كان الناقل الجوي يقوم باستثمار الخطوط الجوية وحده فيثار تساؤل آخر عن مدى اكتساب الناقل الفعلي صفة الناقل الجوي، وما إذا كانت الوكالات السياحية والوكالء بالعمولة يكتسبون صفة الناقل الجوي أم لا؟<sup>(٢)</sup>.

وبتحديد صفة الناقل الجوي في كل من الاتفاقية والقانون الداخلي لابد لنا من إيضاح وبيان مدى انطباق هذا الوصف أو الصفة من الناحية العملية.

## **المطلب الثاني**

### **مدى انطباق وصف الناقل على بعض العمليات**

مع ظهور الكثير من عمليات الناقل الجوي التي يتولى شخص آخر غير الناقل المتعاقد بتنفيذها، وكنا قد أوضحنا في هذا المطلب وصف الناقل الجوي مما يتطلب ضرورة توضيح مدى انطباق الوصف السابق على العمليات الأخرى للنقل الجوي، وهذا ما سنوضحه في هذا المطلب.

---

(١) قانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٥م بشأن الطيران المدني، مدونة التشريعات، العدد رقم ٦ للسنة الخامسة، صادر في ٢٠٠٥/٤/٣٠ م ص ٢٠٤.

(٢) د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٩٢.

## أولاً: استئجار الطائرات:

إن ظروف الواقع الحالي هي التي أدت إلى ظهور صور تنفيذ عقد الناقل بواسطة شخص آخر سوى الناقل المتعاقد، فشركات ومؤسسات النقل الجوي تعمل في مجال واحد وتواجه ظروف متشابهة تفرض عليها التعاون فيما بينها، فقد تواجه شركة ما ضغطاً من جانب عملائها في مواسم أو مناسبات معينة، وتجد نفسها عاجزة عن مواجهة الطلب، مما يدفعها إلى الالتجاء إلى الشركات الأخرى لتساعدها في تنفيذ عقودها التي أبرمتها مع الركاب<sup>(١)</sup>، وقد كشف الواقع العملي عن قيام وكالات السياحة باستئجار طائرات من شركات أخرى لكي تقوم برحلات جوية لحسابها، ذلك بدلاً من شرائها بأسعار مرتفعة<sup>(٢)</sup>، مما يثير التساؤل عن الناقل المسؤول أمام الركاب والشاحنين، هل هو المؤجر أم المستأجر؟

وبالرغم من أن اتفاقية جواد لآخر قد جاءت كما يبدو واضحاً من نص المادة الأولى الفقرة (ج) بعلاج الحالات التي يتم فيها تنفيذ عمليات النقل الجوي بواسطة طائرات شركة غير متعاقدة، أو التي تتم بتعاون شركات الطيران فيما بينها عن طريق إيجار الطائرات، إلا أنها نجد نصوص الاتفاقية في شكلها النهائي لم تعط لمشكلة إيجار الطائرات حظها من التنظيم، بالرغم من أهمية ذلك<sup>(٣)</sup>. مما يتطلب منا أن نوضح من هو الناقل الجوي في مثل هذه الحالات وفق اتفاقية وارسو، فهل هو المؤجر أم المستأجر؟ مع بيان موقف القانون الداخلي من خلال استعراضِ لأهم الصور التي أفرزها الواقع.

### أ- إيجار الطائرة بدون طاقمها

لتحديد أثر تأجير الطائرة عارية على اكتساب صفة الناقل الجوي لا بد من التفرقة بين فرضين:

**الفرض الأول:** هو استعمال المستأجر للطائرة لأغراضه الخاصة دون أن يستغلها في مجال النقل الجوي لتقديم خدمات النقل لآخرين في هذا الفرض لا يثار مسألة اكتساب صفة الناقل الجوي، لأنه ليس هناك عقد نقل على الإطلاق، فالعلاقة إيجارية محضة تربط بين مؤجر الطائرة ومستأجرها.

**الفرض الثاني:** هو استغلال المستأجر للطائرة في تقديم خدمات إلى الآخرين، وفي هذه الحالة يكتسب المستأجر صفة الناقل الجوي في مواجهة المسافرين أو الشاحنين، لأن المؤجر وإن كان يستغل الطائرة من خلال تأجيرها إلا أنه لا يقوم باستثمار خطوط جوية.

(١) د. محمود مختار بربيري، د/ عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٣، ص ١٣٨.

(٢) د. يحيى أحمد البنا، مرجع سابق، ص ٩٧.

(٣) د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٢٦٢.