

# القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي

د. جوده إبراهيم محمد النور رحمة<sup>١</sup>

## مستخلص البحث

يعتبر النقل الجوي من أهم وسائل النقل إذ يعد الوسيلة الأسرع للربط بين القارات ونقل الركاب وأمتعتهم وبضائعهم ويساهم في ازدهار التجارة والالتقاء بين الشعوب في وقت أصبح فيه العالم يقاس بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية العاملة والمنظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة هي السمة البارزة.

ولذلك يعتبر موضوع البحث (القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي) من الموضوعات المهمة والمواكبة والتي تحتاج لبحث ودراسة للإلمام ببعض المفاهيم والأحكام المتعلقة بموضوع الدراسة، وكذلك الوقوف على نصوص الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية والتشريعات الوطنية التي تنظم هذا الأمر، وقد قمت بتقسيم هذا البحث إلى خمسة مباحث، تناولت فيها موضوع البحث من عدة زوايا، فبدأت بالمبحث الأول بالحديث عن تعريف عقد النقل الجوي، وتناولت في المبحث الثاني خصائص النقل الجوي، ثم تعرضت في المبحث الثالث للقانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي، ثم أشرت في المبحث الرابع إلى وثائق عقد النقل الجوي، ثم استعرضت في المبحث الخامس آثار عقد النقل الجوي، وختمت البحث بالنتائج والتوصيات، وأخيراً أهم المصادر والمراجع.

## مقدمة

قال تعالى: ﴿الْمُيْرُوا إِلَى الطَّيْرِ مُسَخَّرَاتٍ فِي جَوِّ السَّمَاءِ مَا يُمْسِكُهُنَّ إِلَّا اللَّهُ إِنَّ فِي ذَلِكَ لآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يُؤْمِنُونَ﴾ (النحل: ٧٩)

يعتبر النقل (ركاب - بضائع) بمفهومه الواسع وبصورة عامة هو من الأساسيات في تطور الدول المتقدمة حيث يمثل الركيزة الوطنية في دعامة اقتصاديات الدول وازدهارها ويظهر مدى تقدمها وتطورها، إذ يتم نقل الركاب وأمتعتهم والبضائع من مكان إلى آخر في زمن وجيز، ويساهم أيضاً في النواحي الاجتماعية بتبادل الثقافات والمعرفة، وتفتح الأسواق أمام منتجات الدول فيما بينها. ويعتبر النقل الجوي بأنه الوسيلة الأسرع للربط بين الدول والقارات بحيث يساهم في ازدهار التجارة والالتقاء بين الشعوب في وقت أصبح العالم يقاس بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية العاملة والمنظمة لتغطي كل بقعة يابسة في زمن أصبحت السرعة هي السمة البارزة. وتساهم الملاحة الجوية بدور فعال في التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول. ويعتبر القانون الجوي من أحدث فروع القانون جميعاً، وهذا ما يفسر اختلاف الفقهاء في تعريفه وتحديد مضمونه.

## أهمية البحث:

يعتبر النقل الجوي إحدى الدعائم الأساسية التي تساهم في:

**أسئلة البحث:**

- ما هو عقد النقل الجوي وما مفهومه وأهميته؟
- هل يدرك متلقي الخدمة النقل الجوي دوره في كيفية إجراءات عقد النقل الجوي؟
- ما هو الدور الذي يلعبه الوسيط وما مدى أهميتهم في تسهيل مهام متلقي الخدمة الجوية من إجراءات وتبعات النقل البضائع؟
- ما هو التأثير الاقتصادي الذي يلعبه دور النقل الجوي؟
- ما هو الدور الاجتماعي الذي يسهم به النقل الجوي؟

**مشكلة البحث :**

تتمحور مشكلة هذا البحث حول تسهيل خدمات نقل الركاب والبضائع وتوعيتهم بكيفية الإجراءات المتبعة في عملية كيفية مواكبة التطور التكنولوجي وذلك من خلال الحجزات الإلكترونية والتذاكر الإلكترونية، والضوابط المتبعة في حركة النقل الجوي، مما يساعد الراكب أو العميل في العمليات الملاحية الجوية والبروتوكولات المتبعة في الدول والاتفاقيات الدولية.

**منهج البحث :**

اتباع الباحث في بحثه هذا المنهج الاستقرائي الوصفي ، حيث يوثق البحث للحقب التاريخية التي مر بها النقل الجوي، لإثراء دور المعارف والمكتبات بمدى أهمية دور الملاحة، كما تم سرد بعض النماذج والمراحل من المراجع والدراسات السابقة له، وبيان أوجه مدى الدور الذي يؤديه النقل الجوي.

- بناء الهيكل الاقتصادي والاجتماعي للدول، ولقد زادت أهميته في العصر الحديث لمساهمتها في تطوير وتنمية مختلف قطاعات الاقتصاد القومي وخلق الجو المناسب لتنمية الاستقرار لاقتصاديات البلاد.
- لا يمكن الاستغناء عن دور النقل الجوي ودوره المهم في تقدم الدول اقتصادياً واجتماعياً وسياسياً.
- مساهمته في عمليات نقل الركاب والبضائع وتسهيل التنقل بين الدول وذلك للتبادل التجاري وتقديم الخدمات عبر وسائل النقل الجوي السريعة.
- يساهم في نشر الثقافات وتبادلها عبر الدول والتواصل الاجتماعي عبر التنقل السهل والمتعم.
- ضمان تنفيذ وصول البضاعة أو الخدمة بالصورة المطلوبة وذلك عبر الإجراءات السليمة التي تتضمنها بنود عقد النقل الجوي.

**أهداف البحث :**

يهدف هذا البحث إلى:

- ترسيخ مفاهيم وأهمية النقل الجوي في بناء الاقتصاد القومي لأي دولة ما.
- تتبع التطور الخدمي في هذا مجال الركاب والخدمات والدور الذي يؤديه النقل الجوي.
- الارتقاء بالخدمات في مجال نقل الركاب والبضائع والسرعة في تأديتها.
- كذلك مساهمته في التنمية الاجتماعية وكيفية مساعدة الإنسان في حله وترحاله داخلياً وخارجياً.

**هيكل البحث :**

- يتكون هذا البحث من مقدمة وأربعة مباحث وخاتمة على النحو التالي :
- المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي وخصائصه
- المبحث الثاني: القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي
- المبحث الثالث: وثائق عقد النقل الجوي
- المبحث الرابع: آثار عقد النقل الجوي
- خاتمة البحث : وتشتمل على أهم النتائج والتوصيات وقائمة المراجع والمصادر.

**المبحث الأول****مفهوم عقد النقل الجوي وخصائصه**

يمتاز عقد النقل الجوي بعدة خصائص تميزه عن عقود النقل الأخرى وهي ما سوف استعرضه في المطالب التالية:

**المطلب الأول****الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي**

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية، أي التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي القبول بالإيجاب وتطابقها، يستوي في ذلك أن يرد محل العقد على نقل الأشخاص أو البضائع.<sup>٢</sup>

ولا يغير من الطبيعة الرضائية لهذا العقد قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة النقل وتسليمها لصاحب الشأن، سواء أكانت هذه الوثيقة تذكرة السفر أم بطاقة الأمتعة أو وثيقة الشحن، إذ لا تأثير لهذه الوثيقة على عقد النقل الذي يتم إبرامه دون ما حاجة إلى إفراغه في قالب شكلي معين،

وإنما ينحصر دورها في كونها أداة لإثبات العقد ومضمونه.<sup>٣</sup>

وإذا كانت اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م تشترط على الناقل تسليم الراكب تذكرة سفر حتى يستطيع التمسك بأحكامها، فإن هذه التذكرة لا شأن لها بانعقاد العقد، إنما ينحصر دورها في كونها أداة لإثبات العقد ومضمونه، غير أن ذلك لا يعني ضرورة إثبات العقد بالكتابة، بل يجوز إثباته عند عدم وجودها بكافة طرق الإثبات، حيث نصت اتفاقية وارسو على ذلك صراحةً وقررت أن عدم وجود وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على وجود عقد النقل ولا على صحته، بل يقي العقد خاضعاً لأحكامه.<sup>٤</sup>

يتميز عقد النقل الجوي بعدة خصائص

وهي كالاتي :

١. الرضائية .
٢. الصفة التجارية .
٣. الالتزام للجانبين .
٤. صفة الإذعان .
٥. الاعتبار الشخصي .

**١. 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 عقدا رضائيا، فإن ذلك يتحقق بتوافر الأركان الثلاثة اللازمة للإنعقاد كما هو في

وتصرف الشيكات المسحوبة عليها دون أن تسأل عن السبب ، حيث لو الزمنا المصارف بالتحقق من السبب لما تمكنت من أداء أعمالها ، فكيف الحال في النقل الجوي المتميز بسرعة الأداء .

## ٢. الصفة التجارية:

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

## ٣. الإلزام للجانبين:

كما هو في عقد النقل البحري للبضائع ، فهو عقد ملزم للجانبين ويرتب التزامات في ذمة كل من طرفين ، فليزم الناقل بالمحافظة على البضاعة التي استلمها من الشاحن (المرسل) وتسليمها إلى المرسل إليه، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة .

## ٤. صفة الإذعان:

كذلك كما هو في عقد النقل البحري للبضائع حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط عقد النقل الجوي ، ذلك أن شركات النقل تعرض 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 لان الطرف الآخر يذعن ويقبل بشروط الناقل .

العقود البحرية والتي هي الرضا والمحل والسبب. فالرضا كما تم شرحه أعلاه، أما المحل (أي محل عقد النقل الجوي للبضائع) ، فمحلته هو الشيء الذي يلتزم الناقل بنقله بالطائرة من مطار القيام إلى مطار الوصول.

ولابد من توافر الشروط العامة في هذا

المحل ، وهي :

١. أن يكون الشيء موجوداً أو قابل الوجود .

٢. أن لا يكون محظوراً .

إذن فالتراضي الذي ينصب على محل غير معين ولا قابل للتعين لا يعتبر التراضي منتجاً، بينما لو ورد علي المحل دون تعيين الأجرة أو التطرف إليها ، فيمكن القول هنا بان الرضا منتج ولو أن الأجرة لم تعين ، لأنها لا تعد محلاً للعقد ، فهي محل لالتزام ناتج من العقد بعد إبرامه والذي يمثل التزام المرسل بسدادها إلى الناقل ، ويمكن تعيين (أي الأجرة) وفقاً للقواعد العامة في أجر المثل، ولانتفاء نية التبرع في أعمال الشركات الخاصة بالطيران باعتبار أعمالها من الأعمال التجارية .

حيث لا يكون النقل الجوي لها إلا عملاً

بمقابل ، مهما اتخذ من شكل هذا المقابل .

أما من ناحية السبب في عقد النقل الجوي أي (السببية) ، فالسبب مقترض في كل عقد ومشروع مالم يثبت العكس ، أي أن السبب هو الذي يحتمه التعامل التجاري الخاص بنقل البضاعة جواً دون السؤال عن السبب في إبرام العقد. كما نلاحظ في أعمال المصارف حيث تخضع الأوراق التجارية دون أن تسأل عن السبب

**٥. الاعتبار الشخصي :**

إن عقد النقل الجوي لا يعتبر قائماً على الاعتبار الشخصي في كل صورة 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 :

١. الطاقة الاستيعابية للطائرة محدودة . 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 إلزام العقد معه .
٢. يكون الناقل الجوي ملزماً بالرفض عندما لا تتلائم طبيعة الشحنة مع النقل بالطائرات، وفي هذه الحالة على الناقل إعطاء السبب المبرر للرفض .

**المطلب الثاني****الصفة التجارية لعقد النقل الجوي**

يعتبر عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل الجوي متى تم النقل على سبيل المقابلة. والشرط أن يتم النقل في صورة مقابلة، أي سبيل التكرار والاحتراف، أما إذا باشر أحد الأشخاص عملية النقل الجوي عرضاً، فلا يعتبر العقد تجارياً بالنسبة له، ولو تقاضى عن هذه العملية أجراً، ومقابلة النقل تعد تجارية بغض النظر عن شخص القائم به، أي سواء كان فرداً أو شركة، أو شخصاً من أشخاص القانون العام.<sup>٥</sup>

ويكون عقد النقل الجوي تجارياً بالنسبة للناقل إذا كان محترفاً أعمال النقل على أساس مشروع تجاري، أما عملية النقل المنفردة فلا تعد

تجارية إذا تمت في غير هذه الشروط، ولا يكون النقل الجوي ذا صفة تجارية بالنسبة للمسافر أو المرسل إلا إذا كان تاجراً وكان النقل حاصلًا في سبيل تجارته.<sup>٦</sup>

**المطلب الثالث****صفة الإذعان**

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان، لأن الطرف الآخر يذعن ويقبل بشروط الناقل، ولا يقبل المناقشة فيها وشركات النقل تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة.<sup>٧</sup> فلا يسع الراكب أو المرسل إلا أن يقبل تلك الشروط في هذه الحالة إذعاناً.<sup>٨</sup> ونتيجة لذلك يستطيع القاضي التخفيف من الشروط التعسفية أو إبطالها حرصاً على مصلحة الطرف المذعن، هذا بالإضافة إلى تفسير نصوص العقد عند الشك لمصلحة الطرف المذعن أيضاً.

واعتبار النقل الجوي من عقود الإذعان لا يجرده من طبيعته الرضائية.<sup>٩</sup> صحيح أن الطرف المذعن يكون في مركز ضعيف، لا يمكنه من الوقوف على قدم المساواة مع الناقل، غير أن هذا لا يؤدي إلى القول بتعيب رضا المتقاعد مع الناقل لأن المساواة المطلقة بين المتعاقدين تكاد تكون أمراً مستحيلاً.<sup>١٠</sup> ورغم وضوح صفة الإذعان في عقد النقل الجوي إلا أنه كغيره من العقود يتم انعقاده بمجرد تلاقي الإدارتين وتطبيقاتها.

**المطلب الرابع****تعريف النقل الجوي**

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل الأخرى سوى من ناحية وسيلة تنفيذه وعلى ذلك يعرف بكونه ذلك الاتفاق الذي

## المطلب الخامس

## عقد النقل الجوي عقد شخصي

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الاعتبار الشخصي، فتذكرة السفر (الراكب) هي تذكرة شخصية لا يحق لمن صدرت باسمه أن يتنازل عنها لغيره وإلا عد في حكم المسافر خلسة ولا تكون شركة الطيران مسئولة عنه<sup>١٥</sup>. كما يعتبر عقد نقل الأشخاص عقد شخصي بالنسبة للناقل، إذ يتعين أن يقوم الناقل الذي أصدر تذكرة السفر للراكب بإتمام عملية النقل المتفق عليها. هذا وعلى الصعيد العملي نجد أن شركات الطيران تحتفظ بحقها في تحويل الركاب إلى شركات أخرى في حالة تعذر نقلهم على طائراتها بسبب عطل أصابها أو في أوقات الذروة، وذلك بعد أن تقوم بفتح التذاكر الصادرة عنها على الشركة التي سوف تقوم بالنقل ويترتب على ذلك نقل المسؤولية من شركة إلى أخرى. أما بالنسبة لعقد نقل البضائع فإن العقد يكون شخصياً بين أطرافه وهما الناقل والشاحن، ولا يقدر في هذه الصفة وجود طرف آخر وهو المرسل إليه أو إمكانية تداول خطاب الشحن، بين أشخاص كثر<sup>١٦</sup>.

وفرق البعض بين النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم واعتبروا النقل الجوي المنتظم يقدم خدمات النقل للجمهور بصفة موضوعية وبلا اعتبارات شخصية ويستعمل طائرات نقل عامة مفتوحة للجمهور بلا تمييز، ويكتسب صفة المرفق العام، وهذا لا يستطيع الناقل الامتناع عن إبرام عقد النقل مع راغب السفر أو مرسل البضاعة إلا بعذر مقبول، كحالات السكر والمرض المعدي، أو إذا كانت الأشياء محل النقل ذات طبيعة خطيرة

يتعهد بمقتضاه شخص يدعى (الناقل) في مواجهة شخص آخر يدعى (المسافر) أو (المرسل) بنقله أو بنقل أمتعته أو بضاعته من مكان إلى آخر، خلال مدة معينة بواسطة الطائرة وذلك لقاء أجر محدد<sup>١١</sup>.

وعقد النقل الجوي قد يكون داخلياً وقد يكون خارجياً، ويكون داخلياً إذا تم بأسره داخل الحدود الإقليمية لدولة واحدة، مثال ذلك النقل الذي يتم بين الخرطوم وبورتسودان، شريطة أن تتم جميع مراحل الرحلة داخل إقليم السودان وإلا فقد النقل طابعه الداخلي. وتختلف المصادر القانونية لعقد النقل الجوي تبعاً لما إذا كان النقل داخلياً أو دولياً. والأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي نجد مصدرها في القانون الوطني مع الالتزام بما جاء في الاتفاقيات الدولية<sup>١٢</sup>.

ويكتسب النقل الجوي الصفة الدولية متى تجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة. فتتم إجراء الرحلة الدولية بين دولتين على الأقل، ولذلك يبرز أكثر من نظام قانوني يحكم عملية النقل، فكان من الضروري توحيد القواعد المنظمة له، للقضاء على تعدد الأنظمة القانونية التي قد تحكمه، وتم هذا التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م،<sup>١٣</sup> غير أن هذه الاتفاقية وضعت شروطاً معينة للنقل الذي يخضع لأحكامها، فإذا لم تتوفر هذه الشروط، فإن أحكام الاتفاقية لا تنطبق عليه رغم أنه يظل محتفظاً بطابعه الدولي<sup>١٤</sup>.

تتعرض لها الاتفاقية وتركت دون بحث، مما يفسح المجال لتنازع القوانين بشأنها، وذلك مثل الحديث عن تعريف الضرر القابل للتعويض، وبيان الأشخاص الذين لهم الحق في طلب التعويض، ومفهوم رابطة السببية.<sup>٢٠</sup>

وتثور مشكلة تحديد القانون والواجب التطبيق، سواء أكان متعلقاً بالمسائل التي لم تتطرق إليها الاتفاقية، عندما يكون النقل خاضعاً لها أو كان متعلقاً بالقانون الواجب التطبيق على عقد النقل بأكمله عندما يكون النقل خارجاً عن نطاق أحكام الاتفاقية.

وتبرز مشكلة تنازع القوانين في النقل الجوي، كلما تدخل عنصر أجنبي على العلاقة موضع النزاع، كأن يبدأ النقل في دولة وينتهي في دولة أخرى، وتقع الحادثة في إقليم دولة ثالثة، ويكون الناقل من رعايا دولة رابعة، وقد يكون المسافر أو الشاحن من رعايا دولة خامسة.<sup>٢١</sup>

نجد المشرع في مختلف الدول يسن، بجوار القواعد الموضوعية التي تحكم العلاقات القانونية الوطنية، قواعد أخرى يرشد بها القاضي إلى القانون الواجب تطبيقه على علاقة ذات عنصر أجنبي يعتبرها المشرع غريبة في الواقع عن مجالات العلاقات القانونية التي سن قانونه الوطني لتنظيمها، وهي ما تعرف بقواعد الإسناد، لكونها تسند العلاقة موضوع البحث إلى قانون معين، هي التي تشير القانون الواجب التطبيق، وقد يكون هذا القانون هو قانون القاضي، وقد يكون قانوناً أجنبياً، ولا يستبعد القانون الأجنبي إلا إذا كانت أحكامه مخالفة للنظام العام في الدولة الناظرة في النزاع.

تهدد أمن الطائرة وسلامتها.<sup>١٧</sup>

أما الناقل الجوي غير المنتظم فلا تأخذ عمليات النقل التي يقوم بها صفة المرفق العام لأن الرحلات لا تكون للجمهور بلا تمييز، وإنما تتم كل رحلة بموجب اتفاق خاص مع الناقل، وفي هذا النوع من النقل يحق للناقل رفض طلب النقل، إعمالاً لمبدأ سلطان الإدارة ورضائية العقود.

ومن خلال ما ذكر نخلص إلى أن عقد النقل الجوي لا يعتبر قائماً على الاعتبار الشخصي في كل صورته، بل غاية ما يقال أنه يتضمن نوعاً من الاعتبار الشخصي يتمثل في عدم إمكان الراكب التنازل عن تذكرة سفره إلى شخص آخر بغير موافقة الناقل، كما يظهر هذا الاعتبار الشخصي كذلك في حالة النقل بالطلب.<sup>١٨</sup>

## المبحث الثاني

### القانون الواجب التطبيق على

#### عقد النقل الجوي

إن اتفاقية (فرسوفيا) لسنة ١٩٢٩م<sup>١٩</sup> لم تقض نهائياً على مشكلة تنازع القوانين في موضوع النقل الجوي، لأنها مقتصرة على الدول المنضمة أو المصدقة عليها دون غيرها. فضلاً عن ذلك فإن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية لا يشمل حتى بالنسبة لأطرافها، كل أنواع النقل الجوي الدولي، بل فقط ما حددته وأشارت إليه أحكام هذه الاتفاقية.

هذا وأن اتفاقية (فرسوفيا) لم تبحث في جميع مسائل النقل الجوي، فقد اختصرته على تنظيم بعض أحكامه وذلك فيما يتعلق بوثائق النقل، ومسئولية الناقل، وهناك مسائل كثيرة لم

التي لم تتطرق إليها أحكام اتفاقية (فرسوفيا) في النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكامها، فإنه يتبع بشأنها أحكام القواعد العامة في الدولة التي يقتضي تطبيق قانونها على النزاع المعروض.<sup>٢٥</sup> ونجد أن القانون التجاري المغربي أحال الفصل (١٣٨) من مرسوم الملاحه الجوية على أن القانون التجاري حيث نص على ما يلي «قواعد ظهير ٩ رمضان ١٣٣١، ١٢ غشت ١٩١٣ المكون للقانون التجاري المتعلقة بالنقل البري والمائي قابلية التطبيق على النقل الجوي».

وقد نظم القانون التجاري المحال عليه، عقد النقل في القسم السابع تحت عنوان «في عقد النقل والمكاري) وذلك في الفصول ٦٤ إلى ١٠٧ وبعد تعديل القانون التجاري الصادر في ١٩١٣ بمقتضى مدونة التجارة في ١٩٩٦م فقد أصبح عقد النقل منظماً في الكتاب الرابع القسم السادس تحت عنوان عقد النقل، وذلك في الفصول من ٤٤٣ إلى ٤٨٦ من مدونة التجارة.

ويراعي أن هذه الفصول المحال في القانون الجوي لا تطبق على عقد النقل الجوي إذا لم توجد نصوص جوية خاصة وهو ما أخذه الفصل ١٤٠ من مرسوم الملاحه الجوية.<sup>٢٦</sup>

### المبحث الثالث

#### وثائق عقد النقل الجوي

تختلف وثائق النقل الجوي باختلاف ما إذا كان النقل متعلقاً بالأشخاص أو الأمتعة أو البضائع. ويطلق عليها مستند النقل الجوي ويقصد به مجموعة المستندات التي تتم بموجبها

أما النقل الجوي الداخلي فيخضع لقانون الدولة التي يحصل النقل في إقليمها، فنجد في السودان أن القانون الواجب التطبيق على عمليات النقل الجوي التجاري الداخلي فيحكمها القانون الوطني والتي ينظمها قانون الطيران المدني السوداني النفاذ لسنة ١٩٩٩م. واللوائح والأوامر الصادرة بموجبه.

قد أوضحت ذلك المادة (١/٣/أ): (تطبق أحكام هذا القانون على الطيران المدني في إقليم الدولة بما في ذلك المطارات المدنية وطائرات قوات الجمارك والشرطة)<sup>٢٢</sup>.

وتطبق أحكام القانون السوداني بما لا يتعارض مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة والتي انضمت إليها الدولة.<sup>٢٣</sup>

كما ينظم القانون الوطني عمليات النقل الجوي والأشغال الجوية الداخلية التي يقوم بها مشغل طائرة مسجلة في الدولة، مثل عمليات النقل الجوي التجاري الدولي وعمليات الاستغلال الجوي في الداخل، وحصراً قانون الطيران المدني السوداني لسنة ١٩٩٩م الحق في النقل التجاري الجوي الداخلي على الشركات الوطنية ومنع الشركات الأجنبية أن تمارس عمليات النقل داخل إقليم الدولة، إلا أنه استثنى الطائرات التي تحمل ترخيصاً من الهيئة العامة للطيران المدني للعمل داخل إقليم الدولة متى ما اقتضت المصلحة العامة ذلك.<sup>٢٤</sup>

أما بالنسبة للنقل الدولي غير الخاضع لأحكام اتفاقية (فرسوفيا) فإن قاعدة الإسناد في قانون القاضي الناظر بالنزاع، تتولى تحديد القانون الواجب التطبيق، أما بالنسبة للمسائل



لأحكام اتفاق فرسوفيا الذي يحدد بصورة عامة مسئولية الناقل في حالات (الوفاة أو الضرر الجسماني وفي حالات فقدان أو تلف الأمتعة).

تكون تذكرة السفر دليلاً على وجود عقد النقل وشروطه حتى إثبات العكس ولا يؤثر عدم وجود التذكرة أو عدم نظاميتها أو فقدانها على وجود أو صحة عقد النقل الذي يبقى خاضعاً للقواعد المنصوص عليها في هذا الاتفاق بيد أنه لا يحق للنقل الذي يقبل مسافراً دون أن تسلم إليه تذكرة سفر أو دون أن تتضمن البطاقة الإشارة المنصوص عنها في الفقرة (١-ج) من هذه المادة أن تدرع بأحكام المادة (٢٢) من هذه الاتفاقية وتعتبر تذكرة السفر دليلاً على عقد النقل وشروطه، حتى إثبات العكس ولا يؤثر على قيام عقد النقل أو صحته عدم وجود تذكرة السفر أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل الناقل خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

على أنه إذا قبل الناقل مسافراً دون أن يحمل تذكرة سفر، أو كانت التذكرة لا تتضمن الإشارة إلى أن النقل يخضع لأحكام اتفاقية فرسوفيا التي تحدد مسئولية الناقل الجوي في حالات الوفاة أو الضرر الجسماني، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (٢٢) من هذه الاتفاقية المتعلقة بتحديد المسئولية<sup>٢٧</sup> يوم السفر وساعته، أما شروط (الأياتا)<sup>٢٨</sup> فإنها تضيف إلى البيانات الواردة في الاتفاقية البيانات التالية: (اسم المسافر، ثمن التذكرة، تحديد نفاذها من حيث الزمان والرحلة المذكورين فيها، وكذلك تذهب

عملية النقل التجاري الجوي وهي تذكرة السفر، وبطاقة الأمتعة، ووثيقة الشحن الجوي وسوف أتناولها في المطالب التالية:

### المطلب الأول

#### تذكرة السفر

يلتزم الناقل الجوي بإصدار مستند نقل فردي أو جماعي للركاب ويدون فيه البيانات الأساسية التي توضح مراحل النقل وأطراف العقد وذلك وفقاً لنص اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م<sup>٢٧</sup>. أي أن الناقل يلتزم بإصدار تذكرة السفر ويجوز أن تصدر تذكرة فردية لكل شخص على حدا أو جماعية إن دعا الأمر ذلك، كما يشترط أن يوضح في التذكرة نقطة القيام والوصول واسم الراكب، كما يجب أن تشمل التذكرة على بيان يوضح أن هذا النقل نقل دولي يخضع لأحكام اتفاقية مونتريال من حيث تحديد مسئولية الناقل في الإصابة أو الوفاء<sup>٢٨</sup>.

أما اتفاقية (فرسوفيا) لسنة ١٩٢٩م المعدلة ببرتوكول (لاهاي) لسنة ١٩٥٥م فقد نصت في المادة (٣)<sup>٢٩</sup> (عند نقل المسافرين ينبغي تسليم تذكرة سفر تشمل على:

أ- بيان نقاط الانطلاق.  
ب- إذا كانت نقاط الانطلاق والمقصد واقعة في أراضي دولة سامية متعاقدة واحدة وكان مقرراً وجود محطة أو أكثر في أراضي دول أخرى، إشارة إلى مثل هذه المحطات.

ج- إشارة تبين أنه في حال قيام مسافرين برحلة تتضمن مقصداً نهائياً أو محطة واقعة في بلد غير بلد الانطلاق يمكن إخضاع نقلهم

في الحجز ألياً، دون الذهاب إلى مكاتب الناقل أو إبراز التذكرة الورقية. والتذاكر الإلكترونية تسهل إجراءات المغادرة لكل من طرفي عقد النقل الجوي. وهناك بعض العيوب ناتجة عن استخدام التذكرة الإلكترونية، منها عدم توافر شبكة الإنترنت أو أي مشاكل تطراً عليها مما يؤثر على إصدار التذكرة الإلكترونية، وكذلك عدم وجود بطاقات ائتمان لدى كل المسافرين لشرائها، وعدم إمام كثير من المسافرين بالإنترنت. وكذلك قد تتسبب عدم تطابق البيانات المدخلة ألياً في إعاقه سفر الركاب أو تأخيرهم. وأخيراً فإن التذكرة الإلكترونية تظل مهددة بالسرقة الإلكترونية أو ما يسمى بالقرصنة الإلكترونية.<sup>٣٤</sup>

إن النقل الجوي بالنسبة للركاب هو من العقود ذات الاعتبار الشخصي، فعليه لا يجوز للراكب وفقاً لشروط (الأياتا) أن يتنازل عن تذكرة السفر لراكب آخر، وإن فعل فإن المتنازل إليه يعتبر في حكم المسافر خلسة ولا يلتزم أمامه الناقل بأي التزام.<sup>٣٥</sup>

### المطلب الثاني

#### بطاقة الأمتعة

تنص المادة (١/٤) من اتفاقية فرسوفيا: عند نقل الأمتعة المسجلة ينبغي تسليم بطاقة أمتعة، وإذا لم تكن هذه البطاقة مرفقة بتذكرة السفر طبقاً لأحكام الفقرة (١) من المادة (٣) أو لم تكن تذكرة السفر تتضمنها فيجب أن تشتمل على البيانات التالية:

- أ- تعيين نقاط الانطلاق والمقصد.
- ب- إذا كانت نقاط الانطلاق والمقصد واقعة في أراضي دولة متعاقدة واحدة. وكان مقرراً

إلى أن الشخص الذي يسافر بتذكرة شخص آخر، دون علم الناقل، يفقد حقه في التعويض عن الضرر الذي يصيبه.

أما التذكرة الإلكترونية فهي المستند الإلكتروني غير الورقي تستخدم كتذكرة لنقل الركاب، وتعد طريقة بديلة لتوثيق عملية بيع التذاكر حيث يتم إنشاء سجلاتها في قاعدة البيانات الخاصة، بالناقل المصدر لها، ويتم تخزين تفاصيلها إلكترونياً حيث يمكن الرجوع إليها في أي وقت، كما يتم تزويد المسافر بإيصال استلام بدلاً من التذاكر الورقية العادية ويحتوي هذا الإيصال على رقم التذكرة الإلكترونية وبعض البيانات الأخرى.<sup>٣٢</sup>

ووفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وشروط (الأياتا) فقد جعل إصدار التذاكر الإلكترونية واجباً على جميع الناقلين الجويين وحدد لها فترة زمنية وهي اعتباراً من مايو ٢٠٠٨م ينتهي التعامل بالتذكرة الورقية، وأصبحت جميع شركات الطيران العالمية تستخدم التذكرة الإلكترونية العالمية تستخدم التذكرة الإلكترونية كبديل للتذكرة الورقية، إلا دول بعينها مازالت تعمل بالورقة كالسودان وإيران.<sup>٣٣</sup>

واستخدام التذكرة الإلكترونية له مزايا عدة أهمها إراحة المسافر من حمل التذكرة الورقية والحد من المشاكل التي يواجهها المسافرون عند التعامل بها من ضياع أو سرقة أو تلف أو أخطاء. وكذلك العائد المادي مقارنة بما تكلفه التذاكر الورقية، بالإضافة إلى سهولة إجراء التعديل أو التغيير

وقد أوضحت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م:٣٩ (أنه يجوز للناقل أن يقوم بتسليم صاحب الأمتعة أي مستند عليه بيانات توضح نوع وعدد الأمتعة وبذلك تكون الاتفاقية، قد منحت هذه الوثيقة القوة الإثباتية التي كانت ممنوحة للوثائق الورقية من قبل.

وقد تضمنت الشروط العامة (للأياتا) أحكام نقل أمتعة المسافر المسجلة والبيانات اللازم ذكرها في بطاقة الأمتعة. وأوضحت ضرورة نقل هذه الأمتعة على نفس الطائرة التي تقل المسافر، وإلا فيجب أن يتم النقل على أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل أو نقلت المسافر، واستلزمت أن تكون هذه الأمتعة محكمة الربط والتغليف، كما استبعدت من تعبير «الأمتعة» الأشياء الهشة أو القابلة للتلف، وأوراق النقد والحلي والفيضات والقيم، ونصت هذه الشروط كذلك على أن لا يحتوي أمتعة المسافر مواد متفجرة أو سوائل أو حيوانات حية، بما فيها الطيور والزواحف إلا إذا وافق عليها الناقل الجوي بشروط منفصلة.<sup>٤٠</sup>

### المطلب الثالث

#### وثيقة الشحن الجوي

وهي عبارة عن مستند يوضح البضاعة المراد نقلها عن طريق الجو وعادةً يتم تحريرها بواسطة الشاحن إذ أنه صاحب البضاعة ويعرف تفاصيلها من حيث النوع والوزن والعدد وله مصلحة في أن تصل إلى ميناء الوصول وتسلم إلى المرسل إليه بالحالة التي تم تسليمها بها في ميناء المغادرة، لذا من الأفضل والأنسب أن يقوم بتحرير وثيقة الشحن الجوي على أن تخضع بعد

وجود محطة أو أكثر في أراضي أخرى، تعيين إحدى هذه المحطات.

ج- إشارة تبين أنه إذا كان النقل يتضمن مقصداً نهائياً أو محطة في بلد غير بلد الانطلاق يمكن إخضاع النقل لاتفاق فرسوفيا الذي يحدد بصورة عامة مسؤولية الناقل في حال فقدان أو نقص الأمتعة.<sup>٣٦</sup>

وتعتبر بطاقة الأمتعة دليلاً على عقد النقل وشروطه، حتى إثبات العكس، ولا يؤثر على قيام عقد النقل أو صحته وجود بطاقة الأمتعة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل النقل خاضعاً للحكام. على أنه إذا قبل الناقل أخذ الأمتعة على عاتقه وتحت إشرافه دون بطاقة أو كانت بطاقة الأمتعة لا تتضمن البند الذي يشير إلى تحديد مسؤولية الناقل في حالة فقدان أو تلف الأمتعة، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية.<sup>٣٧</sup>

وميزت الاتفاقية المشار إليها أعلاه بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة، فالأمتعة المسجلة هي التي أعلن الراكب عنها لدى الناقل وقام بتسجيلها وتدوين بياناتها في المستند المعد لذلك والتي يلتزم الناقل في حالة ضياعها أو هلاكها أو تلفها بتعويض الراكب على أساس المسؤولية الموضوعية وفقاً لما هو منصوص عليه في الاتفاقية: أما الأمتعة غير المسجلة فهي الأمتعة التي لا يكشف الراكب عنها ولا يقوم الناقل بتدوين بياناتها ولا يصدر لها مستند نقل، وإذا حدث لها هلاك أو تلف أو ضياع فتكون مسؤوليتها قائمة على أساس الخطأ المفترض.<sup>٣٨</sup>

ذلك للمراجعة من قبل الناقل والذي يحق له أن يتأكد من صحة وسلامة المعلومات التي أوردتها الشاحن في وثيقة الشحن الجوي.<sup>٤١</sup>

ونصت المادة (٥) من اتفاقية فرسوفيا

المعدلة على:

(١) يحق لكل ناقل بضاعة أن يطلب من المرسل تحرير سند يدعى «ورقة الشحن الجوي» ويسلمه له ويحق للمرسل أن يطلب من الناقل قبول هذا السند.

(٢) على أن عدم وجود هذا السند أو عدم قانونيته أو فقدانه لا يؤثر على وجود مقابلة النقل أو صحتها فتبقى هذه المقابلة خاضعة للقواعد الموضوعية في هذا الاتفاق.<sup>٤٢</sup>

وبموجب المادة (٦) من الاتفاقية المشار إليه تحرر وثيقة الشحن الجوي المتعلقة بالبضائع المشحونة في الطائرة، من قبل المرسل على ثلاث نسخ أصلية، واحدة للناقل ويوقعها المرسل، والثانية للمرسل إليه ويوقعها المرسل والناقل وترافق البضاعة والثالثة يوقعها الناقل إلى المرسل بعد استلام الناقل للبضاعة.

وللناقل في حال تعدد الطرود المنقولة أن يطلب من المرسل إنشاء وثيقة شحن جوي لكل منهما، أو أن يكتفي بتحرير وثيقة شحن جوي واحدة بشأن مجموعة الطرود.<sup>٤٣</sup> ويجوز للناقل أن يحرر وثيقة الشحن الجوي للبضاعة وفي هذه الحالة يكون نائباً عن الشاحن في هذا العمل. وفي كل الأحوال يجب أن تشتمل وثيقة الشحن الجوي على البيانات الكاملة المتعلقة بالبضاعة والتي تثبت ذاتية ونوعية البضاعة وأوصافها بحيث يمكن من

خلالها تمييزها عن البضائع الأخرى.<sup>٤٤</sup>

وفي حالة عدم إنشاء وثيقة الشحن الجوي لا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام الاتفاقية المتعلقة بتحديد المسؤولية المقررة في الاتفاقية.<sup>٤٥</sup>

لوثيقة الشحن الجوي وظيفتان هما:

- (١) تمثل أداة إثبات لعقد النقل الجوي للبضائع.
- (٢) تعتبر دليل على تسليم الناقل الجوي للبضاعة المشحونة على الطائرة.

أي أنها تمثل البضاعة المشحونة وذلك للشاحن فقط إذ تمكنه من أن يتصرف في هذه البضاعة خلال المراحل المختلفة لعملية النقل فيحق للشاحن أن يطلب من الناقل ألا يقوم بنقل البضاعة إذا لم يتم بنقلها من ميناء المغادرة أو أن يغير ميناء الوصول لها أو يأمر بإنزالها في أي مطار آخر أي إجراء آخر، وهذه الحقوق مكفولة للشاحن ولكن شريطة أن يكون قد قام بكل الالتزامات التي أوجبها عليه عقد النقل الجوي، وأولها دفع الأجرة المستحقة، كما يتحمل كل النفقات الإضافية التي تتمخض عن توجيهاته اللاحقة وألا يضر تصرفه بأي من الشاحنين الآخرين.<sup>٤٦</sup>

تعتبر وثيقة الشحن الجوي حجة في إثبات ما تحتويه من بيانات متعلقة بالبضاعة، فإذا كان النزاع متعلق بين الشاحن والناقل فهي تكون قرينة بسيطة لإثبات إبرام عقد النقل، وتسلم البضاعة بواسطة الناقل ثم تصبح قرينة قاطعة لإثبات بيانات وطبيعة البضاعة وكميتها ووزنها وحجمها متى كان ثابتاً في الوثيقة أن الناقل قد تحقق من صحة البيانات الواردة.

## المبحث الرابع

## آثار عقد النقل الجوي

عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين (كما أشرنا سابقاً) وبالتالي متى ما انعقد صحيحاً فإنه يرتب مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق طرفيه (الناقل من جهة، والمسافر أو مرسل البضاعة من جهة أخرى). ولذلك سوف أتناول هذا المبحث في مطلبين أولهما نخصه لآثار عقد نقل الأشخاص والآخر لآثار عقد نقل البضاعة.

## المطلب الأول

## التزامات الناقل والراكب في نقل

## الأشخاص والأمتعة

## الفرع الأول:

## التزامات الناقل:

يلتزم الناقل الجوي بتنفيذ ما تعهد به أي نقل الراكب وأمتعته بواسطة الطائرة إلى مكان الوصول، ويلتزم الناقل كذلك بإيصال الراكب سليماً، هو وأمتعته وفي الميعاد المتفق عليه.<sup>٤٩</sup> ويتفرع عن هذا الالتزام عدة التزامات أخرى، بعضها رئيسي، والبعض الآخر ثانوي، فالالتزامات الرئيسية تنحصر في التزامين هما: الالتزام بضمان سلامة الراكب أثناء فترة النقل، والالتزام بنقله إلى المكان الذي يريده دون تأخير وقد تناولت اتفاقية وارسو هذين الالتزامين في المادتين (١١٧-١٩) ٥٠.

أما الالتزامات الثانوية، فهي تلك التي تعد من مستلزمات عقد النقل الجوي وفقاً للقانون والعرف والعدالة. مثل تقديم الطعام للركاب والسعي على راحتهم خاصة في الرحلات الطويلة

أما إذا كان استخدام الوثيقة في نزاع بين الناقل والمرسل إليه أو شركة التأمين فإنها تصبح قرينة كاملة على صحة البيانات المذكورة فيها عن نوع وحجم وكمية ووزن البضاعة وخالتها ولا يحق للناقل أن يثبت عكس ما هو مدون في هذه الوثيقة، إذ أن الوثيقة تم تحريرها إما بواسطة الناقل أو في حضوره وبعد مراجعته لها وتوقيعه عليها، وبالتالي فلا يحق له أن يدفع بعدم علمه وتأكده من البيانات المضمنة فيها.<sup>٤٧</sup>

وتناول البعض أن اتفاقية فرسوفيا لم تقر وثيقة الشحن الجوي باعتبارها ممثلة للبضاعة بحيث تؤدي حيازتها إلى حيازة البضاعة نفسها كما يؤدي تداولها إلى انتقال حيازة البضاعة، ويستمد المرسل إليه حقوقه من كون اسمه مذكوراً في الوثيقة لا بسبب حيازته لها. غير أن بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥م المعدل للاتفاقية المشار إليها قد أضاف إلى المادة (١٥) من الاتفاقية، فقرة ثالثة جديدة، من مقتضاها أنه يجوز إنشاء وثيقة شحن جوي قابلة للتداول، وبمعنى آخر فإن هذه الوثيقة كما تكون اسمية يمكن أن تكن للأمر أو للحامل، وطالما أن التنازل عن الوثيقة لا يمكن تصوره دون التنازل عن البضاعة المشحونة، فيصبح القول بأنها أصبحت تمثل هذه البضاعة ذاتها، وأن الحائز الشرعي لوثيقة الشحن يعتبر من ثم مالكاً للبضاعة المشحونة ويكون له بالتالي حق التصرف بهذه البضاعة.<sup>٤٨</sup>

## الفرع الثاني:

### التزامات الراكب:

يلتزم الراكب بدفع أجرة النقل للناقل ويحصل عادةً الوفاء بهذه الأجرة قبل ابتداء السفر، وكذلك يخضع المسافر للتعليمات والشروط التي يضعها الناقل<sup>٥٣</sup>. وهذه الأجرة تحصل مقدماً عند تسليم التذكرة إلى الراكب، ويجب على الراكب أن يحتفظ بالتذكرة طوال الرحلة، ومع ذلك إذا فقدت من الراكب، جاز له أن يطلب من الناقل إصدار تذكرة أخرى بدلاً عنها.

وقد وضع الاتحاد الدولي للنقل (الأياتا) الشروط التي يتبعها المسافرون في النقل الجوي. ويلتزم الراكب ثانياً بحجز مقعد له على متن الطائرة، وذلك نظراً لضيق المكان بالطائرات، وارتباط كل طائرة بحمولة معينة، فإذا أصر الراكب رغم عدم حجز مكان له على الصعود إلى الطائرة، فإن الناقل أن يمنعه بالقوة من دخول الطائرة متى شغلت جميع مقاعدها بالركاب الحاجزين أو له أن يجبره على النزول، ولا يلتزم في مواجهته بأي تعويض<sup>٥٤</sup>.

ويتوجب على المسافر التقيد بمتطلبات السفر الحكومية فيحصل على سمة الخروج والدخول وعلى غيرها من المستندات المطلوبة وعليه أن يحضر المطار في الوقت الذي يحدده إليه الناقل، وإذا لم يكن ثمة من وقت محدد، فعليه أن يحضر في وقت يكون كافياً لإتمام معاملات السفر<sup>٥٥</sup>.

ويلتزم الراكب أخيراً باحترام اللوائح السارية، على الأخص فيما يتعلق منها بإجراء التفتيش الجمركي والجوازات والجنسية، وعليه

المدى. ولم تتناول اتفاقية وارسو هذه الالتزامات، ولذلك تكون المرجعية في ذلك للقواعد العامة في تنازع القوانين لتحديد القانون الواجب التطبيق.

من ناحية أخرى يلتزم الناقل بنقل أمتعة الراكب، ويقصد بها الأشياء الخاصة بالراكب والمخصصة لاستعمال الشخص أو الضرورية لراحته ورفاهيته أثناء الرحلة. وهي التي يتسلمها الناقل من الراكب ويحرر بها استمارة أمتعة ويحتفظ بها الناقل أثناء الرحلة، ويعيد تسليمها إلى الراكب في محطة الوصول ويلتزم الناقل بقبول قدر معين من الأمتعة المسجلة دون مقابل وما زاد عن ذلك يدفع عنه الراكب أجرة إضافية، ولا يجوز للراكب أن يتنازل عن حقه في نقل كمية الأمتعة إلى راكب آخر، لأن هذا الحق شخصي محض، لكن يجوز لأفراد الأسرة الواحدة أن يكملوا فيما بينهم الوزن الإجمالي المباح<sup>٥٦</sup>.

وبالنسبة للأمتعة التي لا يحصل تسليمها الناقل ولكن يحتفظ بها المسافر معه فلا يوجد بصدها أي ارتباط بين الناقل والمسافر لأن المسافر لم يضع هذه الأمتعة في حراسة الناقل الذي لا يعلم شيئاً عن وجودها أو عن أهمية محتوياتها ما دام أن المسافر أثر أن تكون الأمتعة المذكورة في حراسته ولم يتخلل الناقل عنها<sup>٥٧</sup>.

وقد نصت الشروط العامة (للأياتا) على أن الإشراف على الأشياء التي يحتفظ بها المسافر معه وجب على المسافر شخصياً، وأن الناقل لا يتحمل المسؤولية عنها ولو كان تابعوه قد عاونوا على شحن هذه الأشياء أو تعريفها أو إعادة شحنها على طائرات أخرى.

بداخلها، بطريقة لا تؤثر على توازنها، ويتعين عليه كذلك حفظ البضاعة، وصيانتها من التلف، ويبدأ هذا الالتزام من وقت تسلمه البضاعة سواء في مطار القيام أو في مخازنه والمحافظة على البضاعة يكون حسب طبيعتها<sup>٥٨</sup>، فتختلف البضائع وفقاً لذلك وتحتاج لتجهيز الطائرة وفق ظروف كل بضاعة.

ويلتزم الناقل بالتقيد بالتعليمات المعطاه له من المرسل بشأن البضاعة ويسلم البضاعة في مكان الوصول إلى المرسل إليه المعين في وثيقة التأمين الجوي ويعتبر التسليم قد تم متى مكن الناقل المرسل إليه من الاستلام، بأن أعطاه المستند الذي يخوله إخراج البضاعة من الجمرک بعد تخليصها من الرسوم المستحقة. وإذا تعذر تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أما بسبب امتناعه عن استلامها أو بسبب عدم الاهتداء إليه، وفقد وجب على الناقل إعلام المرسل بذلك. ويكون للمرسل طلب إعادة البضاعة إليه ويتحمل في هذه الحالة النفقات التي تترتب على ذلك.

وإذا لم يبين المرسل للناقل رغبته في التصرف في البضاعة على نحو معين جاز للناقل أن يودع البضاعة في أحد المخازن على ذمة المرسل ويكون خطر هلاكها عليه. أما إذا كانت البضاعة مما يخشى تلفها جاز للناقل الحصول من القضاء على الإذن ببيعها لحساب المرسل.<sup>٥٩</sup>

### الفرع الثاني:

#### التزامات المرسل:

الالتزام الأساسي الذي يلقيه العقد على عاتق المرسل هو التزامه بدفع أجره النقل، ولا يدخل في تلك الأجرة المصروفات الإضافية التي يجب أن

احترام تعليمات الناقل التي تحتم عليه ضرورة التواجد في مطار القيام قبل إقلاع الطائرة بوقت كافٍ لإنهاء تلك الإجراءات، فإذا تأخر جاز للناقل أن يرحل دون انتظاره، لأن المصلحة الجماعية في بدء الرحلة في موعدها، أولى بالرعاية من مصلحة راكب واحد متلكي.<sup>٥٦</sup>

### المطلب الثاني

#### التزامات الناقل والمرسل ووضع المرسل

#### إليه في عقد النقل الجوي للبضائع

#### الفرع الأول:

#### التزامات الناقل:

يلتزم الناقل بإتمام عملية نقل البضاعة عبر الجو، وللوقوف على محتوى هذا الالتزام لابد من تتبع مراحلها. أي اعتبار من تسلمه البضاعة من المرسل حتى تسليمها إلى المرسل إليه المحدد في وثيقة الشحن الجوي. وعلى هذا تقسم مراحل نقل البضاعة إلى ثلاثة مراحل، تبدأ من تسلم الناقل الجوي للبضاعة وتلك هي المرحلة الأولى. ثم تأتي المرحلة الثانية وهي عملية النقل ذاتها وأخيراً التزام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في محطة الوصول.<sup>٥٧</sup>

ونظراً للصعوبات التي تكتنف استخدام الطائرات، وعادةً التعاون بين شركات الطيران في تنفيذ التزاماتها، فإن شروط (الأياتا) تحتفظ للناقل بالحق في أن ينيب عنه ناقلاً آخر، أو يستعمل طائرة أخرى، كما أن تلك الشروط أعفت الناقل الجوي من الالتزام بالمواعيد المحددة في خطاب النقل أو أية وثائق أخرى لإتمام عملية النقل.

ولكي ينفذ الناقل التزامه بالنقل، يتعين عليه استلام البضاعة من المرسل، وشحنها على الطائرة ورضها

عن ذلك للناقل أو لأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً عنه.

كما يجب على المرسل أن يقدم للناقل المعلومات والمستندات التي تلزم للقيام بإجراءات الجمرک والبوليس قبل تسليم البضاعة للمرسل إليه، ويكون المرسل مسؤولاً تجاه الناقل عن كل ضرر ينشأ له من عدم تقديم المعلومات والمستندات المذكورة أو عدم كفايتها أو عدم صحتها إلا إذا ثبت خطأ الناقل أو تابعيه.<sup>٦٣</sup>

### الفرع الثالث:

**حق المرسل في توجيه البضاعة والتصرف بها:**

تنص المادة (١٢) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م على أن: (للمرسل حق التصرف في البضاعة أما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول، وأما بوقفها أثناء الطريق عند أي هبوط، وأما بطلب تسليمها في مكان الوصول أو في أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي، وأما بطلب إعادتها إلى مطار القيام).<sup>٦٤</sup>

ويجب على الناقل الجوي الانصياع إلى أوامر المرسل في هذا الخصوص، وقد واجهت الاتفاقية المشار إليها أعلاه الحالة التي يتعذر فيها على الناقل تنفيذ أوامر المرسل، أو كان من شأن تنفيذها إلحاق الضرر بالناقل، وبالمرسلين الآخرين.<sup>٦٥</sup>

غير أن هذا الحق ترد عليه بعض القيود ومنها:

١. أن يكون المرسل قد قام بتنفيذ كل الالتزامات الناشئة عن عقد النقل.

يدفعها المرسل في مقابل خدمات الإيداع والتأمين، أو أية مصروفات أخرى يدفعها الناقل الجوي أو تابعوه وتكون ضرورة لنقل البضاعة.<sup>٦٠</sup>

ويتمتع الناقل في القواعد العامة ببعض الضمانات من أجل استيفاء أجره النقل أو المبالغ التي تستحق له بسبب تنفيذ عقد النقل. فمن ناحية يكون للناقل حق الحبس على البضاعة المنقولة وبالتالي الامتناع عن تسليمها لمن له الحق في استلامها لحين استيفاء المبالغ له، وناحية أخرى يعتبر الناقل دائماً ممتازاً يتمتع بالأولوية في الحصول على حقه من ثمن البضاعة في حالة الحجز عليها أو بيعها.

ويلتزم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي، أما إذا قام الناقل بتحرير هذه الوثيقة فيفترض أنه فعل ذلك لحساب المرسل ما لم يثبت العكس.<sup>٦١</sup>

ويلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل ولا يعني ذلك أن التسليم شرط لانعقاد العقد، لأن عقد النقل الجوي عقد رضائي كما سبق أن أشرنا إليه. وترجع أهمية التزام المرسل بتسليم البضاعة إلى أنه شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه الأساسي، ألا وهو نقل البضاعة، ولا يتصور هذا التنفيذ ما لم يتسلم الناقل البضاعة فعلاً.<sup>٦٢</sup>

وكذلك يكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة والتي يذكرها في وثيقة الشحن الجوي فإذا ظهر أن هذه البيانات والإقرارات غير صحيحة أو غير كافية فإن المرسل يكون مسؤولاً عن تعويض كل ضرر ينشأ



٢. أن يكون تنفيذ أوامر المرسل ممكناً. فإذا كان تنفيذ أوامر المرسل مستحيلاً وجب على الناقل إخطاره بذلك فوراً.

٣. ألا يترتب على تنفيذ أوامر المرسل إلحاق الضرر بالناقل أو بغيره من الشاحنين الآخرين.

٤. أن يرد المرسل للناقل كافة المصاريف الناتجة عن تنفيذ الأوامر أو التعليمات التي أصدرها.

٥. كذلك لا يلزم الناقل بتنفيذ أوامر المرسل بصدد التصرف في البضاعة المشحونة إلا إذا قدم له المرسل وثيقة الشحن الجوي المسلمة إليه. ويحرص الناقل عادةً على طلب تقديم هذه الوثيقة للتأكد من أن المرسل لا يزال صاحب الحق في التصرف في البضاعة.

وإذا عمل الناقل بأوامر المرسل المتعلقة بالتصرف بالبضاعة دون أن يطلب تقديم النسخة المعطاة له، فيكون مسئولاً عن الضرر الذي قد يتسبب عن ذلك للشخص الذي بيده وثيقة الشحن الجوي بصورة قانونية، ولا يمنع ذلك الناقل من ملاحقة المرسل.<sup>٦٦</sup>

#### الفرع الرابع:

#### وضع المرسل إليه:

أن القاعدة العامة في العقود تشير إلى اقتصار ما ينشأ عنها من حقوق والتزامات على المتعاقدين ومن يخلفونهم من خلف وخاص، فلا تجاوز أثر العقد هذه الطائفة إلى شخص أجنبي تماماً عن العقد. إلا أن قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة ١٩٨٤م رأى الخروج على هذه القاعدة، فأجاز انصراف آثار العقد إلى طرف ثالث في حالة أن ينطوي العقد على مصلحة له،

أي أن لأطراف العقد الحق في ترتيب حق من الحقوق لمصلحة طرف ثالث ولكن لا يجوز إلزامه بشيء، وعلى حسب العبارات التي أوردها قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م في المادة (٢٢): (لا يترتب العقد التزاماً في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقاً).<sup>٦٧</sup>

فإن الالتزامات والحقوق الناشئة عن عقد النقل تقتصر على طرفيه (الناقل والمرسل) غير أن عقد نقل البضاعة أبرم لمصلحة المرسل إليه، فجعله يتمكن من الاستفادة من الحقوق المتولدة عن العقد في مقابل تحمله بالالتزامات الناشئة عنه، فيطالب بتسليم البضاعة ويسأل مقابل ذلك عن دفع الأجرة. ومتى وصلت البضاعة إلى جهة الوصول،

فقد وجب على الناقل إعلام المرسل إليه بذلك حتى يحضر لاستلامها إلا إذا وجد شرط يقضي بغير ذلك. ويبقى حق المرسل إليه بالمطالبة بتسليمه البضاعة قائماً طالما أنه لم يثبت أن المرسل قد تصرف بها قبل حصول المطالبة. ويكون للمرسل إليه بمجرد وصول البضاعة أن يطلب من الناقل تسليمه النسخة المخصصة له عن وثيقة الشحن الجوي وتسليمه البضاعة، ومتى تسلم المرسل إليه هذه النسخة أصبح صاحب الحق في استلام البضاعة أو التصرف فيها أو إصدار التعليمات بشأنها، غير أن المرسل إليه لا يكون له ممارسة هذا الحق إلا إذا وفى الحقوق المطلوبة للناقل وقام بتنفيذ الشروط الواردة في وثيقة الشحن الجوي.<sup>٦٨</sup>

أحياناً تهلك البضاعة أو يتعذر وصول الطائرة للجهة المقصودة لأي سبب من الأسباب، ولا يمنع ذلك من ممارسة الحقوق المقررة للمرسل

٢. إن القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الدولي يثور لدينا مشكلة تنازع القوانين، مما يجعلنا نحتكم لقواعد الإسناد والتي يرشد بها القاضي إلى القانون الواجب تطبيقه.
٣. إن الناقل الجوي لا يتحمل أي مسؤولية تجاه الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر معه لأنه لم يضعها في حراسة الناقل.
٤. إن عقد النقل الجوي من عقود الإذعان، على الرغم من احتفاظه بطبيعته الرضائية.
٥. إنه عقد يقوم على الاعتبار الشخصي، وهذه الخاصية لا توجد في كثير من عقود الالتزام.
٦. إن وثائق عقد النقل الجوي تختلف باختلاف ما إذا كان النقل متعلقاً بالأشخاص أو بالأمتعة أو البضائع، ويطلق عليها مستند النقل الجوي وهي (تذكرة السفر - بطاقة الأمتعة - وثيقة الشحن الجوي).

### ثانياً: التوصيات:

١. الاهتمام بتنظيم النقل الجوي ومراقبته ووضعه في الأولويات وذلك داخلياً وخارجياً.
٢. مراجعة نصوص التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي وتعديلها لمواكبة التطور في الأحداث العالمية، والإقليمية.
٣. التشديد من الجراء المترتب على الإخلال بعقد النقل الجوي.
٤. وضع نصوص وأحكام تفصيلية لتحديد القانون الواجب التطبيق وذلك في التشريعات العربية والاتفاقيات الإقليمية والدولية.

إليه. فيكون للمرسل إليه استعمال حقوقه في مواجهة الناقل من الوقت الذي سلم فيه الناقل بهلاك البضاعة. كذلك تعتبر البضاعة بحكم المفقودة إذا انقضت سبعة أيام من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه.

وقد أكد ذلك المادة (١٣) الفقرة (٣) من اتفاقية فرسوفيا حيث نصت على: (إذا أقر الناقل بضياح البضاعة أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه فيرخص للمرسل إليه في أن يطالب الناقل بالحقوق الناتجة عن مقاوله النقل).

وقد أشارت الفقرة (٤) من المادة (١٢) من الاتفاقية المشار إليها أنه إذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة أو استلام النسخة المخصصة له من وثيقة الشحن الجوي أو لم يتمكن الناقل من العثور عليه، فإن المرسل يستعيد الحق في التصرف في البضاعة وإصدار التعليمات بشأنها.<sup>٦٩</sup>

### الخاتمة

نحمد الله ونستعينه ونستغفره الذي بنعمته تتم الصالحات والصلاة والسلام على سيدنا وقُدوتنا محمد بن عبد الله عليه أفضل وأتم التسليم وعلى آله وصحبه أجمعين والتابعين ومن اتبعهم بإحسان إلى يوم الدين.

نختم هذا البحث:

### أولاً: النتائج:

١. تعتبر وثيقة الشحن الجوي حجة في الإثبات بالنسبة لعقد النقل الجوي لما تحويه من بيانات.

- التشريع اللبناني، الجامعة اللبنانية، الطبعة الثانية، ١٩٩٢م، بدون ناشر، ص ٢٠٢.
٢. وليد الصكر، القانون البحري والجوي، القانون الخاص، منتديات حق القانونية، ص ١، وكذلك: القانون البحري والجوي، د. هاني محمد صالح عبد الرحيم، د. إسراء جاسم محمد العمران، ص ١٦.
٣. د. عاشور عبد الجواد، أستاذ القانون التجاري والجوي، موجز القانون الجوي، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، ط ١٩٩٢م، ص ٧٩.
٤. د. مصطفى إبراهيم أحمد عربي، القانون الجوي (الطيران التجاري، النقل الجوي) وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة ١٩٩٩م، مطبعة جامعة النيلين، الخرطوم، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢م، ص ١٤٠.
٥. العقد والإرادة المنفردة، د. أبازر الغفاري بشير، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م، ص ١٢١.

٥. نوصي بتطبيق نظام تذكرة السفر الإلكترونية إجبارياً وذلك وفقاً لما نصت عليه اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م وشروط (الأياتا).
٦. ضرورة النص في جميع التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية (الاتفاقية) وذلك رفعا للظلم وتحقيقاً للعدالة.
٧. المراقبة والمراجعة الدورية لشركات الطيران ومدى تقيدها بشروط الصلاحية وعدم الإخلال بالأمن والسلامة، وذلك حتى نضمن سلامة الراكب وأمتعته والبضائع من كل سوء، وتقديم خدمات أفضل.

## قائمة المصادر والمراجع

أولاً: القرآن الكريم.

١. د. حسين محيو، أستاذ القانون البحري والجوي، قانون الطيران، (الملاحة الجوية - النقل الجوي - الحوادث الجوية) على ضوء

## هوامش:

- ١٥- أنظر المادة (٢/٣) من الشروط الخاصة لنقل الأشخاص الصادرة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا).
- ١٦- القانون الجوي (الطيران التجاري، النقل الجوي) وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة ١٩٩٩م، د. مصطفى إبراهيم أحمد عربي، مطبعة جامعة النيلين، الخرطوم، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢م، ص ١٢٤-١٢٥.
- ١٧- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ٩٦.
- ١٨- نفس المرجع السابق، ص ٩٧.
- ١٩- اتفاق (فرسوفيا) المعقود لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م.
- ٢٠- المحامي د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٤-٢٠٥.
- ٢١- المرجع السابق، ص ٢٠٥.
- ٢٢- المادة (١/٣) من قانون الطيران المدني السوداني لسنة ١٩٩٩م.
- ٢٣- نفس المرجع السابق، المادة (١/٤).
- ٢٤- القانون الجوي (الطيران التجاري، النقل الجوي) وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة ١٩٩٩م، د. مصطفى إبراهيم أحمد عربي، مطبعة جامعة النيلين، الخرطوم، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢م، ص ١٤٠.
- ٢٥- د. حسن محيو، مرجع سابق، ص ٢٠٥.
- ٢٦- أ. عائشة فضيل، مسؤولية الناقل بين التشريع المغربي والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الحسن الثاني عين الشق، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية الجامعية، الدار البيضاء، السنة

- ١- أستاذ مساعد - كلية القانون جامعة الجزيرة <
- ٢- منتديات، عالم القانون، على الإنترنت، عقد النقل الجوي.
- ٣- المحامي د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٢-٢٠٣.
- ٤- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ٩٢.
- ٥- المرجع السابق، ص ٩٣.
- ٦- المحامي د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٣.
- ٧- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ٩٤.
- ٨- المحامي د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٣.
- ٩- الإنترنت، موقع عالم القانون، عقد النقل الجوي، مرجع سبق ذكره.
- ١٠- المحامي د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ٩٥.
- ١١- قانون الطيران، (الملاحة الجوية - النقل الجوي - الحوادث الجوية) على ضوء التشريع اللبناني، د. حسين محيو، أستاذ القانون البحري والجوي، الجامعة اللبنانية، الطبعة الثانية، ١٩٩٢م، بدون ناشر، ص ٢٠٢.
- ١٢- وليد الصكر، القانون البحري والجوي، القانون الخاص، منتديات حق القانونية، ص ١، القانون البحري والجوي، د. هاني محمد صالح عبد الرحيم، د. إسراء جاسم محمد العمران، ص ١٦.
- ١٣- اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، التي نظمت أحكام النقل الجوي للبضائع.
- ١٤- موجز القانون الجوي، د. عاشور عبد الجواد، أستاذ القانون التجاري والجوي، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، ط ١٩٩٢م، ص ٧٩.

- الدراسة ١٩٩٨-١٩٩٧م، ص ١٩.
- ٢٧- المادة (٣) من اتفاقية مونتريال المتعلقة بتوحيد بعض قواعد وأحكام النقل الجوي لسنة ١٩٩٩م.
- ٢٨- د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سابق، ص ١٤٣.
- ٢٩- المادة (١، ٢، ٣) من اتفاقية فرسوفيا لسنة ١٩٢٩م، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، والمعدلة ببروتوكول (لاهاي) لسنة ١٩٥٥م.
- ٣٠- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٨.
- ٣١- الإتحاد الدولي للنقل الجوي.
- ٣٢- د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سابق، ص ١٤٣.
- ٣٣- نفس المرجع، ص ١٤٤.
- ٣٤- نفس المرجع السابق، ص ١٤٧-١٤٨.
- ٣٥- د. حسن محيو، مرجع سابق، ص ٢٠٩.
- ٣٦- المادة (٤) اتفاقية فرسوفيا ١٩٢٩م، المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م.
- ٣٧- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٩.
- ٣٨- د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سابق، ص ١٤٩.
- ٣٩- المادة (٢/٣) من اتفاقية مونتريال المتعلقة بتوحيد بعض قواعد وأحكام النقل الجوي لسنة ١٩٩٩م.
- ٤٠- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٠.
- ٤١- د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سبق ذكره، ص ١٥١.
- ٤٢- المادة (٥) من اتفاقية فرسوفيا لسنة ١٩٢٩م، والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م.
- ٤٣- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٠.
- ٤٤- د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سبق ذكره، ص ١٥١.
- ٤٥- د. حسين محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١١.
- ٤٦- د. مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٤.
- ٤٧- المرجع السابق، ص ١٥٥.
- ٤٨- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٢.
- ٤٩- المرجع السابق، ص ٢١٣.
- ٥٠- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٥.
- ٥١- د. عاشور عبد الجواد، المرجع السابق، ص ١٠٦.
- ٥٢- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٤.
- ٥٣- المرجع السابق، ص ٢١٥.
- ٥٤- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٧.
- ٥٥- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٥.
- ٥٦- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٧.
- ٥٧- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٦.
- ٥٨- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٩.
- ٥٩- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٦-٢١٧.
- ٦٠- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ١١٠-١١١.
- ٦١- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٧.
- ٦٢- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٢.
- ٦٣- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٨.
- ٦٤- المادة (١٢) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م.
- ٦٥- د. عاشور عبد الجواد، مرجع سبق ذكره، ص ١١٢-١١٣.
- ٦٦- د. حسن محيو، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٩.
- ٦٧- العقد والإرادة المنفردة، د. أبانز الغفاري بشير، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م، ص ١٢١.
- ٦٨- د. حسن محيو، مرجع سابق، ص ٢٢٠.
- ٦٩- د. حسن محيو، المرجع السابق، ص ٢٢٠.