

المركز القانوني للمسافر إزاء المتدخلين في إبرام أو تنفيذ عقد النقل الجوي

د. دلال يزيد

أستاذ محاضر

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة تلمسان

ملخص:

يرتب عقد النقل الجوي للأشخاص جملة من الالتزامات على عاتق الناقل الجوي المتعاقد أهمها الالتزام بضمان سلامة المسافرين و نقلهم دون تأخير، غير أن الحاجة و الممارسة فرضت على شركات النقل التعاون فيما بينها و الاستعانة بطائرات . عارية أو مجهزة . مملوكة لغيرها من شركات النقل أو لمؤسسات مالية و ذلك من خلال إبرام عقود إيجار أو استئجار الطائرات . كما أن وكالات السياحة و الوكلاء بالعمولة للنقل غالبا ما يشاركون في إبرام عقد النقل الجوي مع المسافرين أو حتى تنفيذه ، مما يدل على أن المركز القانوني للراكب قد يتأثر بتدخل أطراف أجنبية عنه و مع ذلك ينطبق عليهم وصف الناقل الجوي على الرغم من أن علاقتهم بالراكب قد تخرج عن إطار عقد النقل، و هو ما من شأنه تعزيز الحماية القانونية لهذا الأخير في مواجهة هؤلاء المتدخلين .

Résumé :

Le contrat de transport aérien de personnes dégage pour le transporteur contractuel certaines obligations dont l'obligation de sécurité et l'obligation d'effectuer un transport dans les délais prévus. Mais dans la pratique les compagnies aériennes concluent des contrats de location d'aéronefs coque- nue et des contrats d'affrètement pour faire face à la demande croissante du transport aérien. D'autre part on trouve les agences de voyage ainsi que les commissionnaires de transport qui participent à la conclusion et même à l'exécution du contrat de transport aérien, ce qui met le statut juridique du passager sous l'impact des parties intervenantes qui peuvent avoir la qualité du transporteur aérien bien que leur relation avec le passager puisse s'écarter du cadre du contrat de transport, ce qui permettrait de protéger davantage ce dernier face aux dites intervenantes.

مقدمة :

في سبيل الاستفادة من خدمة النقل الجوي يلجأ المسافرون إلى إبرام عقد النقل مع الناقل الجوي الذي يتكفل بتنفيذ الالتزامات المترتبة عن هذا العقد، ولعل وجود عقد النقل بين الناقل والمسافر يفترض أن الشخص الملتزم بالتنفيذ والمسؤول إزاء الطرف الأخير هو الناقل المتعاقد. وحتى وإن كان هذا الافتراض صحيحا فإنه يظل نسبيا إذ كثيرا ما يتدخل إلى جانب الناقل المتعاقد أطراف أخرى تتولى تنفيذ عملية النقل خاصة في الفترة التي يتزايد فيها الطلب على النقل الجوي، مما يدفع شركات الطيران إلى إبرام عقود إيجار أو استئجار لطائرات مملوكة لشركات نقل أخرى . كما يمكن أن تتدخل وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة للنقل الجوي سواء في إبرام عقود النقل أو في تنفيذها كلها أو جزء منها.

غير أن المسافر المتعاقد قد لا يكون على بينة من صفة الأطراف الأخرى غير الناقل المتعاقد معه الأمر الذي يدفعنا إلى التساؤل عن المركز القانوني للراكب في مواجهة هؤلاء المتدخلين ، بمعنى آخر ألا يمكن أن ينصرف وصف الناقل الجوي إلى غير الناقل المتعاقد من المتدخلين في إبرام أو تنفيذ عقد النقل الجوي ، وهل يكون لخروج وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة عن مهامهما الأساسية ووجود عمليات إيجار الطائرات أثر أن على المركز القانوني للراكب ؟

تحديد المشكلة :

حسما لما شاع من تعاون بين شركات الطيران عن طريق إيجار الطائرات أو تنفيذ عمليات النقل الجوي بواسطة طائرات شركة غير متعاقدة مع المسافرين، جاءت اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961¹ ووضعت تعريفا للناقل المتعاقد بأنه "كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو الشاحن أن شخص يعمل لحسابهما"، وعرفت الناقل الفعلي بأنه "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو بجزء منها، ولكنه لا يعتبر بالنسبة إلى هذا الجزء ناقلا متتابعا بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس". وبنفس التعريف أخذت اتفاقية مونتريال 1999 في مادتها 39 .

وبالرجوع إلى القانون الطيران المدني الجزائري² نجد أن أحكام عقد النقل الجوي جاءت خالية من أي تعريف لمصطلح الناقل الجوي، إلا أنه من بين التعاريف الواردة في القسم الأول من

¹ اتفاقية جوادالاهارا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقع عليها في 1961/09/18 والمصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر 65-267 المؤرخ في 1965/10/25 ج.ر.رقم 104 / 1965 وتجدر الإشارة إلى أن أحكام هذه الاتفاقية قد وردت كاملة ضمن الفصل الخامس من اتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999 التي جاءت بديلا عن النظام الفارسي كل.

² - القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر.رقم 48 سنة 1998.

القانون المذكور ما نصت عليه المادة الثانية : "يقصد بالمصطلحات الواردة في هذا القانون، ما يلي: ... المستغل: كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي، كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي، كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني وبقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأجير، كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه".¹ وقد ورد مصطلح "المستغل" في قانون الطيران المدني ضمن قسم رابع مستقل يخص مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليابسة، مما يعني أن تعريف المستغل الوارد في المادة المذكورة أعلاه ينصرف إلى هذا القسم فقط، ولا يشمل أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد النقل لأن المشرع استعمل صراحة مصطلح "الناقل الجوي" تعبيرا عن الشخص المسؤول أمام المسافرين. وعليه، يظهر أن قانون الطيران المدني رقم 98-06 يفتقد إلى تعريف لمصطلح الناقل الجوي مما يحول دون إعمال قواعد مسؤولية الناقل وتطبيق أحكامها بشكل مضبوط ودقيق.

ومن باب المقارنة مع قانون الطيران المدني المصري لسنة 1999 نجد أن البند العاشر من المادة الأولى منه تقضي بأن الناقل الجوي هو "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها"، وهو تعريف أقرب ما يكون إلى تعريف المستغل الوارد في البند 11 من المادة الثانية من ق.ط.م.ج : "المستغل هو كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي ...". فالتعريفان يتفقان في ربط صفة الناقل الجوي بضرورة الحصول على ترخيص لاستغلال خدمات النقل العمومي وفقا للتشريع الجزائري، أو القيام باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب أو البضائع وفقا للتشريع المصري، مما يعني أنه يمكن اعتبار الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري هو "المستغل الذي يرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي"، لكن هذا التفسير لا يحول دون ضرورة تدخل المشرع لإعطاء تعريف واضح ودقيق لمصطلح الناقل الجوي.

و حتى وإن سلمنا بهذا التفسير، فإن المشرع الجزائري لم يشترط في قانون الطيران المدني ضرورة ملكية الناقل الجوي للطائرات التي يستغلها في خدمات النقل الجوي، لذلك يثور التساؤل حين تأجير الطائرات حول أي من المؤجر والمستأجر يحوز صفة الناقل الجوي ؟ ومن جهة أخرى ، لا يؤكد

¹ يتفق هذا التعريف إلى حد بعيد مع تعريف المستغل الوارد في المادة الثانية من اتفاقية روما لعام 1952 بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض، حيث تركز المادة المذكورة على عناصر ثلاث لتحديد المستغل المسؤول هذه الأضرار، وهي إما استعماله للطائرة أو رقبته وإشرافه عليها وإما قرينة استغلال المالك المقيد في سجل ترقيم الطيران، وهي نفس العناصر الثلاث الأخيرة الواردة في تعريف المستغل، من قبل المشرع الجزائري، المذكور في المتن. وتجدر الإشارة إلى أن انضمام الجزائر إلى اتفاقية روما لعام 1952 تم بمقتضى المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02/03/1964، ج.ر العدد 30/1964.

المشرع الجزائري على ضرورة استغلال الناقل الجوي بنفسه لتلك الخدمات فيثا للإشكال حول مدى اكتساب وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة لصفة الناقل الجوي؟

المبحث الأول

المركز القانوني للراكب عند تأجير الطائرة

كثيرا ما تلجأ شركات النقل الجوي إلى استئجار الطائرات بدلا من شرائها، نظرا لتكاليفها الباهضة أو لاحتياج هذه الشركات لها في فترات محددة توصف بأوقات "الذروة الموسمية".

ويتم عقد الإيجار بين المؤجر والمستأجر، إلا أن عقد إيجار الطائرة عارية أو مجهزة من شأنه أن يرتب آثارا لا تقتصر فقط على طرفيه، وإنما تتعداهما إلى الغير وبخاصة المسافرين، ذلك أن هذه الآلية إنما وجدت خدمة لنقل هؤلاء، الأمر الذي يستدعي البحث عن أي من المؤجر والمستأجر يعد ناقلا جويا، وبالتالي مسؤولا عن الأضرار التي تصيبهم.

وبالرغم من أهمية المسألة، فإن أحكام اتفاقية جوادا لآخارا لعام 1961 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، قد انصبت على تعريف الناقل الفعلي Le transporteur de fait ولم تعط لمشكلة إيجار الطائرات، رغم شيوعها، حظها من التنظيم، وهي بذلك لم تحسم التساؤل الذي يثار دائما في هذه الحالة حول معرفة الناقل الجوي من بين المؤجر والمستأجر.¹

وإذا كان المشرع الجزائري من جانبه، قد أحسن بإيجاد تفرقة بين عقد إيجار الطائرة غير مجهزة وعقد إيجارها مجهزة،² إلا أنه قد أغفل وضع نظام قانوني للمسؤولية تخص هذا العقد بنوعيه، لاسيما المسؤولية المترتبة عن عمليات النقل بالنسبة لكل من مؤجر الطائرة ومستأجرها في مواجهة المسافرين، ويبدو ذلك من النقائص الجوهرية في قانون الطيران المدني، مما يجعلنا نتساءل حول من يحوز صفة الناقل عند إيجار الطائرة عارية، وكذلك حال إيجارها مجهزة في مواجهة الراكب

¹ كانت المشكلة التي يطرحها تعاون شركات الطيران عن طريق إيجار الطائرات وتنفيذ عمليات النقل عن طريق شركة متعاقدة هي جوهر المناقشات التي دارت في "مؤتمر طوكيو" الذي انعقد من 12 - 25 سبتمبر 1957 وتمخضت عنه اتفاقية جوادا لآخارا، لكن نصوص هذه الاتفاقية في صورتها النهائية لم تعبر، مع الأسف، بصدق عما دار في مرحلتها التحضيرية من مناقشات كانت تدور معظمها حول مشكلة إيجار الطائرات: أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، مصر، بدون سنة طبع، ص 257.

² طبقا للمادتين 122 و 123 من قانون الطيران المدني الجزائري، المقابلة للمادة 1/124 والمادة 1/323 من قانون الطيران المدني الفرنسي لسنة 1982.

المطلب الأول: إيجار الطائرة عارية La location coque-nue

يعرف عقد إيجار الطائرة بوجه عام، بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع الطائرة تحت تصرف المستأجر، لقاء مقابل معين.¹

وعلى غرار المشرع الفرنسي، عمد المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 98-06 إلى استعمال عبارة "عقد إيجار الطائرة" للدلالة على إيجار الطائرة عارية Le contrat de location d'aéronefs، مميزا بذلك بينه وبين "عقد استئجارها" أي تأجيرها مجهزة أو مزودة بطاقم Le contrat d'affrètement.²

ويرجع انتشار ظاهرة تأجير الطائرة عارية، لاسيما على الصعيد الدولي، إلى ذبوع إحدى أهم صوره وهي التأجير التمويلي « leasing »،³ حيث تستطيع شركات الطيران من خلال هذه الآلية القانونية والاقتصادية امتلاك العدد الكافي من الطائرات التي تساعد على مواجهة الطلب المتزايد في النقل الجوي، نظرا لإمكانياتها المحدودة.⁴

وعقد التأجير التمويلي هو عقد يتم بموجبه الاتفاق على قيام المؤجر (إحدى شركات الطيران الكبيرة، أحد البنوك، شركة مالية أو استثمارية). بشراء طائرة أو تمويل بنائها على أن يؤجرها لإحدى شركات الطيران لمدة زمنية محددة، لقاء أجرة محددة.⁵ ويعتبر الإيجار التمويلي من العقود الثلاثية الأطراف بحيث تشتمل على المنتج أو المورد، شركة التمويل (بنك عادة)،⁶ وأخيرا شركة الطيران، وبالتالي يحتوي الإيجار التمويلي على عقدين: عقد بيع بين المورد أو المنتج وبين البنك أو شركة الاستثمار، وعقد إيجار بين البنك وبين شركة الطيران، الذي يتضمن أجرة سنوية تشكل في مجموعها قيمة الطائرة، بحيث تعتبر مدة الإيجار المتفق عليها مساوية تقريبا للعمر الافتراضي للطائرة.⁷

¹ - J.P.Tosi, l'affrètement aérien, Dalloz, paris, 1977, n° 38,

² راجع مجموعة الطيران المدني الفرنسي المعدل بالقانون رقم 82-1153 بتاريخ 30-12-1982 المعروفة اختصارا بـ 1982 Loti بشأن تنظيم النقل الجوي الداخلي، ولمزيد من التفصيل انظر: E. Du PONTAVICE, J. D. De LA ROCHERE, G. M. MILLER, Traité de droit aérien, Tome n° 2, 2^{ème} édition, L. G. D. J., Paris, 1992., n 2388 ets.

³ حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، 2000، ص 143 وما يليها، انظر أيضا: Abdelaziz boudjellel, Les problèmes juridiques liés à la location d'aéronefs étrangers », Le phare, 2000, n° 18, p 22.

⁴ فايز نعيم رضوان عقد الائتمان الإيجاري، دار الفكر العربي، 1985، ص 30 وما بعدها.

⁵ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 60.

⁶ ممول شركة الخطوط الجوية الجزائرية حين اقتناء طائرات جديدة في إطار تحديث أسطولها الجوي، هي المؤسسة المالية الأجنبية A.Boudjellel, Art.précité, p22. انظر: L'EXIMBANK.

⁷ فرج السيد سليمان، قانون الطيران المدني، شركة الطوبجي للطباعة، مصر، بدون سنة، ص 87، 88.

وعند نهاية مدة التأجير، يكون للشركة المستأجرة الخيار بين الاستمرار في استئجارها نظير أجرة تافهة، وإما شرائها وتملكها، وإما ردها إلى المؤجر.¹

كما أنه من بين التطبيقات الخاصة لعقد إيجار الطائرة عارية والتي ساهمت في شيوعها أيضاً، ما يعرف باتفاقات التنسيق أو التعاون la banalisation، والتي تعد من أهم وسائل وتقنيات تبادل الخدمات فيما بين شركات النقل الجوي، حيث تستخدم مؤسسة النقل الجوي، تقوم باستغلال خط جوي دولي بمقتضى اتفاقية أو ترخيص رسمي، طائرات تابعة لمؤسسات أجنبية ومسجلة في دولة أجنبية بدون طاقم.²

وعقد إيجار الطائرة عارية هو "عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة وبمقابل، تحت تصرف شخص آخر يدعى مستأجراً استخدام طائرة بدون طاقم".³

وبناء عليه، فإن عقد إيجار الطائرة عارية لا ينصب إلا على الطائرة ذاتها، مما يجعل موقف المؤجريتسم بالسلبية إزاء نشاط الطائرة، إلا أن هذا لا يعني أن عقد الإيجار لا يلقي على عاتق صاحب الطائرة أعباء تتعلق باستعمال الطائرة من قبل المستأجر، بل أنه يتحمل جملة من الالتزامات تتعلق باستعمال الطائرة من قبل المستأجر، بل أنه يتحمل جملة من الالتزامات التي يمكن أن تؤثر على مسؤولية هذا الأخير إزاء المسافرين.

لذلك، فإن تحديد أي من المؤجر والمستأجر، في عقد إيجار الطائرة عارية، يحوز صفة الناقل الجوي يتوقف على معرفة التزامات كل منهما وحقوقه في عقد الإيجار، حيث يتبين على ضوءها أي منهما أقرب لوصف الناقل الجوي إزاء المسافرين.

فيلتزم المؤجر بتسليم الطائرة محل العقد للمستأجر صالحة للملاحة الجوية، ومزودة بكافة الوثائق اللازمة لملاحتها ولطبيعة نشاطها.⁴

وتنتهي التزامات المؤجر كقاعدة عامة عند تسليم الطائرة للمستأجر، ولذلك يقف المؤجر اعتباراً من هذه اللحظة موقفاً سلبياً إزاء نشاط الطائرة واستغلالها من قبل المستأجر وفقاً لما تتضمنه عقود الإيجار من شروط، كحق إجراء كافة عمليات النقل التي تتلاءم وصلاحيات الطائرة، فيتحلل

¹ مصطفى البنداري، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، مصر، 1995، ص 243.

² يحي أحمد البناء، يحي أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه، جامعة الإسكندرية، كلية الحقوق، 1993، ص 98.

³ طبقاً للمادة 122 من قانون الطيران المدني الجزائري، وهو نفس التعريف الوارد في نص المادة 1/124 من قانون الطيران المدني الفرنسي، والتعريفان يتفقان مع جل التعاريف التي وضعها الفقه لتحديد مفهوم عقد إيجار الطائرة عارية.

⁴ لمزيد من التفصيل حول التزامات المؤجر أنظر: رفعت فخري الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، القاهرة، 2007، ص 108، فرج سيد سليمان، المرجع السابق، ص 84 : 49، J.P.Tosi, op, cit, n :

المؤجر من أية مسؤولية تترتب على تشغيلها أو تشغيل أجهزتها، وبصفة عامة عن كافة الأضرار المترتبة على ذلك.¹ وفي المقابل، ينفرد مستأجر الطائرة عارية باختيار أطقم الطائرة الفنية لهيئة أو طاقم القيادة، أو التجارية (ممثلو المستأجر الذي يتولون إبرام عقود النقل)، ويتولى سلطة الرقابة والتوجيه والإشراف عليها كما يلتزم في إطار ذلك، بصيانة الطائرة وإصلاحها وإجراء الكشف الدوري عليها، والتأمين عليها أيضاً.²

وترتيباً على ذلك، يتولى المستأجر إدارة مشروع النقل الجوي منفرداً، فسيتأثر بإبرام عقود النقل باسمه ولحسابه، ويتولى تنفيذ هذا العقد بطائرة تبدو وكأنها ملك له وليست طائرة مؤجرة، وبالتالي يعتبر في هذا الغرض هو الناقل الوحيد، إزاء المسافرين الذي لا تربطهم أية علاقة بالمؤجر الذي يفقد سيطرته على الطائرة فنياً وتجارياً، وبالتالي تنتفي عنه صفة الناقل الجوي فلا يكون مسؤول عما يصيب الركاب من أضرار طوال فترة تأجير طائرته العارية.³

أما اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961، فلا مجال لتطبيقها في هذه الحالة، حيث لا مجال للتساؤل حول من هو الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، باعتبار أن هاتين الصفتين تجتمعان في شخص واحد وهو مستأجر الطائرة الذي يتعاقد مع المسافرين وينفذ عملية النقل أيضاً.⁴

المطلب الثاني: تأجير الطائرة مجهزة *à l'affrètement aérien*:

يعرف أيضاً "بمشاركة إيجار الطائرة"، وهي بخلاف الحالة السابقة، أثارت العديد من التساؤلات كون أن مؤجر الطائرة بطاقمها لا يتسم موقفه بالسلبية إزاء نشاط الطائرة، إذ لا يقتصر دوره، كما في عقد إيجار الطائرة عارية، على وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر، وإنما يضع أيضاً

¹ J.P. Tosi, op, cit, no: 50.

² Paul CHAUVEAU, Droit aérien, Librairie technique de la cour de cassation, Paris, 1951., p 462.

³ يكاد يجمع الفقه على اعتبار المستأجر في عقد إيجار الطائرة عارية هو الناقل الجوي، وتجدر الإشارة إلى أن محكمة النقض الفرنسية بقرارها الصادر في 1979/10/9 قد اعتبرت أن نص المادة 1/141 المتعلق بالمسؤولية التضامنية بين المؤجر والمستأجر لا يسري إلا إزاء الغير على اليابسة، مما جعلها محل انتقاد من قبل بعض الفقه الذي دعا إلى مد نص المادة المذكورة ليشمل المسافرين أيضاً باعتبار أن مصطلح "الغير" يشمل هؤلاء أيضاً وبالتالي اعتبار المؤجر في هذه الحالة ناقلاً جواً أيضاً. حول القرار المذكور وموقف الفقه منه، أنظر: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 185. ونشير إلى أن المشرع الجزائري وفقاً للمادة 11/2 من قانون الطيران المدني، قد اعتبر المستغل المسؤول إزاء الغير على اليابسة هو مستأجر الطائرة بدون طاقم و الذي يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه.

⁴ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 205، ثروت أنيس الأسويطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 106.

طاقمها وهم من تابعيه تحت تصرف ذلك المستأجر لرحلة أو مجموعة من الرحلات لقاء أجر محدد في عقد الإيجار.¹

وقد عبر المشرع الجزائري على عقد إيجار الطائرة بطاقمها بعقد الاستئجار، وهو عقد يضع بموجبه مؤجر يملك طائرة وبمقابل، تحت تصرف مستأجر، استخدام طاقات هذه الطائرة كلياً أو جزئياً.²

ويتم عقد إيجار الطائرة المجهزة بطاقم، بهدف تحقيق مزايا عدة تلبى حاجات الاستغلال الجوي وخدمات النقل الجوي، كما أنه يعد وسيلة قانونية هامة للاستغلال الاقتصادي للطائرات عن طريق ما يعرف بنظام التعاون أو التنسيق Banalisation des aéronefs³ بين شركات النقل الجوي، التي قد تعجز عن مواجهة الطلب المتزايد للسفر وبخاصة في فترات الذروة الموسمية،⁴ حيث تلجأ في هذه الحالة إلى الاستعانة بغيرها من شركات الطيران من خلال إبرام عقود تأجير الطائرات المجهزة، وذلك في إطار اتفاقات التعاون والتنسيق بهدف سد حاجاتها التي تعجز عن سدها بواسطة طائراتها الخاصة.⁵

لذلك، أصبح إيجار الطائرة بالطاقم هو النظام السائد في الواقع العملي، بالنظر للارتفاع المتزايد والمطرد في سعر الطائرات وتكاليف صيانتها، فأصبحت الحاجة ملحة لحل المشكلة العملية المترتبة على تنفيذ عقد النقل بواسطة شخص آخر غير الناقل المتعاقد، والتي جاءت اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 خصيصاً لمعالجتها.⁶ وبخلاف الحالة السابقة، لا تنصب مشاركة إيجار الطائرة

¹ يحي أحمد البناء، رسالته السابقة، ص 100.

² طبقاً للمادة 123 من قانون الطيران المدني الجزائري، تقابل المادة 1/323 من قانون الطيران المدني الفرنسي.

³ تعرف اتفاقات التنسيق كما ورد في التقرير النهائي للجنة التحضيرية للمؤتمر الخاص بتنسيق النقل الجوي في أوروبا، المنعقد في ستراسبورغ في عام 1959: "قيام مؤسسة نقل جوي مستغلة لخدمة أو لخط جوي دولي، باستخدام طائرة وذلك بمقتضى اتفاق أو ترخيص رسمي، وتكون الطائرة مملوكة أو تابعة لمؤسسة نقل أجنبية أخرى ومسجلة في دولة أجنبية". في هذا انظر: J. Naveau, Droit du transport aérien international, Edition Bruylant, Bruxelles, 1980, p 182 et s, J.P.Tosi, op.cit, n° 46.

⁴ حول مزايا وإيجابيات نظام التنسيق الجوي أنظر: J.Naveau, op.cit, p 183.

⁵ وفي هذا السياق تقضي شروط IATA بحق الناقل في إحلال ناقل آخر محله، أو استعمال طائرة تابعة لشركة نقل أخرى لتنفيذ عملية النقل. وفي المقابل ذهبت بعض الدول إلى تقرير حق المسافرين في المعرفة المسبقة لهوية الشركة التي ستتولى نقله، كفرنسا التي أصدرت المرسوم رقم 315-2006 المتعلق بالالتزام بإعلام المسافرين عبر الجو بهوية الناقل الجوي، نصوص المرسوم المذكور واردة في المجلة الفرنسية للقانون الجوي لسنة 2006، العدد 1، ص 19، وكذلك ألمانيا التي وضعت رقماً هاتفياً تحت تصرف المسافرين للتأكد من أن الشركة الناقلة تحترم معايير السلامة الألمانية، أنظر: Le phare, n° 59, Mars 2004, p 40.

⁶ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 46.

بطاقتها على الطائرة في حد ذاتها، وإنما على طاقتها الإنتاجية أو سعتها الاستغلالية كلها أو بعضها التي توضع تحت تصرف المستأجر لتنفيذ البرنامج الاستغلال المحدد في العقد.¹ ويلتزم المؤجر بتقديم طائرة صالحة لتنفيذ هذا البرنامج، مجهزة ومزودة بطاقم كفاء ومستوفية لكافة الشروط القانونية والوثائق الضرورية لملاحقتها، كما يلتزم بصيانة طائراته والكشف الدوري عليها.²

وفي إطار تحديد صفة الناقل الجوي في هذه الحالة، ذهب بعض الفقه إلى أن هذه الصفة تتحدد في ضوء عقد النقل بصرف النظر عن أي اعتبار آخر يستند إلى ملكية الطائرة أو استغلالها أو طرق تنفيذ العقد، وبعبارة أخرى دون ما اعتبار لعقد الإيجار الجوي.^{3 4} فالمستأجر في نظر هذا الفقه هو دائماً الناقل الجوي لأنه هو من يملك القوة الإنتاجية للطائرة وهو الذي يظهر في مواجهة المسافر كمقابل للنقل.⁵

ورغم وجاهة هذا الرأي باعتبار أن الناقل المتعاقد (المستأجر) هو وحده الذي يظهر في مواجهة الركاب، إلا أنه لا يمكن إنكار أثر عقد إيجار الطائرة على تحديد الشخص المسؤول إزاء هؤلاء، ذلك أن مؤجر الطائرة بطاقمها قد يقع على عاتقه تنفيذ عمليات النقل الجوي، بل وقد يتولى بنفسه إبرام عقود النقل مع المسافرين.

لذلك، ذهب فقه آخر إلى اعتبار المؤجر دون المستأجر هو الناقل الجوي لأنه هو المستغل الحقيقي للطائرة، وهو الذي يقوم بتنفيذ عملية النقل من الناحية الفعلية، ولا يغير من هذه الصفة أن يتعاقد المسافر مع المستأجر.⁶

وتطبيقاً لذلك، وإثر سقوط طائرة تابعة لشركة Air France ومؤجرة من قبل جمعية أطلنطا للفنون the Atlanta art association قضت المحكمة الفيدرالية الأمريكية بأنه على الرغم من أن

¹ رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، القاهرة، 2007، ص 111.

² هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 61.

³ R.D.Barbeyrac, Droit aérien « Organisations et accords internationaux, Toulouse, Ed. Jean MERMOZ, 1998., p 147.

⁴ « Le transporteur n'est pas celui qui execute le contrat de transport mais la personne qui le conclut en son propre nom ».T. de Genève, 9 oct 1958, RFDA, 1961, p 375.

⁵ حول هذا الفقه أنظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 259، فرج سيد سليمان، المرجع السابق، ص 85، 86.

⁶ حول هذا الرأي: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 259، R.Rodière, B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1990, p 393, 394.

وقد اعتبر المشرع الجزائري في المادة 3 من ق. ط. م أن المؤجر الذي يحتفظ بالتسيير التقني وبقيادة الطائرة هو المستغل المسؤول إزاء الغير على اليابسة فيما لم يتم بتحديد من المسؤول أمام المسافرين.

الطائرة مستأجرة من قبل الجمعية، إلا أن هذا لا ينفي وصف الناقل الجوي عن شركة Air France، لأنها هي التي تولت تنفيذ الرحلة فعلا بغض النظر عن كونها متعاقدة أم لا.¹

ويرى فقد ثالث أن صفة الناقل الجوي تؤول إلى من يحتفظ لنفسه بحق الرقابة والإشراف على الطائرة،² ولن يتحدد ذلك إلا بالرجوع إلى برنامج الاستغلال المنفق عليه في عقد إيجار الطائرة، إذ أنه غالبا ما تنص عقود إيجار الطائرة بطاقتها على أن مستأجر الطائرة هو الذي يتولى النواحي التجارية للرحلة الجوية ويبرم عقود النقل مع الركاب ويصدر تذاكر السفر لهم، فتخضع بذلك الطائرة المؤجرة وطاقمها فيما يتعلق بأعمال الاستغلال التجاري لرقابة وإشراف الشركة المستأجرة.³

أما مؤجر الطائرة الذي يتولى تنفيذ الرحلة من الناحية الفعلية، فتخضع الطائرة وطاقمها من حيث الإدارة الفنية والملاحية لسلطته هو.⁴ إذن، لكل من المؤجر والمستأجر حق الرقابة والإشراف على الطائرة، المؤجر تقنيا وملاحيا والمستأجر تجاريا، فهل يعد كل منهما ناقلا جويا؟

فعلا، يمكن اعتبار كل من المؤجر والمستأجر ناقلا جويا، وذلك بالرجوع إلى اتفاقية جوادا لآخارا لعام 1961 التي وسعت من مفهوم الناقل الجوي ليشمل فضلا عن الناقل المتعاقد، الناقل الذي قام بتنفيذ عملية النقل من الناحية الفعلية، وبالتالي يعد مستأجر الطائرة ناقلا متعاقدا من ناحية، ومؤجرها ناقلا فعليا من ناحية أخرى، وبالتالي يعد كليهما مسؤولان بالتضامن إزاء المسافرين وهو ما ينسق تماما مع تأسيس المسؤولية عن حوادث الملاحة الجوية على فكرة المخاطر وتحمل التبعية، ويتمشى مع الحماية المقررة للمسافرين.

غير أن هذا القول وإن كان ينصب على عقد إيجار الطائرة بالمدة L'affrètement à temps Time charter، حيث يضع المؤجر طائرة تحت تصرف المستأجر، ويظل الطاقم تحت إشراف الأول وتابعا له، فتكون له الإدارة الملاحية ويتخلى للثاني عن الاستغلال التجاري، فيكون المؤجر ناقلا فعليا والمستأجر ناقلا متعاقدا،⁵ فالغالب أن هذا القول لا ينطبق في عقد إيجار الطائرة بالرحلة

¹ قضية Block.V air France أشار إليها: يعي أحمد البناء، المرجع السابق، ص 101.

² أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 260 وأيضا: P. Delebecque, op.cit, p 769.

³ J.P.Tosi, op.cit, n° 55, 56.

⁴ حول هذا الفقه أنظر: رفعت فخري، المرجع السابق، ص 113، مصطفى البنداري سيد أحمد، المرجع السابق، ص 230، وقارن: فرج سيد سليمان، المرجع السابق، ص 91، 92، الذي يرى أن الطاقم كأصل عام يظل خاضعا لرقابة وإشراف المؤجر ويمكن أن ينتقل ذلك إلى المستأجر.

⁵ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 54، وأيضا: B.Mercadal, op.cit, p 56 وقارن/ ثروت أنيس الأسويطي، المرجع السابق، ص 106، الذي يرى في هذا الفرض أن المؤجر ليس ناقلا وإنما المستأجر.

« L'affrètement au voyage » - « voyage charter », الذي يرمه غالبا وسطاء مستأجرون لا يمتلكون أساطيل جوية، حيث يحتفظ المؤجر بكافة الصلاحيات والسلطات الملاحية والتجارية أيضا، وبالتالي يعد المؤجرون غيره الناقل الفعلي والمتعاقد في آن واحد.¹

المبحث الثاني

المركز القانوني للراكب إزاء وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة

رأينا أن إيجار الطائرات عارية أو مجهزة يعد وسيلة تعاون فيما بين شركات النقل الجوي، ومن شأن ذلك إضفاء صفة الناقل الجوي إما على مؤجر الطائرة أو مستأجرها أو على كليهما حسب الحالة. إلا أن هذه الصفة قد تمتد لتشمل أشخاصا غير شركات النقل الجوي، وذلك بحسب كون هؤلاء الأشخاص أطرافا في عقد النقل الجوي، أو بالنظر لتدخلهم في تنفيذ عملية النقل وهو الحال بالمسبة لوكلاء السياحة التي تتولى تنظيم رحلات شاملة، وكذا الوكلاء بالعمولة الذين قد يتعدى دورهم مجرد التوسط.

المطلب الأول: وكالات السياحة والسفر Agences de voyages:

إن الدور التقليدي والرئيسي لوكالات السياحة والسفر هو التوسط بين العملاء ومقدمي خدمات السياحة من نقل وإقامة.. الخ، فهي تقوم بحجز الأماكن لدى الناقل وتسليم التذاكر للمسافرين لحساب الناقل، وهي في هذا الفرض تتصرف باسم ولحساب مقدمي الخدمات، فلا تخرج هذه الوكالات السياحية عن تسميتها فهي مجرد وكيل،² فلا تشترك من قريب أو بعيد في تنفيذ عملية النقل، وبالتالي فهي ليست ناقلا،³ لأنها لا تقدم بنفسها خدمات نقل ولا تستثمر خطوطا جوية.⁴ لذلك، يتوقف اكتساب وكالة السياحة لصفة الناقل الجوي على طبيعة الخدمات التي تقدمها للجمهور والدور الذي تقوم به، حيث أنها قد تتعدى وظيفة الوساطة وذلك من خلال إشرافها على تنظيم رحلات شاملة، والرحلات الشاملة هي الرحلات الجماعية المنظمة التي تعلن عنها وكالات السياحة

وغالبا ما تلجأ شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى استئجار طائرات تركية أو إسبانية لمدة وهو الحال حين قيامي بالسفر إلى مصر في إطار تربص حيث أن الناقل المتعاقد كان الشركة الجزائرية أما الطائرة التي نفذت الرحلة فكانت تابعة لشركة تركية على متنها طاقم تركي.

¹ مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 226، 237، حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 189، وأيضا: E.pontavice et autres, op.cit, p 115, J.P.Tosi, op.cit, p228, B.mercadal, op.cit, p 57.

² Jaques Mestre, M.Eve pancrazi, Droit commercial, 26^{ème} edition, LGDJ, paris, 2003, p 692 ets.

³ E.D. pontavice et autres, op.cit, p : 2958, B.Mercadal, op.cit, p 364.

⁴ ينحصر دور وكالة السياحة في هذه الحالة في إبرام تصرف قانوني هو عقد النقل باسم شركة الطيران، ولحسابها فلا تنصرف آثار هذا العقد إليها، وإنما إلى الناقل الأصلي، أنظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 261، أنظر أيضا: الموقع الإلكتروني www.aéroports.fr / le voyage à forfait : Les relations du passager avec l'agence de voyage.

والسفر وتدعو الجمهور للاشتراك في مقابل مبلغ إجمالي يشمل النقل والإقامة وغيرها من الخدمات السياحية.^{1 2}

وترتبا على ما سبق، أصبحت وكالات السياحة والسفر من خلال تقديمها خدمات للعملاء دون أن تتوسط فقط في تقديمها، كأن توفر وسيلة نقل خاصة بها أو تستأجرها، في علاقة مباشرة مع هؤلاء³ وذلك بموجب عقد تعاقد فيه باسمها ولحسابها الخاص، فالوكيل هنا يعد أصيلا عند تعاقدته مع العميل، إذ يلتزم شخصيا بتنفيذ العقد.⁴

وعليه، يمكن أن تحوز وكالة السفر صفة الناقل الجوي إذا ما قامت بتنظيم رحلة جوية وكانت مالكة لوسيلة النقل "الطائرة" أو مستأجرة لها كما هو الحال في عقد استئجار الطائرة لرحلة « Charter voyage » ، أو حين تظهر في نظر المسافرين بمظهر الناقل الجوي.

الفرع الأول: الوكالة مالكة للطائرة

عندما تتولى وكالة السياحة تقديم خدمة لزبائنها بواسطة طائرة مملوكة لها، فهي عندئذ ناقل كغيرها من الناقلين، إذ هي في هذا الغرض لا تقوم بدور الوسيط أو الوكيل الذي يعد دورها الرئيسي، وإنما تقوم بتقديم خدمات مباشرة للعميل الراكب.

وفي هذا السياق، تقضي المادة 19 من قانون الطيران المدني الجزائري بأن الطائرات يمكن أن تكون ملكا إما لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية، أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري، ولا شك أن وكالات السياحة تدخل في هذا المعنى وبإمكانها امتلاك طائرات.

ومن جهة أخرى وتطبيقا للمادة 128 من نفس القانون، يمكن أن تستعمل الطائرات التي تملكها الوكالة في تقديم خدمات مباشرة للنقل الجوي للمسافرين السياح والتي تدخل ضمن الخدمات الجوية الخاصة وهي جميع الرحلات التي يقوم بها مالك الطائرة (وكالة السياحة) لحسابه الخاص.

¹ P. Le Tournean, L.Cadiet, Droit de la responsabilité, Dalloz, Paris, 1998, n°: 2195, Cédric guyot, Le droit du tourisme, Bruxelles, 2004, p 50.

² تعد الرحلات الشاملة خدمة من بين الخدمات التي تقدمها وكالات السياحة والسفر في إطار عقد الرحلة التي تبرمه هذه الأخيرة، وقد نظمته المشرع الجزائري بعنوان عقد السياحة والأسفار طبقا للقانون رقم 99-06 المؤرخ في 04/04/1999 المتعلق بالقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار، ج.ر عدد 1999/24 .

³ عدنان إبراهيم سرحان، العلاقة بين وكالات السياحة والسفر وعملائها، مجلس النشر العلمي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 3، سبتمبر 2007، ص 397.

⁴ أحمد عبد الكريم المحم، مسؤولية مكتب الشفريات نحو العميل، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية 'كلية الحقوق، جامعة عين شمس، العدد 2، 1998، ص 49، 52، ويتعرض كاتب المقال إلى المهام الثلاث الرئيسية للوكالة: بيع وتنظيم الرحلات والإقامات الفردية والجماعية، تقديم الخدمات المرتبطة بالسفر وبخاصة تسليم تذاكر السفر، تنظيم الزيارات للمتاحف والمواقع الأثرية، وذلك طبقا للقانون الفرنسي رقم 92 - 645 المؤرخ في 13/07/1992 المحدد لشروط ممارسة النشاطات المرتبطة بتنظيم الأسفار وبيعها.

ويؤكد هذا القول نص المادة 130 من القانون المذكور،¹ إذ تعتبر وكالات السياحة والسفر بصفتهما مالكة للطائرة ومستغلة لخدمات النقل الجوي لحسابها الخاص، خاضعة لنظام المسؤولية المفروض على الناقل الجوي، وبالتالي تعد وكالات السياحة والسفر في هذا الغرض ناقلًا جويًا. الفرع الثاني: وكالة السياحة مستأجرة لوسيلة النقل:

ينطبق عقد إيجار الطائرة بطاقتها لرحلة charter voyage على هذه الحالة، إذ غالبًا ما تلجأ وكالات السياحة في إطار تنظيم الرحلات خاصة الشاملة منها، وبالنظر لافتقارها إلى أساطيل جوية، إلى استئجار طائرات مملوكة لشركات النقل الجوي إما لرحلة معينة أو مجموعة من الرحلات. وتلجأ وكالات السياحة في هذا الفرض إلى شراء أو حجز السعة أو الطاقة الكلية للطائرة المؤجرة، لتقوم بعد ذلك ببيعها بالتجزئة إلى عملائها.²

والأصل في مشاركة إيجار الطائرة بالرحلة أن يظل الطاقم والطائرة رغم كونهما تحت تصرف المستأجر، خاضعين لإشراف المؤجر ملاحيا وتجاريا، فهو ناقل جوي، أما المستأجر فلا يعد ناقلًا جويًا لأنه لا يحترف النقل الجوي وهو الشأن بالنسبة لوكالات السياحة والسفر.³

أما إذا تم الاتفاق في عقد إيجار الطائرة بالطاقم لرحلة على أن تنتقل إلى وكالة السياحة المستأجرة الصلاحيات التجارية واحتفظ المؤجر بالصلاحيات التقنية والملاحية على الطاقم، اعتبرت الوكالة ناقلًا متعاقدًا، واعتبرت الشركة المؤجرة ناقلًا فعليًا.⁴ فإذا قامت إحدى وكالات السياحة بتنظيم رحلة جوية وتعاقدت مع الركاب بوصفها الناقل الجوي، ثم استأجرت طائرة لتنفيذ الرحلة الجوية المنظمة، وأصدرت تذاكر سفر عليها اسمها، عدت ناقلًا متعاقدًا في مواجهة الركاب، بينما تكون مؤسسة النقل الجوي ناقلًا فعليًا.⁵

وتطبيقًا لذلك، قضى بمسؤولية وكالة السياحة والسفر الفرنسية FRAM في حادث وقع في 2004/1/3 وأدى إلى وفاة 148 شخص من بينهم 134 سائح فرنسي كانوا قد تعاقدوا مع الوكالة المذكورة التي نظمت الرحلة بالكامل بما في ذلك عملية النقل من شرم الشيخ إلى باريس، فاستأجرت

¹ تنص المادة 130 من ق.ط.م: "يخضع مالكو ومستغلو الخدمات الجوية الخاصة من ناحية المسؤولية للتشريع الساري المفعول ولأحكام هذا القانون".

² M.Guichnard, les agences de voyages face à la réglementation des tarifs aériens, RFDA, 1984, p 16.

³ حمد الله محمد حمد الله، مقاله السابق، ص 189.

⁴ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 107، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 261، يحي أحمد البنا، رسالته السابقة، ص 104.

⁵ C. D'app. Paris, 2 oct.1981, RFDA, 1982, p 91.

الطائرة بطاقمها من شركة Flash Air lines المصرية، فاعتبرت المحكمة أن الوكالة الفرنسية ناقل متعاقد، والشركة المصرية ناقلا فعلي.¹

وكذلك القضاء الألماني، إذ اعتبر Landgeritch² في 1971/2/3 إحدى وكالات السياحة والسفر ناقلا متعاقدا مسؤولا عن التأخير الذي تعرض له عامل تركي حين عودته إلى ألمانيا بسبب حجز زائد overbooking، حيث أن الوكالة قد لجأت إلى استئجار طائرة عن Germanair الناقل الفعلي في هذا الفرض.³

الفرع الثالث: وكالة السياحة في مظهر الناقل الجوي:

قد لا تمتلك وكالة السياحة والسفر الطائرة، ولا تستأجرها، ولا تشارك في تنفيذ الرحلة الجوية، وبالرغم من ذلك فإنها قد تعد ناقلا جويا إذا ما ولدت في اعتقاد الراكب أنها هي الناقل الحقيقي، وذلك إعمالا لنظرية المظاهر Théorie des apparences.⁴ وبمقتضى هذه النظرية تحوز وكالة السياحة والسفر صفة الناقل الجوي لأن عميلها ظن أنها كذلك، بسبب وجود مظاهر خارجية اتخذتها الوكالة فجعلتها في نظر زبونها وكأنها الناقل الذي يتولى تنفيذ الرحلة الجوية.

ولم يتوان القضاء الفرنسي عن تطبيق نظرية المظاهر حماية للراكب حسن النية، ففي قضية تتلخص وقائعها في أن وكالة للسياحة قامت ببيع تذكرة سفر من باريس إلى الدار البيضاء ووضعت خاتمها على الخانة المخصصة للوكيل وكذا الخانة المخصصة للناقل، فقررت محكمة استئناف باريس في 1962/12/11 اعتبار هذه الوكالة ناقلا جويا لأنها أشارت في ذهن الراكب اللبس من حيث كونها كذلك، ولم تنقض محكم النقض هذا الحكم في 1956/02/28 إلا لأن محكمة الاستئناف اعترفت في حكمها لشركة السياحة بصفة الوكيل، فقالت محكم النقض أن هناك تناقضا في حيثيات الحكم، إذ أصبحت على الوكالة صفة الوكيل والناقل في آن واحد.⁵

¹ حول هذه القضية أنظر مقالا لـ علاء عبد الحميد ناجي، "مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب" منشور على الموقع: www.alwatan.com.sa ، وأيضا: le phare, Le crash du charter égyptien relance le débat sur la sécurité des voyageurs, n 59, mars 2004, p 40.

² جهة من جهات التقاضي في ألمانيا.

³ E.pontavice et autres, op.cit, p 121

وفي نفس المعنى أنظر: قضية Skitours, Inc trail ways أشار إليها: أحمد عبد الكريم الملحم، مقاله السابق، ص 543.

⁴ R.Rodière, R.Abadir, A chao, le transport des personnes dans la Jurisprudence, librairie technique de la cour cassation, paris, 1973, p 138, n° 75.

⁵ تبني القضاء الفرنسي نظرية المظاهر بشكل صريح وأصبغ من خلالها صفة الناقل الجوي على وكالات السياحة ، أنظر الأحكام المشار إليها في : R.Rodière et autres, le transport des personnes dans la jurisprudence, op.cit, p 138 ets.

المطاب الثاني: الوكالات بالعمولة للنقل الجوي:

كثيرا ما تجمع الشركات الكبرى في الوقت الحالي بين أعمال الوكالة بالعمولة للنقل، وهي أعمال قانونية تتمثل في تنظيم وتنسيق عملية النقل، وبين النقل ذاته وهو عمل مادي وقانوني في نفس الوقت،¹ الأمر الذي يستدعي تحديد إن كان الوكيل بالعمولة للنقل في هذه الحالة يكتسي وصف الناقل الجوي أم لا.

والوكيل بالعمولة للنقل الجوي هو الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل مع شركة الطيران باسمه ولكن لحساب الراكب، إلا أنه يجب التمييز في هذا الشأن بين الوكيل بالعمولة الذي يتولى تنفيذ عملية النقل أو جزء منها، وذلك الذي يتولى إبرام عقد النقل مع المسافرين نيابة عن الناقل.

الفرع الأول: الوكيل بالعمولة يشارك في تنفيذ عقد النقل:

قد يتعدى دور الوكيل بالعمولة للنقل الجوي ذلك الدور التقليدي المحصور في تنسيق وتنظيم واختيار الناقلين الذي يتولون القيام بإتمام عملية النقل،² إذ قد يشارك الوكيل بالعمولة في تنفيذ عقد النقل، ومثال ذلك أن يتعاقد المسافر مع شركة طيران ليتنقل إلى لندن فتتولى الشركة نقله إلى باريس وتتعاقد مع شركة فرنسية لتتولى تكملة الرحلة، فهنا تكتسب الشركة الأولى وصف الناقل بالنسبة للجزء الذي نفذته بينما تكتسب الوكيل بالعمولة بالنسبة لبقية الرحلة كونها تعاقدت مع الشركة الفرنسية باسمها ولحساب المسافر.³ ولا تثير هذه الصورة أي إشكال كونها تمثل نقلا متتابعاً أضفت اتفاقية وارسوا على جميع المتدخلين في تنفيذه صفة الناقل الجوي طبقاً للمادة 3/1 منها.⁴

كما قد يلجأ الوكيل بالعمولة إلى تنفيذ جزء من عملية النقل بوسائله الخاصة، فهو يبرم عقدين مختلفين في هذه الحالة، عقد نقل وعقد وكالة بالعمولة للنقل، إذ يتصرف بصفته ناقلاً في المرحلة التي ينفذ فيها النقل بنفسه وبصفته وكيلًا بالعمولة في المرحلة التي يقوم بتنظيم عملية النقل.⁵

وللوكيل بالعمولة للنقل الجوي أن يستأجر الطائرة، حيث تسري على هذه الحالة أحكام عقد إيجار الطائرة والتي من شأنها إضفاء صفة الناقل الجوي على الوكيل بالعمولة مستأجر الطائرة، وهو

¹ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998، ص 100 وما يليها/ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 114.

² سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 55.

³ محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السليم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 119.

⁴ تقابل المادة 154 من قانون الطيران المدني الجزائري.

⁵ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، ص 101.

ما قضت به محكمة استئناف باريس في 1982/12/30 التي رفضت إدعاء إحدى الشركات المستأجرة بأنها ليست ناقلا بل وكبلا بالعمولة للنقل.¹

الفرع الثاني: الوكيل بالعمولة يبرم العقد مع شركة الطيران:

في هذا الفرض لا يتدخل الوكيل بالعمولة في تنفيذ عقد النقل، بل يقتصر دوره على إبرام العقد مع شركة النقل الجوي باسمه ونياية عن المسافر. وقد ثار الخلاف في هذه الحالة حول مدى اكتساب الوكيل بالعمولة صفة الناقل الجوي، فاعتبر جانب من الفقه والقضاء أن الوكيل بالعمولة للنقل الجوي ناقل جوي لأنه هو من يبرم عقد النقل باسمه، ويكون بذلك طرفا فيه معه شركة النقل الجوي التي تتولى عملية النقل من الناحية المادية، فالناقل الجوي هو أولا وقبل كل شيء الشخص الذي يكون طرفا في عقد النقل، وفي غياب علاقة مباشرة في عقد النقل بين المسافر وشركة النقل، فالوكيل بالعمولة هو الذي يعتبر أمام المسافر ناقلا جويا،² خاصة وأنه يعد ملتزما بسلامة المسافرين مثله مثل أي ناقل.³

بينما اتجه رأي آخر إلى أن الوكيل بالعمولة لا يعد ناقلا جويا على الإطلاق،⁴ فهو لا يشارك بقليل أو كثير في تنفيذ النقل الذي يقع عبؤه كاملا على الناقل الذي تم معه العقد، فالوكيل بالعمولة لا يرتبط مع عمله بعقد نقل وإنما يعقد وكالة لتنفيذ عملية النقل، ومن ثم فلا يصح أن يخلط بين العقدين، وما يقوم به الوكيل بالعمولة ليس عملية النقل وإنما كل ما يقوم به هو العناية بإتمام عملية النقل، فالتزاماته تختلف تماما عن التزامات الناقل، وليس الوكيل بالعمولة في النهاية إلا نائبا عن المسافر.⁵

ويبدو أن الرأي الأخير هو الأقرب إلى الصواب، فالوكيل بالعمولة لا يعد في هذه الصورة ناقلا، وتبقى علاقته بالراكب خاضعة لعقد الوكالة المبرم بينهما، ويؤيد هذا الطرح أن المادة الأولى من اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 اعتبرت الناقل المتعاقد كل شخص يتعاقد مع الراكب أو مع شخص آخر يعمل لحساب الراكب، ولما كان الوكيل بالعمولة هو شخص يعمل لحساب الراكب فإن وصف الناقل لا

¹ نفس المرجع السابق، ص 105، انظر أيضا: قرار محكمة استئناف بيروت في 1973/10/24، أشار إليه: عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 50.

² أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 265، ويرى المؤلف أن الدعوى المباشرة التي خولها المشرع للمسافر ضد الناقل لا تؤثر على اعتبار الوكيل بالعمولة ناقلا، وقد تناول المشرع الجزائري هذه الدعوى ضمن المادة 73 من القانون التجاري. حول تطبيقات الدعوى المباشرة في عقود الوكالة بالعمولة للنقل أنظر: شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، ص 115.

³ طبقا للمادة 69 من القانون التجاري الجزائري.

⁴ E. Pontavice et autres, op.cit, n° 2957.

⁵ حول هذا الفقه أنظر: محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003، ص 142.

يمكن أن يشملته وإنما يظل مقصوراً على الشخص الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة لحساب الراكب، فلا يمكن أن يكون الوكيل وكيلاً عن الراكب والناقل في الوقت نفسه.

الخاتمة:

نخلص مما تقدم أن الناقل الجوي الملزم والمسؤول عن سلامة المسافر ونقله دون تأخير هو من كان طرفاً معه في عقد النقل أي الناقل المتعاقد، ولكن هذا لا يمنع من تحمل أطراف أخرى نفس الالتزامات ولا من قيام مسؤوليتهم اتجاه المسافر وذلك باعتبارهم حائزين لصفة الناقل الجوي إذا ما تعلق الأمر بعقود إيجار الطائرات أو استئجارها إذ يظهر حينذاك أن هنالك ناقل متعاقد و آخر فعلي قد يجهل المسافر تماماً تكفله بتنفيذ عقد النقل، مما يستدعي تنظيمًا أكثر لهذه العقود من حيث أثرها اتجاه المسافر. فضلاً عن أن وكالات السياحة والسفر والوكلاء بالعمولة قد ينطبق عليهم وصف الناقل الجوي إذا ما خرجوا عن دورهم المألوف وتولوا إبرام عقد النقل الجوي أو تنفيذه، وهو ما من شأنه تعزيز الحماية القانونية للمسافر في هذه الفروض.

- قائمة المصادر والمراجع المعتمدة:

* باللغة العربية :

- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر. رقم 48 سنة 1998.
- اتفاقية جوادالاهارا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقع عليها في 18/09/1961 والمصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر 65-267 المؤرخ في 25/10/1965 ج.ر. رقم 104 / 1965 .
- أبو زيد رضوان ، القانون الجوي : قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، مصر ، بدون سنة طبع.
- أحمد عبد الكريم الملحم، مسؤولية مكتب الشفريات نحو العميل، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية 'كلية الحقوق، جامعة عين شمس، العدد 2، 1998.
- ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1966 .
- حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، 2000 .
- رفعت فخري الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، القاهرة، 2007 .
- سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998 .
- شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، 2005 .

-
- عدنان إبراهيم سرحان، العلاقة بين وكالات السياحة والسفر وعملائها، مجلس النشر العلمي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 3، سبتمبر 2007 .
 - علاء عبد الحميد ناجي، "مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب" منشور على الموقع: www.alwatan.com.sa
 - علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1997 .
 - فرج السيد سليمان، قانون الطيران المدني، شركة الطوبجي للطباعة، مصر، بدون سنة .
 - محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003.
 - محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السيلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978 .
 - مصطفى البنداري، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، مصر، 1995.
 - يحي أحمد البنا، يحي أحمد البنا ، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي ، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه ، جامعة الإسكندرية ، كلية الحقوق ، 1993 .
- * باللغة الفرنسية :

- Abdelaziz boudjellel, Les problèmes juridiques liés à la location d'aéronefs étrangers », Le phare, 2000.
- Cédric guyot, Le droit du tourisme, Bruxelles, 2004 .
- D.Barbeyrac, Droit aérien « Organisations et accords internationaux, Toulouse, Ed. Jean MERMOZ, 1998.
- E. Du PONTAVICE, J. D. De LA ROCHERE, G. M. MILLER, Traité de droit aérien, Tome n° 2, 2^{ème} édition, L. G. D. J , Paris, 2003.
- J. Naveau, Droit du transport aérien international, Edition Bruylant, Bruxelles, 1980,
- J.P.Tosi, l'affrètement aérien, Dalloz, paris, 1977 .
- Le phare, Le crash du charter égyptien relance le débat sur la sécurité des voyageurs, n 59, mars 2004 .
- Le phare, Le crash du charter égyptien relance le débat sur la sécurité des voyageurs, n 59, mars 2004, p 40.
- M.Guichnard, les agences de voyages face à la réglementation des tarifs aériens, RFDA , 1984.

- P. Le Tournean, L.Cadiet, Droit de la responsabilité, Dalloz, Paris, 1998
 - Paul CHAUVEAU, Droit aérien, Librairie technique de la cour de cassation, Paris, 1951.
 - R.Rodière, B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1990 .
 - R.Rodière, R.Abadir, A chao, le transport des personnes dans la Jurisprudence, librairie technique de la cour cassation, paris, 1973 .
- Jaques Mestre, M.Eve pancrazi, Droit commercial, 26^{ème} edition, LGDJ, paris, 2003.
- Le phare, n ° 59, Mars 2004, p 40 .