

## مسئولية الناقل الجوي<sup>(١)</sup>

في اتفاقية "فارسوفيا" وبروتوكول "لاهاي" المعدل لها<sup>(٢)</sup>

للدكتور حسن كبره

أستاذ القانون المدنى المساعد بكلية الحقوق بجامعة الاسكندرية

### ١ - تمهيد

يشير النقل الجوي ، سواء كان نقل أشخاص أو نقل بضائع ، مشكلة تنازع بين قوانين الدول المختلفة . ذلك أن الملاحه الجوية في أغلبها دولية

(١) واضح من وصف المسئول بالناقل أن المقصود بالمسئولية هنا هو مسئوليته كناقل في شأن تنفيذ عقد النقل أى مسئوليته بهذا الوصف قبل الركاب والمرسلين ، فيخرج عن نطاق البحث اذن كل مسئولية قد تتحقق في جانبه بوصف وعلى أساس آخر ، كالمسئولية عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض ، أو المسئولية عن التصادم الجوي بين الطائرات .

(٢) راجع في ذلك بصفة خاصة :

Blanc-Dannery, La convention de Varsovie et les règles du transport aérien international, thèse Paris, 1933. — Van Houtte , La responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux, 1940, pp. 24-133. — Lemoine, Traité de droit aérien, 1947, Nos. 810-861, pp. 539-570. — Picard ( Maurice ), Le droit aérien, 1949, pp. 152-166. — Chauveau, Droit aérien, 1951, Nos. 323-385. - De Juglart, Traité élémentaire de droit aérien, 1952, Nos. 265-310, p.p. 317-364. - Rabut, La convention de Varsovie, 1952. — Litvine, Précis élémentaire de droit aérien, Bruxelles, 1953, pp. 124 et S. — Scapel, Traité théorique et pratique sur les transports par mer - terre - eau - air - fer, Le destinataire de marchandises, 1958 pp. 97 - 107. — François, Le droit aérien, instrument idéal d'unification en matière de responsabilité du transporteur, Revue française de droit aérien, 4e. année, No. 4e. pp. 333 - 376. — Chauveau, L' accident des Açores et la responsabilité du transporteur aérien, Revue française de droit aérien, 6e. année, No. 3, pp. 240 - 253.

ضياء الدين صالح ، اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران المدنى ، المجلة المصرية للقانون الدولى ، ١٩٥٥ ، ص ٦٢ - ١١٥ . — محسن شفيق ، الوسيط في القانون التجارى المصرى ، ج ٢ ، الطبعة الثالثة ، ١٩٥٧ فقرات ٢٠٥ - ٢٢١ ، ص ١٧٥ - ١٨٨ . — أكرم الحولى ، الوسيط في القانون التجارى ، ج ٤ ، العقود التجارية ، ١٩٥٨ ، فقرات ٣٤٢ - ٣٤٨ ، ص ٣٩٩ - ٤١٠ .

تم بين دولتين أو أكثر ، مما يفتح باب التنازع بين كل من قوانين الدول التي تقوم منها أو تمر بها أو تهبط فيها الطائرة ، فالطائرة - رغم حداثة العهد بها بين وسائل النقل المختلفة - قد غدت اليوم في طليعة هذه الوسائل تحقيقا للاتصال والربط السريع اليومي بين مختلف الدول قريبا والبعيد على السواء .

وقيام هذا الوضع من التنازع بين القوانين الوطنية في شأن النقل الجوي ، ليس مما يعين على نمو حركة الملاحة الجوية وانتشار النقل الجوي . من أجل ذلك ، أدركت كثير من الدول - منذ أول العهد بالملاحة الجوية واستخدامها وسيلة منتظمة من وسائل النقل الدولي - ضرورة تفادي هذا الوضع ، وهو ما دفعها الى السير في طريق توحيد القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي الدولي ، مما انتهى بها الى التوصل الى اصدار اتفاقية "فارسوفيا" المعقودة في ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ .

ولم يتح لمصر أن تصدق على اتفاقية "فارسوفيا" وبروتوكول "لاهاي" المعدل لها الا أخيرا . فقد أصدر المشرع المصري القانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥ بالموافقة على اتفاقية فارسوفيا (١) ، ثم صدر بعد ذلك قرار من وزير الخارجية بنشر نصوصها (٢) . وكذلك صدر بالموافقة على بروتوكول لاهاي القانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥ (٣) .

غير أنه ينبغي أن يراعى أن هذا التوحيد في شأن قواعد النقل الجوي الدولي لا يعنى القضاء نهائيا على مشكلة التنازع بين القوانين الوطنية في هذا الصدد . ذلك أن هذا التوحيد قاصر على الدول المنضمة أو المصدقة على اتفاقية فارسوفيا دون غيرها ، فضلا عن أن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية لا يشمل كذلك - حتى بالنسبة الى أطرافها - كل أنواع النقل الجوي الدولي بالمعنى المعروف .

(١) الوقائع المصرية في ١١ ديسمبر سنة ١٩٥٥ ، العدد ٩٥ مكرر .

(٢) الوقائع المصرية في ٢٦ ديسمبر سنة ١٩٥٥ ، العدد ١٠٠ .

(٣) الوقائع المصرية في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥٥ ، العدد ١٠١ مكرر .

وكذلك يراعى أن هذا التوحيد - حتى بالنسبة الى الدول الأطراف في اتفاقية فارسوفيا - ليس بالكامل ، لأنه يترك الحرية لكل دولة لكي تحكم حسب قانونها الداخلى الملاحة الجوية التى تتم داخل اقليمها . وبذلك ينشأ ازدواج فى النظم والقواعد القانونية التى تحكم الملاحة الجوية تبعاً لما اذا كانت هذه الملاحة دولية تخضع لاتفاقية فارسوفيا أو داخلية تخضع للقانون الداخلى الوطنى . وهذا بطبيعة الحال وضع معيب ، يكفى فى بيانه أن نفس الطائرة قد تضم أشخاصاً يخضع بعضهم للقانون الوطنى ويخضع بعضهم الآخر لأحكام اتفاقية فارسوفيا . فالأشخاص الذين يأخذون طائرة من القاهرة الى باريس وتهبط الطائرة فى الطريق فى الاسكندرية لا يخضعون كلهم لنفس القواعد ، اذ يخضع للقانون المصرى المسافرون من القاهرة الى الاسكندرية ، بينما يخضع لأحكام اتفاقية فارسوفيا المسافرون الذين يجلسون بجوارهم ولكنهم يتابعون السفر الى باريس .

وهذا النظام المعيب من ازدواج القواعد القانونية التى تحكم النقل الجوى فى أغلب الدول يجب انهاءه . وخير وسيلة لذلك أن يعمل كل مشرع وطنى - من الدول الأطراف فى اتفاقية فارسوفيا - على ادخال نفس أحكامها فى التشريع الوطنى الداخلى وتطبيقها على الملاحة الجوية الداخلية التى تتم فى اقليمه ، فتتوحد بذلك القواعد القانونية التى تحكم النقل الجوى الداخلى والدولى على السواء . ولكن المشرعين الوطنيين - الا أقلهم - لم يسيروا فى اتجاه التوحيد على هذا النحو . ولذلك اتجهت "جمعية النقل الجوى الدولى" (١) - وهى التى تضم أغلب الناقلين فى مختلف الدول - وجهة أخرى من التوحيد ، عن طريق وضع قواعد ونظم معينة تحكم النقل الجوى الداخلى وخاصة وضع عقود نقل جوى نموذجية فى هذا الشأن تتفق مع قواعد اتفاقية فارسوفيا (٢) وتكمل أحكامها ،

Association du Transport aérien International. (١)

(٢) ومع ذلك ، فيبدو أن "جمعية النقل الجوى الدولى" تترخص أحياناً فى مخالفة قواعد اتفاقية فارسوفيا فى شأن عقود النقل الجوى التى لا تخضع لهذه الاتفاقية (أنظر : Du Juglart =

وهو ما تضمنته القواعد المعروفة باسم "اتفاق انفرس" (Acord d'Anvers)<sup>(١)</sup>. وإذا كان هذا الطريق طريقاً عملياً للتوحيد ، إلا أنه قد يصطدم بما قد يوجد في بعض القوانين الداخلية من قواعد آمرة مخالفة<sup>(٢)</sup> ، فضلاً عن أنه طريق اختياري توصي الجمعية أعضاؤها باتباعه دون إجبارهم على ذلك<sup>(٣)</sup> .

وإذا كانت اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها يتعرض للنقل الجوي الدولي عموماً ، فالذى يعيننا في هذا المقال من أحكامها هو ما يتعلق بمسئولية الناقل الجوي فحسب . واقتصرنا على بحث هذه المسئولية في نطاق اتفاقية فارسوفيا ، وخاصة بعد أن صدقت مصر عليها وعلى بروتوكول لاهاي المعدل لها ، مقتضاه استبعاد البحث في أحكام المسئولية عن النقل الجوي الداخلي التي لا تنطوي تحت هذه الاتفاقية بل تخضع للقوانين الوطنية أو حيث يتعلق الأمر بمصر للقانون الداخلي المصري<sup>(٤)</sup> ، وفي قواعد حل التنازع بين القوانين المختلفة السيادة في شأن

---

(op. cit. No 311, p. 365). ولكن هذا المسلك من جانبها يخالف ماتحتظه أصلاً من خطة التوحيد في النظم والقواعد التي تحكم النقل الجوي الداخلي والدولي ، فضلاً عن أنه يحمل أحياناً طابع التحيز للناقل الجوي والتخفيف من مسؤوليته واهداده ما توصلت اتفاقية فارسوفيا إلى تحقيقه من إقامة توازن واجب بين المصالح المتعارضة في هذا الشأن .

(١) أنظر في ذلك : Lemoine, op cit., Nos. 575, 576. — Chauveau, op. cit., Nos - 199, 200 — De Juglart, ibid.

(٢) Chauveau, op. cit., No. 200 . — De Juglart, ibid.

(٣) Chauveau, op. cit., No - 199

(٤) لا يتضمن التشريع المصري الداخلي أحكاماً خاصة تحكم عقد النقل الجوي الداخلي ولا المسئولية الناشئة عنه . ولذلك يجب الرجوع في شأن هذه المسئولية لحكم القواعد العامة في المسئولية المدنية ولما يوجد من قواعد خاصة في شأن المسئولية عن النقل البري (راجع في هذه القواعد: عبد الحى حجازى ، المرجع السابق ، ص ٢٠٧ - ٢٤٩ و ٢٥٢ - ٢٧٨ . - محسن شفيق ، المرجع السابق ، فقرات ٣٨ - ١٥٩ و ١٨٣ - ١٩٠ . - أكرم الخولى ، المرجع السابق ، فقرات ٢٨٦ - ٣٢٢ و ٣٣٤ - ٣٤٠ .

المسئولية عن النقل الجوى الدولى الذى لا يعتبر دوليا فى مفهوم هذه الاتفاقية ولا يخضع بالتالى لأحكامها (١).

وللوقوف على مسئولية الناقل الجوى المحكومة باتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي ، ينبغى أن نعرض أولا لتحديد نطاق هذه الاتفاقية لتتعرف على مدلول النقل الخاضع لأحكامها وخاصة لنظام المسئولية المقرر فيها ، ثم نعرض لنظام هذه المسئولية من حيث طبيعتها وأساسها ، والأضرار التى تشرعها ، وأسباب دفعها ، ومبدأ الحد منها ومداه ، وحكم الاتفاقات المتعلقة بها وخاصة شروط الاعفاء منها ، وأخيرا دعوى هذه المسئولية .

## المبحث الأول

نطاق تطبيق اتفاقية فارسوفيا

أو تحديد النقل الجوى الخاضع لأحكامها ولنظام المسئولية فيها

٢ - إذا كنا نستهل بتحديد نطاق تطبيق اتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي ، فلأن هذا التحديد أساسى فى بيان ما يخضع من النقل الجوى لأحكام هذه الاتفاقية عامة ولنظام المسئولية الخاص المقرر فيها . وقد تصدت المادة الأولى من الاتفاقية لتحديد ذلك ، فوضعت شرطين أساسيين لاختصاص النقل الجوى لأحكامها : الأول ، أن يكون النقل دوليا

(١) أنظر فى أصول حل هذا التنازع بين القوانين بوجه عام :

Lemoine, op. cit., Nos. 562 - 574. - Chauveau, op. cit., Nos 215 - 220 --  
De Juglart, op. cit., No 275.

وأما فى مصر ، فيجب مراعاة ماتتضى به قواعد الاسناد المصرية من حلول عامة لمشكلة التنازع بين القوانين فى شأن الالتزامات التعاقدية ، اذ الأمر يتعلق هنا بالترجمات ناشئة عن عقد النقل ، فيما تقتضى به المادة ١/١٩ من التقنين المدنى من أنه "يسرى على الالتزامات التعاقدية قانون الدولة التى يوجد بها الموطن المشترك للمتعاقدين اذا اتحدا موطنا ، فان اختلفا موطنا سرى قانون الدولة التى فيها العقد . هذا ما لم يتفق المتعاقدان أو يتبين من الظروف أن قانونا آخر هو الذى يراد تطبيقه ."

مع إعطاء الصفة الدولية للنقل معنى خاصا أضيق من المعنى المعروف .  
والثاني ، أن يكون النقل بمقابل لاجمانيا لإمايستثنى . فنعرض لهذين الشرطين  
فيما يلي :

### ٣ - الشرط الأول - يجب أن يكون النقل دوليا

إذا كانت الصفة الدولية في المفهوم المتعارف عليه تثبت للنقل إذا تم  
من دولة إلى دولة أخرى أو بين أكثر من دولتين أى إذا وقع في نطاق  
سيادتين مختلفتين أو أكثر ، فإن الاتفاقية لم تكن لتستطيع أن تأخذ بهذا المعنى  
للطابع الدولي للنقل الجوي الذى يخضع لأحكامها ، مادام أنها غير شاملة  
لكل دول العالم بل لبعضها فحسب حتى ولو كان هذا البعض هو الغالب .  
فمادام أنه ليس للاتفاقية نفاذ إلا على أطرافها ، فإنها مضطرة حينئذ  
إلى أن تقتصر الصفة الدولية على النقل الجوي في هذه الحدود . ولذلك تنص  
الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية فارسوفيا المعدلة بلاهاى على أن "يعتبر  
نقلا دوليا في عرف هذه الاتفاقية كل نقل تقع فيه نقطتا القيام والوصول  
وفقا لاتفاق المتعاقدين ، سواء كان هناك انقطاع للنقل أو تغيير للطائرة  
أو لم يكن ، اما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين ، واما في إقليم طرف واحد  
سام متعاقد متى نص على مرسى في إقليم دولة أخرى حتى ولو لم تكن طرفا  
ساميا متعاقدًا . ولا يعتبر نقلا دوليا في عرف هذه الاتفاقية النقل ، دون  
وجود مثل هذا المرسى ، بين نقطتين في إقليم طرف واحد سام متعاقدًا"  
ومن هذا النص ، يتبين أنه يلزم لاعتبار النقل الجوي دوليا في مفهوم  
هذه الاتفاقية توافر ركنين ، ركن مادي وركن معنوى .

١ - الركن المادى : لم تأخذ الاتفاقية في إسباغ الصفة الدولية  
على النقل الجوي الخاضع لأحكامها بمعيار جنسية الطائرة ، أو جنسية  
أطراف عقد النقل (١) ، أو شخصية الناقل (٢) ، وانما أخذت في ذلك بمعايير

(١) ولذلك تطبق أحكام الاتفاقية حتى ولو كان الناقل أو المسافر أو الشاحن من جنسية  
دولة غير منضمة أو مصادفة على الاتفاقية مادام النقل الجوي دوليا في عرف هذه الاتفاقية  
(انظر في هذا المعنى : Chauveau, op. cit., No. 206.)

(٢) ولذلك يستوى أن يكون النقل الجوي شخصا من أشخاص القانون العام =

موضوعية تتعلق بذات الرحلة الجوية ، سواء عن طريق الاعتداد بنقطتي القيام والوصول أو بمحل المرسى الذى يتخلل الرحلة الجوية .

فأما عن الاعتداد بنقطتي القيام والوصول ، فيكفى لاعتبار النقل الجوى دوليا في عرف هذه الاتفاقية وقوع كل من هاتين النقطتين في اقليم دولة متعاقدة (١) . وعلى هذا فالطيران ، الذى يتم بقصد النقل بين دولتين متعاقدين يعتبر دوليا في هذا المفهوم حتى ولو كانت الطائرة تخلق فوق اقليم دولة غير متعاقدة . بينما لا يعتبر دوليا في مفهوم هذه الاتفاقية النقل الجوى الذى تقع نقطة القيام فيه في اقليم دولة متعاقدة ونقطة الوصول في اقليم دولة غير متعاقدة أو العكس ، ولا النقل الجوى الذى يتم بين دولتين غير متعاقدين من باب أولى ، حتى ولو كانت الطائرة تخلق فوق دول متعاقدة أو ترسو في الطريق في اقليم دول متعاقدة (٢) .

وأما عن الاعتداد بمحل المرسى الذى يتخلل الرحلة الجوية ، فلا يعرض إلا في حال وقوع نقطة القيام ونقطة الوصول في اقليم دولة واحدة متعاقدة .

== أو من أشخاص القانون الخاص ، طبيعيا كان أو اعتباريا . والاتفاقية صريحة في سريان أحكامها على أشخاص القانون العام ، اذ تنص المادة ١/٢ منها على أن "تطبق هذه الاتفاقية على عمليات النقل التى تقوم بها الدولة أو الأشخاص الاعتبارية الأخرى في عرف القانون العام بالشروط المنصوص عليها في المادة الأولى" ، الا عملية "نقل الرسائل والطرود البريدية" ، ( م ٢/٢ معدلة ببروتوكول لاهائى) التى تحكمها اتفاقيات دولية خاصة .

(١) كان الخلاف قائما حول تفسير اصلاح "الطرف المتعاقد" في حكم اتفاقية فارسوفيا ، فكان القضاء الانجليزى يصرفه الى كل دولة موقعة على الاتفاقية ولو لم تكن قد صدقت عليها بعد ، بينما كان الرأى الغالب يقصره - من بين الدول الموقعة - على الدول المصدقة على الاتفاقية ، ويصرفه كذلك بطبيعة الحال الى الدول المنضمة اليها من بعد (أنظر في هذا الخلاف : Lemoine, op. cit., No. 553. — Chauveau, op. cit., No. 205. — Du Juglart, op. cit. No. 267. — Rabut, op. cit., p. 6. — Litvine., op. cit., No. 184 ) .

ولكن بروتوكول لاهائى قطع هذا الخلاف بالانحياز الى الرأى الثانى ، اذ أضافت المادة ١٧ منه مادة جديدة الى الاتفاقية هي المادة ٤٠ ؛ (١) ، تقضى فقرتها الأولى بأن "... اصطلاح "الطرف السامى المتعاقد" يعنى الدولة التى يكون تصديقها أو انضمامها الى الاتفاقية قد أصبح نافذا والتي لا يكون انسحابها نافذا بعد " .

(٢) في هذا المعنى : Lemoine, op. cit., No, 554. — Chauveau, op cit., No. 205.

فالأصل أن النقل هنا يكون داخليا ، ولكن يكفي لتغيير وصفه إلى دولي - في مفهوم هذه الاتفاقية - أن يكون مراعى فيه الهبوط خلال الرحلة الجوية في إقليم دولة أجنبية متعاقدة كانت أو غير متعاقدة . ويبدو أنه ليس من الضروري تحديد المرسى الذى يقصد توقف الطائرة فيه خلال الرحلة الجوية على سبيل اليقين ، فيظل النقل الجوي معتبرا دوليا إذا كان بين نقطتين في إقليم دولة متعاقدة مادام مفهوما الرسو في الطريق في مرسى ما بدولة أجنبية ولو غير متعاقدة (١) .

وإذا كان المرسى في دولة أجنبية ولو غير متعاقدة كافيا لاسباغ الصفة الدولية في عرف الاتفاقية على النقل الذى يتم بين نقطتين في إقليم نفس الدولة إذا كانت متعاقدة ، فالاتفاقية تحدد هذا الإقليم تحديدا واسعا لا يقتصر على إقليم الدولة الأم وإنما ينصرف كذلك الى جميع الأقاليم التى تقوم بتمثيلها في علاقاتها الخارجية (م ٤٠ أ / ٢ ، مضافة بالمادة ١٧ من بروتوكول لاهاي) . ولذلك يعتبر نقلا دوليا ، في مفهوم هذه الاتفاقية النقل الجوي فيما بين إنجلترا وبين مالطة ، أو فيما بين بلجيكا وبين الكونغو البلجيكي (٢) ، إذا كان مقصودا الهبوط في الطريق في أية دولة أجنبية متعاقدة أو غير متعاقدة (٣) .

(١) Litvine, op. cit., No. 270 — De Juglart, op. cit., No. 269. — Chauveau, op. cit., No. 181 .

(٢) Litvine, op. cit., No. 189

(٣) ويشور التساؤل عما إذا كانت رحلات الذهاب والاياب تخضع أم لا لأحكام اتفاقية فارسوفيا ، إذا كان القيام فيها من إقليم دولة متعاقدة للذهاب الى إقليم دولة غير متعاقدة ثم العودة منها ثانيا الى الدولة الأولى . وقد قضت المحاكم الانجليزية خاصة بخضوع مثل هذه الرحلات للاتفاقية إذا كانت بمقتضى تذكرة واحدة للذهاب والاياب ، على أساس اعتبار أن نقطة القيام فيها ونقطة الوصول النهائية بالعودة تقع في إقليم دولة واحدة متعاقدة ويقصد الهبوط في سفرة الذهاب في مرسى بدولة غير متعاقدة ، فيكون نقلا دوليا في مفهوم الاتفاقية ( Litvine, op. cit., No. 208 · Chauveau, op. cit., No 553 - Lemoine, op. cit. No 182 ).

ولكن يجب التحفظ في قبول هذا الفضاء ، لأن النظر الى رحلة الذهاب والاياب باعتبارها عملية نقل واحدة لا يصدق في كل الأحوال ، ووجود تذكرة واحدة للذهاب والاياب ليس دليلا =



٢ - الركن المعنوي : اذا توافر الركن المادى على ما سبق من بيان ، فهو غير كاف بمفرده لاسباغ الصفة الدولية على النقل الجوى فى مفهوم اتفاقية فارسوفيا ، بل يجب لذلك تعزيره بركن معنوى يفصح عن انصراف ارادة أطراف النقل الى تحقيق الركن المادى . ولذلك كان من المستقر أن العبرة فى اعتبار النقل الجوى دوليا فى عرف هذه الاتفاقية تكون بما اتجهت اليه ارادة المتعاقدين من تحديد لنقطتى القيام والوصول أوللمرسى على حسب الأحوال ، لا بمدى حظ هذه الارادة من التحقيق فى العمل<sup>(١)</sup> . فأيا كان الواقع العملى ، تظل للنقل الجوى أو لا تظل الصفة الدولية فى مفهوم الاتفاقية حسب اتجاه ارادة المتعاقدين أو عدم اتجاهها أصلا الى تحقيق الركن المادى . واناطة الصفة الدولية للنقل الجوى بالارادة على هذا النحو هو ما يملية المنطق ، إذ ينبغى أن يتحدد النظام الذى يحكم العقد تحديدا نهائيا بمجرد انعقاد العقد دون تأثر من بعد بأية ظروف عارضة أو طارئة تنحو بتنفيذ العقد نحو مخالفا لما اختطته وقصدته الارادة أصلا<sup>(٢)</sup> .

ولذلك اذا اتجهت الارادة فى عقد النقل الجوى الى أن يتم النقل بين دولتين متعاقدين ، فهذا كاف لاعطاء مثل هذا النقل الصفة الدولية ، حتى ولو وجدت من بعد ظروف أدت الى عدم بلوغ نقطة الوصول المحددة والى توقف الطائرة فى نفس الاقليم الذى بدأت الرحلة منه أو فى اقليم دولة أخرى غير متعاقدة . وكذلك اذا اتجهت الارادة فى شأن النقل الجوى الذى يتم بين نقطتين تابعيتين لسيادة دولة واحدة متعاقدة ، الى الهبوط فى مرسى بدولة أجنبية ولو كانت غير متعاقدة ، فهذا كاف لاعطاء هذا النقل الصفة الدولية بحيث لا يغير منها عدم

=دأما على صحة مثل هذا النظر وخاصة اذا كان يفصل بين الذهاب والاياب فترة طويلة (أنظر كذلك فى انتقاد هذا القضاء : Van Houtte, op. cit., No. 12 p. 36. - أكثم الخولى ، المرجع السابق ، هامش (٢) ص ٤٠١) .

(١) فى هذا المعنى :

Blanc - Dannery, op. cit., p. 14. — Van Houtte, op. cit., No. 12, p. 35 — Lemoine, op. cit., No. 554 — Chauveau, op. cit., No. 207 — De Juglart, op. cit., No. 268 — Rabut, op. cit., p. 5. — Litvine, op. cit., No. 181. Chauveau, ibid. (٢)

تمام هذا الهبوط فعلا لسبب من الأسباب<sup>(١)</sup>. وكذلك اذا لم تنصرف الارادة الى الهبوط في دولة أجنبية بحيث يعتبر النقل حينئذ غير دولي في مفهوم الاتفاقية ، فلا يقبله الى دولي اضطرار الطائرة فعلا الى الهبوط أثناء الرحلة في دولة أجنبية<sup>(٢)</sup>.

وإذا كانت العبرة بالارادة على هذا النحو واتجاهها الى تحقيق الركن المادى ، فإن ثبوت الصفة الدولية للنقل الجوى طبقا لاتجاه الارادة لا ينفيه من بعد بدء الرحلة الجوية الاضطرار الى اكملها بوسيلة نقل أخرى برية أو نهريّة أو بحرية ، حتى ولو كانت المرحلة التي قطعها الطائرة واقعة في فضاء إقليم نفس الدولة التي قامت منها<sup>(٣)</sup>.

ولكن إذا كانت الارادة متجهة في الأصل الى نوع من النقل المشترك الذى يتم جزء منه بواسطة الطائرة وجزء آخر بواسطة أى وسيلة نقل أخرى برية أو نهريّة أو بحرية ، فواضح أن كل جزء - حتى ولو كانت عملية النقل كلها يحكمها عقد واحد - يجب النظر إليه بمقتضى ذلك على استقلاله ويحكم بالنظام الذى يتفق مع طبيعته<sup>(٤)</sup> ، بحيث لا يعتبر نقلا جويا إلا الجزء الذى تتجه الارادة الى اتمامه بالطائرة ، ولا يعتبر دوليا يخضع لأحكام الاتفاقية الا إذا كان كذلك وفقا لهذه الارادة في حدود الوصف الدولى في عرف هذه الاتفاقية ، بأن كان مقصودا وقوع بداية هذا الجزء في إقليم دولة متعاقدة ونهايته في إقليم دولة أخرى متعاقدة ، أو وقوع بدايته ونهايته في نفس إقليم دولة واحدة متعاقدة ولكن مع مراعاة الهبوط في مرسى بدولة أخرى ولو غير متعاقدة . ولذلك تنص المادة ١/٣١ من الاتفاقية على أنه " في حالة عمليات النقل المشتركة التي يتم جزء منها بطريق الجو وآخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل ، لاتسرى

Blanc - Dannery, op. cit. , p. 15. — Litvine, op. cit., No. 181. (١)

Van Houtte. op. cit., No. 12, pp. 35, 36. — Lemoine, op. (٢)  
cit., No. 554.

(٣) في هذا المعنى :

Lemoine, op. cit., No. 556 . — Du Juglart., op. cit. No. 268.

Chauveau, op. cit., No. 209. (٤)

أحكام هذه الاتفاقية الا على النقل الجوى وبشرط أن تتوافر فيه شروط المادة الأولى“ (١).

وإذا كانت العبرة في ثبوت الصفة الدولية للنقل الجوى بالارادة واتجاهها الى تحقيق الركن المادى ، ففقتضى ذلك أن النقل الجوى اذا اعتبر دوليا طبقا لذلك ، فانه يظل كله على وصفه الدولى - طالما هو نقل جوى خالص وليس بالنقل المشترك (٢) - حتى ولو كان يتم بواسطة أكثر من ناقل جوى واحد وهو ما يعرف باسم النقل المتتابع ، وسواء كان هذا النقل المتتابع يجمعه عقد واحد أو تحكمه عقود متعددة، مادامت الارادة تنظر الى هذا النقل - رغم تتابع الناقلين فيه وتعدددهم - باعتباره مكونا لعملية نقل واحدة . فيكون هذا النقل المتتابع اذن دوليا في كل أجزائه ، ولو كان الجزء المفروض تنفيذه على عاتق أحد الناقلين واقعا في اقليم دولة واحدة ، مادام لا ينظر الى كل جزء على استقلال . ولذلك يعتبر دوليا النقل الجوى من القاهرة الى سان فرانسيسكو مع تغير الناقل في نيويورك حتى بالنسبة الى الجزء من نيويورك الى سان فرانسيسكو وهو واقع في الولايات المتحدة الأمريكية وحدها ، وسواء كان هذا النقل المتتابع بعقد واحد أو بعقدين مختلفين ، مادامت الارادة تنظر اليه كعملية نقل واحدة . وهذا ما تنص عليه الفقرة الثالثة المعدلة من المادة الأولى من الاتفاقية بقولها ” النقل الذى يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه ، عند تطبيق هذه الاتفاقية ، أنه نقل واحد اذا اعتبره الأطراف بمثابة عملية واحدة ، سواء كان الاتفاق في شأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو مجموعة من العقود . ولا يفقد هذا النقل طابعه الدولى نتيجة تنفيذ أحد العقود أو عدد منها تنفيذا كاملا في اقليم دولة واحدة “ .

(١) ولذلك تنص الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه ” ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف المتعاقدة ، عندما يقومون بعمليات نقل مشتركة ، من أن يدرجوا في سند النقل الجوى شروطا تتعلق بوسائل أخرى للنقل ، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوى“ .

(٢) في هذا المعنى : Chauveau, op, cit., Nos - 208, 209.

ويراعى أن استخلاص ارادة المتعاقدين فى النظر الى النقل المتتابع كعملية نقل واحدة يكون يسيرا اذا كان مبرما فى صورة عقد واحد. ولكن ابرامه فى صورة جملة من عقود متفرقة يجعل اثبات وجود مثل هذه الارادة عسيرا (١).

#### ٤ - الشرط الثانى - يجب أن يكون النقل فى الأصل بمقابل

إذا كانت الاتفاقية تشترط فى النقل الخاضع لأحكامها أن يكون دوليا بالمعنى المحدد منها على ما سبق البيان ، فهى تشترط فضلا عن ذلك أن يكون فى الأصل نقلا بمقابل ، إذ تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى منها على أنه "تنطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة فى مقابل أجر ...". وبذلك يخرج فى الأصل النقل المحائى ولو كان دوليا عن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية . ويبدو أن مرد هذا الاشتراط الى طبيعة عقد النقل نفسه ، فهو عقد معارضة لا عقد تبرع ، ولذلك لا يوجد عقد نقل - حتى يقال باخضاعه لأحكام الاتفاقية (٢) - إذا كان الناقل يقوم بالنقل على سبيل التبرع (٣) .

وإذا كانت الاتفاقية تشترط فى الأصل أن يكون النقل الجوى الدولى بمقابل ، فانها لا تلبث أن تورد استثناء على ذلك فى نفس الفقرة الأولى من المادة الأولى التى تمضى فتقرر أن الاتفاقية "تنطبق على عمليات النقل التى تقوم بها وبغير أجر طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوى" .

(١) أنظر فى ذلك وفيما يقترحه البعض من ضوابط فى هذا الشأن .

Lemoine, op. cit., No. 555.

(٢) بل وهو لا يخضع كذلك للاتفاقية حتى لو قيل بوجود عقد حقيقى آخر غير عقد النقل على أساس استخلاص النية فى تبرع الناقل بالنقل على سبيل الالتزام لاعلى سبيل المجاملة والتطوع ، لأن الاتفاقية انما تعرض لأحكام النقل الجوى الناشئ عن وجود عقد نقل بالذات .

(٣) فى هذا المعنى :

Van Houtte, op cit., No. 67, p. 60. — Lemoine, op. cit., No. 580 — Mazeaud, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, 4, éd., t. I. Nos 110 — 115. — de Juglart, op. cit., No. 216.

عبد الرزاق السنهورى ، الوسيط فى شرح القانون المدنى الجديد ، ج ١ ، مصادر الالتزام ، فقرة ٥٤٦ .

وقارن مع ذلك فى تأصيل هذا الاستثناء : Chauveau, op. cit., No. 202.

وبذلك يخضع النقل المجاني الذي تقوم به إحدى مؤسسات النقل الجوي للاتفاقية ، بينما يظل خارجا عن نطاقها النقل الجوي المجاني الذي يقوم به ناقل من الأفراد (١) .

ولعل الاتفاقية قد نظرت في تقرير هذا الاستثناء إلى ما يكون واقعا عادة على عاتق مؤسسات النقل الجوي من التزام يمثل هذا النقل المجاني في بعض الحالات نتيجة ما يتضمنه غالبا امتياز النقل من الزام بتقديم عدد معين من السفريات المجانية لبعض الموظفين أو الهيئات ، وإلى ما ترتبه مؤسسات النقل الجوي عادة من رحلات جوية مجانية لأغراض الدعاية (٢) مما يعود عليها بمنفعة كبرى في النهاية . فضلا عن أن مؤسسات النقل الجوي إنما تقوم على أساس احترام النقل واستهداف غرض نفعي بحت بحيث ينبغي أن يكون هذا الهدف هو الغالب والمسيطر على كل ما تقوم به من نقل حتى ولو كان - في بعض الحالات النادرة - مجانيا (٣) .

## المبحث الثاني

### أساس المسؤولية وأركانها

#### ٥ - تمهيد

لما كانت الأنظمة التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي - من حيث أساسها وطبيعتها وأركانها - متعددة مختلفة في القوانين الوطنية الداخلية لمختلف

(١) في هذا المعنى : Lemoine, op. cit., No. 558 — Litvine, op. cit., No. 194

وقارن مع ذلك : Chauveau, op. cit., No. 203

Lemoine, ibid. (٢)

(٣) ولعل هذا يكشف عن أن الاستثناء في هذا الشأن ظاهري أكثر منه حقيقي ، لأنه مع وجود مثل هذا الاحتراف لا يكون النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي الاستارا يخفى منفعة غير ظاهرة ولكنها متففة مع غرض هذا الاحتراف وتنميته . ولذلك فرغم الطابع المجاني الظاهر ، يمكن القول بوجود عقد نقل حقيقي ، كل ما في الأمر أن مقابل النقل لا يكون نقديا مباشرا وإنما يتحصل في منفعة غير مباشرة . (في هذا المعنى : Van Houtte, op. cit., No. 27, pp. 60, 61).

الدول ، فقد وقع على عاتق المؤتمرين لعقد اتفاقية فارسوفيا - وهم بسبيل ارساء دعائم نظام موحد بها للمسئولية عن النقل الجوى الدولى - واجب ليس باليسير فى تخير نظام يحظى بموافقة أكبر عدد من الدول ، ويحقق فى نفس الوقت تشجيع الاستغلال الجوى بمراعاة ظروف الملاحه الجوية الناشئة بمخاطرها المتعددة وحماية المتعاملين مع الناقلين الجويين على حد سواء .

وقد وجد المؤتمرين فى الواقع أنفسهم أمام مشكلة أولية يجب الفصل فيها قبل تحديد أركان المسئولية هى مشكلة أساس هذه المسئولية وهل هو تحمل تبعه المخاطر أو الأساس التقليدى وهو الخطأ . وقد انتهوا الى تأسيس نظام مسئولية الناقل الجوى فى الاتفاقية على أساس الخطأ وحده ، وبذلك تحددت أركان المسئولية على النحو المعروف : الخطأ ، والضرر وعلاقة السببية بينهما . فنعرض أولاً لأساس هذه المسئولية ، ثم لركنها الأول وهو الخطأ ، ثم لركنها الثانى وهو الضرر .

## ٦ - أساس مسئولية الناقل الجوى فى اتفاقية فارسوفيا

إذا كانت القوانين والشرائع الوطنية تختلف فى شأن أساس مسئولية الناقل الجوى ، فان اختلافها فى ذلك لا يخرج عن نظامين رئيسيين : نظام المسئولية الموضوعية (la responsabilité objective) المؤسسة على فكرة المخاطر وتحمل تبعتها ، ونظام المسئولية الشخصية (la responsabilité subjective) المؤسسة على فكرة الخطأ .

وتأسيس مسئولية الناقل الجوى على فكرة المخاطر وتحمل تبعتها لاتعرفه إلا قلة من الشرائع من أظهرها التقنين الجوى السوفيتى<sup>(١)</sup> . وهو

(١) أنظر فى ذلك :

Van Houtte, op. cit., No, 14, pp. 39,40 — Lemoine, op, cit., Nos. 791 - 793. — Litvine op. cit, No. 160.

وهذا النظام مأخوذ به كذلك فى القانون السويسرى(أنظر : Van Houtte, op, cit., No. 14 pp. 40 , 41. — Lemoine, op. cit., Nds. 783 — 786.—Litvine, ibid) . وفى القانون الألمانى وان كان للمضروور فيه الخيارين هذا النظام وبين النظام العام للمسئولية =

نظام شديد في قسوته ، إذ يشرع مسؤولية الناقل الجوي بمجرد تحقق الضرر للمسافر أو الأمتعة أو البضائع ما دام هذا الضرر ناشئاً عن فعل الناقل سواء كان هذا الفعل مكوناً أو غير مكون لخطأ ، بحيث لا يتأتى للناقل دفع مسؤوليته إلا عن طريق إثبات خطأ المضرور (١) فلا ينفعه إذن إثبات القوة القاهرة ، وذلك على أساس أن الناقل إنما يقوم باستغلال خطر تعود عليه منافعه ومغائمه فيقع عليه وحده تحمل مخاطره ومغارمه دون حاجة إلى إثبات أو افتراض خطأ في جانبه .

ولكن هذا النظام في قسوته ليس بالمتفق مع حداثة العهد بالملاحة الجوية واقترانها بمخاطر كبيرة لم يتوصل العلم بعد - رغم تقدمه - إلى السيطرة عليها سيطرة كاملة ، بحيث يكون في فرضه هذه الظروف الحالية اعنات كبير للناقلين وتعويق لنمو وانتشار الملاحة الجوية الناشئة . لذلك فإن القوانين التي تأخذ به تحاول أن تخفف من صرامته بالحد من اطلاقه ، كما يفعل التقنين الجوي السوفيتي حين يجوز للناقل الجوي التخلص من المسؤولية - في شأن نقل الأمتعة والبضائع وحدها - باثبات رجوع الضرر الى ظروف لم يكن في وسعه تجنبها (٢) .

من أجل ذلك ، وبالإضافة الى ما تلقاه فكرة تحمل تبعة المخاطر الى اليوم من صدود أغلب الشرائع والقوانين عن اتخاذها أساساً للمسئولية بوجه عام ، فإن الرأي الذي كتبت له السيادة عند وضع اتفاقية فارسوفيا كان هو تأسيس مسؤولية الناقل الجوي فيها على الأساس التقليدي الشخصي - السائد كذلك في أغلب القوانين الوطنية (٣) - وهو أساس

Van Houtte, op. cit No. 14, pp. 41, 42. — Lemoine, op. cit., Nos. : (أنظر : 745 — 748).

(١) بل ان التقنين الجوي السوفيتي يستلزم أن يكون هذا الخطأ جسيماً ( أنظر :

Lemoine, op., cit., No. 791).

Lemoine, ibid. (٢)

(٣) أنظر في تفصيل ذلك :

Lemoine, op. cit., Nos, 749, 750, 754, 759, 761, 770, 771, 776, 796 — 800, 803.

الخطأ (١) . ورفض فكرة المخاطر ، وتأسيس مسئولية الناقل الجوي في هذه الاتفاقية على أساس الخطأ ، هو المتفق كذلك مع القواعد العامة للمسئولية في القانون المصري (٢) .

## ٧ - خطأ الناقل الجوي وثبوتة

إذا كانت اتفاقية فارسوفيا قد انتهت الى رفض تأسيس مسئولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر وأسسها على فكرة الخطأ ، فيبقى التساؤل عن طبيعة هذه المسئولية وهل هي مسئولية عقدية أو مسئولية تقصيرية ، وعن كيفية تحقق وثبوت الخطأ في جانب الناقل الجوي وهل هو من قبيل الخطأ الثابت المفروض أو الخطأ غير المفروض والواجب الاثبات .

والواقع أن اتفاقية فارسوفيا كان عليها أن تختار في ذلك بين نظامين رئيسيين موجودين في القوانين الوطنية المختلفة : نظام أول يجعل مسئولية الناقل مسئولية تقصيرية يتحقق الخطأ فيها بالاخلال بالتزام عام باليقظة هو التزم ببذل عناية ، ونظام ثان يجعل مسئولية الناقل مسئولية عقدية سواء بالنظر الى الخطأ فيها على أنه اخلال بالتزام بتحقيق نتيجة أو بالتزام ببذل عناية . والوضع السائد في أغلب القوانين الوطنية المختلفة هو النظام الثاني أى نظام مسئولية الناقل العقدية (٣) ، بينما لا تعرف مسئولية الناقل

(١) واضح أن تأسيس المسئولية على هذا النحو قاصر على تلك المسئولية التي تفترض وجود عقد نقل بين المستول والمضروب أى على مسئولية الناقل قبل الركاب أو المرسلين ، وهو ما تقتصر اتفاقية فارسوفيا على التعرض له ونقتصر كذلك على بحثه . أما مسئولية المستغل الجوي بوجه عام قبل الغير عن الأضرار التي تصيبهم على سطح الأرض ، فقد أقامتها اتفاقية روما الموقعة في ٧ من أكتوبر سنة ١٩٥٢ على أساس تحمل تبعات المخاطر (وقد أصدر المشرع المصري القانون رقم ٢٩٦ لسنة ١٩٥٣ بالموافقة على هذه الاتفاقية ، الوقائع المصرية في ١٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ ، العدد ٦٦ مكرر) .

(٢) أنظر في هذه القواعد :

عبد الرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ج ١ ، فقرات ٥٢٠ - ٥٢٢ .

(٣) أنظر في هذه القوانين : Van Houtte, op. cit., No. 16. —

Lemoine, op. cit., Nos. 660, 749, 761, 771. — Litvine, op. cit., No. 161.



التقصيرية الاقوانين وطنية قليلة وفي حدود معينة (١) . بل ان القوانين الانجليزية التي تعرف مسؤولية الناقل التقصيرية ، انما تأخذ في الواقع بنظام مختلط يعتبر مسؤولية الناقل تقصيرية في حالات وعقدية في حالات أخرى ؛ فهي تقصيرية في شأن "الناقل الخاص" (private carrier) وحده، دون الناقل العام (commun carrier) الذي تعتبر مسؤوليته عقدية وان كان النظر الى الخطأ فيها يختلف باختلاف محل النقل فيكون اخلالا بالتزام بتحقيق نتيجة في شأن نقل البضائع ومجرد اخلال بالتزام ببذل عناية في شأن نقل الأشخاص (٢) .

والواقع أن التارجح في مسؤولية الناقل بين اعتبارها عقدية أو تقصيرية ليس له في ذاته أهمية كبرى ، على الأقل فيما يتعلق بتحديد الخطأ وثبوته ووسائل دفعه . وانما الأهمية الكبرى — في هذا الشأن — تتوقف أساسا على تحديد مضمون الالتزام الذي يعتبر الاخلال به محققا للخطأ وهل هو التزام ببذل عناية أو بتحقيق نتيجة ، لا على تعيين مصدر هذا الالتزام وهل هو عقدي أو تقصيري (٣) .

ويبدو أن اتفاقية فارسوفيا تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية (٤) ، لأنها تهتم أساسا بعقد النقل وتبين الأضرار التي تتحقق عنها المسؤولية

(١) أنظر في ذلك :

Van Houtte, op. cit., No. 17. — Lemoine, op. cit., No. 661; 749 p. 518. — Chauveau, op. cit., No 314.

Van Houtte, op. cit. No. 16, p. 45; No. 17, pp. 47, 48. — Lemoine, (٢) op. cit, Nos 749, 750. — Picard, op. cit., pp. 149, 150. — Litvine, op. cit., Nos. 163 - 164.

(٣) في هذا المعنى خاصة : Mazeaud, op. cit., t. I, Nos, 103 - 2, 669 , 692 — 704.

(٤) في هذا المعنى : Van Houtte, op. cit., No. 23. — Lemoine, op. cit., no. 813

وقارن مايراه البعض (Litvine op. cit., No. 173.) من أن المسؤولية ليست عقدية ولا تقصيرية وانما هي قانونية ناشئة عن القانون ومتعلقة بالنظام العام . ولكن يراعى أن وجود التزام يفرضه القانون — ولو فرضا أمرا — على أحد المتعاقدين لا يغير من طبيعة مسؤوليته عن الاخلال به واعتبارها دائما مسؤولية عقدية ، والا كان معنى ذلك أن القانون يفرضه التزاما أمرا في دائرة العقد يخرجه في نفس الوقت منها (في هذا المعنى : Mazeaud, op. cit., t. I, No 171. — Demogue, cité par Mazeuad, ibid.)

وكلها أضرار متعلقة بتنفيذ هذا العقد وواقعة أثناء هذا التنفيذ وناشئة عن الإخلال بالالتزامات المفروضة بالعقد . وهذا النظر هو الصحيح ، لأن الالتزام الذى يعتبر الإخلال به مكونا لخطأ الناقل - بغض النظر عن مضمون هذا الالتزام - هو ولا شك التزام عقدى يفرضه عقد النقل على الناقل ، فيكون من الطبيعى والبدهى أن تعتبر مسؤولية الناقل المبنية على الإخلال به مسؤولية عقدية ، اذ هى مسؤولية عن عدم تنفيذ عقد النقل التنفيذ المطلوب أو المتفق عليه . واعتبار مسؤولية الناقل الجوى مسؤولية عقدية فى اتفاقية فارسوفيا ، هو كذلك النظر السائد فى القانون المصرى فى شأن الناقل بوجه عام (١) .

ولكن اذا كانت مسؤولية الناقل الجوى مسؤولية عقدية ، فبمق - وهذا هو المهم - تحديد الخطأ وكيفية ثبوته باعتباره الركن الأساسى فى هذه المسؤولية . وقد كان على الاتفاقية أن تتخذ موقفا محمدا من مختلف القوانين والشرائع التى تتراوح بين اعتبار مسؤولية الناقل مؤسسة على كون التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة أو على كونه التزاما ببذل عناية . ذلك أن هذا التراوح

(١) فى هذا المعنى : عبد الرزاق السنهورى ، المرجع السابق ، فقرة ٥٤٦ ، ص ٨١٤ - عبد الحى حجازى ، المرجع السابق ، ص ٢١٠ و ٢١١ و ٢٥٢ - ٢٦١ - محسن شفيق ، المرجع السابق ، فقرات ١٣٩ و ١٨٢ - ١٨٦ . - أكثم الخولى ، المرجع السابق ، فقرات ٢٨٧ و ٣٣٣ - ٣٣٥ . - محمد لبيب شنب ، المسؤولية عن الأشياء ، ١٩٥٧ ، فقرة ١٨٤ - على البارودى ، دروس فى العقود التجارية ، ١٩٥٨ ، ص ١٨٢ ، ٢١٨ - ٢٢٦ استئناف اسكندرية ، ٥ فبراير ١٩٥٠ ، مجلة التشريع والقضاء ، السنة الثانية ، رقم ١١٠ ، ص ٢٧٧ - نقض ٧ يناير ١٩٥٤ ، مجموعة المكتب الفنى ، السنة الرابعة ، رقم ٥٩ ص ٤٠٢ - استئناف اسكندرية ، ٢٩ فبراير سنة ١٩٥٦ ، المحاماة ، ٣٧ ، رقم ٣٤٠ ، ص ٧١٦ - نقض ٣١ مايو ١٩٥٦ ، مجموعة المكتب الفنى ، السنة السابعة ، رقم ٨٨ ، ص ٦٤٢ - القاهرة الابتدائية ، ٢٠ مارس ١٩٥٧ ، المحاماة ٣٧ رقم ٥٥٨ ، ص ١٣١٦ ، ولكن قارن : سليمان مرقس ، تعليق على حكم استئناف اسكندرية فى ٥ فبراير ١٩٥٠ ، مجلة التشريع والقضاء ، السنة الثانية ، ص ٢٨٢ وما بعدها .

في مضمون التزام الناقل على هذا النحو بعيد الأثر في أمر ثبوت الخطأ ووسائل دفع المسؤولية على السواء (1). فلو نظر الى التزام الناقل على أنه التزام بتحقيق نتيجة لا يعتبر الخطأ قائماً بمجرد تخلف النتيجة دون حاجة الى تحمل المسافر أو المرسل عبء اثبات تقصير الناقل ، ولما استطاع الناقل حينئذ أن يخلص من المسؤولية باثبات عدم تقصيره وإنما باثبات السبب الأجنبي وحده ؛ بينما لو نظر الى التزام الناقل على أنه مجرد التزام ببذل عناية ، لوقع على عاتق المضرور وهو الراكب أو المرسل عبء اثبات تقصير الناقل ولما كان في وسع الناقل أن يخلص من المسؤولية الا اذا أثبت بذله العناية المطلوبة واتخاذ التدابير والاحتياطات التي تفرضها هذه العناية .

وقد حاولت اتفاقية فارسوفيا التوفيق بين هاتين النظرتين المختلفتين الى مضمون التزام الناقل الجوي مستهدية في ذلك بغايتين رئيسيتين : الأولى ، ضرورة حماية الاستغلال الجوي بمراعاة طبيعة الملاحة الجوية في ظروفها الراهنة . والثانية ، ضرورة توفير حماية فعالة للمتعاملين مع الناقل من مرسلين وركاب على السواء أمام المخاطر الجمة التي ما تزال تصاحب النقل الجوي والملاحة الجوية .

ولم يكن في الامكان ، بالنظر الى هاتين الغايتين معا ، الابقاء على مضمون التزام الناقل باعتباره التزاما بتحقيق نتيجة ، والا اختل التوازن الواجب بين الغايتين بتغليب الثانية على حساب الأولى . من أجل ذلك ، ومن أجل الحرص على تحقيق هذا التوازن ، انحازت الاتفاقية الى النظرة الأنجلوسكسونية باعتبار التزام الناقل الجوي مجرد التزام ببذل عناية لا بتحقيق غاية . ولكنها لم تسير منطق هذه النظرة الى منتهاه ، ذلك أنه إذا كان في تحديد مضمون التزام الناقل على هذا النحو نجدة له وتخفيف

(1) أنظر في ذلك :

Mazeaud, op. cit., t. I, Nos. 103 - 2; 151 - 155; 669; 692 - 704. — Chauveau, op. cit., Nos. 308 - 314.

عبد الرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، الجزء الأول ، فقرة ٤٢٩ و ٥٤٦ .

عليه ، فلا ينبغي كذلك تجاهل ما يجب - أمام مخاطر الملاحة الجوية الكثيرة - من توفير حماية كافية للمتعاملين معه . ولذلك عمدت الاتفاقية الى اعفائهم من عبء اثبات تقصير الناقل كما هو مقتضى الأصل من كون التزامه التزاما ببذل عناية ، واعتبار تقصيره واخلاله بالعناية الواجبة قائما وثابتا بمجرد تحقق إصابة الراكب أو هلاك البضاعة أو الأمتعة أو تلفها أو التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع ( م ١٧ و ١٨ و ١٩ ) ، بحيث ينتقل عبء الاثبات من على عاتقهم ليقع على عاتق الناقل اذا أراد دفع هذا الخطأ الثابت أو المفروض باقامة الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير والاحتياطات اللازمة لتفادي الضرر والتي تفرضها العناية العادية المعقولة أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها ( م ٢٠ ) .

وهذا الحل الذى تقرره اتفاقية فارسوفيا فى شأن ثبوت خطأ الناقل الجوى ، هو حل واجب التأييد على الأقل فى الظروف الراهنة للملاحة الجوية . ذلك أنه اذا كان ينبغي التسليم بأن الالتزام بضمان سلامة الراكب أو ضمان وصول البضائع أو الأمتعة سليمة وفى الوقت المناسب هو التزام ملازم لعقد النقل وتفرضه طبيعته ، وكان مثل هذا الالتزام متمشيا مع وسائل النقل البرية حيث تكاد تمكن السيطرة الكاملة والتحكم التام فى تسيير مثل هذه الوسائل بالنظر الى طبيعة النطاق البرى المعلوم الذى تعمل فيه مما يجعل من المقبول تحميل الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة هى ضمان السلامة بحيث يصبح ناقلا ومؤمنا فى ذات الوقت (١)؛ الا أن من العسير اعمال نفس الحكم فى شأن وسائل النقل الأخرى التى تعمل فى نطاق مغاير لا يمكن - على وجه القطع واليقين - التنبؤ بتقلباته أو التحكم فى ظروفه وأخطاره ، وخاصة فى ذلك النطاق الجوى البعيد حيث لم يتوصل الانسان بعد - فى حالة العلم الراهنة - الى اخضاعه لسلطانه أو السيطرة الكاملة على ظروف الملاحة الجوية المفاجئة أو التغلب على قوى الطبيعة الثائرة . لذلك يكون من الطبيعى انتظارا لتقدم العلم الاكتفاء - كما فعلت الاتفاقية - باعتبار التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية معقولة

Chauveau, op. cit., No. 321. (١)

في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة ، ولكن مع التخفيف من وطأة الغاء ضمان السلامة – تيسيرا على الركاب والمرسلين وتمكيننا لحمايتهم – يجعل تقصير الناقل في بذل العناية الواجبة ثابتا بمجرد تحقق الضرر الا أن يقيم هو الدليل على العكس .

## ٨ – الأضرار التي تتحقق عنها مسئولية الناقل الجوي

إذا كانت الاتفاقية تعتبر خطأ الناقل ثابتا بمجرد تحقق الضرر كما سبق البيان ، فإنها تعنى بتحديد نوع الضرر من ناحية ووقت وقوعه من ناحية أخرى حتى تتحقق عنه المسئولية وفق أحكامها .

١ – نوع الضرر : يختلف الضرر الذي تتحقق عنه مسئولية الناقل الجوي بداهة باختلاف نوع النقل وهل هو نقل أشخاص أو بضائع أو أمتعة . ولكن الأضرار التي تتحقق عنها مسئولية الناقل الجوي بوجه عام والتي حددها الاتفاقية لاتخرج عن ثلاثة ، هي : إصابة الراكب ، وتحطيم أو هلاك أو تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة ، والتأخير في النقل بالنسبة للركاب والبضاعة والأمتعة على السواء .

(١) إصابة الراكب : تتحقق مسئولية الناقل الجوي عن كل حادثة تؤدي الى إصابة الراكب بأى ضرر يؤذيه في بدنه أو يودي بحياته ، وهذا ما تنص عليه المادة ١٧ من الاتفاقية بقولها ” يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أى أذى بدني يلحق براكب ... “ . والتعبير بلفظ ” حادثة “ (accident) <sup>(١)</sup> الذي تستعمله هذه المادة في عجزها عندما تتطلب كما سنرى أن تكون ” الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات الصعود أو النزول “ ، يستبعد اذن من نطاق نظام المسئولية المقرر في الاتفاقية كل أذى بدني أو وفاة تصيب الراكب ولا تكون

(١) أنظر في تحليل مدلول ” الحادثة “ : Letvine, op. cit., No.208

متولدة عن حادثة ، كوفاة الراكب في هذه الفترة وفاة طبيعية<sup>(١)</sup>. وبديهي أن يكون المقصود بالحادثة هو ” الحادثة “ الجوية وحدها (accident aérien) ، بحيث يخرج عن نطاق نظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية الضرر الناشئ عن اعتداء راكب على راكب آخر<sup>(٢)</sup>.

وعلى أى حال ، فقد يكون في اقتصار الاتفاقية على الأذى البدني وحده قصور لا مبرر له نتيجة أغفال الأذى المعنوي<sup>(٣)</sup> الذي لا يقل عن الأول في أهميته وضرورة تحقق المسؤولية عنه مثل الانهيار العصبي أو الخلل العقلي ، اذ لا يندر تحققه على أى حال نتيجة الحوادث الجوية .

(ب) تحطيم الأمتعة المسجلة أو البضاعة أو ضياعها أو تلفها :  
تنص المادة ١/١٨ من الاتفاقية على هذا الضرر بقولها ” لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع “. وإذا كان هذا النص يمتضى - في معرض تحديد وقت وقوع الضرر - فيعبر عن أن مثل هذا الضرر يتولد عن ” حدث “ (événement) لا عن ” حادثة “ (accident) كما هو الحال في إصابة الراكب<sup>(٤)</sup> ، فيجب اذن التفريق بين الحالتين<sup>(٥)</sup>. ولعل لهذا التفريق ما يبرره ، فتلف البضاعة أو الأمتعة مثلا قد يتحقق - ولو لم تقع حادثة جوية - نتيجة

(١) Blanc - Dannery, thèse précitée, p. 62 — Rabut, op. cit., p.18

(٢) Chauveau, op. cit., No 280, p. 331.

(٣) في هذا المعنى : Chauveau, op. cit., No. 280, p. 330

(٤) ورغم اختلاف التعبير الفرنسي في الحالتين في النصوص الأصلية للاتفاقية على هذا النحو ، تجرى الترجمة الرسمية في مصر على التعبير بلفظ ”حادثة“ في الحالتين (أنظر قرار وزارة الخارجية بنشر نصوص الاتفاقية ، الوقائع المصرية في ٢٦ ديسمبر سنة ١٩٥٥ ، العدد ١٠٠).

(٥) أنظر عكس ذلك : Litvine, op. cit., No. 240,

حدث معين كالتأخير في تسليمها ، فمثل هذا التأخير قد يؤدي الى ذبول الأزهار (١) أو عطب الفاكهة والخضروات أو فساد الأطعمة .

وإذا كان النص يواجه مثل هذا النوع من الضرر في شأن البضائع والأمتعة على السواء، إلا أنه بالنسبة إلى الأخيرة يقتصر على "الأمتعة المسجلة" وحدها . ذلك أن الأمتعة غير المسجلة وهي حاجيات الراكب الخفيفة الشخصية التي يحتفظ بها ( م ٤ من الاتفاقية ) تكون في حراسة الراكب لاني حراسة الناقل . ولذلك إذا كانت الاتفاقية - رغبة في التخفيف على الراكب - تجعل خطأ الناقل ثابتا بمجرد تحقق الضرر وكان ذلك مفهوما في شأن مايكون في حراسته من أمتعة مسجلة لما يعنيه ذلك من تحميله بالتزام ببذل العناية المعقولة في نقلها وحراستها معا ، فيكون من غير الطبيعي إفادة الراكب من مثل هذا الخطأ الثابت الذي يعفيه من الإثبات في شأن تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعته التي يحتفظ هو - لا الناقل - بها وتكون في رعايته وحراسته الشخصية .

ولكن ليس معنى هذا أنه ترتفع مسئولية الناقل في كل الأحوال عن هلاك أو فقد أو تلف هذه الأمتعة غير المسجلة ، بل يتصور تحقق مسئوليته عن ذلك بشرط قيام الراكب باثبات خطأ من جانب الناقل تولد عنه هذا الضرر (٢) . وعلى أى حال ، فان الاتفاقية تجعل مسئولية الناقل في هذه الحالة محدودة بمحدود مبلغ معين من التعويض ( م ٣/٢٢ ) كما سنرى .

(١) Blanc - Dannery, thèse précitée. p. 67,

(٢) في هذا المعنى : Lemoine, op. cit., No. 654 — Chauveau op. cit.,

No. 327. — De Juglart, op. cit., No. 286. — Rabut, op. cit., p. 20.

ويذهب البعض ( Lemoine, op. cit., Nos. 654, 860 ) الى اعتبار أن المسئولية هنا ليست بالمسئولية العقدية ، بدعوى أن الناقل ليس ملتزما التزاما عقديا في شأن الأمتعة الشخصية غير المسجلة . ولكن هذا الرأي محل نظر ، لأن الناقل اذا كان يلتزم بنقل الراكب فالتزامه انما يكون بنقله هو وأمتعته الشخصية التي يحتفظ بها ؛ وهو التزام ببذل عناية في مفهوم هذه الاتفاقية . كل مافي الأمر ، أنه مادامت هذه الأمتعة تبقى في حراسة صاحبها ، فالتزام الناقل في شأنها يكون مجرد التزام ببذل عناية في نقلها وليس كذلك في حراستها =

(ج) التأخير في النقل عموماً : هذا النوع الثالث من الضرر عام يتصور في شأن نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة على السواء ، وقد نصت عليه المادة ١٩ من الاتفاقية بقولها ”يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يترتب على التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو“ .

والواقع أن تقرير المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة يتفق مع طبيعة الملاحة الجوية والنقل الجوي ، إذ وسيلة ذلك هي الطائرة التي تمتاز على غيرها من وسائل النقل الأخرى بسرعتها. فليس من المفهوم إذن - والنقل الجوي يقوم في أصله على توفير الوقت -

= كما في شأن الأمتعة المسجلة التي يعهد بها الراكب إليه . ولذلك لا تتأتى مسؤولية الناقل الا بتقصيره في عملية النقل ذاتها لافي حراسة هذه الأمتعة غير المسجلة ، كأن تتحطم هذه الأمتعة أو تضيع نتيجة حادث وقع للطائرة بتقصير من الناقل أوتابعيه ، وليس نتيجة تقصير نفس الراكب صاحبها في حراستها . ولكن يجب على الراكب هنا اثبات تقصير الناقل على هذا النحو ، اذ ليس له ، كما قلنا ، أن يفيد - بالنظر الى الوضع الخاص لهذه الأمتعة - مما تمنحه له الاتفاقية في الأصل من إعفاء من الاثبات في هذا الشأن .

فكأن الوضع اذن في شأن الأمتعة غير المسجلة هو امكان قيام مسؤولية الناقل عنها مسؤولية عقدية ، كل مافي الأمر أن خطأ الناقل هنا ليس مفروضاً ثابتاً كما في شأن الأمتعة المسجلة ، بل يجب على الراكب اثباته . وهذا الخلاف بين الحالتين حول عبء الاثبات ، لانعتقد أن من شأنه اخراج مسؤولية الناقل الجوي في شأن الأمتعة غير المسجلة عن الموضوع لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية كما يذهب الى ذلك بعض الفقهاء (أنظر : Van Houtte, op. cit., No 61.p.109) ؛ بل تظل خاضعة له ولكن مع مراعاة ما يميزها من خصوصية في شأن عبء الاثبات كما ذكرنا . والدليل على ذلك أن الاتفاقية تنظم هذه المسؤولية كذلك فيما تعرض له من تقرير وتطبيق مبدأ الحد من مسؤولية الناقل الجوي عموماً بحدود مبلغ معين من التعويض (م ٢٢) . وليس من المقبول ما يذهب اليه البعض ( Van Houtte, ibid. ) من أن نص الاتفاقية بالحد من مسؤولية الناقل الجوي في شأن الأمتعة غير المسجلة إنما يواجه حالة ثبوت هذه المسؤولية أولاً خارج نطاق الاتفاقية وطبقاً للقانون العادي ، اذ ما شأن الاتفاقية بالحد من مسؤولية لاختضع لأحكامها كما يقال ؟ . وكيف يعقل خضوع نفس المسؤولية لنظامين مختلفين في نفس الوقت ، فتخضع للقانون العادي من حيث ثبوتها ولأحكام المسؤولية من حيث تقدير مبلغ التعويض ؟



أن يسمح للناقل بالتحلل من كل مسئولية عن التأخير في النقل . ولكن يراعى أن تقرير مسئولية الناقل الجوى عن التأخير ، يحد منها في العمل أن التأخير يرجع في أغلبه الى ظروف الجو وتقلباتها مما يمكن الناقل من دفع مسئوليته عنه ؛ ولذلك لا تتحقق عملا مسئولية الناقل الجوى إلا إذا كان لم يتخذ — هو أو تابعوه — كل التدابير والاحتياطات التي تفرضها العناية العادية المعقولة للوصول في الميعاد المحدد أو في الميعاد المناسب المعقول .

ورغم ذلك ، فقد كانت المسئولية عن التأخير دائما ماثرا لضرر الناقلين الجويين تضررا لم يلبث أن ظهر أثره واضحا في الشروط العامة التي تضعها جمعية النقل الجوى الدولي — والتي يلتزمها أكثر الناقلين في مختلف الدول — والتي تقضى بعدم ضمان المواعيد في النقل الجوى أو باعتبارها مجرد متوسط لوقت النقل<sup>(١)</sup> . ومثل هذه الشروط قد يكون لها ما يبررها من طبيعة الملاحة الجوية<sup>(٢)</sup> ، ويمكن تجويزها على أساس استقامتها مع نظرة الاتفاقية الى التزامات الناقل بأنها مجرد التزامات ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة ، خاصة وأنه لا يزال من العسير — في حالة العلم الراهنة — التقيد بالتزام بموعد محدد تحديدا قاطعا في النقل الجوى أو التمكن من تنفيذه بحرفيته بالتالى . ولكن ليس معنى ذلك إعفاء الناقل الجوى من أية مسئولية قد تتحقق في جانبه نتيجة التأخير في النقل ، إذا كان إلتاخير راجعا

(١) Van Houtte, op. cit., No. 43 — Lemoine, op. cit., Nos. 812 , 869.

Chauveau, op. cit., No. 258. — Litvine, op. cit., No. 214.

(٢) ذلك أن الملاحة الجوية مرهنة بظروف كثيرة مختلفة ليس في امكان الناقل أو تابعيه ولا في قدرتهم السيطرة عليها . فهي مرهونة خاصة بظروف الجو التي قد تسمح بالملاحة الجوية أولا تسمح ، أو تسمح بها ولكن بحال ثقل فيه سرعة الطائرة . وهى مرهونة كذلك من الناحية الفنية بقدرة الطائرة على حمل البضائع ، فقد تضطر الطائرة — نظرا لظروف جوية أو لأسباب فنية — أن تحمل من الوقود أكثر مما تحمل عادة مما يحد من قدرتها على حمل الركاب والبضائع محافظة على سلامتها ، وهو ما يؤدي الى التأخير في نقل بعض الركاب والبضائع (أنظر في ذلك : Chauveau, op. cit., No. 613. — Lemoine, op. cit., No. 257. — Rabut, op. cit., p. 22 ) .

إلى تقصير الناقل أو تابعيه ، وكان تأخيرا عن الوقت المعقول بالنظر الى طبيعة البضاعة وقدر المسافة وما يجرى من عرف في هذا الشأن (١) .

ولكن يجب القول بأن ما قد يوجد من شروط في عقود النقل التي تضعها بعض الشركات الجوية الكبيرة بالتنصل من أية مسؤولية عن التأخير - ولو في شأن نوع من النقل دون آخر (٢) - أو بالحد منها ، تعتبر شروطا باطلة (٣) بحكم المادة ١/٢٣ من الاتفاقية التي تقضى بأن "كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من مسؤوليته أو الى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا وكأنه لم يكن ، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية" .

وعلى أى حال ، فحتى لو لم يوجد أى تحديد ما لموعد النقل ، فلا يجب أن يستخلص من ذلك تحلل الناقل من مراعاة أى موعد وانعدام مسؤوليته عن التأخير انعداما مطلقا لتخلف النص على موعد محدد أو تقريبي ، بل يظل الناقل الجوى مسئولوا عن كل تأخير عن الموعد الطبيعي المعقول

---

(١) فطبيعة البضاعة قد تستلزم موعدا يجب أن يتم فيه النقل والا اعتبر التأخير عنه تأخيرا يستوجب مسؤولية الناقل اذا كان راجعا الى تقصيره ، كأن تكون البضاعة المتعاقد على نقلها يوميا جرائد يومية تنقل من دولة الى دولة أخرى قريبة منها لتوزع في نفس يوم صدورها . وكذلك يدخل في الاعتبار قدر المسافة بين نقطة القيام ونقطة الوصول ومقارنة وقت قطع هذه المسافة بالطائرة بالوقت الذي يستغرقه قطعها بوسيلة نقل أخرى عن طريق البر أو البحر ، فالتأخير يوما قد يعتبر تأخيرا مستوجبا لمسئولية الناقل في رحلة قصيرة كالرحلة من باريس الى لندن بينما قد لايعتبر كذلك في رحله طويلة كالرحلة من باريس الى نيويورك (أنظر في ذلك : Lemoine, op. cit., No. 612.)

De Juglart, op. cit., No., 287. (٢)

(٣) في هذا المعنى :

Lemoine, op. cit., No. 812. — De Juglart, op. cit., No. 288.

الذى تحدده ظروف الحال وقواعد العرف أو العادات (١)، اذا كان تأخيرا مرجعه تقصير الناقل أو تابعيه .

٢ - وقت وقوع الضرر : اذا كانت الاتفاقية تضع نظاما خاصا لمسئولية الناقل الجوى مراعية فيه المخاطر الملازمة للملاحة الجوية ، فطبيعى أن يقتصر التعويض - فى ظل هذا النظام - على الأضرار التى تقع فى فترة زمنية معينة هى فترة النقل الجوى . وهذا يستدعى تحديد وقت بداية النقل الجوى ونهايته ، اذ يخرج عن الخضوع لنظام المسئولية المقرر فى الاتفاقية المسئولية والتعويض عن الأضرار التى تقع قبل هذه البداية أو بعد هذه النهاية . والاتفاقية تجرى ، فى شأن تحديد فترة النقل الجوى ، على التفرقة بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة .

(١) نقل الأشخاص : نصت المادة ١٧ من الاتفاقية على أن " يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذى يقع فى حالة وفاة أو جرح أو أى أذى بدنى آخر يلحق براكب ، اذا كانت الحادثة التى تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو فى أثناء أية عملية من عمليات الصعود والنزول" ، فى هذه الفترة وحدها يعتبر الضرر واقعا فى فترة النقل الجوى ويخضع لنظام المسئولية المقرر فى الاتفاقية .

وإذا كان هذا النص صريحا فى ادخال فترة الوجود " على متن الطائرة" فى فترة النقل الجوى الذى تتحقق المسئولية فى حدودها ، فإنه غير قاطع فى شأن مدلول عمليات الصعود ( embarquement ) والنزول ( débarquement ) وحدودها مما يفتح الباب واسعا أمام عدة احتمالات وتأويلات مختلفة تتدرج من التضييق الشديد الى التوسعة الكبيرة (٢) . ولكن ينبغى الاستهداء

(١) فى هذا المعنى :

Lemoine, op. cit., No. 612. — Chauveau, op. cit., No. 328. — De Juglart, ibid.

(٢) راجع فى شأنها :

Lemoine, op. op. cit., No. 811 — Litvine, op. cit., Nos. 210 - 212.

في ذلك بالحكمة من نظام المسؤولية الخاص المقرر في الاتفاقية . فهذا النظام مرتبط بفكرة المخاطر الجوية (risques aériens) التي تعتبر من مستلزمات الملاحة الجوية والنقل الجوي ، ولذلك يجب قصر تطبيقه على المسؤولية عن الأضرار الواقعة في وقت احتمال وجود هذه المخاطر دون غيره . ولذلك فالراجع في الفقه أن الضرر يعتبر واقعا في فترة النقل الجوي وخاضعا لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية ، ليس فقط في حالة وقوع إصابة الراكب على ظهر الطائرة أو على سلم الصعود إليها أو الهبوط منها فحسب ، بل وكذلك في حالة وقوعها على أرض المطار أو في ساحته التي تطير منها أو تهبط عليها الطائرة (١) .

وعلى هذا النحو ، فان فترة النقل الجوي - التي تحكم اتفاقية فارسوفيا المسؤولية عن الأضرار الواقعة أثناءها - تبدأ منذ الوقت الذي يدخل فيه الراكب ساحة المطار عند الرحيل وتنتهي في الوقت الذي يخرج منها عند الوصول ، لأنه منذ دخول هذه الساحة في طريقه الى سلم الطائرة أو من هذا السلم الى باب الخروج من الساحة يكون داخل الميدان الجوي بمخاطره وتحت اشراف وتوجيه عمال الناقل الجوي . أما قبل دخول الساحة أو بعد الخروج منها ، فلا توجد مخاطر جوية بالمعنى الدقيق وتكون للراكب حرية الحركة حينئذ ، فلا تعتبر اصابته في هذا الوقت واقعة في المقصود بفترة النقل الجوي . ولذلك لا يعتبر ضررا حاصلًا في فترة النقل الجوي وخاضعا لنظام الاتفاقية في المسؤولية الاصابة التي تصيب الراكب أثناء وجوده في أبنية محطة المطار كما في صالات الانتظار أو المقاصف أو المطاعم الموجودة بها ، ولا الاصابة التي تصيب الراكب من باب أولى أثناء ركوبه عربة مؤسسة النقل في طريق الذهاب الى محطة المطار أو في طريق العودة منها (٢) .

(١) في هذا المعنى :

Van Houtte, op. cit., No, 42, p. 80.--Lemoine, ibid.--Chauveau, op. cit, No. 352.-Rabut, op. cit. Nos. 18, 19.

وهذا المعنى يأخذ به كذلك بعض الفقهاء في شأن النقل الجوي غير الخاضع للاتفاقية ، أنظر : عبد الحى حجازى ، المرجع السابق ، ص ٢٦٦

Chauveau, ibid. (٢)

(ب) نقل البضائع والأمتعة : أعطت الاتفاقية مدلولاً أوسع لفترة النقل الجوي في شأن البضائع والأمتعة المسجلة ، فبعد أن نصت الفقرة الأولى من المادة ١٨ منها على مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل من تحطيم أو ضياع أو تلف هذه الأشياء خلال النقل الجوي ، جاءت الفقرة الثانية محددة المقصود بفترة هذا النقل بقولها : ” يتضمن النقل الجوي ، وفقاً لمقصود الفقرة السابقة ؛ المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر في حالة الهبوط خارج المطار“ .

ومن ذلك يتضح أن الاتفاقية تجرى - في تحديد النقل الجوي في هذا الشأن - على الاعتداد بوضع البضائع والأمتعة تحت حراسة الناقل (١) ، وبكون هذه الحراسة واقعة في المجال الجوي وحده ، بحيث يلزم لقيام فترة النقل الجوي توافر شرطين رئيسيين : الأول ، أن تكون البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل حتى يفهم وجه تحقق مسؤوليته عما يصيبها من هلاك أو ضياع أو تلف نتيجة تقصير من جانبه أو جانب تابعيه فيما يقع على عاتقهم من واجب الحفاظ عليها وحراستها . والثاني ، أن تكون هذه الحراسة متحققة في مجال المرحلة الجوية حتى يفهم إخضاع مسؤولية الناقل لنظام المسؤولية الخاص المقرر في الاتفاقية ؛ وذلك سواء كانت هذه الحراسة على ظهر الطائرة أو في مطار من المطارات أو كانت حتى في غير مطار في حالة اضطرار الطائرة إلى الهبوط خارج أحد المطارات . فاذا توافر هذان الشرطان معاً ، أمكن اعتبار الضرر حاصلًا في فترة النقل الجوي وخاضعًا في المسؤولية والتعويض عنه لأحكام الاتفاقية .

وعلى هذا النحو ، ففترة النقل الجوي - في شأن البضائع والأمتعة - إنما تبدأ في الواقع من وقت وصول البضاعة إلى مطار القيام وتنتهي بخروجها من مطار الوصول (٢) ، هذا في الظروف العادية . أما في غيرها ،

Litvine, op. cit., No. 241 (١)

Lemoine, op. cit., No. 824. — Litvine, ibid. (٢)

أى فى أحوال الهبوط الاضطرارى خارج المطارات ، فىعتبر الضرر الذى يلحق البضاعة أو الأمتعة واقعا فى فترة النقل الجوى وخاضعا لنظام المسؤولية المقرر فى الاتفاقية ، ما دام متولدا من حدث واقعا أثناء أو بعد هذا الهبوط ولكن قبل إعادة نقل البضاعة أو الأمتعة من جديد بطريق أرضى - برىا كان أو نهريا أو بحريا (١) - ؛ رغم أن هذا الهبوط واقعا فى غير مكانه الطبيعى وهو أحد المطارات.

وعلى أى حال ، فتحدد فترة النقل الجوى فى شأن البضائع والأمتعة على هذا النحو يعطيها مدلولاً أوسع من مدلولها فى شأن الركاب ، فىعتبر الضرر واقعا للبضائع والأمتعة فى فترة النقل الجوى - على خلاف الحال فى شأن الركاب - ولو كان متولدا من حدث واقعا فى أبنية المطار (٢) وقبل الدخول فى ساحة الطيران ، مادامت هذه البضائع والأمتعة فى حراسة الناقل أو حراسة تابعيه .

ولكن بطبيعة الحال يخرج عن نطاق فترة النقل الجوى كل ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة ويكون ناشئا عن حدث أو سبب واقعا قبل دخول البضاعة مطار القيام أو بعد خروجها من مطار الوصول أو بعد إعادة نقلها بطريق غير جوى فى أحوال الهبوط الاضطرارى خارج أحد المطارات ، لأن مصدر الضرر حينئذ يكون متحققا فى فترة نقل أرضى لا جوى ، فلا يوجد سبب يدعو - ولو كانت البضاعة أو الأمتعة فى حراسة الناقل - لاختصاصها لنظام المسؤولية المقرر فى الاتفاقية ولا لآى نظام وطنى خاص للمسئولية متعلق بالنقل الجوى لأن مثل هذا النظام إنما يدخل فى اعتباره أساسا فكرة المخاطر الجوية مما يوجب قصر أحكامه على فترة النقل الجوى وحده ، بل يخضع مثل هذا الضرر حينئذ - من حيث المسؤولية عنه - لنظام المسؤولية الوطنى المتعلق بنوع النقل

Lemoine , ibid. (١)

: (٢) فى هذا المعنى :

Chauveau, op. cit., No. 326.

الأرضى الواقع في أثناءه الضرر . ولذلك نصت المادة ٣/١٨ من الاتفاقية في صدرها على أنه ” لا تتضمن مدة النقل الجوي أى نقل برى أو بحرى أو نهري يتم خارج مطار . . . . . “ . وعلى ذلك لا يخضع لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية كل ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة – ولو كانت في حراسة الناقل – يكون ناشئا عن سبب متحقق أثناء النقل البرى من مركز مؤسسة الناقل الى أبنية المطار أو من أبنية المطار الى هذا المركز ، أو في أحوال الهبوط الاضطرارى خارج مطار أثناء اعادة النقل – البرى أو البحرى أو النهري – الى جهة الوصول أو الى مطار آخر لاعادة شحنها من جديد بالطريق الجوى .

وإذا كان وقوع الضرر في فترة النقل الجوى على التحديد السابق هو مناط تطبيق نظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية في شأن الأضرار التي تصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة ، فتكون مسألة اثبات وقوع الضرر في هذه الفترة أو وقوعه في غيرها وتحديد من يتحمل عبء هذا الاثبات مسألة على جانب كبير من الأهمية . والواقع أن من العسير – وخاصة على المرسل أو صاحب الحق في البضاعة والأمتعة – التحمل بعبء اثبات وتحديد وقت وقوع الضرر ما دامت البضاعة أو الأمتعة في حراسة الناقل من وقت تسليمها اليه الى وقت تسلمها منه (١) . ولذلك رأت الاتفاقية حسم الأمر باقامة قرينة قانونية – تتخطى بها هذه الصعوبة الاثباتية – على اعتبار الضرر حاصلًا في الأصل في فترة النقل الجوى . ولكنها بطبيعة الحال ونظرا لتصور تخلف مقتضى هذه القرينة في بعض الحالات لم تجعلها قرينة قاطعة بل مجرد قرينة بسيطة يمكن دحضها باقامة الدليل على حصول الضرر في غير فترة النقل الجوى مما يستبعد بالتالى تطبيق نظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية . ولذلك نصت الاتفاقية في المادة ٣/١٨ على أنه ” لا تتضمن مدة النقل الجوي أى نقل برى أو بحرى أو نهري يتم خارج مطار . على أنه اذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوى

(١) Chauveau, ibid.

بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة الى أخرى ، فان كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي . ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك “ .

وينبغي أن نراعى أن اقامة الدليل على عكس مقتضى هذه القرينة أى على وقوع الضرر فى غير فترة النقل الجوى انما يتحمل به من له مصلحة فى استبعاد نظام المسؤولية المقرر فى الاتفاقية ، سواء كان هو الناقل أو المرسل أو الراكب صاحب الأمتعة . فقد تكون للناقل مصلحة فى هذا الاستبعاد للافادة من شرط بعدم المسؤولية يعتبر صحيحا فى القانون الوطنى . وقد تكون للمرسل أو الراكب صاحب الأمتعة مصلحة فى ذلك ، لكى يفوت على الناقل الافادة مما تقرره الاتفاقية من تحديد مبلغ التعويض (١) .

### المبحث الثالث

#### وسائل دفع المسؤولية

٩ - اذا كانت الاتفاقية قد جعلت خطأ الناقل ثابتا بمجرد تحقق الضرر للركاب أو البضائع أو الأمتعة المسجلة فى فترة النقل الجوى ، وكانت تنظر الى خطأ الناقل على أنه إخلال بالتزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة ، فمن الطبيعى أن ينعكس ذلك على ما يملك الناقل من وسائل لدفع مسؤوليته ، فيجعل فى طليعة هذه الوسائل - خلافا للسائد فى القوانين الوطنية التى تعتبر التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة - قيام الناقل باثبات بذله العناية الواجبة . وقد عرضت الاتفاقية أساسا لهذه الوسيلة فذكرت أن مسؤولية الناقل تنتفى اذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا ما يلزم من تدابير لتفادى الضرر ، وأضافت إليها وسائل أخرى هى اثبات استحالة اتخاذ مثل هذه التدابير من قبلهم وخطأ المضرور (م ٢٠ و ٢١) . وسنعرض للوسيلتين الأوليين معا ثم للوسيلة الأخيرة على حدة .

(١) فى هذا المعنى : Rabut, op. cit., p. 21.



## ١٠ - اتخاذ الناقل وتابعيه كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذهم لها .

سبق أن قلنا إن الاتفاقية قد عدلت عن اعتبار التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة وأنها اعتبرته التزاما ببذل عناية . وكان مقتضى ذلك وقوع عبء اثبات تقصير الناقل على عاتق المضرور . ولكن الاتفاقية - رعاية لجانب المضرورين وتقديرا لصعوبة اقامة مثل هذا الاثبات من جانبهم - فرضت خطأ الناقل ونقلت عبء الاثبات من على عاتقهم وجعلته على عاتق الناقل ، بحيث يجب على الناقل - اذا أراد أن يثبت عدم تقصيره المفروض وأن يتخلص من المسؤولية بالتالى - أن يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعيه كل الاجراءات الضرورية المعقولة لتفادي الضرر ؛ بل ويستطيع الناقل أن يخلص من المسؤولية كذلك حتى في حالة عدم اتخاذه مثل هذه الاجراءات اذا أثبت أنه كان يستحيل عليه أو على تابعيه اتخاذاها . وهذا ما عنته المادة ٢٠ من الاتفاقية بقولها : " لا يكون الناقل مسؤولا اذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر ، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذاها " .

واذ كان هذا النص يصف هذه التدابير بأنها التدابير اللازمة أى الضرورية (mesures nécessaires) ، فان ذلك قد أوجد خلافا حول المقصود بذلك ، خاصة وأن المشروع التمهيدى للنص كان يصف هذه التدابير بأنها التدابير المعقولة (mesures raisonnables) (١) .

ولكن أخذ عبارة النص بحرفيتها ينتقص من مضمون المادة ٢٠ ، ويناقض غرض الاتفاقية على السواء . ذلك أن المادة ٢٠ تتضمن في الواقع وسيلتين منفصلتين لدفع المسؤولية : الأولى هي اتخاذ الناقل وتابعيه هذه التدابير ، والثانية هي استحالة اتخاذهم لها . فلو كان المقصود بالوسيلة الأولى اتخاذ كل التدابير الضرورية كما هي حرفية النص ، لما بقي لهذه الوسيلة معنى

(١) Lemoine, op. cit., No. 816, p. 543

ولا مجال للأعمال ، لأن اتخاذ كل التدابير الضرورية يعنى امتناع وقوع الضرر بينما الفرض أن الضرر واقع فعلا . وكأن الأخذ بهذا التفسير الحرفي يقود في الواقع الى قصر المادة ٢٠ على الوسيلة الثانية وحدها ، أى حيث يستحيل على الناقل وتابعيه اتخاذ مثل هذه التدابير ، وهو ما يضع على عاتقه عبئا باهظا في أغلب الحالات باثبات الحادث الفجائى أو القوة القاهرة (١) ، مما يؤدى الى التشديد في مسؤولية الناقل الجوى على عكس ما استهدفته الاتفاقية من التخفيف فيها عن السائد في أغلب القوانين الوطنية عن طريق اعتبار التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية وتمكينه - رغم فرض خطئه - من اثبات بذله هذه العناية دون حاجة الى اثبات الحادث الفجائى أو القوة القاهرة .

لذلك يبدو أن التفسير المقبول لتعبير النص عن هذه التدابير بأنها كل التدابير الضرورية ، هو ذلك الذى يكون متفقا مع أغراض الاتفاقية من التخفيف من مسؤولية الناقل ومن مضمون التزامه باعتباره مجرد التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة . ومعنى ذلك أن «التدابير الضرورية» إنما يقصد بها التدابير التى تفرضها العناية أو اليقظة المعقولة (diligence) (٢) reasonable من جانب ناقل عادى . فهناك درجة من العناية

(١) فى هذا المعنى :

Lemoine, op. cit., No. 816 — Chauveau, op. cit., No. 332 — Litvine, op. cit., No. 289

(٢) ويبدو أن مثل هذه العناية هى المقصودة فى القانون الانجليزى باصطلاح ( due

diligence ) . أنظر فى هذا المعنى : Lemoine, op. cit., No. 820. — Chauveau, op. cit., No. 334. — Litvine, op. cit., No. 290.

وأنظر كذلك خاصة قول « ريبير » :

“La Convention internationale demande que le transporteur fasse la preuve qu’il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage (art. 20) . On reconnaît là l’idée anglaise de la due diligence. Le transporteur se contente d’établir qu’il a fait tout ce qui était en son pouvoir et que, par conséquent, aucune faute ne peut lui être reprochée. Les Anglais disent qu’il doit avoir pris toutes les mesures raisonnables, ils laissent aux juges le soin d’apprécier ” ( cité par Lemoine, op. cit., No. 820, p. 545 ).

وأنظر فى أحكام القضاء فى الدول المختلفة التى تأخذ بهذا المدلول للعناية التى يبذلها الناقل الجوى : Lemoine, op. cit., Nos. 825-827 =

المعقولة المتوسطة يجب توفيرها في النقل الجوي للأشخاص أو البضائع أو الأمتعة ، والاخلال بمثل هذه العناية المعقولة يحرم الناقل من وسيلة يدفع بها خطأه المفروض . ولكن من الواضح أن تحديد درجة هذه العناية المعقولة لا يكون بالقياس الى شخص الناقل المسئول بذاته ، وانما الى شخص أو نموذج مجرد يتمثل في ناقل عادى أى يقظ يقظة عادية ؛ بمعنى أنه لا يقصد بهذه العناية تلك التى يعتبر كل ناقل على حدة أهلا لبذلها (١) ، وانما تلك العناية الطبيعية العادية في النقل .

وإذا كان للناقل أن يدفع مسئوليته باثبات بذله — هو أو تابعيه (٢) — العناية أو اليقظة العادية على هذا النحو ، فيبقى التساؤل عما اذا كان هذا الاثبات ينصرف الى مثل هذه العناية المبذولة لتفادى الضرر بوجه عام وأيا كان ، أو لتفادى ذلك الضرر الخاص المتحقق فعلا بظروفه وأسبابه ؟

وقد يبدو تحميل الناقل بعبء اثبات بذله مثل هذه العناية بالنظر الى ظروف الحادث المتسبب في الضرر بالذات أمرا بالغ القسوة ، ومتنافيا مع أغراض الاتفاقية في التخفيف من مسئولية الناقل الجوى عن حكم القواعد السائدة في أغلب القوانين الوطنية ، ويكاد يؤدي الى جعل الناقل الجوى

---

= ونراعى في هذا الشأن تشابها بين القانون الجوى والقانون البحرى ، اذ تنص صراحة على مثل هذه العناية بهذا المدلول معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ الخاصة بسندات الشحن في صدد التزام ومسئولية الناقل البحرى (م ١/٣ و ١/٤) . [أنظر في ذلك : Ripert, Précis de droit maritime, 4 é éd., 1947, No. 441. — Chauveau, op. cit. No. 337. كمال طه ، أصول القانون البحرى ١٩٥٢ ، ج ١ فقرة ٤٥٨ و ٥٣٢ . ]

(١) Chauveau, op. cit., Nos. 334, 338

(٢) المتفق عليه في هذا الشأن صرف اصطلاح التابعين الى مدلول واسع يشمل كل من يستخدمه الناقل في تنفيذ عقد النقل (Van Houtte, op. cit., No. 45 p. 88 — Lemoine, op. cit., No. 822)

دائماً مسئولاً عن الضرر في الأحوال التي يستحيل فيها الوقوف على سبب الضرر أو التي يهلك فيها كل من كان في الطائرة ، وهي حالات غالبية وليست بالنادرة (١) .

وكذلك قد يبدو أن الاكتفاء باثبات بذل العناية العادية المعقولة لتفادي الضرر عموماً ومقدماً بصرف النظر عن الظروف المسببة للضرر الواقع فعلاً ، يتضمن محاباة كبيرة للناقل على حساب المضرور وتمكيناً له من دفع مسؤوليته بأيسر السبل حتى ولو كان تابعوه قد قصروا في بذل مثل هذه العناية (٢) على ظهر الطائرة أثناء الطيران (٣) ، وخاصة إذا كان سبب الضرر معروفاً وراجعاً إلى مثل هذا التقصير .

لذلك ينبغي التفريق بين حالتين : الحالة الأولى ، حيث يمكن الوقوف على ظروف وقوع الضرر وأسبابه ، وحينئذ يجب على الناقل أن يثبت أنه وتابعيه قد قاموا بكل الاجراءات المعقولة وبذلوا كل العناية واليقظة المعتادة لتفادي هذا الضرر بالذات وبالنظر الى ظروفه وأسبابه (٤) . والحالة الثانية ، حيث لا يمكن الوقوف على ظروف وقوع الضرر وأسبابه ، وحينئذ يكون من الطبيعي الاكتفاء من الناقل - في سبيل دفع مسؤوليته - بأن يثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاجراءات المعقولة وبذلوا كل العناية المعتادة المطلوبة في شأن النقل الجوي عموماً ولتفادي الضرر أياً كان ؛ بأن يثبت أنه قد وضع في خدمة الرحلة الجوية طائرة كانت محلاً دائماً لكشف في

(١) Lemoine, op. cit., Nos. 817, 818 — Litvine, op. cit., No. 291

(٢) كتصير هؤلاء التابعين في استقصاء المعلومات الصحيحة واللازمة لمواصلة الرحلة الجوية أو إنهاءها في ظروف مأمونة عن طريق جهاز اللاسلكي المتصل بالمطارات والقواعد الأرضية ( Lemoine, op. cit., No. 820, pp. 545, 546 )

(٣) خاصة وأنه بمقتضى التعديل الوارد في بروتوكول لاهاي ، لم يعد جائزاً للناقل كما سنرى ما كان جائزاً له أصلاً - في شأن نقل البضائع والأمتعة - من التخلص من المسؤولية باثبات خطأ في الطيران أو القيادة أو الملاحاة .

(٤) في هذا المعنى :

Lemoine, op. cit., No. 820

دقيق متواصل وصيانة كاملة ، وكانت وقت بدء الرحلة في حالة صالحة للطيران ، ومزودة بالوقود الكافي ، وعليها هيئة أو طاقم تتوافر لأفراده كل الشهادات والأهلية المطلوبة بمقتضى القوانين واللوائح ، وأنها لم تقم بالطيران الا بعد الاستيثاق من حالة الجو وتنبؤاته والاطمئنان الى أنها لا تضم خطرًا على الملاحة الجوية<sup>(١)</sup>.

وأيا ما كان الأمر ، فيخلص من ذلك أنه ليس كل خطأ من جانب الناقل أو من جانب تابعيه بالذى يؤكد حتماً مسؤوليته ، وإنما الذى يؤكد مسؤوليته ويجرمه من هذه الوسيلة لدفعها أن يكون الخطأ من النوع الذى يعتبر قصورا عن العناية العادية المعقولة . ولذلك اذا كان تحقق الضرر نتيجة عيب ذاتى فى الطائرة وجهازها ، فليس هذا بكاف بداءة لتأكيد مسؤولية الناقل وحرمانه من وسيلة دفعها ، بل يظل مستطعيا دفعها اذا أثبت أنه كان يخضع الطائرة لكشف دقيق وصيانة متواصلة<sup>(٢)</sup> ، وأن هذا العيب الذاتى — رغم ذلك — ظل خفيا ولم تنم عليه أية علامة أو بادرة تجعل الناقل العادى اليقظ يصر به ويكشفه<sup>(٣)</sup> ، وأنه بالتالى كان مستحيلا عليه اتخاذ التدابير المعقولة لتفادى الضرر الذى يحدث من جراء هذا العيب . ولكن اذا لم يستطع الناقل مثل هذا الاثبات ولم يكن العيب بالذى يخفى على الناقل العادى اليقظ ، فيتحقق التقصير وتتأكد المسؤولية فى جانبه<sup>(٤)</sup>.

(١) فى هذا المعنى : Lemoine, op. cit., No. 821 — Chauveau, op. cit., No. 335 Litvine, op. cit., No. 292 .

(٢) Van Houtte, op. cit., No. 46, p. 91

(٣) Lemoine, op. cit., No. 832 — Chauveau, op. cit., No. 339 — Litvine op. . cit., No. 321 .

ومثل هذا الحكم مقرر كذلك فى معاهدة سندات الشحن (م/٢-ع) فى شأن مسؤولية الناقل البحرى ( أنظر فى ذلك : Ripert, op. cit., No. 445 — مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ج ١ ، فقرة ٥٣٢ )

(٤) ويمكن تأييد هذا الحكم بالأعمال التحضيرية لاتفاقية فارسوفيا . فقد كان مشروع النص المقدم الى مؤتمر فافوسوفيا يستثنى من امكان دفع المسؤولية باثبات اتخاذ الاجراءات الضرورية المعقولة حالة تأتى الضرر من عيب ذاتى فى الطائرة ، ثم انتهت مناقشة النص الى حذف هذا الاستثناء فظهر خاليا منه ( Lemoine, op. cit., No. 823 )

## ١١ - خطأ المضرور

تنص المادة ٢١ من الاتفاقية على أنه " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب (أو المضرور) هو الذى تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه ، فالمحكمة - بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص - أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها " .

ويراعى على هذا النص ، أن الاتفاقية وقد عجزت عن التوصل الى حل موضوعى فى شأن أثر خطأ المضرور أو المصاب فى مسؤولية الناقل الجوى أمام اختلاف الحكم فى التشريعات الوطنية المختلفة (١) ، قد تركت الحكم فى ذلك الى قانون المحكمة المختصة (٢) . وبذلك تظل هذه المشكلة دون حكم موحد ، وهذا قصور لا مبرر له من جانب الاتفاقية التى ماجأت الا للتوحيد .

وعلى أى حال ، فاذا كانت المحكمة المصرية هى المختصة ، فانها - أمام عدم وجود تشريع خاص يحكم مسؤولية الناقل الجوى - يجب أن تطبق القواعد المدنية العامة . وهذه القواعد تقضى باعفاء الناقل اعفاء تاما من المسؤولية اذا كان خطأ المضرور يستغرق خطاه ؛ أما اذا كان خطأ المضرور مشتركا مع خطأ الناقل ، فللقاضى حينئذ أن ينقص من قدر التعويض (م ٢١٦ مدنى) ، بتوزيع المسؤولية بينهما بنسبة جسامه كل من الخطأين الى الآخر أو بالتساوى عند تعذر هذا التقدير (٣) .

وعلى أى حال ، فلتتحقق مثل هذا الأثر ، يجب أن يكون فعل المضرور مكونا لخطأ ، ويقع على عاتق الناقل عبء اثبات ذلك (٤) .

(١) راجع ذلك

Van Houtte. op. cit., No 40—Lemoine, op. cit., Nos. 745 ets.

(٢) والاحالة الى هذا القانون منتقدة ، لأن المنطقى - كما هى القاعدة فى الالتزامات العقدية - اعطاء الاختصاص لقانون ابرام العقد أو للقانون الذى تحدده ارادة المتعاقدين ( Van Houtte, op. cit., No. 50, P. 94. — Litvine, op. cit., No. 315.)

(٣) راجع فى ذلك بصفة خاصة :

عبد الرازق السنهورى ، المرجع السابق ، ج ١ فقرات ٥٩٢ - ٥٩٦

Lemoine, op. cit., No. 824. (٤)

ولا فرق في شأن هذا الأثر بين نقل الركاب ونقل البضائع أو الأمتعة .  
فسواء كان الخطأ هو خطأ الراكب بمخالفة تعليمات الناقل مثلا ، أو خطأ  
المرسل باهماله مثلا في حزم البضاعة أو تغليفها (١) ، فيستتبع اثبات هذا الخطأ  
اعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها على حسب الأحوال .

## ١٢ - استبعاد بروتوكول لاهاي الخطأ في الطيران أو القيادة أو الملاحة من عداد وسائل دفع المسؤولية

كانت اتفاقية فارسوفيا في صورتها الأولى قبل تعديلها تقضي - فضلا  
عن الوسائل المتقدمة - بالتوسع في دفع مسؤولية الناقل عن نقل البضائع  
والأمتعة المسجلة وحدها دون نقل الركاب ، اذ كانت الفقرة الثانية من المادة  
٢٠ منها تنص على أنه " لا يكون الناقل مسؤولا في حالة نقل البضائع والأمتعة  
اذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة  
أو في الملاحة ، وأنه قد اتخذ هو وتابعيه في مختلف النواحي الأخرى كافة  
التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر " .

وهذا النص مأخوذ من نص مماثل في معاهدة بروكسل الخاصة بسندات  
الشحن في شأن دفع مسؤولية الناقل البحري ، ولكنه - على خلافه - قاصر  
على نقل البضائع والأمتعة دون نقل الركاب . والمقصود به هنا - كما هو  
مقصود به هناك (٢) - اعفاء الناقل من المسؤولية عما يقع من أفراد هيئة  
الطاقم (٣) من أخطاء متعلقة بعمليات التسيير الفني للطائرة دون الأخطاء  
التجارية (٤) ، نظرا لاستقلال أفراد الطاقم أثناء الطيران بالقيام بهذه العمليات

(١) Rabut, op. cit., p. 25. — Litvine, op. cit., No. 314.

(٢) Ripert, op. cit., No. 444. أنظر في ذلك :

مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، فقرات ٥٠٤ ، ٥٠٥ .

(٣) في هذا المعنى : Lemoine, op. cit., No. 847. — Litvine, op. cit., No. 307.

ولكن أنظر في الحد من أشخاص من تنسب إليهم هذه الأخطاء :

Van Houtte, op. cit., No. 48.

Van Houtte, Lemoine, Litvine, ibid. — Chauveau, op. cit., No. 345. (٤)

وتوجيهها وانعدام رقابة الناقل واستحالة اشرافه عليهم في شأنها (١) .  
ولكن هذا النص أثار اعتراضات كثيرة ، ففيه مراعاة كبيرة لجانب الناقلين  
وتمكينهم في أغلب الأحوال من الإفلات من المسؤولية باثبات خطأ في الطيران  
أو القيادة أو الملاحظة من قبل أفراد الطاقم وهو المتسبب في كثير من الأضرار  
التي تلحق البضائع والأمتعة ، وفيه كذلك تفرقة لا مبرر لها بين نقل الركاب  
ونقل البضائع والأمتعة . لذلك جاء بروتوكول لاهاي في المادة العاشرة منه  
ملغيا هذا النص ومسويا كلية - باستبعاد هذه الوسيلة - بين نقل الركاب  
ونقل البضائع والأمتعة في شأن ما يملك الناقل الجوي من وسائل للدفع  
مسئوليته .

وعلى أى حال ، فالتجاء الناقلين الى الافادة من مثل هذا النص قبل الغائه  
لم يكن متصورا الا نادرا . اذ لم يكن من صالحهم دائما - وهم يقومون غالبا  
بنقل الركاب والبضائع والأمتعة معا في نفس الرحلة الجوية وعلى نفس  
الطائرة - الاستناد الى هذا النص للتخلص من المسؤولية عما يلحق البضائع  
والأمتعة من أضرار تحرزا من انعكاس ذلك على مسئوليتهم عن اصابات  
الركاب (٢) .

## المبحث الرابع

### تحديد المسؤولية

حرصت الاتفاقية على تقرير الحد من قدر التعويض المستحق نتيجة  
توافر مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ معين من النقود ، ولكنها لم تلبث أن خرجت  
عليه في أحوال معينة بالتشديد من مسؤولية هذا الناقل وعدم التقييد بهذا الحد  
القانوني للتعويض .

(١) Van Houtte, ibid. — Chauveau, op. cit., No. 344. — Litvine, op. cit., No. 305.

(٢) Litvine, op. cit., No. 307.



### ١٣ - مبدأ تحديد المسؤولية

إذا كانت الاتفاقية تحمي الركاب والمسافرين بإبطال شروط إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية كما سنرى ، فإنها جريا على ما تنهجه من سياسة التوازن بين الركاب والمسافرين من ناحية والناقلين من ناحية أخرى ، قد بسطت حمايتها على الناقل الجوي بالحد من قدر التعويض المستحق قبله نتيجة توافر مسؤوليته في شأن نقل الركاب أو نقل البضائع والأمتعة على السواء .

وتحديد مسؤولية الناقل الجوي على هذا النحو ، ليس بالمبدأ المستحدث في نطاق القانون الجوي ، إذ توجد تشريعات وطنية كثيرة تأخذ به من قبل الاتفاقية<sup>(١)</sup> ؛ ولا هو بالمبدأ الفريد المقصور على مسؤولية الناقل الجوي ، فله نظير في شأن مسؤولية الناقل البحري خاصة<sup>(٢)</sup> .

والواقع أنه حيث تعظم المخاطر التي تصاحب نوعا معينا من النقل ، وهي أظهر ما تكون في شأن النقل البحري خاصة ، يتحتم تقرير مبدأ تحديد المسؤولية بحد أقصى معين من التعويض مع اباحة الخروج عليه بالتشديد رعاية لمصلحة الركاب أو المسافرين في أحوال معينة . وواضح أن ظروف الملاحة الجوية التي لم يتيسر بعد - في حالة العلم الراهنة - التحكم فيها والسيطرة عليها سيطرة كاملة ، تفرض حماية الناقلين وضمان استمرار حركة الاستغلال الجوي التي ما تزال بعد في مرحلة نشأتها ، بوضع حد للتعويضات التي تثبت قبلهم نتيجة تحقق مسؤوليتهم ، والآن انتهى الأمر - أمام ضخامة مثل هذه التعويضات - إلى إفلاس مؤسسات النقل الجوي وشل حركة الملاحة الجوية التي باتت - رغم حداثة العهد بها - تؤدي للإنسانية أجل الخدمات .

(١) أنظر في ذلك : Van Houtte, op. cit., No. 52.

وأما في القانون المصري وهو خال من تشريع خاص بمسؤولية الناقل الجوي ، فلم يكن من المتصور وجود تحديد قانوني لمسؤوليته . ولكن القواعد العامة لا تمنع من وجود تحديد اتفاق ، يخضع لأحكام القانون المدني في الشرط الجزائي (م ٢٢٣ و ٢٢٤ و ٢٢٥ مدني) .

(٢) راجع في ذلك : Ripert, op. cit., Nos 451 et s .

مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، فقرة ٥٤١ وما بعدها .

وقد يكون في مثل هذا التحديد - على الأقل في شأن وفاة الركاب في الحوادث الجوية - استهانة بالحياة الانسانية وقيمتها . ولكنه يظل - رغم ذلك - أمرا واجبا لا معدى عنه أمام المخاطر الملازمة للملاحة الجوية ، واقدام الناس على استخدام هذه الوسيلة في تنقلاتهم وهم على بينة من مثل هذه المخاطر . فضلا عن أن هذا التحديد لمسئولية الناقل الجوى محدود نطاقه كما سنرى بمحدود معينة ، فيمكن مجاوزته والارتفاع بالتعويض الى القدر المساوى للضرر الحقيقي في أحوال خاصة .

ونراعى على أى حال أن قدر التعويض المقرر في الاتفاقية كحد لمسئولية الناقل الجوى ليس من قبيل التقدير الجزا في forfait . ولذلك فليس تقريره الا باعتباره حدا أقصى لما يدفعه الناقل الجوى من تعويض ، بحيث اذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور الا التعويض المساوى لهذه القيمة دون أن يحل له الحق في ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاقية ، فشرط الحصول على هذا القدر بتمامه هو أن يكون الضرر مساويا له أو أكبر منه (١) . ومعنى هذا أن التعويض يجب أن يكون مساويا في الأصل لقيمة الضرر ، ولكن بشرط عدم مجاوزة الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية (٢) .

وإذا كانت اتفاقية فارسوفيا قد قدرت - في سبيل الحد من مسئولية الناقل الجوى - قدرا أقصى معيناً للتعويض سواء في شأن نقل الركاب أو نقل البضائع والأمتعة ، فان مضى وقت طويل على التوقيع على هذه الاتفاقية منذ سنة ١٩٢٩ ، قد جعل مبالغ التعويض المقدرة فيها غير متناسبة مع ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار اليوم ، مما دعا الى اعادة النظر في قدر هذه المبالغ ، خاصة وأن مخاطر الطيران ونسبة الحوادث الجوية قد أخذت في التناقص عما كانت عليه الحال وقت وضع الاتفاقية مما يسمح بالارتفاع

Rabut, op. cit., pp. 26, 27 (١)

(٢) ونفس هذا الحكم مقرر في القانون البحرى ، أنظر : Ripert, op. cit., No.451 .  
مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، فقرة ٥٤٢ .

بالحد القانوني للتعويض وبتقبل الناقلين والمؤمنين لهذا الارتفاع دون اعتراض .  
ولكن بروتوكول لاهاي لم يقرر الارتفاع بهذا الحد الا في شأن المسؤولية  
عن اصابة الركاب دون المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضائع والأمتعة .  
ولعله راعى في شأن هذه المسؤولية الأخيرة ، أن المرسل الحريص يستطيع  
تجنب القناعة بهذا الحد من التعويض والحصول على تعويض كامل مساو  
للضرر اذا أعلن الناقل مقدما بقيمة البضاعة أو الأمتعة .

وعلى أى حال ، فان تقرير هذا الحد الأقصى لمسئولية الناقل الجوي ،  
انما تراعى الاتفاقية في فرضه أنه أقل ضمان يجب توفيره للراكب أو المرسل  
في حالة مساواة الضرر لهذا الحد أو زيادته عليه ، ولذلك فهي تمنع كل  
نزول بالتعويض عن هذا الحد وتعتبر باطلا كل اتفاق على ذلك ، اذ تنص  
المادة ١/٢٣ على أن ” كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من مسؤوليته  
أو الى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا  
وكأنه لم يكن . على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد  
الذى يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية “ . ولكن الاتفاق على النزول  
بالتعويض عن الحد القانوني يظل جائزا في شأن نقل البضائع ، اذا كان  
الضرر متأتيا من طبيعتها أو من عيب ذاتي فيها ، فذلك من قبيل خطأ المرسل  
مما يجوز ، اذا كان خطأ الناقل مشتركا معه في إحداث الضرر ، الاتفاق  
على الانتقاص من التعويض والنزول به عن الحد القانوني . وهذا الحكم  
قد نص عليه صراحة بروتوكول لاهاي ، اذ أضاف فقرة ثانية الى المادة ٢٣  
قرر فيها أنه ” لا تطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على الشروط المتعلقة  
بالبضائع أو الضرر الناتج من طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي فيها “ .

والاتفاقية — في تحديدها مثل هذا الحد القانوني الأقصى للتعويض —  
قد بسطته على أحوال المسؤولية جميعا ، سواء في شأن المسؤولية عن اصابات  
الركاب أو عن الضرر اللاحق بالبضاعة والأمتعة ، وسواء كانت الأمتعة  
مسجلة أو غير مسجلة ، وذلك على النحو التالي :

١ - حد التعويض في نقل الركاب : تنص المادة ١/٢٢ في صيغتها المعدلة بروتوكول لاهاي على أنه " في نقل الأشخاص ، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتي وخمسين الف فرنك . واذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة ربع ، فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور" . وبذلك ارتفع حد التعويض عن اصابات الركاب بمقتضى بروتوكول لاهاي - استجابة للاعتبارات التي سبقت الاشارة اليها - الى الضعف عما كان عليه أصلا في الاتفاقية ، حيث كان مقدرا فيها بمبلغ ١٢٥ الف فرنك فحسب .

٢ - حد التعويض في نقل البضائع والأمتعة المسجلة : قدرت الاتفاقية حدا أقصى للتعويض عما يلحق البضائع والأمتعة المسجلة من أضرار هو مبلغ ٢٥٠ فرنكا عن كل كيلوجرام . ولم يغير بروتوكول لاهاي من هذا الحد كما سبقت الاشارة على خلاف ما فعل في شأن نقل الركاب . ولكنه عني أساسا بحسم الخلاف حول الأساس الذي يتخذ لاحتساب هذا الحد حينما يكون الضرر جزئيا ، فقرر أنه هو الوزن الكلي للطرود أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي أو استمارة الأمتعة ، الا أن يكون من شأن هذا الضرر الجزئي الانتقاص من قيمة هذه الطرود الأخيرة فحينئذ يتم احتساب حد التعويض على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود ما لحقه منها الضرر مباشرة وما انتقصت قيمته بالتبعية .

وبذلك أصبحت المادة ٢/٢٢ من الاتفاقية تنص بعد تعديلها على ما يأتي :  
(١) " في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع ، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتي وخمسين فرنكا عن كل كيلوجرام .

(ب) في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أى شيء مما تتضمنه ، فإن الوزن الكلي للطرود أو الطرود المتعلقة بها الأمر هو الذى يؤخذ وحده في الاعتبار لتعيين حد مسؤولية الناقل . غير أنه اذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أى شيء مما تتضمنه يؤثر في قيمة طرود

أخرى تشملها نفس استمارة الأمتعة أو نفس خطاب النقل الجوي ،  
فيجب أن يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الاعتبار لتعيين حد  
المسئولية “ .

٣ - حد التعويض في نقل الأمتعة غير المسجلة : سبق أن قلنا  
إن المبدأ إذا كان هو عدم مسئولية الناقل الجوي عما يصيب الأمتعة غير  
المسجلة من ضرر لأنها تكون في حراسة الراكب لا في حراسته ، فإن  
هذه المسئولية قد تتحقق في جانبه رغم ذلك إذا أثبت الراكب خطأ منه  
أو من تابعيه . ففي مثل هذه الحالة ، حرصت الاتفاقية كذلك على أن تطبق  
مبدأ تحديد مسئولية الناقل ، فقررت المادة ٢٢/٣ أنه ” فيما يتعلق بالأشياء  
التي يحتفظ الراكب بحراستها ، تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ خمسة  
آلاف فرنك لكل راكب “ . وهذا الحد كذلك لم يتغير قدره في بروتوكول  
لاهاي .

وقد راعت الاتفاقية في تعيين الحد الأقصى للتعويض على ما سلف  
من بيان ، أن تجعله بقدر الامكان بمنأى عن تقلبات العملات الوطنية المختلفة  
واحتمال هبوط قوتها الشرائية ، فربطته بقيمة الذهب محددًا بوزن معين ،  
بحيث يدفع التعويض في حدود هذا الحد بعملة وطنية محسوبة على أساس  
هذه القيمة ، بل وجاء بروتوكول لاهاي حاسمًا لخلاف كان قائمًا حول  
احتساب هذا الحد (١) ، ومقررًا احتسابه وفق قيمة الذهب وقت صدور  
الحكم بالتعويض لا وقت تحقق الضرر . فالفقرة الخامسة من المادة ٢٢ تنص  
في صيغتها الجديدة التي أعطاهما لها بروتوكول لاهاي على أن ” المبالغ الميئنة  
بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من ٦٥  
مليجراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهبا خالصا . وتكون  
هذه المبالغ قابلة للتحويل الى كل عملة وطنية في أرقام صحيحة . وتحويل  
هذه المبالغ الى عملات وطنية غير العملة الذهبية ، يتم - في حالة رفع دعوى  
قضائية - وفقا للقيمة الذهبية لهذه العملات في تاريخ الحكم “ .

(١) أنظر : Rabut, op. cit., p. 27

وإذا كانت الاتفاقية تفرض مثل هذا الحد الأقصى للتعويض ، فهو بطبيعة الحال لا يشمل ما قد يحكم به للمدعى من مصاريف القضية ، إلا أن يكون المدعى هو المتسبب دون مبرر في رفع الدعوى برفضه ما عرضه عليه الناقل من تعويض لم تحكم المحكمة بأكثر منه فيحرم حينئذ من الحصول على مثل هذه المصاريف . وقد أدخل بروتوكول لاهاي هذا الحكم في الفقرة الرابعة من المادة ٢٢ بقوله ” ليس من شأن الحدود المذكور في هذه المادة أن تنزع من المحكمة رخصة القضاء ، وفق قانونها ، بمبلغ زائد يقابل مصاريف القضية المرفوعة من المدعى ونفقاتها الأخرى . ولا يسرى هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به - دون احتساب المصاريف والنفقات الأخرى للقضية - لا يجاوز المبلغ الذي عرضه الناقل كتابة على المدعى خلال ستة أشهر من تاريخ الواقعة المسببة للضرر أو قبل رفع الدعوى إذا كان رفعها لاحقاً لهذا الأجل “ .

#### ١٤- الخروج على مبدأ تحديد المسؤولية

إذا كان المبدأ المقرر في الاتفاقية هو تحديد مسؤولية الناقل الجوى - حماية له - بحد أقصى من التعويض كما رأينا ، إلا أن هذا المبدأ ليس بالمطلق ؛ فثم أحوال يجوز فيها الخروج عليه برفع مبلغ التعويض عن الحد الأقصى المفروض ، أما نتيجة اتفاق على هذا الرفع ، وأما نتيجة ما تقرره الاتفاقية كجزاء من حرمان الناقل في أحوال معينة من الافادة من مبدأ تحديد مسؤوليته . فنعرض فيما يلي لهاتين الحالتين الاستثنائيتين حيث تشدد مسؤولية الناقل خلافا للأصل .

#### ١ - الاتفاق على رفع مبلغ التعويض :

إذا كانت الاتفاقية تفرض حداً أقصى قانونياً لمسؤولية الناقل الجوى وما يلتزم به من تعويض بقصد حماية هذا الناقل وعدم اثقاله بعبء باهظ من التعويضات قد يشل نشاطه ويوقف أو يعرقل حركة الملاحة الجوية والاستغلال الجوى ، فمقتضى ذلك تجوز تنازل الناقل عن هذه الحماية

وقبوله حدا أعلى لمسئوليته ولما يلتزم به من تعويض . ولذلك فاذا كان المبدأ — كما سنرى — هو بطلان كل اتفاق على النزول بالحد الأقصى المفروض في الاتفاقية للتعويض كما سنرى ، فعلى العكس من ذلك يعتبر صحيحا كل اتفاق على الارتفاع بالتعويض زيادة على هذا الحد الأقصى .

والاتفاقية نفسها صريحة في تجويز مثل هذا الاتفاق برفع التعويض في شأن نقل الأشخاص ، اذ أنها بعد أن حددت مسؤولية الناقل الجوى عن اصابات الركاب بمبلغ أقصى عن كل راكب ، مضت فنصت على أنه ”يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسئولية“ (م ١/٢٢) . ولكن يراعى أن اتفاقات رفع التعويض نادرة في شأن نقل الركاب ، حيث يكثر عادة الالتجاء الى التأمين لضمان تعويض ما يقصر الحد القانونى لمسئولية الناقل عن تعويضه من أضرار (١) .

وأما في شأن نقل البضائع والأمتعة المسجلة ، فالاتفاقية كذلك صريحة في تجويز الاتفاق على رفع حد المسئولية ، بل ان مثل هذا الاتفاق يعرض في شأن هذا النقل أكثر مما يعرض في شأن نقل الأشخاص عن طريق مايسمى « اعلان الأهمية أو القيمة » ، اذ تنص المادة ٢/٢٢ — أ على أنه : ”في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائى وخمسين فرنكا عن كل كيلوجرام ، ما لم يقدم المرسل — وقت تسليم الطرد الى الناقل — اقرارا خاصا بما يعلقه من أهمية على تسليمه ومقابل دفع رسم اضافى اذا لزم الأمر . وفي هذه الحالة ، يكون الناقل ملزما بالتعويض في حدود المبلغ المعلن ، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق الأهمية الحقيقية التى يعلقها المرسل على التسليم“ .

ومن ذلك يتبين أنه حيث تكون لبعض الطرود أهمية خاصة لدى المرسل لا يبلغها الحد القانونى لمسئولية الناقل ، فيستطيع المرسل توقي الاكتفاء بهذا الحد باعلام الناقل بهذه الأهمية عن طريق اعلان القيمة ، بحيث يلتزم

(١) Van Houtte, op. cit., No. 64 — Chauveau, op. cit., No. 360

الناقل - عند تحقق الضرر وثبوت مسؤوليته - بتعويض الضرر في حدود هذه القيمة المعلنة المجاوزة للحد القانوني للتعويض مقابل التزام المرسل غالبا بدفع رسم اضافي معين . ولكن حتى ينتج هذا الاعلام أو الاعلان أثره ، ينبغي أن يكون متحققا عند تسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة لا بعد ذلك .

وينبغي أن يراعى أن اعلان القيمة لا يغير من شروط ثبوت مسؤولية الناقل كما هي مقررة في الاتفاقية ، وانما ينحصر أثره في رفع الحد الأقصى لهذه المسؤولية وامكان الزام الناقل بتعويض أكبر (١) . وبذلك تعتبر القيمة المعلنة حدا أقصى خاصا لمسئولية الناقل لا يجوز تجاوزه ولكن ليس من المحتم بلوغه (٢) . اذ تنبغي مراعاة الأصل من وجوب مساواة التعويض للضرر ، فاذا كان الضرر أقل من القيمة المعلنة فلا يلتزم الناقل بالتعويض الا بقدر الضرر ، ولكن يقع عليه وحده عبء اثبات هذا القدر ومجاورة القيمة المعلنة له ، بأن يثبت أن هذه القيمة تفوق ما يعلقه المرسل على تسليم الطرد أو الطرود من أهمية حقيقية ، سواء كانت مادية أو معنوية (٣) ، والعبارة في هذه الأهمية بها عند التسليم لا عند الارسال (٤) .

## ٢ - حرمان الناقل من الافادة من تحديد المسؤولية :

اذا كانت الاتفاقية تحاى الناقل وتبسط عليه حماية فعالة بتقرير مبدأ الحد من مسؤوليته ، فهي ترفع عنه هذه الحماية وتحرمه من حق الوقوف بمسئوليته وما يلتزم به من تعويض عند هذا الحد كجزاء توقعه عليه في حالتين : حالة تخلف أو نقص تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوى ، وحالة الغش أو الخطأ الجسم من جانب الناقل أو من جانب تابعيه .

(١) Van Houtte, ibid.

(٢) Chauveau, op. cit., No. 362

(٣) Van Houtte, op. cit., No. 64

(٤) Chauveau, op. cit., No. 362



(١) تخلف أو نقص مستند النقل : كانت اتفاقية فارسوفيا تغلب الصفة الشكلية في شأن تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة وخطاب النقل الجوي ، بالاكتثار من البيانات الواجب تضمينها فيها وخاصة في شأن المستند الأخير ، وبالشدّة في الجزء المقرر على تخلف هذه المستندات أو اغفال أكثر هذه البيانات بحرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها .

وكان هذا الوضع منتقدا (١) أمام الصفة الإثباتية البحتة - والتي تعترف بها الاتفاقية - لهذه المستندات ، وأمام شدة الجزء وعدم تناسبه مع الأهمية غير الجوهرية لأغلب البيانات المغفلة . لذلك كان هذا الوضع محل اعتبار المؤتمرين في لاهاي لتعديل الاتفاقية ، فجاء بروتوكول لاهاي متخففا من روح الشكلية السائدة في الاتفاقية في صيغتها الأولى ، ومضيقا بالتالي من مدى إعمال هذا الجزء . إذ أصبح يسوى بين تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة وخطاب النقل الجوي ويقتصر منها على بيانين رئيسيين فحسب : الإشارة من ناحية الى الصفة الدولية للنقل الجوي في مفهوم الاتفاقية ببيان نقطتي القيام والوصول ومحل المرسى على حسب الأحوال ، والإشارة من ناحية ثانية الى خضوع النقل لنظام المسؤولية ومبدأ تحديدها خاصة المقرر في الاتفاقية (٢) ؛ بحيث اذا لم تعد أو تسلم تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوي أو أغفل التنبيه الى خضوع النقل لنظام المسؤولية وتحديدها المقرر في الاتفاقية ، فيكون الجزء هو حرمان الناقل الجوي من الافادة من حكم تحديد مسؤليته (٣) .

وقد يمكن تبرير هذا الجزء - وخاصة بعد حصر نطاقه على هذا النحو - بكون الحماية الممنوحة للناقل بتحديد مسؤليته تستلزم ابتداء أن يكون موفيا

(١) أنظر في ذلك :

Lemoine, op. cit., note (1) p. 410. — Chauveau, op. cit., No. 232. — De Juglart op. cit., No. 300

(٢) أنظر م ١/٣ ، ١/٤ ، و ٨ من الاتفاقية في صيغتها الجديدة المعدلة ببروتوكول لاهاي .

(٣) أنظر م ٢/٣ ، و ٢/٤ و ٩ من الاتفاقية في صيغتها الجديدة المعدلة ببروتوكول لاهاي .

بالتزام من التزاماته الأساسية والأولية هو اعطاء أو تسليم الراكب أو المرسل مستند نقل ، وأن يكون معلنا ومنها الطرف الآخر المتعاقد الى انصراف ارادته الى الافادة من هذا التحديد لمستوليته ؛ فان لم يفعل هذا أو ذاك حرم نفسه بنفسه من هذا التحديد ، وكأنه قد تنازل عن التمسك به وادعائه .

(ب) الغش أو الخطأ الجسيم : اذا كان مبدأ التحديد القانوني للمسئولية مقررا في الاتفاقية حماية للناقل الجوي ، فطبيعي ألا تظل هذه الحماية مبسوطة عليه اذا كان لا يستأهلها نتيجة ارتكابه هو أو تابعيه أخطاء عمدية أو غير مغتفرة ، فيستحق منه التعويض حينئذ دون وقوف عند الحد القانوني الأقصى المقرر . واذا كان حرمان الناقل الجوي من الافادة من حكم تحديد المسئولية في هذه الحالة أمرا طبيعيا وعادلا ويتفق مع حكم الشرائع الوطنية المختلفة ، فقد وجد المؤتمرون في فارسوفيا أنفسهم أمام مشكلتين : الأولى ، مشكلة الصعوبة الاصطلاحية في التعبير عن هذا النوع من الأخطاء التي تحرم الناقل من حكم التحديد ؛ ذلك أن اصطلاح (le dol) أى الغش الذى يمكن التعبير به أساسا عن هذه الأخطاء في اللغة الفرنسية القانونية - وهى اللغة الرسمية لنصوص اتفاقية فارسوفيا - لا يجد مقابلا مطابقا له في بعض الشرائع وخاصة الشرائع الأنجلو سكسونية التي تعرف اصطلاحا آخر هو اصطلاح (wilful misconduct) الذى لا يقتصر على المدلول الدقيق لاصطلاح «الغش» الفرنسي . والثانية ، مشكلة تسوية الخطأ الجسيم (le faute lourde) - وليس له اصطلاح مقابل مطابق كذلك في القوازين الأنجلو سكسونية - بالغش في الحرمان من تحديد المسئولية (1) .

وقد انتهى الأمر الى خروج اتفاقية فارسوفيا في هذا الشأن في صيغة تستند أساسا الى اصطلاح «الغش» الفرنسي ، ولكنها تدفع الحرج عن القوازين التي لا تعرف مقابلا لهذا الاصطلاح فتترك المجال مفتوحا أمام

(1) أنظر في الاشارة الى الأعمال التحضيرية لمؤتمر فارسوفيا ومناقشاته في شأن هاتين المشكلتين : Lemoine, op. cit., No. 832. — Litvine, op. cit., Nos 331 et s. — Chauveau, article précité, pp. 240 — 244.

ما تعرفه هذه القوازين من اصطلاحات أخرى ، وتتيح كذلك تشبيه الخطأ الجسمي بالغش (١) حيثما تجرى القوازين الوطنية على ذلك (٢) . إذ نصت المادة ٢٥ منها على أنه ” ١- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش .  
٢- وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر ، في نفس الظروف ، أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته “ .

ولكن الحل الذي انتهت اليه الاتفاقية على هذا النحو لم يكن بالحل المرضي ، لأنه يحيل الى القوازين الوطنية وهي مختلفة في هذا الشأن مما يعكس غرض التوحيد الذي تستهدفه الاتفاقية أساساً (٣) ، ولأنها باستعمالها اصطلاحاً فرنسياً غير معروف في بعض القوازين وخاصة القوازين الأنجلو سكسونية قد زادت الأمر صعوبة في شأن تحديد الأخطاء التي تحرم الناقل من الافادة من حكم تحديد مسؤوليته . من أجل ذلك عنى المؤتمر في لاهاي باعادة النظر في نص المادة ٢٥ ، وتوصلوا الى تعديله على أساس يحقق التوحيد المنشود ويرفع الشك والتضارب حول مدلول هذه الأخطاء التي يعتبر الحرمان من تحديد المسؤولية جزاء على ارتكابها ، اذ عدلوا عن استعمال اصطلاح « الغش » اكتفاء بوصف الأخطاء بأنها عمدية ، وقرنوا بها مساوئين في الحكم — دون انزلاق الى استعمال اصطلاح « الخطأ الجسمي » — الأخطاء التي وان لم ترتكب عمداً الا أنها قريبة من العمد لما يصاحبها من ادراك احتمال تسببها في الضرر . فأصبح نص المادة ٢٥ في صيغته الجديدة المعدلة بمقتضى

(١) في هذا المعنى :

Van Houtte, op. cit., No. 63. — Lemoine, op. cit., No. 832, p. 554.—Chauveau, op. cit., No. 365. — Litvine op. cit., No. 340

وأنظر عكس ذلك : Rabut, op. cit., p. 32

(٢) يرى الأستاذ «شوفو» أن تحديد الخطأ الجسمي يجب أن يلتزم ، لا في القواعد الخاصة بكل قانون وطني على حدة ، ولكن في الأصول المشتركة بين شرائع الدول المتمدينة (أنظر : Chauveau, article précité, pp. 244 et s) .

(٣) في هذا المعنى : Litvine, op. cit., Nos. 337, 340.

بروتوكول لاهاي يقضى بأنه "لا تسرى حدود المسؤولية المقررة في المادة ٢٢ متى قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه واقع ، اما بقصد احداث ضرر ، واما برعونة مقرونة بادراك احتمال ترتب ضرر على ذلك . فاذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين ، فيجب كذلك اقامة الدليل على أنهم انما تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم " .

وبذلك عبرت الاتفاقية - دون تورط في استعمال اصطلاحات معينة قد يكون لها مفهوم وطني محدود - عن فكرتي « الغش » و « الخطأ الجسيم أو غير المغتفر » (١) الشائعتين في القوانين اللاتينية وفيما يأخذ عنها من قوانين كالقانون المصري ، وعن الفكرة المعروفة في القوانين الأنجلو سكسونية تحت اصطلاح ( wilful misconduct ) (٢) .

وظاهر أنه يستوى لحرمان الناقل من تحديد المسؤولية أن تكون مثل هذه الأخطاء من جانبه ، أو من جانب تابعيه ما داموا يرتكبونها أثناء تأدية وظائفهم وفي نطاقها (٣) .

ولم يكن في الاتفاقية في الأصل نص بشأن امكان التابعين - اذا رفعت عليهم الدعوى - الاستفادة من حكم التحديد ، وحرمانهم من ذلك بالتالي في حالة الغش أو الخطأ الجسيم من جانبهم . ولكن اعتبار التابع ممثلاً للناقل

(١) يأخذ المشرع الفرنسي بنفس التعريف الذي انتهى اليه بروتوكول لاهاي للأخطاء المشبهة بالغش رغم أنه يبدو أنه لم يصدق عليه بعد ، فهو في القانون رقم ٢٥٩ لسنة ١٩٥٧ الذي يقرر فيه تطبيق اتفاقية فارسوفيا في شأن مسؤولية الناقل الجوى على النقل الداخلي معدلاً في ذلك بعض أحكام قانون ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ ، يقرر ما يلي :

“ Pour l'application de l'art. 25 de ladite convention, la faute considérée comme équipollente au dol est la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ( Recueil Dalloz, 1957, Législation, p. 84 ) .

(٢) أنظر في مدلول هذا الاصطلاح :

Litvine, op. cit., No. 332

(٣) فلا يكفي أن تكون هذه الأخطاء مرتكبة بمناسبة الوظيفة . وهذا الحل متفق مع القوانين الانجليزية والألمانية خلافاً للقانون الفرنسي (أنظر Lemoine, op. cit., No. 822) .

في تنفيذ عقد النقل يجعله من وجه مختلطا به (١) ويبرر معاملته على نفس الأساس ، بل واعتبار حد المسؤولية واحدا لهما معا — لا لكل منهما على حدة — لمجموع ما يلزمان به من تعويض . وقد أدرك المؤتمرون في لاهاي وجوب توضيح كل ذلك دفعا لأي شك . ولذلك أضاف بروتوكول لاهاي مادة جديدة الى الاتفاقية هي المادة ٢٥ التي تقضى بأنه ” ١ — اذا رفعت دعوى على تابع للناقل عن ضرر مما أشير اليه في هذه الاتفاقية ، فلهذا التابع أن ينتفع بحدود المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها بمقتضى المادة ٢٢ ، اذا أثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه . ٢ — ويجب ألا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة ، من الناقل وتابعيه معا ، تلك لحدود . ٣ — ولا تسرى أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة اذا قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب التابع واقع ، اما بقصد احداث ضرر ، واما برعونة مقرونة بادراك احتمال ترتب ضرر على ذلك“ .

## المبحث الخامس

اتفاقات الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية

### ١٥ — بطلان هذه الاتفاقات

سلكت الاتفاقية مسلكا مناقضا لما هو مقرر في كثير من القوانين الوطنية (٢) من جواز الاتفاق على الاعفاء من مسؤولية الناقل الجوي في غير حالة الغش أو الخطأ الجسيم باعتبارها مسؤولية عقدية وللارادة سلطان في هذا المجال (٣) . ذلك أن الاتفاقية ، وقد راعت مصلحة الناقلين مراعاة

(١) Lemoine, op. cit., Nos. 822, 841

(٢) راجع في ذلك :

Van Houtte, op. cit., No. 56 — Lemoine, op. cit., Nos. 718, 747, 751, 788, 795.

(٣) وهذا المبدأ هو المقرر كذلك في القانون المصري ؛ فأمام عدم وجود تشريع خاص يحكم مسؤولية الناقل الجوي في شأن عمليات النقل الجوي الداخلية ، يجب تطبيق القواعد العامة التي تجوز الاتفاق على الاعفاء من المسؤولية العقدية عن الأخطاء الشخصية غير العمدية أو الخسيمة =

كبيرة فلم تجعل التزامهم التزاما بتحقيق نتيجة كما هي الحال في أغلب القوانين بل مجرد الترام ببذل عناية بحيث يملكون التخلص من المسؤولية باثبات عدم تقصيرهم واتخاذهم الاجراءات والتدابير المعقولة لتفادى الضرر ، لم يكن باستطاعتها منحهم مزيدا من الرعاية على حساب الركاب والمرسلين بتجويز ما يضمنون عقود النقل من شروط بالاعفاء من المسؤولية . بل ان التوازن بين طرفي عقد النقل الجوي الذى وضعته الاتفاقية نصب عينها في كل نصوصها ، يفرض ويبرر المسلك الذى اختطه الاتفاقية من تقرير بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية ، أيا كان نوع النقل : نقل أشخاص أو نقل بضائع أو أمتعة ، وأيا كان نوع الخطأ المشترط الاعفاء من المسؤولية عنه : خطأ عمديا أو جسما أو غير ذلك .

والحرص على هذا التوازن كذلك ، هو الذى فرض على الاتفاقية مسلكها أيضا في بسط حكم البطلان على اتفاقات النزول بحد المسؤولية عن الحد الأقصى المقرر (١) . اذ ما دام المقصود بتقرير هذا الحد الأقصى شمول الناقلين بحماية كبيرة فعالة ، ففي الناحية المقابلة يجب اعتبار هذا الحد الأقصى لمسئولية الناقل حدا أدنى لضمان تعويض الركاب أو المرسل اذا كان الضرر مساويا أو مجاوزا له ، بحيث يكون في الاتفاق على النزول عن هذا الحد الأدنى من الضمان تعريضا للتوازن الذى تحرص عليه الاتفاقية لخطر كبير .

= وعن أخطاء التابعين حتى العمدي منها أو الجسم (م ٢/٢١٧ مدني) [أنظر مع ذلك في انتقاد صحة شروط الاعفاء من المسؤولية عن أخطاء التابعين في عقد النقل : محسن شفيق ، المرجع السابق . فقرة ١٥٩ ، ص ١٤٠ - أكثم الخولى ، المرجع السابق ، فقرة ٣٠٠ ص ٣٤٣] . ولكن تجب مراعاة الاتجاه الفقهي نحو قصر صحة شروط الاعفاء من المسؤولية في شأن نقل الأشخاص على الحالات التى يكون الضرر فيها متعلقا بالمال لا بالشخص أو الجسم ( أنظر في ذلك : Mazeaud, op. cit., t. 111, Nos. 2529 — 2531. — أنور سلطان ، المرجع السابق ، ج ١ ، فقرة ٥١٠ . وقارن : عبد الرزاق السنهورى ، المرجع السابق ، ج ١ ، هامش ١ ص ٦٧٧ (١) وعلى العكس من ذلك ، يعتبر صحيحا الاتفاق على تحمل الناقل مسؤولية أثقل يجاوز التعويض فيها الحد القانوني الأقصى (Lemoine, op. cit., No. 830.- Chauveau, p. 101, note 51)

ولذلك نصت م ١/٢٣ من الاتفاقية على أن " كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من مسؤوليته أو الى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا وكأنه لم يكن (١) . على أن بطلان هذا الشرط ، لا يترتب عليه بطلان العقد الذى يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية " . ولم تستثن الاتفاقية من حكم هذا البطلان الا الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناتج من طبيعة البضائع أو من عيب ذاتى فيها (م ٢/٢٣) كما سبق البيان .

وواضح أن بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية أو النزول بجدها كما هو مقرر فى الاتفاقية ، لا ينصرف الا الى الاتفاق مقديما على ذلك ؛ فيكون صحيحا اذن كل اتفاق على الاعفاء من المسؤولية أو النزول بجدها يكون معقودا بعد وقوع الضرر (٢) . وهذا بديهي ومستخلص كذلك بالقياس من نص المادة ٣٢ من الاتفاقية على أن "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر اذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية ، اما بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص " .

واذا كان المبدأ هو بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية ، فيجب ألا يقصر ذلك على اشتراط الاعفاء مباشرة من المسؤولية ، بل يبسط البطلان كذلك على كل شرط يهدف بطريق غير مباشر الى مثل هذا الاعفاء ، وهو ما يتحقق بالانتقاص مما تقرره الاتفاقية للمضروب من حقوق فى سبيل تعويض ما يلحقه من ضرر (٣) . وعلى هذا النحو ، يجب أن تعتبر باطلة شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط أو تقادم الدعوى ؛

(١) وهذا الحكم مقرر كذلك فى معاهدة سندات الشحن فى شأن النقل البحرى : (أنظر Ripert, op. cit., No. 439 مصطوق كمال طه ، المرجع السابق ، فقرة ٥٣٠ ) .

(٢) Lemoine, Chauveau, ibid

(٣) Chauveau, op. cit., No. 366

وشروط نقل عبء الاثبات (١) بوضعه على عاتق الراكب أو المرسل بدلا من الناقل اذ يحمل ذلك معنى التحايل على ما تقرره الاتفاقية من شروط الاعفاء من المسؤولية نظرا لتعذر قيام الراكب أو المرسل بمثل هذا الاثبات . ولكن يبدو أنه يعتبر صحيحا ما يكثر في العمل من شروط النزول مقدما عن كل دعوى قبل الناقل مقابل قيام الناقل بالتأمين لصالح الراكب أو المرسل بما يوازي الحد القانوني لمسئوليته ، لأن حق المضور في التعويض يظل قائما ومؤكدا في حدود ما تقرره الاتفاقية (٢) .

## المبحث السادس

### دعوى المسؤولية

تعرضت الاتفاقية لبيان القواعد الخاصة التي تحكم دعوى المسؤولية ، وخاصة من حيث الاختصاص وتحديد المدعى عليه والدفع بعدم القبول وسقوط الدعوى .

### ١٦- الاختصاص

تنص المادة ١/٢٨ من الاتفاقية على أن ” يقيم المدعى دعوى المسؤولية في اقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة وفقا لمختاره ، اما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه ، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه ابرام العقد بمعرفتها ، واما أمام محكمة جهة الوصول “ .

ومن ذلك يتبين أن الاتفاقية أعطت المدعى الخيار في رفع الدعوى بين محكمتين : محكمة الناقل ، ومحكمة جهة الوصول . أما فيما يتعلق بمحكمة الناقل ، فقد توسعت الاتفاقية في تحديدها ، فهي اما محكمة موطن نفس

(١) Chauveau, ibid

وبطلان شروط نقل عبء الاثبات مقرر كذلك في صدد النقل البحري ( أنظر : Ripert, op. cit., No. 439 - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، فقرة ٥٣٠ ص ٥٢٣ )

(٢) Chauveau, op. cit., No. 367



الناقل أو المحكمة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمؤسسته أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة اذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذا الفرع . وأما المحكمة الثانية التي يثبت الخيار في شأنها ، فهي محكمة جهة الوصول التي وصلت اليها الطائرة فعلا أو التي كان محمدا وصولها اليها .

وللاختيار المعطى للمدعى في هذا الشأن أهمية غير ضئيلة من نواح مختلفة<sup>(١)</sup>، فقانون المحكمة المختصة المختارة هو الذي ينظم اجراءات الدعوى (م ٢٨/٢) ، ويحدد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالاعفاء أو التخفيف (م ٢١) ، ويبين قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى (م ٢٩/٢) .

ويراعى أن الاتفاقية قد أغفلت النص على اختصاص محكمة كان ينبغي اعتبار اختصاصها رئيسيا في هذا الشأن هي محكمة محل الضرر . ويبدو أن هذا الاغفال كان متعمدا بالنظر الى أن النقل الجوي الدولي يتم فوق دول كثيرة ، وقد يقع الضرر نتيجة هبوط الطائرة هبوطا اضطراريا في اقليم دولة منها ليست فيها محاكم قضائية منظمة تعطي ضمانات كافية<sup>(٢)</sup> . غير أن هذه الحجة ليست مقنعة في تبرير هذا الاغفال ، لأنها قد تتوافر كذلك في شأن محكمة جهة الفرع أو المنشأة التي تتولى عن الناقل ابرام العقد وهي من المحاكم المختصة في نظر الاتفاقية<sup>(٣)</sup> .

وعلى أي حال ، فإن المحكمة المختصة في نظر الاتفاقية يجب أن تكون واقعة في اقليم دولة متعاقدة . وهذا طبيعي حتى يمكن ضمان تنفيذها والتزامها بنصوص الاتفاقية .

وقواعد الاختصاص هذه كما تحددها الاتفاقية قواعد آمرة بحيث يعتبر باطلا كل اتفاق على مخالفتها أو تعديلها ما دام سابقا على وقوع الضرر

Rabut, op. cit., p. 36 (١)

Van Houtte, op. cit., No. 82. — Lemoine, op. cit., No. 837 (٢)

Van Houtte, op. cit., No. 82, p. 130 (٣)

وليس لاحقاً له . واستثناء من ذلك ، يجوز في شأن نقل البضائع الالتجاء الى شروط التحكيم في حدود الاتفاقية وبشرط أن يتم التحكيم في جهات المحاكم المختصة طبقاً لها (م ٣٢) ، حتى يضمن التزام المحكمين بأحكام الاتفاقية (١) .

## ١٧- المدعى عليه

تقام الدعوى على الناقل ، وفي حال وفاته تقام على من يخلفه وفي الحدود المقررة في الاتفاقية (م ٢٧) .

والأصل أن تقام الدعوى على الناقل الحاصل الضرر في فترة قيامه بالنقل . وتبدو أهمية ذلك في النقل المتتابع الخاضع للاتفاقية وفقاً لما بيناه من قبل ، وإن كانت الاتفاقية تخرج في شأنه على الأصل ، سواء في نقل الأشخاص أو في نقل البضائع والأمتعة .

ففي نقل الأشخاص ، إذا كان الأصل في النقل المتتابع الخاضع للاتفاقية يقضى بالرجوع على كل ناقل على حدة بالمسئولية عما وقع في فترة قيامه بالنقل من أضرار ، إلا أنه استثناء من ذلك تجوز الاتفاقية الرجوع على الناقل الأول - حتى ولو كان الضرر واقعاً في فترة ناقل آخر تال - إذا كان يعتبر في مقام المؤمن للمسئولية عن الرحلة برمتها على تعاقب مراحلها . ولذلك تنص م ٢/٣٠ على أنه "في حالة النقل المذكور ، لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع الا على الناقل الذي يكون قد قام برحلة النقل التي وقع فيها الحادث أو التأخير ، ما لم يكن الناقل الأول - بناء على مشاركة صريحة - قد أمن على المسئولية بشأن الرحلة كلها" .

وفي النقل المتتابع للبضائع والأمتعة ، إذا كان الأصل هو مسئولية كل ناقل عما يقع من هلاك أو ضياع أو تلف أو تأخير في فترة نقله وحدها ، إلا أن الاتفاقية أرادت أن توجد للمرسل أو المرسل إليه ضماناً أكبر بتعزيز

المستول أمامه ، فجعلت الناقل الأول مسئولاً قبل المرسل بالتضامن مع الناقل الواقع الضرر في فترة نقله ، وجعلت الناقل الأخير مسئولاً قبل المرسل اليه بالتضامن مع الناقل الواقع الضرر في فترة نقله ، باعتبار أن الناقل الأول هو المتلقى البضاعة والأمتعة في الأصل من المرسل وأن الناقل الأخير هو الملتزم بتسليمها الى المرسل اليه ( م ٣/٣٠ ) . وتقرير مثل هذا التضامن مفهوم بالنظر خاصة الى صعوبة تحديد وقت وقوع الضرر (١) .

## ١٨- الدفع بعدم القبول

رأت الاتفاقية بسط حماية فعالة على الناقل في شأن مسؤوليته عن التلف أو التأخير في تسليم البضاعة أو الأمتعة باعطائه دفعا بعدم قبول الدعوى المقامة ضده اذا تخلف المرسل اليه عن اثبات احتجاجه على التلف أو التأخير في ميعاد معين . اذ تضع الاتفاقية على عاتق المرسل اليه التزاما بتوجيه احتجاج الى الناقل في حالة التلف بمجرد اكتشافه ، على أن يكون ذلك خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ الاستلام في الأمتعة وأربعة عشر يوما في البضائع ؛ وفي حالة التأخير خلال ٢١ يوما على الأكثر من تاريخ وضع الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه ( م ٢/٢٦ معدلة ببروتوكول لاهاي ) . ويجب أن يثبت الاحتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة للاحتجاج ( م ٣/٢٦ ) .

ولكن اذا كان جزاء التخلف عن الاحتجاج في الميعاد هو عدم قبول الدعوى ، فيجب حرمان الناقل من الافادة من هذا التخلف ومن الدفع بعدم القبول في حالة الغش من جانبه ( م ٤/٢٦ ) .

ويبدو أن عدم قبول الدعوى انما هو جزاء قاصر على تخلف الاحتجاج حين يكون الاحتجاج واجبا في مدة معينة بعد التسليم . أما حين يكون الاعتراض واجبا فور التسليم - وهو ما يفترض أن يكون التلف ظاهرا -

(١) في هذا المعنى :

Van Houtte, op. cit., No. 79, p. 127. — Chauveau, op. cit., No. 438.

فجزاء عدم ابدائه حينئذ ينحصر في قيام قرينة قانونية على أن البضائع قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقا لسند النقل حتى يقوم الدليل على العكس (م ١/٢٦) أى على سبق وقوع الضرر على التسليم ، وهو اثبات عسير على المرسل اليه (١) .

## ١٩- سقوط الدعوى

تنص المادة ١/٢٩ من الاتفاقية على أن "تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول ، أو من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه ، أو من تاريخ وقف النقل ، والاسقط الحق في رفعها" ، وذلك سواء في شأن نقل الركاب أو نقل البضائع والأمتعة.

ويعتبر بعض الفقهاء هذه المدة مدة سقوط لا مدة تقادم ، فلا يرد عليها الوقف اذن ولا الانقطاع (٢). ويستند هذا الرأى الى أن الاصطلاح المستعمل في النص هو استعمال سقوط (déchéance) ، والى أن اعتبار المدة مدة تقادم يناقض غرض الاتفاقية من التوحيد حيث تختلف قوانين الدول المتعاقدة في شروط وقف التقادم وانقطاعه بينما اعتبارها مدة سقوط يتفادى مثل هذا الاختلاف (٣) .

ولكن الأخذ بهذا الرأى يهدر الفقرة الثانية من المادة ٢٩ التى تحيل على قانون محكمة النزاع لتعيين طريقة احتساب مدة السنتين ، فلا يفهم مثل هذا الحكم الا حيث يتصور ورود الوقف أو الانقطاع على هذه المدة وهو ما يجعل منها مدة تقادم لا مدة سقوط . فضلا عن أن من المستقر في النقل عموما - برىا كان أو بحريا - اعتبار المدة المحددة لرفع دعوى المسؤولية - وهى دائما مدة قصيرة كذلك - مدة تقادم لا مدة سقوط ، فلا يفهم اذن انفراد هذه المدة في النقل الجوى بوصف مخالف (٤) .

(١) في هذا المعنى : Chauveau, op. cit., Nos. 379, 383.

(٢) Lemoine op. cit., Nos. 839, 856 — Rabut, op. cit., p. 36

(٣) Blanc - Dannery, thèse précitée, p. 79. — Van Houtte, op. cit., No. 83, p. 131. — Litvine, op. cit., No. 313.

(٤) Chauveau, op. cit., No. 376

## خاتمة

٢٠- اذا كانت الاتفاقية قد قامت بعمل محمود من التوحيد في مجال مسؤولية الناقل الجوي ، الا أنه ليس بعد بالتوحيد الكامل ، اذ ما زالت هناك مسائل وتفصيلات لم تعرض لها الاتفاقية أو أحالت في شأنها على قوانين وطنية مختلفة وخاصة قانون محكمة النزاع ، وهي بذلك تفتح في نظام المسؤولية الموحد الذي تقيمه ثغرات كبيرة ينفذ منها اختلاف النظم الوطنية والتنازع بينها . وحذا لو استكملت الاتفاقية ما ينقصها من قواعد وقضت على مثل هذه الاحالات الى قوانين وطنية ، لتم بذلك الهدف الأساسي من إيجاد نظام موحد كامل لمسئولية الناقل الجوي .

وقد استهدفت الاتفاقية ووفقت في اقامة توازن حقيقي بين المصالح المتعارضة لطرفي عقد النقل . فهي من ناحية قد بسطت حمايتها على الناقل ، اذ اقتصرت على اعتبار التزامه مجرد التزام ببذل عناية فمكنته بذلك من دفع خطئه المفروض باثبات بذله العناية المعقولة العادية ، وحدثت من مسؤوليته بمبلغ أقصى من التعويض ، ومنحته حق الدفع بعدم قبول الدعوى وبسقوطها ان لم ترفع خلال سنتين . وهي من ناحية ثانية ، قد أسبغت حمايتها على الراكب أو المرسل ، اذ جعلت خطأ الناقل ثابتا بمجرد وقوع الضرر فأعفته بذلك من اثباته ، وقررت بطلان اتفاقات الاعفاء من المسؤولية أو النزول بحدها عما تقرره ، وحرمت الناقل لصالحه من الوقوف بمسؤوليته عند هذا الحد في أحوال معينة ، وجوزت كل اتفاق على تشديد مسؤولية الناقل أو الزيادة فيما يلتزم به من تعويض فوق هذا الحد .

وقد كان الاعتداد بطبيعة الملاحة الجوية وظروفها هو الموجه للاتفاقية في شأن ما قررته خاصة من تحديد مضمون التزام الناقل بكونه التزاما ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة خلافا للسائد في أغلب الشرائع الوطنية المختلفة ، مما كان له انعكاس ظاهر على التوسع في وسائل دفع مسؤوليته . واذا كان

في هذا المسلك مخالفة لطبيعة عقد النقل وما يفرضه جوهره من فرض التزام  
بالسلامة على الناقل في شأن نقل الأشخاص ونقل البضائع أو الأمتعة  
على السواء ، فلا معدى عن تقبل وتبرير هذا المسلك على الأقل في الظروف  
الراهنة للملاحة الجوية حيث ما يزال العلم قاصرا عن التمكين من التحكم  
والسيطرة الكاملة على هذه الظروف .

وقد أحسن بروتوكول لاهاي بالغاء أكثر ما كانت تتضمنه الاتفاقية  
أصلا من فوارق لا مبرر لها بين المسؤولية عن نقل الأشخاص والمسئولية  
عن نقل البضائع والأمتعة .

وتبقى مراعاة أن اقتصار أحكام الاتفاقية على النقل الجوي الدولي  
دون النقل الجوي الداخلي يوجد تعددا معيبا في القواعد المطبقة بحسب  
اختلاف نوع النقل على هذا النحو ، ولذلك يكون من واجب المشرعين  
الوطنيين المصدقة أو المنضمة دولهم الى الاتفاقية أن يحققوا التوحيد اللازم  
في هذا الشأن عن طريق تقرير نفس أحكام الاتفاقية في شأن النقل الجوي  
الداخلي ، وهو ما نطمح من المشرع المصري أن يقدم على تحقيقه في القريب .

ويبقى أن نراعى أخيرا التشابه الكبير بين أحكام مسئولية الناقل الجوي  
في اتفاقية فارسوفيا وأحكام مسئولية الناقل البحري في معاهدة سندات  
الشحن ، مما يكشف عن تقارب بين ظروف وأخطار الملاحظتين الجوية  
والبحرية ، ويثير مشكلة توحيد قواعد المسئولية في النظامين .