

## أحكام التعويض في النقل الجوي الدولي

(دراسة في إتفاقية فارسوفيا و البروتوكولات المعدلة لها)

أ. هبة حيتيم (\*)

### ملخص

تعتبر إتفاقية فارسوفيا ، أول إتفاقية عنيت بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي بين الدول ، تم توقيعها بمدينة وارسو ببولندا بتاريخ 12/أكتوبر/1929 ، ودخلت حيز النفاذ في 13/فيفري/1933 ، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02/مارس/1964 .

أقامت هذه الإتفاقية مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، على أساس الخطأ المفترض افتراضاً قابلاً لاثبات العكس ، حيث يفترض خطأ الناقل بمجرد وقوع ضرر بمستغلي الطائرة ، وعلى الناقل إثبات عدم خطئه بإثبات إتخاذ التدابير الضرورية أو إستحالة إتخاذها ، فإذا لم يستطع التنصل من المسؤولية فإنه يلتزم بالتعويض .

ولم تكن إتفاقية فارسوفيا ، بمنح الناقل الحق في التنصل من المسؤولية ، بل نصت على إستفادة الناقل من الحدود القصوى للتعويض ، غير أنها إشتطرت شرطاً حتى يتمكن الناقل الجوي من الإستفادة بالحدود القصوى للتعويض ، وهو أن يكون حسن النية .

أما إذا كان الناقل سيئ النية ، فإنه لا يمكنه الإستفادة من الحدود القصوى للتعويض ، وإنما يلتزم بالتعويض كاملاً .

وتجدر الإشارة ، إلى أن عدم إستفادة الناقل من الحدود القصوى للتعويض ، لا يكون فقط بصفة قانونية ، أي إذا كان الناقل سيئ النية ، وإنما سمحت إتفاقية فارسوفيا برفع الحدود القصوى للتعويض ، وذلك بإتفاق بين طرفي العقد .

### الكلمات المفتاحية :

(\*) طالبة دكتوراه بكلية الحقوق والعلوم الإدارية ، جامعة الجزائر 1 – الجزائر .

## مقدمة

تعدُّ وسائل النقل أحد أهم المساعي التي يسعى الفرد إلى تحقيقها وتطويرها باستمرار ، وذلك من أجل إشباع حاجاته والإرتقاء بمستواه المعيشي .

فالنقل أياً كان نوعه (بري- بحري أو جوي) يؤدي إلى التغيير المكاني ، وبذلك يعتبر العمود الفقري والقلب النابض لتداول وتبادل الثروات والسلع هذا من جهة ، ومن جهة أخرى ، فإنَّ الفرد في حاجة إلى الإنتقال من مكان إلى آخر أو من دولة إلى أخرى ، وذلك إما لدواعي العمل أو السياحة أو غير ذلك .

ولم يتمكَّن الإنسان من إختراع المركبات التي تعمل بالمحركات إلَّا في العصر الحديث ، حيث إختراع السيارات ثم القطارات والسفن ، ولم يتوصل إلى إختراع الطائرة إلَّا في القرن 19 ، حيث توصل الأخوان "أورفايل وويلبر رايت" إلى صناعة أول طائرة ذات محرك ، يقودها الإنسان ووزنها أنقل من الهواء . وكان ذلك في 17/ديسمبر/1903 ، حوالي الساعة العاشرة والنصف صباحاً ، في أمريكا بولاية "نورث كارولينا" ، حيث حققت الطائرة مدة إثني عشرة ثانية وطارت على إرتفاع عشرة أقدام ، وابتعدت عن نقطة الإقلاع مسافة مائة وعشرون قدم .

وعلى الرغم من المزايا التي جلبها النقل الجوي ، بإعتباره الوسيلة الأسرع للربط بين الدول والقارات ، حيث ساهم في إزدهار التجارة والإلتقاء الحضاري بين الشعوب ، فإنَّنا لا نستطيع تجاهل أو إنكار أنَّ هذه الوسيلة محفوفة بالمخاطر التي قد تؤدِّي إلى أضرار جسمانية أو مادية ، قد تصيب المسافر أو أرباب البضاعة أو الغير على سطح الأرض ، الأمر الذي تثار معه مسؤولية الناقل الجوي .

ونظراً لكون هذا الجسم الذي يسمى بالطائرة ، لا يس فقط سيادة الدولة التي يترُّ بها ، وأنَّما له خطورة على أمن هذه الدولة ، لأنَّ الطيران يمكن أن يكون بهدف التجسس ، ولهذا فإنَّ القانون الجوي له بالضرورة بعد دولي تملبه طبيعة هذا النشاط ، ولا يمكن بالتالي تنظيمه إلَّا من خلال المؤتمرات الدولية .

كما أنَّ التباين في الأسس التي تقوم عليه المسؤولية الجوية في التشريعات الوطنية أدَّت إلى حاجة المجتمع الدولي إلى سن قواعد موحدة تحكم النقل الجوي ، وذلك عبر إتفاقيات دولية .

وكانت أولى الخطوات لعقد إتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل ، هي مبادرة فرنسية من رئيس وزراء فرنسا السيد "بوان كاريه" ، وكان ذلك عام 1924 في نفس الوقت الذي قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا ، وقدمت فرنسا

إلى المؤتمر الدولي الذي إنعقد لهذا الغرض عام 1925 مشروعاً شكل المؤتمر لدراسته من لجنة دولية مكونة من خبراء قانونيين جويين سميت باسم: اللجنة الدولية الفنية للخبراء للحقوقيين الجويين .

وانتهت هذه الدراسات بقبول المشروع الذي أذى بعد إدخال تعديلات عليه إلى ميلاد الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي بين الدول ، الواقعة بمدينة وارسو ببولندا بتاريخ 12/أكتوبر/1929 .

ولقد تم تحرير هذه الاتفاقية باللغة الفرنسية فقط<sup>(1)</sup> ، وبلغ عدد الدول التي إنضمت إلى إتفاقية فارسوفيا مائة وواحد وخمسون دولة<sup>(2)</sup> ، أما عن دخولها حيز التنفيذ فقد كان في 13/فيفري/1933 وأهم ما جاءت به إتفاقية فارسوفيا لعام 1929 ، هو إلزام الناقل الجوي الدولي بضمان السلامة في نقل الركاب والبضائع .

وتقوم مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لإتفاقية فارسوفيا بمجرد وقوع ضرر بمستغلي الطائرة ، وهذه المسؤولية قائمة على أساس الخطأ ونوع الخطأ هو الخطأ المفترض أي أنه بمجرد وقوع الضرر يفترض خطأ الناقل الجوي .

غير أن إتفاقية فارسوفيا ومن أجل التخفيف على عائق الناقل الجوي الدولي ، وحتى لا يصبح إلزامه مرهق ، جعلت قرينة الخطأ المفترض قرينة بسيطة وليست قاطعة ، حيث مكنت الناقل الجوي من دحض هذه القرينة وبالتالي التنصل من المسؤولية وذلك بإثبات إتخاذ كل الوسائل الضرورية واللازمة لسلامة النقل الجوي<sup>(3)</sup> أو إثبات رجوع الضرر إلى السبب الأجنبي<sup>(4)</sup> .

فإذا لم يستطع الناقل إثبات عدم خطئه تقوم مسؤوليته ويلتزم بذلك بالتعويض .

وبذلك تتساعل في هذا المقام عن أحكام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي الدولي؟

ويندرج تحت هذه الإشكالية التساؤلات الآتية :

ما هي القواعد التي تحكم التعويض في مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لإتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها؟ .

هل يلتزم الناقل بالتعويض المحدد فقط أو يخضع للتعويض الكامل؟ وفي حالة الإجابة بنعم ، فما هي الحالات التي يلتزم فيها الناقل بالتعويض الكامل؟ .

للإجابة على هذه الإشكالية والتساؤلات إرتأينا تقسيم هذا الموضوع إلى محثين ،  
بحيث نتناول في المحث الأول المسؤولية المحدودة للناقل الجوي الدولي ،  
أما المحث الثاني فنخصه للحديث عن المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي الدولي .

### **المبحث الأول . المسؤولية المحدودة للناقل الجوي الدولي**

وضعت إتفاقية فارسوفيا 1929 على عاتق الناقل الجوي الدولي مجموعة من  
الإلتزامات من أهمها : الإلتزام بضمان سلامة الركاب والبضائع والإلتزام بالنقل في ميعاد  
معقول في حال عدم الإتفاق على ميعاد محدد ، ويرتب الإخلال بهذه الإلتزامات قيام  
مسؤولية الناقل الجوي ، على أساس الخطأ المفترض ، والذي يمكنه التنصل منها بإقامة دليل  
على عدم إرتكابه خطأ أي بإثبات إتخاذ التدابير الضرورية أو إستحالة إتخاذها .

فإذا لم يتمكن الناقل من درء المسؤولية عنه ، قامت مسؤوليته وإلتزم بالتعويض ،  
ويحكم التعويض في إتفاقية فارسوفيا قاعدتين :

- الأولى : تتمثل في التعويض المحدد ، بحيث لا يجوز أن يتجاوز مقدار التعويض الذي  
يلتزم به الناقل حدوداً معينة حددها واضعو الإتفاقية .

- أما القاعدة الثانية : فتتمثل في التعويض الكامل ، بحيث لا يمكن للناقل التمسك  
بالحدود القصوى للتعويض في حالة ما إذا كان سبب التية .

ووفقاً لذلك ، سوف نقسم هذا المحث إلى مطلبين على النحو الآتي :

### **المطلب الأول . إعتبارات مبدأ تحديد التعويض**

الأصل في القواعد العامة ، أنّ التعويض يكون بحسب ما تمّ الإتفاق عليه بين الطرفين ، وهذا في  
المسؤولية العقدية . أما في المسؤولية التقصيرية فإنّ التعويض يتحدد بحسب جسامه الضرر .

ولقد خرجت إتفاقية فارسوفيا 1929 ، عن هذا الأصل ، بحيث وضعت حدوداً قصوى  
للتعويض التي يلتزم بها الناقل ، حيث لا يجوز الإتفاق على حد أدنى من الحد المحدد من  
طرف واضعي الإتفاقية ، غير أنّه وحسب إتفاقية فارسوفيا فإنّه يمكن الإتفاق على حد أعلى  
من الحد المذكور في الإتفاقية وذلك في نقل الركاب ، حيث ينصّ الشطر الأخير من الفقرة  
الأولى من المادة الثانية والعشرين على :

” ومع ذلك يجوز للراكب بناء على إتفاق خاص مع الناقل، أن يجدد للمسؤولية مبلغاً أكبر ” .  
ووضع هذه الحدود القصوى للتعويض يرجع إلى إعتبارات خاصة قدرها واضعو الإتفاقية، كما أن هذه الحدود قد تغيّرت وذلك بسبب التعديلات المتعاقبة التي عرفتها إتفاقية فانسوفيا .

ويمكن تبرير إعتناق الإتفاقية لمبدأ التعويض المحدود لإعتبارات عديدة وهي :

1- إنّ الحوادث التي تتعرّض لها الطائرة كثيراً ما تؤدي إلى تحطيمها وإلى هلاك كل ما بداخلها، أشخاصاً كانوا أو بضاعة، فإذا تقرّرت مسؤولية الناقل عن تعويض كل الضرر الذي يترتب عن الحادث لكان ذلك مجحفاً به، ولا ينتهي الأمر إلى إفلاس مؤسسات النقل الجوي وشل حركة<sup>(5)</sup>، الملاحة الجوية، وهو أمر لا يقتصر ضرره على الناقل الجوي وحده، بل يتعداه إلى الإضرار بصالح الجماعة الإنسانية التي تقدم لها الطائرة أجل الخدمات .

ويكفي للتحقق من صحة ما تقدّم أن نتصوّر جملة التعويضات المطلوبة من الناقل الجوي في حالة وقوع الحادث، فهو مسؤول عن التعويض بسبب وفاة الركاب ورجال الطاقم، وهو عدد لم يعد قليلاً لا سيما بعدما إُسِّمت إمكانات الطائرة في النقل في عصرنا الحاضر، كما أنّ الناقل مسؤول عن تعويض أصحاب البضائع التي هلكت أو لحقها التلف أو العوار، هذا فضلاً عن هلاك جزء من الأصول الثابتة لمؤسسته متمثلاً في طائرته التي تحطمت، لذلك كان من الضروري المحافظة على هذا المرفق الحيوي من مرافق النقل وعملاً على دعمه وكفالة إستمراره، أصبح من الضروري تحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل قبل المضرورين<sup>(6)</sup> .

2- إنّ كفالة إستمرار النقل الجوي وإزدهاره يرتبط بمدى إمكانية التأمين من مخاطر الطيران التي يتعرّض لها الطيران، ولن يتسنى تحقيق هذه الإمكانية إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة، وذلك لإستحالة قيامه مقدماً بحساب المخاطر التي قد تتعرّض لها الطائرة أثناء الرحلة الجوية وتقدير المبالغ التي تلزم لتغطية هذه المخاطر .

فالناقل لا يستطيع أن يتوقع مقدماً جملة المبالغ التي سيلتزم بدفعها كتعويض للمضرورين من الركاب أو الشاحنين، ذلك لأنّ تقدير قيمة التعويض يتوقف على مقدار ما لحق كل راكب أو شاحن من خسارة وما فاتته من كسب .

أما إذا كان التعويض محدداً فإنّ الناقل يستطيع أن يعلم مقدماً مقدار التعويضات التي قد يلتزم بها إذا ما وقع حادث للطائرة، وبذلك يكون من الميسور له حساب المخاطر التي قد يتعرّض لها<sup>(7)</sup> .

3- إن تحديد المسؤولية يتضمن فكرة أساسها جعل مستغلي هذا المرفق المشاركة في تحمل مخاطر النقل، وذلك عن طريق الحصول على تعويض محدد وضئيل، ولكنّه مؤكّد<sup>(8)</sup>.

4- لا شك أنّه من المرغوب فيه، في مجال النقل الجوي، وهو نقل دولي بطبيعته أن تحدّد مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته من غير أن يتعرّض لمخاطر خضوعه للقوانين الداخلية في الدول المختلفة التي تتباين فيها الحلول بالنسبة لهذه المسألة، فوضع قاعدة موضوعية تحدّد قيمة التعويض المستحق تثلّزم بتطبيقها كافة المحاكم في جميع الدول الأطراف في الإتفاقية من شأنه، على حد قول الفقيه "شوفو"، أن يحقق هدف التوحيد الذي يعد الهدف الرئيسي من إبرام الإتفاقية<sup>(9)</sup>.

### **المطلب الثاني، التطوّر التصاعدي للحدّ الأقصى للتعويض من إتفاقية فارسوفيا 1929 إلى بروتوكول مونتريال الرابع 1975.**

كان النقل الجوي أثناء ظهور إتفاقية فارسوفيا عام 1929، في مهده، حيث كان عبارة عن مؤسسة صعبة وغير عادية و لم يكن يستفيد من خدماتها إلا من كان يستطيع دفع مبالغ مالية طائلة، وكانت مخاطر الطيران كثيرة وغير معروفة كلها، لذلك كان لا بد من وضع نظام يسمح بالمحافظة وبرعاية هذا المولود الجديد بما يكفل تطوّره. لذلك قام واضعو إتفاقية فارسوفيا 1929، بوضع نظام المسؤولية المحدّدة حتى يكون الناقل على علم مسبقاً بحدود التعويض التي يلتزم بها في حالة وقوع الضرر.

وأمام تطوّر هذا المرفق الهام، وتناقص الأخطار الجوية، كان ولا بد من تعديل الأحكام الخاصّة بالتعويض، خاصّة وأنّها أصبحت تبدو تافهة وضمئيلة بالنظر إلى التطوّر الإقتصادي وغلاء المعيشة.

**أولاً، الحدود القصوى للتعويض في ظل إتفاقية فارسوفيا 1929، نصّت على الحدود القصوى للتعويض في إتفاقية فارسوفيا 1929، المادة الثانية والعشرون، بحيث تضمّنت حدود التعويض الخاصّة بالأضرار التي تلحق الراكب، وحدود التعويض بالأضرار التي تلحق البضائع والأمتعة المسجلة، بالإضافة إلى حدود التعويض الخاصّة بالأمتعة التي يحتفظ بها الراكب في حراسته.**

## 1- الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تلحق المسافرين .

في هذا الصدد نصّت الفقرة الأولى من المادة الثانية والعشرون من إتفاقية فارسوفيا ، على أن تكون مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، عن الأضرار التي تلحق الركاب محدّدة بمبلغ يقدر بمائة وخمسة وعشرون ألف فرنك فرنسي (125 000) . ويشتمل الفرنك الفرنسي على خمس وستون (65) ، ميليفراما من الذهب ، عيار تسع مائة من الألف من الذهب الخالص ، وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية<sup>(10)</sup> .

## 2- الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تلحق البضائع والأمتعة المسجلة .

أما مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، عن الأضرار التي تصيب البضائع والأمتعة المسجلة ، فإنّها تحدّد بمبلغ مائتين وخمسون فرنك عن كل كيلوغرام (250/كغ) ، غير أنّ هذا المبلغ يمكن أن يكون محل تغيير وذلك في حالة ما إذا كان مرسل البضاعة قد قدر أن هذا الحد المحدّد لكل كيلو غرام من البضاعة المنقولة لا يتناسب والقيمة الحقيقية لها ، كأن تكون البضاعة ذهباً أو أشياء ثمينة ، فيجب عليه عند تقديم الطرد إلى الناقل أن يقدم إقراراً خاصاً يوضح فيه القيمة الحقيقية للبضاعة .

وفي هذه الحالة يلتزم الناقل الجوي دفع التعويض حسب الحدود المبينة في هذا الإقرار ، ما لم يثبت أن المبالغ المحدّدة في الإقرار تتجاوز القيمة الحقيقية التي قدرها المرسل عند تسليم البضاعة<sup>(11)</sup> .

## 3- الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة اليدوية .

وهي الحاجيات التي يحتفظ بها الراكب في حراسته حيث تحدّد مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تلحق هذه الحاجيات بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل راكب (5000/راكب) .

## \* طبيعة التحديد الوارد في إتفاقية فارسوفيا 1929 .

هل تعتبر حدود التعويض الواردة في إتفاقية فارسوفيا 1929 ، جزافية؟ لا يعتبر مقدار التعويض المشار إليه في إتفاقية فارسوفيا 1929 ، من قبيل التقدير الجزافي ، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق المسافر أو البضاعة ، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض ، فإذا ثبت أنّ قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلاّ التعويض المساوي لهذه القيمة ، دون أن يكون له الحق في إدعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الإتفاقية ، فشرط الحصول على هذا القدر بكامله هو أن يكون الضرر مساوياً له أو أكبر منه<sup>(12)</sup> .

**ثانياً، الحدود القصوى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955**، لقد عدل بروتوكول لاهاي 1955، إتفاقية فارسوفيا تعديلاً جزئياً، وأهم تعديل أتى به هذا البروتوكول، هو تعديل الحدود القصوى للتعويض. وذلك عبر نص المادة الحادية عشر، المعدلة للمادة الثانية والعشرون، وتنص هذه المادة على :

" في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك، فإذا كان قانون المحكمة المعروف عليها النزاع يميز أن يكون التعويض في صورة ربع، فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب بناءً على إتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية .

وفي حالة نقل الأمتعة المسجلة والبضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنك عن كل كيلو غرام، ما لم يقدم المرسل عند تسليم الطرد إلى الناقل إقراراً خاصاً بما يعلفه من أهمية على تسليم هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتشمك بأحكام الفقرة الثانية من (المادة 22).

وإذا كان هذا البروتوكول لم يعدل الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل البضائع والأمتعة المسجلة، فإنه قد عني، على خلاف الإتفاقية بحسم الخلاف حول الأساس الذي يتخذ لإحتساب الحد الأقصى للتعويض حيثما يكون الضرر الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة ضرراً جزئياً، فقرر في الفقرة الثانية من مادته الحادية عشرة ما يأتي :

" في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، فإنّ الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو الذي يؤخذ وحده في الإعتبار لتعيين حد مسؤولية الناقل، غير أنّه إذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه يؤثر في قيمة طرود أخرى تشملها نفس إستمارة الأمتعة أو نفس خطاب النقل الجوي، فيجب أن يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الإعتبار لتعيين حد المسؤولية"<sup>(13)</sup>.

ويستفاد من هذا النص أنّ البروتوكول جعل الأساس الذي يتخذ لإحتساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلي للطرد أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي أو إستمارة الأمتعة، إلا أن يكون من شأن هذا الضرر الجزئي الإقتصاص من قيمة هذه الطرود الأخيرة فحينئذ يتمّ الحساب على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود، ما لحقه منها الضرر مباشرة وما إنتقصت قيمته بالتبعية.



ويلاحظ أنَّ الفرنك الذي تكلم عنه البروتوكول هو الفرنك الذي يشتمل على 65 ميليفراما ونصف من الذهب عيار 900 في الألف، ويكون هذا الفرنك قابلاً للتحويل إلى كل عملة وطنية في أرقام دائرية وتحويله إلى عملات غير العملة الذهبية يتم في حالة رفع دعوى قضائية وفقاً للقيمة الذهبية لهذه العملات يوم صدور الحكم<sup>(14)</sup>.

وهذه القاعدة الأخيرة إستحدثتها البروتوكول المذكور ولم يكن لها أي وجود في إتفاقية فارسوفيا<sup>(15)</sup>.

### ثالثاً. الحدود القصوى للتعميـض في إتفاق مونتريال 1966: وعلى الرغم من أنَّ

بروتوكول لاهاي 1955 صاعف حدود التعميـض الخاصّة بالأضرار التي تلحق الركاب، إلا أنَّ الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق عليه. وعلى إثر تهديدها بالإنسحاب من إتفاقية فارسوفيا 1929، استطاعت الولايات المتحدة الأمريكية من الوصول إلى رغباتها وذلك بإبرام اتفاق مونتريال في الرابع من شهر سبتمبر من عام ألف وتسعمائة وستة وستون (1966/09/4). بين عشر شركات نقل أمريكية وثلاث وعشرين شركة طيران أجنبية. وإلتزم الموقعون على الإتفاق والذين إرتفع عددهم إلى حوالي مائة وخمسة وعشرين ناقلاً جويّاً برفع الحد الأقصى للتعميـض إلى مبلغ خمس وسبعون ألف دولار شاملاً لكافة المصروفات في حالة وفاة المسافر أو إصابته، وتكون حدود التعميـض هذه قاصرة على كل نقل جوي يخضع لإتفاقية فارسوفيا، وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو مجرد وجود مرسى جوي لها على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية.

ولم يتعرّض إتفاق مونتريال 1966 إلى الحد الأقصى للتعميـض في نقل أمتعة المسافرين أو حقائبه أو نقل البضاعة<sup>(16)</sup>.

ونتيجة إلى الإختلاف الذي أتى به إتفاق مونتريال 1966، - حيث يظهر بوضوح الإحياز إلى حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية دون غيرهم-، ظهر بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، الذي حاول وضع قواعد تجعل الجميع على قدم المساواة أي تحقيق الغاية المنشودة في إتفاقية فارسوفيا 1929.

### رابعاً. الحدود القصوى للتعميـض في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971: يعتبر

بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، بمثابة تعديل جذري لإتفاقية فارسوفيا 1929، ومن بين أهم التعديلات التي أتى بها هذا البروتوكول هو تعديل الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي الدولي، كما قام بتفسير الحدود القصوى للتعميـض، ولم يدخل هذا البروتوكول بعد حيز التنفيذ.

ولقد تمّ تعديل الحدود القصوى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971. وذلك عبر المادة الثامنة التي ألغت المادة الثانية والعشرون من إتفاقية فارسوفيا 1929. على النحو الآتي :

1- بالنسبة إلى الحدود القصوى للتعويض في نقل الأشخاص : حدّدها بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971. بمبلغ واحد مليون وخمسمائة ألف فرنك بالنسبة للمطالبات الإجمالية أي تغطية جميع طلبات التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين ، سواء تعلّقت بالوفاة أو أي إصابة بدنية، ويمكن دفع هذا المبلغ في صورة مرتب دوري إذا كان قانون المحكمة المعروف عليها النزاع يميز ذلك، وفي هذه الحالة لا يجوز أن تزيد قيمة رأس المال الدوري المقابل للتعويض عن مليون وخمسمائة ألف فرنك.

2- بالنسبة إلى الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تلحق الأمتعة : لقد ألغى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971. الفرق القائم في إتفاقية فارسوفيا 1929. حول مصطلح الأمتعة. فالإتفاقية الأصلية تميز بين الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب تحت حراسته والأمتعة المسجلة التي تكون تحت حراسة الناقل. أما بروتوكول جواتيمالا سيتي. فقد نص في المادة الرابعة في فقرتها الثالثة على ما يلي :

" ما لم ينص في هذه المعاهدة على خلاف ذلك يقصد بتعبير (الأمتعة) الأمتعة التي في عبدة الناقل والأشياء التي يحملها الراكب. « checked baggage »

ولقد حدّد البروتوكول مبلغ التعويض الأقصى الذي يلزم به الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة. في حالة هلاكها أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها بمبلغ خمس عشرة ألف فرنك.

3- بالنسبة إلى الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة : أما بالنسبة للبضائع. فإنّ الحدود القصوى للتعويض. بقيت كما هي في إتفاقية فارسوفيا. حيث نصّ البروتوكول في المادة الثامنة في فقرتها الثانية (2/8) على ما يلي :

" عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسون فرنك عن كل كيلو غرام. ما لم يقدم المرسل عند تسليم الطرد إلى الناقل إقراراً خاصاً بما يعلقه من أهمية على الطرد في الجهة المرسل إليها. وبشرط أن يكون المرسل قد دفع رسماً إضافياً إذا إقتضى الأمر. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بأن يدفع التعويض بحيث لا يتجاوز حدود المبلغ المبين في الإقرار. ما لم يثبت الناقل أنّ المبلغ يفوق الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل على التسليم إلى الجهة المرسل إليها".

كما أنّ بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971، يبيّن كيفية حساب التعويض في حالة الضرر الذي يصيب البضائع. بحيث يتم الحساب على أساس الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلّق بها الأمر، وإذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذي حصل لهذه الطرود يؤثر على الطرود الأخرى فإنّه يتم حساب التعويض على أساس وزن هذه الطرود كلها.

4- بالنسبة للحدود القصوى للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التأخير: لم تنص إتفاقية فاروسفيا 1929، على الحدود القصوى للتعويض الخاصّة بالتأخير، وهذا أمر إستحدثه بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971، حيث جاء في نص المادة الثامنة في فقرتها الأولى سطر "ب" ما يلي:

" تكون مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الذي يصيب المسافرين نتيجة التأخير مقدرا بمبلغ اثنين وستون ألف فرنك."

أمّا عن الأضرار التي تصيب البضائع والأمتعة بسبب التأخير فهي نفسها المقررة لحدود التعويض القصوى الناتجة عن تلفها أو هلاكها أو ضياعها، أي مبلغ خمس عشرة ألف فرنك بالنسبة للأمتعة ومائتين وخمسون ألف بالنسبة للبضائع.

ومن جهة أخرى، أجاز البروتوكول إعادة النظر في حدود التعويض الخاصة بنقل المسافرين عن الأضرار الناتجة عن الوفاة أو أي أذى بدني آخر وذلك بعد السنة الخامسة والعاشرة اللاحقة لتاريخ بدء دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ<sup>(17)</sup>. على ألا يتجاوز التعديل مائة وسبعة وعشرون ألف وخمسمائة فرنك (1875 00). وذلك شريطة موافقة ثلثي أصوات الأعضاء الحاضرين<sup>(18)</sup>.

#### **خامسا، موفف بروتوكولات مونتريال الإضافية لعام 1975:**

البروتوكولات تعديل الحدود القصوى للتعويض الواردة في إتفاقية فاروسفيا والبروتوكولات المعدلة لها، وألما قامت فقط باستبدال أساس حساب قيمة التعويض، حيث كان يحسب على أساس الفرنك الذهبي وأصبح في ظل هذه البروتوكولات يحسب على أساس حقوق السحب الخاصة.

وتشير البروتوكولات إلى أنّ حقوق السحب الخاصة تحدّد بالمعنى الذي يقصده صندوق النقد الدولي، وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته والسارية المفعول يوم صدور الحكم.

وتحسب قيمة العملة الوطنية بمُدلول حق السحب الخاص للطرف المتعاقد السامي غير العضو في صندوق النقد الدولي وفقاً للطريقة التي يحددها هذا الطرف المتعاقد السامي .

ولا يتمّ الحساب على أساس حقوق السحب الخاصة ، إلاّ بالنسبة للدول الأطراف في صندوق النقد الدولي ، أما الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي ، والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق حدود التعويض وفقاً لما جاءت به هذه البروتوكولات ، فإنّه يجوز لها وقت التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق أن تعلن مسؤولية الناقل عند التقاضي داخل إقليمها على النحو الآتي<sup>(19)</sup> :

- \* مبلغ (8300) حق سحب خاص لكل راكب يقابله مبلغ (125.000) وحدة نقدية .
- \* مبلغ (17) حق سحب خاص عن كل كيلو غرام يقابله مبلغ (250) وحدة نقدية .
- \* مبلغ (332) حق سحب خاص لكل راكب يقابله مبلغ (5000) وحدة نقدية .
- \* مبلغ 16 600 حق سحب خاص لكل راكب يقابله مبلغ (250.000) وحدة نقدية .
- \* مبلغ (100.000) وحدة حق سحب لكل راكب يقابله مبلغ (1500.000) وحدة نقدية .
- \* مبلغ (4150) وحدة سحب لكل راكب يقابله مبلغ (62000) وحدة نقدية .
- \* مبلغ (1000) وحدة سحب في نقل الأمتعة يقابله مبلغ (15000) وحدة نقدية .

ويبقى أمامنا تساؤل ، وهو هل يمكن لتابعي الناقل الاستفادة من حدود التعويض المقررة في اتفاقية فاروسفيا 1929 ؟ .

#### \* حدود التعويض عن الأضرار الناشئة عن أخطاء تابعي الناقل .

إذا كانت اتفاقية فاروسفيا 1929 ، قد وضعت تابعي الناقل على قدم المساواة مع الناقل من حيث أساس المسؤولية وتشديدها أو الإعفاء منها ، فإنّها مع ذلك لم تنص على إستفادتهم بحدود التعويض المنصوص عليها فيها عن الأضرار التي تصيب الراكب نتيجة أخطائهم الشخصية .

ولقد اعتبر البعض أنّ ذلك نقص في الإتفاقية ، حيث وجهوا إنتقاداً للاتفاقية مؤداه أنّ حرمان تابعي الناقل من حدود التعويض سوف يؤدّي بالضرورة إلى تعطيل نصوص الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية لأنّ المضرور سوف يفضل رفع دعواه في مواجهة تابعي الناقل ليتمكن من الحصول على تعويض كامل<sup>(20)</sup> .

لذلك إستحدثت بروتوكول لاهاي مادة جديدة عبر نص المادة الرابعة عشرة المعدلة للمادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فاروسفيا والتي تنصّ على :

" - إذا رفعت دعوى على تابع الناقل عن ضرر مما أُشير إليه في هذه المعاهدة، فلهذا التابع أن يتمسك بمحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يتمسك بها بالتطبيق لأحكام المادة 22 إذا أثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه .

- ويجب ألا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل و تابعيه معا تلك الحدود ."

إلا أن حكم هذه المادة لا يسري في مواجهة الدعاوى التي يكون القضاء الأمريكي هو المختص بالفصل فيها ، لكون الولايات المتحدة الأمريكية لم تصادق على بروتوكول لاهاي ، ولعل خير مثال على ذلك، قضية « Ruth Ann Reed, VS. Forwood » .

وتتلخص وقائع القضية في أنه أثناء قيام شركة الطيران المدعى عليها برحلة جوية من مطار أثينا باليونان إلى مطار كندي بنيويورك تحطمت الطائرة وسقطت في البحر بالقرب من جزيرة "أراكسوس" اليونانية، مما تسبب عنه مقتل جميع المسافرين الذين على متنها ، ولقد تبين من التحقيقات أن سبب الحادث هو انفجار قنبلة وضعت داخل الطائرة .

أقام المدعون دعوامهم ضد تابعي شركة الطيران العالمية ، على أساس أنه كان يتعين عليهم أن يضعوا نظاماً للأمن يستبعد معه إمكان وضع قنبلة على متن الطائرة ، فإهمالهم كان السبب المباشر للحادث .

وقضت المحكمة بالزام تابعي الناقل بدفع تعويض كامل على إعتبار أن التحديد المنصوص عليه في اتفاقية فارسوفيا 1929 أو في إتفاق مونتريال 1966 خاص بالناقل الجوي ومن ثم لا يمكن لتابعي الناقل التمسك به عندما ترفع دعوى المسؤولية في مواجهتهم . غير أنه تم إلغاء هذا الحكم من محكمة الاستئناف - الدائرة الثانية - ، والتي قالت في أسباب حكمها أنه :

" بالاسترشاد إلى (المادة 25) حسب تعديلها ببروتوكول لاهاي ، يتضح أن الضرور لا يحق له مطالبة تابعي الناقل بتعويض أكبر من الحدود المقررة في اتفاقية فارسوفيا المعدلة ، وإلا عد ذلك تحايلاً على أحكام الاتفاقية" (21) .

من خلال هذه الدراسة يتبين لنا أن الحدود القصوى للتعويض التي يلتزم الناقل الجوي الدولي بدفعها ، قد تصاعد مقدارها وذلك في كل مرة تعرضت فيه اتفاقية فارسوفيا إلى التعديل . ولعل سبب هذا الإرتفاع هو تراجع المخاطر الجوية بالإضافة إلى تطور النشاط الإقتصادي وإرتفاع التكاليف .

كما أنّ الأساس الذي يحسب عليه مقدار التعويض قد تغير ، فلقد كان في ظلّ إتفاقية فارسوفيا 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 يتبنّى على أساس قاعدة الذهب . غير أنّه تمّ التخلي عن هذه القاعدة وذلك بسبب تدهور الأوضاع الإقتصادية لدول أوروبا بعد نهاية الحرب العالمية الثانية ، حيث ظهرت مشكلة تدهور الذهب وسوء توزيعه في العالم ، الأمر الذي أدّى إلى التخلي عن قاعدة الذهب كأساس لحساب التعويض الذي يلتزم به الناقل ، واعتماد قاعدة جديدة تتمثّل في قاعدة حقوق السحب الخاصة .

والسؤال الذي يتبادر إلى الذهن في هذا الموضوع : هل الحدود القصوى للتعويض التي نصّت عليها كل من إتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها هي قاعدة مطلقة ، بمعنى أنّ الناقل يستفيد منها مهما كانت جسامه الخطأ الذي ارتكبه هو أو تابعوه والذي أدّى إلى حصول الضرر؟ .

هذا ما سوف نحاول دراسته في المبحث الموالي .

### **المبحث الثاني، المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي الدولي**

إذا كانت إتفاقية فارسوفيا 1929 ، قد وضعت نظاماً إتجهت من خلاله إلى تشجيع شركات الطيران على مواصلة استثمارهم لهذا المولود الجديد وذلك بوضع نظام يمكن الناقل من التنصل من أحكام المسؤولية . إذا ما أثبت أنه اتخذ التدابير الضرورية أو استحال عليه اتخاذها . كما مكنته من الاستفادة من الحدود القصوى للتعويض ، وذلك من أجل تجنبه تحمّل أعباء مالية كبيرة قد تؤدّي به إلى التراجع عن استثماره .

غير أنّه ومن جهة أخرى ، إتجهت إتفاقية فارسوفيا إلى حماية مستعملي هذه الوسيلة ، وذلك عن طريق إلزام الناقل الجوي الدولي وتابعيه القيام بتنفيذ العقد بحسن نية ، فإذا لم ينفذ العقد وفقاً لمبادئ حسن النية ، امتنع عن التمسك بأسباب الإعفاء والتخفيف من المسؤولية .

ومن جهة أخرى فقد منعت إتفاقية فارسوفيا كل اتفاق بين الناقل والراكب أو الشاحن يؤدّي إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في الإتفاقية ، بمفهوم المخالفة فإنّ الإتفاقية تجيز الاتفاق على تقرير حد أعلى من الحد المحدد في نص المادة الثانية والعشرون .

وعلى هذا الأساس سوف نتناول هذا المبحث في مطلبين :

## المطلب الأول. التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

برجعنا إلى نصوص إتفاقية فارسوفيا 1929 ، لجدها لم تشترط لإعتبار عقد النقل المبرم بين الناقل والراكب أو بين الناقل والشاحن صحيحاً وقائماً ، ضرورة وجود وثائق السفر الممثلة إما في تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوي .

ومع ذلك فقد قررت نصوص الإتفاقية على أنه ، في حالة ما إذا قبل الناقل راكباً أو أمتعة أو بضاعة لم تسلم بشأنها وثائق السفر ، فإنه يجرم من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحمده منها .

كما أنَّ الإتفاقية وعبر نص المادة الخامسة والعشرون. منعت الناقل من التمسك بأحكام الإتفاقية الخاصة بالإعفاء وحدود المسؤولية إذا ما ارتكب هو أو تابعيه غشاً أو خطأ مساو للغش .

وبذلك فإنَّ التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي ، يتلخص في حالتين وهما :

الحالة الأولى : تخلف وثائق السفر أو عدم إشتمالها على البيانات الإلزامية .

وضعت اتفاقية فارسوفيا على عاتق الناقل الجوي الدولي التزاماً بتصيير مستعملي الطائرة ركاباً كانوا أو شاحنين ، بالصفة الدولية للرحلة الجوية التي يعتمرون القيام بها . وبإمكانية خضوع هذه الرحلة لنظام المسؤولية المحدودة الذي قرره . وذلك من أجل إعطائهم الفرصة لإبرام عقود التأمين على حياتهم أو على بضائعهم إذا ما قدروا عدم تناسب مبالغ التعويض التي تقررها الاتفاقية مع الأضرار التي قد تصيبهم أو قد تلحق بضاعتهم في حالة وقوع حادث للطائرة .

وحرصاً على إلزام الناقل على تنفيذ هذا الالتزام ، ألزمته الاتفاقية بتسليم الركاب والشاحنين ، مستندات النقل ، التي تتمثل في تذكرة السفر وإستمارة الأمتعة وخطاب نقل البضاعة<sup>(22)</sup>

ولقد حدّدت اتفاقية فارسوفيا 1929 ، في المواد 3-4-5 البيانات الواجب توافرها في مستندات النقل ، وجعلت بعض هذه البيانات إلزامية بحيث أنّها رتب على تخلفها عدم إمكانية الناقل التمسك بشروط الإعفاء وحدود التعويض وذلك على النحو الآتي :

**أولاً . فيما يتعلق بالركاب :** نصّت الاتفاقية في نص المادة الثالثة على وجوب أن يتوافر في تذكرة السفر البيانات الآتية :

- أ- مكان وتاريخ إصدار تذكرة السفر .  
 ب- نقطتي القيام والوصول .  
 ج- المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل .  
 د- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين .  
 هـ- النص على أنَّ النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الإتفاقية .
- وليس للناقل التمسك بأحكام إتفاقية فارسوفيا التي تعفيه من المسؤولية أو تحمها في حالة قبوله راكب لم تسلم له التذكرة .

**ثانيا . فيما يتعلق بنقل الأمتعة .** ويقصد بالأمتعة هنا هي الأمتعة المسجلة دون الأمتعة الحقيبة التي يحفظ بها الناقل . ويجب أن تشمل استمارة نقل الأمتعة على مجموعة من البيانات وهي :

- أ- مكان وتاريخ إصدارها .  
 ب- نقطتي القيام والوصول .  
 ج- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين .  
 د- رقم تذكرة السفر .  
 هـ- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الإستمارة .  
 و- عدد الطرود ووزنها .  
 ز- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الشطر الثاني من (المادة 22) .  
 ح- النص على أنَّ النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الإتفاقية<sup>(23)</sup> .
- ولا يحق للناقل الجوي التمسك بأحكام الإعفاء وحدود التعويض فيما يتعلق بنقل الأمتعة في حالتين :

- 1\* حالة قبوله أمتعة دون أن تسلم عنها إستمارة .  
 2\* حالة تسليم استمارة نقل الأمتعة دون اشتغالها على البيانات الخاصة بـ: رقم تذكرة السفر ، عدد الطرود ووزنها . والنص على أنَّ النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الإتفاقية .

**ثالثا . فيما يتعلق بنقل البضائع :** نصّت المادة الثامنة من إتفاقية فارسوفيا 1929 على البيانات الواجب توافرها في خطاب النقل الجوي وهي :



- أ- المكان الذي أنشئ فيه المستند والتاريخ الذي أعد فيه .
- ب- نقاط القيام والوصول .
- ج- المحطات المنصوص عليها ، مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل .
- د- اسم وعنوان المرسل .
- هـ- اسم وعنوان الناقل الأول .
- و- اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر .
- ز- نوع البضاعة .
- ح- عدد وأرقام الطرود وطريقة تغليفها أو تعميئتها وعلاماتها المميزة لها .
- ط- وزن وكمية البضاعة وحجمها أو أبعادها .
- ي- الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها أو تعميئتها .
- ك- أجرة النقل إذ اشترط ذلك وتاريخ ومكان دفعها وذكر الشخص الذي عليه أن يدفعها .
- ل- إذا أرسلت البضاعة على أساس التسليم مقابل الدفع ، فيذكر ثمن البضاعة وما يكون قد تكلفته من مصاريف .
- م- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الشطر الثاني من (المادة 22) .
- ن- عدد صور خطاب النقل الجوي .
- س- المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي .
- ع- مهلة النقل وبيان موجز عن الطريق المزمع إتباعه ( إذا كان ذكرهما شرط ) .
- ف- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الإتفاقية .

#### ولقد نصت المادة التاسعة من الاتفاقية على أنه :

" في حالة ما إذا قبل الناقل بضائع لم يعد لها خطاب النقل الجوي أو إذا صدر الخطاب غير مشتمل على البيانات الواردة في المادة الثامنة من "أ" إلى "ط" ، والبيان "ف" ، فإنه لا يحق له التمسك بالأحكام الخاصة بالإعفاء من المسؤولية والأحكام الخاصة بمحدود التعويض ."

فيشأن الحالة الأولى، أي فيما يتعلّق بنقل الركاب ، فإنه لا بد لنا من أن نميز بين حالتين :

الأولى : حالة إصدار تذكرة السفر .

الثانية : حالة عدم اشتغال تذكرة السفر على البيانات اللازمة .

**1- إصدار تذكرة السفر:** فسرت المحاكم هذا الإلتزام في البداية على نحو يتفق ومصلحة الناقل الجوي. فقضت بأنَّ الجزء الذي نصت عليه المادة الثالثة من الاتفاقية لا يوقع على إلا في حالة عدم إصداره تذكرة سفر على الإلتزام. أما وقد أصدر الناقل هذه التذكرة، فيمتنع تطبيق هذا الجزء عليه ويكون من حقه التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحم منها. ولا يهيم بعد ذلك إن كانت التذكرة قد سلمت إلى صاحبها أو نائبه أو ممثل المجموعة المسافرة، حتى ولو كان هذا الأخير لم يقم بتسليمها للمسافر في وقت مناسب<sup>(24)</sup>.

غير أنَّ القضاء الأمريكي، في أحكامه الحديثة، قد تطلب تسليم التذكرة للمسافر في وقت يسمح له بالإطلاع على ما تتضمنه التذكرة، من أن النقل دولي وخاضع لأحكام المسؤولية في إتفاقية فاروسوفيا، حتى يمكنه حماية نفسه ضد حدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية عن طريق التأمين، وبالتالي قضى بأنَّ تسليم التذكرة للراكب بعد ركوب الطائرة وهي تستعد للإقلاع يأخذ حكم عدم تسليمها له.

واخذت محكمة إستئناف نيويورك ذات الموقف في حكم لها في قضية " مانيون ضد بان أمريكيان ". وتتخلص وقائع القضية في أنَّه بتاريخ 17/ديسمبر/1973، تعرض راكب طائرة " بان أمريكيان ". لاعتداء إرهابي إبان تجمعهم في مطار روما، ثمَّ أدَّى إلى إصابة المدعي، فأقام دعوى مسؤولية ضد شركة الطيران الناقله طلب فيها إلزامها بأداء تعويض كامل. وقال المدعي شارحا دعواه، أنَّ رحلته كانت رحلة دائرية تبدأ من نيويورك -روما -سيروت -طهران -سندن ثم العودة إلى نيويورك، وأضاف بأنَّه تسلم تذكرة السفر من روما إلى بيروت قبل الساعات الأخيرة من إقلاع الطائرة في مطار روما، الأمر الذي لم يمكنه من إبرام عقد تأمين على الحياة. ولما كانت شركة الطيران قد عجزت عن إثبات عكس ما إدعاه المصاب، فإنَّ المحكمة قضت بإلزامها بتعويض كامل<sup>(25)</sup>.

**2- عدم إشماتل تذكرة السفر على البيانات اللازمة:** من خلال قراءتنا لنص المادة الثالثة من إتفاقية فاروسوفيا والخاصة بالبيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر، يتبيَّن لنا أنَّ المادة لم تتضمن شرط يقضي بوجود ذكر بعض البيانات دون الأخرى، كما فعلت بشأن استشارة نقل الأمتعة وخطاب النقل الجوي. فما هو الحكم في حالة خلو تذكرة السفر عن بعض البيانات المذكورة في المادة الثالثة؟

يمكن القول أنَّ البيانات الأربعة الأولى لا علاقة لها بمسؤولية الناقل. ولقد قيل أن المادة الثالثة تنسم بعدم الوضوح، فكان على القضاء تفسيرها وفقا لما يتماشى وروح الاتفاقية. حيث عرضت قضية على محكمة أمريكية سنة 1950، وكان النزاع فيها يدور لمعرفة حكم التذكرة التي جاءت خالية من البيان المتعلقة بذكر محطات الرسو الجوي، فكان

قرار المحكمة بأنّ خلو تذكرة السفر من هذا البيان لا يحرم الناقل من الإستفادة بالمسؤولية المحدودة ، لأنّ كل ما تشترطه المادة هو قيام الناقل بتسليم تذكرة السفر<sup>(26)</sup> .

وتساءل عما إذا كان هناك إلتزام على عاتق الناقل يلزمه بكتابة شروط النقل بطريقة خاصة؟.

بمعنى هل يلزم الناقل كتابة هذه الشروط - لاسيما المتعلقة بمسؤوليته أي أنّ النقل دولي وأنّه خاضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية- بطريقة تمكن الراكب المعتاد ، من قراءتها ، بحيث لو خالف ذلك يعتبر غير منفذ لالتزامه الإعلاني ، وبالتالي يحرم من الإستفادة من المسؤولية المحدودة؟.

إعتمدت المحاكم الأمريكية في ذلك الجوابين : السليبي والإيجابي .

ففي قضية " ليزي ضد اليتاليا " ، قررت المحكمة الابتدائية وأيدتها محكمة استئناف نيويورك بقرارها في 16/ديسمبر/1966 ، بأنّ شركة الطيران لا يجوز لها أن تتمسك بالمسؤولية المحدودة لأنّها لم تنفذ إلتزامها بتبصير الراكب بشروط النقل . لأنّ هذه الشروط كانت مطبوعة في التذكرة بحروف صغيرة جدا . وقد تأيد هذا القضاء في قضايا أخرى ، بالرغم من أنّ التذكرة إحتوت على ملاحظة مفادها " افحص التذكرة بعناية "<sup>(27)</sup> .

ويبدو أنّ القضاء الأمريكي قد إستقر أخيراً عن إعتناق هذا الإتجاه ، فالمحكمة الفيدرالية الأمريكية قضت في حكم صدر عام 1983 ، بشأن عدم وضوح بيانات التذكرة ، بعدم أحقية المدعين في تعويض كامل ، وأوردت في أسباب حكمها :

" إنّ التعويض لا يكون كاملاً إلا حينما يحتفي من تذكرة السفر البيانات اللازمة تماما . أما عدم وضوح تلك البيانات فهو أمر غير كافي لتطبيق نص المادة الفالته فقرة اثنان من الاتفاقية ، إذ هو لا يؤثر على صحة التعاقد وصحة واقعة التسليم " على النحو الوارد بها " .

ولم تتطلب المحاكم الأمريكية وضوح هذه البيانات إلّا بصدد النقل الخاضع لأحكام اتفاق مونتريال ، إذ ألزم مجلس الطيران المدني الأمريكي شركات الطيران بأنّ تقوم بطبع حدود المسؤولية ، وأن توضح فيه بيان : " أنّ مكان التوقف في الولايات المتحدة الأمريكية طبقاً لأحكام اتفاق مونتريال " . وهو ما أسمته بالبيان الخاص بمونتريال . « Montréal Advice »

وقد طبقت المحكمة الأمريكية الفيدرالية هذا الإلتزام على قضية : « Deutshe Lufthansa .c. Cab »

والتي قالت فيها : "إن بيان مونتريال الخاص يتعين كتابته بخط واضح وبطباعة واضحة ،  
"بند رقم 10 ، ويلون بيمين وإلا طبق نص المادة 2/3 من الاتفاقية"<sup>(28)</sup> .

أما في فرنسا ، فقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية في قرار صادر لها بتاريخ 3/3/1970 ، في قضية السيد " ماشي " ، ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية ، حيث طلب السيد " ماشي " ، عدم تطبيق حدود التعويض القصوى ، وذلك بسبب عدم علمه بورود هذا الشرط في تذكرة السفر ، وذلك بسبب إهمال تابعي الناقل الجوي ذكر هذا البيان على التذكرة .

غير أن محكمة النقض الفرنسية قضت باستفادة الناقل الجوي من الحدود القصوى للتعويض ، رغم إهمال تابعيه ذكر هذا البيان على تذكرة السفر ، وذلك بحجة أن السيد " ماشي " ، لا يمكنه الإدعاء بعدم علمه بهذا الشرط لأنه يعتبر متعود على السفر على طائرات الناقل ، ومن جهة أخرى ، لأن شركة الخطوط الجوية الفرنسية اعتادت على القيام بنشر نظامها الذي يحمل هذا الشرط في كل وكالاتها التي يدخلها المسافرين<sup>(29)</sup> .

أما فيما يتعلق بمجال نقل الأمتعة والبضائع ، فلقد قضت المحاكم باستفادة الناقل الجوي من أحكام الاتفاقية التي تحد من مسؤوليته أو تمكنه من الإفلات منها رغم إصداره استمارة للأمتعة أو خطابا لنقل البضاعة غير مشتمل على بعض البيانات الإلزامية المتخصص عليها في المادتين (4 و8) . كبيان محطات توقف الطائرة ، وبيان خضوع النقل لنظام المسؤولية المحدودة الذي قرره الاتفاقية ، طالما أن اغفال مثل هذه البيانات ليس من شأنه أن يؤدي الى تجهيل الصفة الدولية للنقل ، أو الى إثارة الشك حول خضوعه لنظام المسؤولية المحدودة . كما لو أوضحت هذه الصفة ، أو إستبان هذا الخضوع ، مثلا من شرط أدرجه الناقل في إستمارة الأمتعة أو خطاب نقل البضاعة أحال بمقتضاه إلى جداول مواعيده المعلنه في واجهة مكاتبه التي يعمها جمهور المسافرين والشاحنين<sup>(30)</sup> .

ومن ذلك ما قضت به المحاكم الأمريكية ، في قضية : « Karus . c . K.L.M » ، حيث قضت المحكمة العليا في نيويورك سنة 1949 ، بأن الناقل يعدّ منفذا لالتزامه الإعلاني ، ولو لم يتضمن خطاب النقل الجوي البيان الخاص بمحطات الرسو الجوي مكتفيا بورود عبارة " أنظر قائمة الناقل بشأن محطات الرسو الجوي " . كما قضت المحكمة في قضية : « Smelting and Refining company .c. Philippine Air way » ، بأن تبرير وجود بيان محطات الرسو الجوي في خطاب النقل ، هو لتبصير المتعاقد مع الشركة الناقلة بصفته الدولية وأنه يخضع لاتفاقية فارسوفيا ، ولو كانت معطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة .

وبما أنَّ القضية المعروضة ، تبين بوضوح الصفة الدولية للنقل من دون الحاجة إلى تثبيت محطات الرسو الجوي في خطاب النقل ، لأنَّ محطة القيام تقع في كاليفورنيا ، ومحطة الوصول تقع في هونغ كونغ ، فيجوز للناقل الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة<sup>(31)</sup> .

ويبرر الفقه هذا الموقف من جانب المحاكم بعدم التناسب الواضح بين الجزاء الذي يوقع على الناقل وبين المخالفة المرصود لها هذا الجزاء خاصة وأنَّ البيانات الواجب عليه ذكرها في مستندات النقل كثيرة ، وأنَّ معظمها لا صلة له بفكرة تبصير مستعملي الطائرة بالصفة الدولية للنقل وبمخوضه لنظام المسؤولية المحدودة المقررة في الاتفاقية<sup>(32)</sup> .

وربما كان ذلك ما يبرر موقف البروتوكولات المعدلة للاتفاقية من الإنترام الإعلامي للناقل .

### \* موقف البروتوكولات المعدلة للاتفاقية من الإنترام الإعلامي للناقل :

1- **موقف بروتوكول لاهاي 1955** : لقد عدل بروتوكول لاهاي 1955 ، من أحكام المادة الثالثة والرابعة والمادة الثامنة والتاسعة من اتفاقية فانسوفيا 1929 ، والجديد الذي أتى به هذا البروتوكول هو أنَّه جعل البيانات الواجب توافرها في وثائق السفر سواء تمثلت في تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوي كلها واحدة ، حيث ألزم توافر ثلاثة شروط فقط أو بيانات وهي :

أ- نقطتا القيام والوصول .

ب- إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام ويكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى ، فيكفي بيان أحد تلك المراسي .

ج- إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على مرسى في بلد غير بلد القيام ، فيجب أن يشمل خطاب النقل الجوي على بيانه بأن الرحلة تخضع إلى أحكام اتفاقية فانسوفيا ، التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقلين . كما أنَّ بروتوكول لاهاي ، نصَّ على إمكانية إرفاق استمارة نقل الأمتعة مع تذكرة السفر وبذلك أصبح الناقل بإمكانه دمج مستنديين في مستند واحد .

فهذا البروتوكول عالج مشكل كان قائماً في قضية نظرتها محكمة تجارة بيروت بقرارها في 12/مارس/1965 والمعروفة باسم «Rifiticht . c . Olympic Air- ways» حيث قضت المحكمة بالمسؤولية غير المحدودة لشركة الطيران ، لأنَّها دمجت استمارة الأمتعة مع تذكرة السفر ، وأنَّ مثل هذا الدمج لم تنص عليه إتفاقية فانسوفيا 1929 ، ولقد خالف هذا القرار القضائي الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) ، التي تجيز مثل هذا الدمج<sup>(33)</sup> .

كما أنّ بروتوكول لاهاي، نص صراحة على عدم إستفادة الناقل بالحدود القصوى للتعويض في حال :

- قبول راكب دون تذكرة السفر .
- نقل أمتعة دون استمارة .
- نقل بضاعة دون خطاب نقل جوي .
- أو في حالة عدم النص على خضوع هذا النقل إلى أحكام اتفاقية فاروسفيا 1929 .

وما يلاحظ في هذا المجال إلى أنّ البروتوكول قد قصر الجزاء المترتب على الناقل في عدم إستفادته بالأحكام الخاصة بالحدود القصوى للتعويض دون تلك الخاصة بإعفائه من المسؤولية .

2- موقف بروتوكول جواتيمالا سيتي ومونتريال الإضافي الرابع لعام 1975 ، نص بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 ، عبر المادة الثالثة والرابعة ، على أنّ عدم إصدار تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة أو عدم إشمال هذه الوثائق على البيانات المنصوص عليها في ظلّ هذا البروتوكول ، لا يؤثر على حق الناقل في الاستفادة من حدود المسؤولية .

أما فيما يتعلّق بنقل البضائع ، فلم يرد تعديل لها في هذا البروتوكول ، وبذلك يظلّ خاضعا إلى أحكام اتفاقية فاروسفيا المعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955 .

أمّا بروتوكول مونتريال الإضافي الرابع لعام 1975 ، فقد نص في المادة التاسعة منه ، على أنّ عدم مراعاة الأحكام الخاصة بإصدار خطاب نقل جوي ، لا يؤثر على صحة ووجود عقد النقل الجوي ، كما أنّه لا يؤثر على إستفادة الناقل من الحدود القصوى للتعويض .

تلکم هي الحالة الأولى التي تؤدّي إلى التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي ، وسوف نعرض بعد هذه الدراسة إلى تبيان الحالة الثانية .

الحالة الثانية : رجوع الضرر إلى غش الناقل و إلى خطأ من جانبه مساو للغش .

من البديهي أن يجرم الناقل الجوي من الاستفادة من ميزة الحد الأقصى للتعويض و من أسباب الإعفاء من المسؤولية . إذا لم ينفذ عملية النقل على هدي ما تستلزمه المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن نية . ولقد كان هذا الموقف المبدئي لكل الوفود المؤتمرة في فاروسفيا 1929 ، عندما صاغوا نص المادة الخامسة والعشرون من الاتفاقية<sup>(15)</sup> ، التي تنص على ما يلي :

1- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو يحد منها ، إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش .

2- وكذلك يجرم الناقل من هذا الحق. إذا أحدث الضرر في نفس الظروف ، أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته .

**أولاً . معنى الغش والخطأ الجسيم المساو له ، ولم تكن صياغة نص المادة الخامسة والعشرون من إتفاقية فارسوفيا 1929 ، على النحو المتقدم أمراً هيناً ، نظراً لإختلاف وجهات نظر الوفود المؤتمرة<sup>(34)</sup> .**

فيرجعنا إلى الأعمال التحضيرية ، نلاحظ أن مشروع الاتفاقية كان يقضي :

"... إذا كان الضرر ناتجاً عن فعل إرادي غير مشروع ."<sup>(35)</sup>

غير أنّ المندوب البريطاني قد عارض استعمال هذه العبارة وذلك بحجة عدم وضوحها ، وطلب ضرورة استعمال عبارة أخرى أكثر وضوحاً ، وهكذا تم استعمال عبارة " غش " « DOL » وهنا أشار المندوب البريطاني أنّ مصطلح " غش " ، غير معروف في القانون الأنجلو سكسون الذي لم يكن يعرف إلا مصطلح : «wilful misconduct» الذي يجمع بين الأفعال الإرادية التي ترتكب بقصد إحداث الضرر وبين الإهمال أو الامتناع الذي يأتيه الشخص دون أن يكتوّر بنتائجه الضارة المحتملة .

أما المندوب الألماني ، فقد اقترح الجمع بين الخطأ الجسيم والفعل الإرادي ، غير أنّ مصطلح الخطأ الجسيم غير معروف في القانون الأنجلوسكسون .

كما أنّ الفقيه " ريبار " ، قد عارض اقتراح الوفد الألماني ، حيث ذهب إلى القول أنّ مساواة الخطأ الجسيم بالخطأ العمدي أو القصدي ، قد يؤدي في النهاية إلى مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية بلا حدود في جميع الأحوال التي يثبت فيها خطأ الناقل أو تابعيه .

وعلى إثر ذلك اقترح السيد " بيتارد " ، ممثل الوفد السويسري ، المساواة بين الخطأ الجسيم والفعل الإرادي بشرط إمكانية إيجاد عبارة تستجيب وترضي مختلف اللغات القانونية الموجودة ، ولقد تم الأخذ بهذا الاقتراح الذي كانت نتيجته الصياغة الموجودة عليه حالياً المادة 25 من إتفاقية فارسوفيا 1929<sup>(36)</sup> .

ولقد أثار تحديد المقصود بعبارة " الغش و الخطأ المساو له " صعوبات كبيرة في التطبيق . و أساس هذه الصعوبات يكمن أصلا في معرفة معنى عبارة " يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع " . التي تبنتها الاتفاقية وهي بصدد ذكرها للخطأ المساو للغش .

فهل يقصد من ذلك أن واضعي الاتفاقية أرادوا الإحالة إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش؟ أو أرادوا وضع قاعدة دولية موضوعية؟ وإذا كان الأمر كذلك فما هي هذه القاعدة الموضوعية التي كانوا يقصدونها ؟

انقسم الفقه بشأن الإجابة على هذه التساؤلات إلى فريقين :

فذهب فريق إلى الادعاء بأن المادة الخامسة والعشرون من الاتفاقية تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الداخلي . وعلى ذلك فللقاضي بالتطبيق لأحكام هذه المادة الحرية المطلقة في استلهام الحلول التي أوردها قانونه الوطني في شأن تعريف الخطأ المعادل للغش .

وذهب فريق آخر إلى القول بأن هذه المادة لا تعني حرية القاضي في تحديد معنى الخطأ المساو للغش على ضوء المفاهيم السائدة في قانونه الداخلي . بل هي تتضمن قاعدة موضوعية مؤداه أن واضعي الاتفاقية لم يقصدوا بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع تسوية بعض أنواع الخطأ بالغش وإنما قصدوا من وراء ذلك السماح للدول التي لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاحا مقابلا ومطابقا لفكرة الغش . كالبلاد الأنجلوسكسونية . بالاستعانة بأقرب فكرة في قوانينها الداخلية إلى فكرة الغش . وعلى ذلك ينبغي تفسير نص المادة الخامسة والعشرون على النحو الآتي :

" يحرم الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها . إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ قريب الشبه بفكرة الغش و ذلك بالنسبة للبلاد الذي يجهل قانونها هذه الفكرة الأخيرة"<sup>(37)</sup> .

ولقد أخذ القضاء الفرنسي ، وكذلك قضاء الدول التي تأثرت بالنظام القانوني الفرنسي . بالمذهب الأول ، فقضت أحكامه بأن الخطأ المعادل للغش هو الخطأ الجسيم . وعلى ذلك لا يستفيد الناقل من النصوص التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها ليس فقط في حالة رجوع الضرر إلى غشه ، بل وكذلك في حالة نشوئه عن خطئه الجسيم .

أما قضاء الدول التي يجهل فكرة الغش . كالدول الأنجلوسكسون . فقد اعتنقت المذهب الثاني . فقررت المحاكم الانجليزية بأن الخطأ الذي يشدد من مسؤولية الناقل الجوي ويلزمه



بتعويض كل الأضرار التي أصابت الركاب والشاحنين هو الخطأ الإرادي ، ويلتزم لقيام هذا الخطأ توافر شرطان أساسيين وهما :

- 1- اتجاه الإرادة إلى ارتكاب فعل ما أو إلى الامتناع عن أداء واجب معين .
- 2- توفر حالة نفسية معينة لدى مرتكب هذا الامتناع أو ذلك الفعل ، تتمثل في وعيه بالنتائج الضارة المحتمل ترتبها على فعله أو امتناعه وعدم إكترائه رغم ذلك بهذه النتائج .

### ثانيا . موقف بروتوكول لاهاي 1955 بشأن نص المادة الخامسة والعشرون من

**اتفاقية فارسوفيا** ، لقد كان لاختلاف أحكام القضاء بشأن تفسير نص المادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فارسوفيا 1929 . أثره السيئ على ما استهدفته هذه الاتفاقية من توحيد لأحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي . إذ أحالت هذه التفسيرات المختلفة فكرة الخطأ المعادل للغش إلى فكرة باهتة تمذر معها الاعتداء إلى معيار موحد للقول بجحمان الناقل من الحد الأقصى للتعويض كلما ارتكب هو أو تابعوه غشا أو خطأ معادلا للغش . وحقيقة الأمر أن مرد هذه الاختلافات في تفسير نص المادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فارسوفيا . لا يرجع إلى موقف ذاتي من القضاء بقدر ما يرجع إلى العيب الذي يكمن في صياغة هذه المادة حينما أحالت على القوانين الوطنية بشأن تحديد فكرة الخطأ المعادل للغش<sup>(38)</sup> .

ورغبة في وضع حد لهذه التفسيرات المختلفة وأثارها . قدمت مشروعات عديدة من اللجنة القانونية للافكاو . بقصد تعديل المادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فارسوفيا 1929 ، كان أولها في القاهرة عام 1946 . ثم في باريس عام 1952 ، ثم في ريو دي جنيرو عام 1953 ، وأخيرا تم تعديل هذه المادة بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955 . عبر المادة الثالثة عشرة منه . وأصبح النص كالآتي :

" لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث الضرر و إما برعونة مقرونة بادراك احتمال حدوث ضرر نتيجة لذلك"<sup>(39)</sup> .

ويظهر من التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي 1955 . ومن صياغة المادة الخامسة والعشرون أن المؤتمرين في لاهاي لم يكن هدفهم إيجاد مصطلح مختلف بشأنه التفسيرات . كما كان الحال بالنسبة لفكرة " الغش والخطأ المعادل للغش " . وإنما استهدفوا في الحقيقة وضع تعريف للحالات التي يجب أن تحجب فيها المسؤولية المحدودة عن الناقل الجوي الدولي . تعريف يستطيع أن يستقطب من حوله أطراف الاتفاقية . فهذا التعديل في الواقع إنجاز إلى فكرة :

«wilful-misconduct» . بمعنى الخطأ الارادي الواردة في القانون الانجلو أمريكي . كما أنه في شقه الثاني ، يقترب من فكرة الخطأ غير المغتفر<sup>(40)</sup> ، الواردة في القانون الفرنسي .

ومهما يكن من أمر فإن نص المادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فاروسفيا ، في صياغته الجديدة في بروتوكول لاهاي 1955 ، قد خفف إلى حد بعيد من حدة الاختلافات في التفسير ، إذ أعتق اتفاقية فاروسفيا من عبء الإحالة على القوانين الوطنية ، وأوجد صيغة موحدة تلتزم بها محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية وغلب بذلك النزعة الوطنية<sup>(41)</sup> .

**ثالثا . موقف بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971 ومونتريال الإضافي الرابع لعام 1975 من نص المادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فاروسفيا 1929 ، لقد أقر بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971 عبر المادة العاشرة منه ، نص المادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فاروسفيا ، كما هي معدلة ببروتوكول لاهاي 1955 ، حيث جاء فيه :**

" لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة الثانية و العشرين . متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيهما وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بادراك أن ضرا قد يترتب على ذلك وبشرط أنه إذا وقع هذا الفعل أو الامتناع من جانب التابعين . فيجب أيضا إقامة الدليل على أنهم كانوا حينئذ يعملون في نطاق وظائفهم ."

كما أن بروتوكول مونتريال الإضافي الرابع لعام 1975 . احتفظ على نفس النص المعدل وذلك عبر المادة العاشرة منه .

**رابعا . معيار تقدير الخطأ الموصوف في المادة الخامسة والعشرون المعدلة ، يتور** البحث حول معيار تقدير هذا الخطأ ، هل هو معيار شخصي يتطلب علم الناقل أو تابعه شخصياً ، أو إدراكه فعلا بأن ضررا قد يحدث ، أم هو معيار موضوعي يكتفي فيه بالظروف المحيطة بالناقل ومدى دلالتها على علمه أو علم تابعيه بحدوث الضرر . أو أنه كان يجب عليه إدراك حدوث الضرر نتيجة لفعله أو امتناعه؟ .

تبدو أهمية هذه المسألة من ناحية نطاق تطبيق نص المادة الخامسة والعشرون المعدلة ، على حالات مسؤولية الناقل الجوي ، وحرمانه من حدود المسؤولية . فإذا أخذنا بالمعيار الشخصي ، فإن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى تضيق نطاق مثل هذه الحالات ، حيث يتطلب " علم الناقل أو التابع شخصياً أو إدراكه فعلا بأن ضررا قد يحدث" . أما إذا أخذنا

بالمعيار الموضوعي، فإنه سوف يؤدي إلى التوسع في هذه الحالات إذ يكتفي بمقارنة سلوك الناقل المسؤول بسلوك الناقل الخريص الذي يوجد في نفس ظروف الواقعة<sup>(42)</sup>.

ويتبين من الاقتراح الذي قدمه بعض أعضاء المؤتمر، الذي صدر عنه بروتوكول لاهاي عند صياغة هذا النص، وطلبوا فيه حذف عبارة "دون مبالاة"، واستبدالها بعبارة "مع وعي"، أن الخطأ المقصود هو ثمة سلوك يشكل إحصالا، ولكنه ليس إحصالا عاديا، بل مصحوبا بوعي، وأن تقدير هذا الوعي مسألة لصيقة بشخص الفاعل ذاته.

وهذا هو المعيار الذي أخذت به المحاكم الأمريكية التي تعتبر أن المعيار في الخطأ الإرادي، هو معيار شخصي، وأن الأخذ بالمعيار الموضوعي يسلبه أحد عناصره المكونة له.

لا يشير هذا المعيار أية مشاكل حينما نكون بصدد فعل أو امتناع من جانب الناقل، أو تابعيه، ثم بنية إحداث الضرر. ذلك أن نية إحداث الضرر - الفس في دول القانون المكتوب - هي حالة نفسية بحتم يستلزم التحقق منها البحث فيما تنطوي عليه نفس المدين وما يحتويه ضميره، وهي أمور لا يمكن التحقق منها إلا وفقا للمعيار الشخصي.

ولكن الخلاف يثور عندما نكون بصدد فعل أو امتناع من جانب الناقل مصحوب برعونة ووعي باحتمال نشوب الضرر، الذي يقابل الخطأ غير المتفطر في دول القانون المكتوب، إذ تزعمت محكمة النقض الفرنسية منذ عام 1966، اتجاها مغايرا للقضاء في الدول الأخرى تبنت فيه المعيار الموضوعي في تقدير الوعي باحتمال نشوب الضرر. ويبدو أنها أرادت بذلك أن تحرر مضمون نص المادة "25" ليتفق مع مفهوم الخطأ غير المتفطر في قانونها الوطني. فقضت بأن الطيار الذي يقوم بغير مقتضى محاولة ثانية للهبوط بالرؤيا، ارتطمت خلالها الطائرة بسطح البحر، فإن الطيار الذي كان يتدوره أنه يستخدم الأجهزة في الهبوط متى أراد الهبوط فوراً، يكون قد تصرف على نحو من عدم التنصر الواجب كما أنه لا يمكن إلا أن يكون هذا الطيار قد أدرك الخطر المحتمل الذي يتعرض له الركاب بالإقدام على فعله<sup>(43)</sup>.

#### خامسا. تطبيقات القضاء لنص المادة الخامسة والعشرون من اتفاقية فارسوفيا

1929: لقد طبق القضاء الدولي، لا سيما الفرنسي، نص المادة "25" من اتفاقية فارسوفيا 1929 معدلة ببروتوكول لاهاي 1955، في حالات كثيرة.

ولقد فرقت هذه الأحكام بين الفس، وهو الفعل أو الامتناع الذي يشتم بقصد إحداث الضرر، وبين الخطأ الجسيم، الذي يقدم عليه الناقل الجوي مع علمه الأكيد بخاطره، والخطأ غير المتفطر، وهو أقل درجة، ويقوم على الإرادة المقرونة بوعي احتمال حدوث الضرر.

فالنقل يرتكب خطأ غير مفتقر. مجرمه من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض تطبيقاً للمادة "25" معدلة من اتفاقية فاروسيا، إذا رحل رغم تحذيره بإحتمال تغير الظروف الجوية ووجود طقس رديء و لم يستعمل تابعيه الأجهزة اللازمة للتعرف على الأحوال الجوية وأبدوا في هذا الشأن استهتاراً واضحاً.

أو عدم إذعان تابع الناقل وهو قائد الطائرة لقواعد الملاحة الجوية بامتناعه العمدي عن تلقي وأخذ المعلومات الضرورية للإقلاع بالنسبة للأحوال الجوية.

كذلك يرتكب الناقل الجوي خطأ غير مفتقر. مجرمه من المسؤولية المحدودة، إذا لم يمتنع تابعه (قائد الطائرة)، عن الهبوط فوق المطار، رغم شدة سوء الأحوال الجوية وعدم كفاية الوسائل التقنية المساعدة للهبوط، وامتناع قائد الطائرة عن التوجه إلى مطار مجاور أو حتى البقاء في الجو مدة كافية لاستنفاذ خزانات الوقود<sup>(44)</sup>.

كما يعتبر خطأ جسيماً وغير مفتقر، حالة قيام الطيار بالخروج عن الخط الملاحي الجوي و يطير فوق منطقة خطيرة بسبب طبيعتها أو لاعتبارها منطقة حربية، مما يتوافر معه احتمال سقوط طائرته أو إسقاطها، وما يترتب على ذلك من أضرار<sup>(45)</sup>.

ويجب أن يتوافر علم الطيار بطبيعة تلك المنطقة ليتحقق احتمال وقوع الضرر، فإن لم يثبت ذلك، فينحصر سلوكه في الخطأ البسيط وبالتالي ينتفي الخطأ الجسيم.

كما يتحقق الخطأ الجسيم بقبول حمولة بالطائرة، تجاوز الوزن المقرر لما يترتب على ذلك من احتمال تحقق الضرر بتهشم الطائرة وما يصاحب ذلك من أضرار تلحق ما يوجد بها من بضائع أو أشخاص.

فمن يرتكب خطأ ولا يتوافر لديه الاعتقاد بأن هذا السلوك سوف يؤدي إلى الإضرار بالغير، فإنّه يكون قد ارتكب خطأ بسيط، أما إذا كان يعتقد أن سلوكه غير المألوف قد يؤدي إلى إحداث ضرر بالغير فإنّ خطأه يكون جسيماً<sup>(46)</sup>.

### المطلب الثاني. التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

إذا كانت الاتفاقية تفرض حداً قانونياً أقصى لما يلتزم به الناقل الجوي من تعويض بقصد حمايته وعدم إثقاله بعبء باهض من التعويضات، قد يجره إلى الحراب والإفلاس، ويؤدي بالتالي إلى شل حركة الملاحة الجوية وعرقلة الاستغلال الجوي، فلا شيء يمنع من

تنازل الناقل عن هذه الحماية وقبوله حداً أعلى لما يلتزم به من تعويض. ولذلك كانت القاعدة، هي بطلان كل اتفاق على النزول بالحد الأقصى المفروض في الاتفاقية واعتباره كأن لم يكن. وعلى العكس من ذلك يعتبر صحيحاً كل اتفاق على الارتفاع بالتعويض زيادة على هذا الحد الأقصى<sup>(47)</sup>.

والاتفاقية نفسها صريحة في تجويز مثل هذا الاتفاق برفع التعويض في شأن نقل الركاب. إذ أنّها، بعد أن حددت مسؤولية الناقل الجوي عن إصابات الركاب بمبلغ أقصى عن كل راكب مضت قائلة بأنه: "يجوز للراكب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية"<sup>(48)</sup>. غير أنّه يلاحظ أن اتفاقات رفع التعويض نادرة في شأن نقل الركاب. حيث يكثّر عادة الالتجاء إلى التأمين لضمان جبر ما يزيد من أضرار يقصر الحد القانوني لمسؤولية الناقل عن تعويضها.

كما كانت الاتفاقية صريحة في تجويز الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض فيما يتعلق بنقل البضائع والأمتعة المسجلة. بل أن مثل هذا الاتفاق يعرض في شأن هذا النقل أكثر ممّا يعرض في شأن نقل الأشخاص عن طريق ما يسمى إعلان المصلحة في التسليم. فنص الاتفاقية في الفقرة الثانية من مادتها الثانية والعشرين على أنّه: "في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ماتين وخمسين فرنك عن كل كيلو غرام. ما لم يذكر المرسل بصفة خاصة عند تسليمه الطرد إلى الناقل مصلحته في تسلمه وما لم يدفع رسماً إضافياً إن وجب ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بالتعويض في حدود المبلغ المعلن. ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم".

ويرى الأستاذ الدكتور فريد العريبي، أنّ هذا الإعلان لا يعد خلافاً لما يدعيه بعض الفقهاء من قبيل الاتفاق بين أطراف عقد النقل على وضع حد أقصى للتعويض أعلى من ذلك الذي قررتة الاتفاقية. ولا يعد هذا الإعلان كذلك من قبيل تحديد قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة كما قد يظن البعض الآخر، وإنّما هو عبارة عن تصرف من جانب واحد يقدر بمقتضاه المرسل مقدماً قيمة الضرر الذي قد يصيبه من جراء خطأ الناقل في تنفيذ عقد النقل.

كما يرى الأستاذ الدكتور فريد العريبي، أنّ هذا الإعلان لا يولد أثره إلا إذا توافرت فيه الشروط الآتية:

- أن يتم هذا الإعلان عند قيام المرسل بتسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة إلى الناقل فإن تم بعد ذلك الوقت فيشترط، لكي ينتج أثره، القبول من جانب الناقل<sup>(49)</sup>.
- أن يتم هذا الإعلان مقابل دفع رسم إضافي فوق أجره النقل إلى الناقل.
- أن يدون هذا الإعلان في خطاب نقل البضاعة أو استمارة نقل الأمتعة.

وتطلب هذا الشرط الأخير ليس ضروري في نظر الفقه الراجح ، غير أنَّ بعض الأحكام قد اشترطته صراحة وإلا فقد الإعلان كل قيمة قانونية له .

ومتى استوفى الإعلان هذه الشروط أنتج أثره الذي يتمثل في استبدال القيمة المعلنة فيه بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية . ولكن ينبغي ملاحظة أن هذه القيمة المعلنة لا تعد من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصفة تلقائية دون ما نظر إلى قدر الضرر ، وإنما هي بمثابة حد أقصى للتعويض لا تستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية لها ، أما إذا كانت أقل منها فلا يلتزم الناقل إلا بدفع القيمة الأقل . ويقع على عاتق هذا الأخير عبء إثبات نقصان قيمة الضرر عن القيمة المعلنة ، بأن يثبت مثلا أن هذه الأخيرة تفوق ما يعلقه المرسل على تسليم الطرد أو الطرود من أهمية حقيقية . والعبء في هذه الأهمية عند التسليم لا عند الإرسال<sup>(50)</sup> .

وطبقا للمادة الثالثة في فقرتها الثانية من اتفاقية جوادا لاجارا ، فإنَّ اتفاقات تشديد المسؤولية ، لا تسري في حق الناقل الفعلي الذي يقوم بتنفيذ العقد ، إلا إذا قبلها . حيث جاء نصها كما يلي :

" ... ومع ذلك فإنه لا يجوز أن يخضع الناقل الفعلي للالتزامات تتجاوز الحدود المبينة في المادة 22 من اتفاقية فارسوفيا نتيجة لهذا العمل أو الامتناع . وأي اتفاق خاص يتحمل بمقتضاه الناقل المتعاقد التزامات لا تفرضها اتفاقية فارسوفيا وأي تنازل عن حقوق تنص عليها هذه الاتفاقية وأي إقرار خاص بمدى الأهمية المتعلقة على التسليم طبقا لما هو مشار إليه في (المادة 22) من الاتفاقية المذكورة لا يكون لها أثر اتجاه الناقل الفعلي إلا بموافقة هذا الأخير ."

#### \* تشديد المسؤولية بناها على إتفاق مونتريال 1966 .

ذهب رأي راجح إلى أنَّ إتفاق مونتريال لعام 1966 يعد من قبيل إتفاقات تشديد مسؤولية الناقل الجوي . إذ هو مجرد إتفاق مبرم بين شركات الطيران الأعضاء في اتحاد النقل ، من ناحية ، وبين هيئة الطيران المدني الأمريكي " كاب " ، من ناحية أخرى . فهو بذلك ، رغم ما صاحبه من إجبار على شركات الطيران ، لا يعدو أن يكون تطبيقا للفقرة الأولى من المادة الثانية والعشرين المذكورة سلفا إذا ما نص عليه في تذكرة السفر المثبتة لعقد النقل<sup>(51)</sup> .

ويذهب الأستاذ الدكتور فريد العربي ، إلى القول بأنَّ هذا الرأي غير صائب ، فهذا الإتفاق لا يمكن إعتبره من قبيل الإتفاقات الخاصة التي قصدتها المادة الثانية والعشرون ، لكونه مفروضا على شركات الطيران من قبل هيئة الطيران المدني الأمريكي ، هذا فضلا عن أن الوضع الطبيعي للأمور ،

وهذا ما ألمحت إليه المادة الثانية والعشرون في فقرتها الأولى، هو أن يعرض الراكب، وليس الناقل زيادة الحد الأقصى ويبرم بشأنها اتفاقاً خاصاً مع هذا الأخير<sup>(152)</sup>.

### خاتمة

وتبقى كلمة أخيرة نسعى من خلالها الاجابة على الاشكالية المطروحة في بداية الدراسة، لنحاول في الأخير تقييم نظام فارسوفيا ومدى ملاءمته للتطبيق في وقتنا الحاضر أي بعد مرور ما يقارب سبعة وثمانون سنة.

لقد أقامت اتفاقية فارسوفيا 1929، كما أشرنا، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، على أساس خطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وجعلت عبء الإثبات على عاتق الناقل الجوي الدولي. وكان ذلك التفاتة محمودة وطيبة من طرف واضعي الاتفاقية. ذلك لأنّ إلزام مستغلي الطائرة، بعبء الإثبات، يكون إرهاباً لهم ومضيقاً لحقوقهم. إذ يصعب على الراكب أو الشاحن إثبات أنّ الضرر يرجع إلى فعل الناقل أو تابعيه.

غير أنّ الاتفاقية وبعد وضع مسؤولية الناقل الجوي الدولي، على أساس الخطأ، سمحت له بدفع المسؤولية عنه وذلك بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية، أو استحالة اتخاذها.

ولم تكن الاتفاقية بذلك، وإنّما ذهبت إلى جعل التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي الدولي، تعويضاً محدداً يبلّغ معين.

وعن نرى أنّ هذا البند الذي يجعل التعويض محدداً، يفرغ - حسب رأينا - الخطأ المفترض من مضمونه، فلماذا نبني المسؤولية على أساس الخطأ، لنسمح بعد ذلك للناقل الاستفادة من التعويض المحدد. فإذا كان هذا الحكم له ما يبرره وقت نشوء الاتفاقية، حيث كان الاستثمار في مجال الطيران فتي وفي بدايته، فليس الوضع كذلك في يومنا هذا، بل لم يكن الوضع كذلك بمجرد أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها، فالناقل الجوي يحاول بكل الوسائل التنصل من المسؤولية أو التخفيف منها، وذلك عن طريق استعمال وسيلة إثبات اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها.

فإذا استطاع وتمكن من إثبات ذلك، يضع حق المصروع في الحصول على التعويض.

ففي هذه الحالة يتولد لدينا الشعور، بأنّ المشرع الدولي، قد انحاز إلى حماية شركات الطيران - وهذا ما كان يصبو إليه -.

غير أن المشرع الدولي ألزم الناقل الجوي من أجل الاستفادة من الحدود القصوى للتعويض، أن يقوم بتنفيذ العقد بحسن نية، فإذا كان سعى النية، فإنه يلتزم بدفع التعويض كاملاً، وهذا ما يسمى بالتشديد القانوني للمسؤولية.

وبعد مرور ستة وعشرون سنة على ميلاد الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، تطلب الوضع الجديد، تغيير بعض أحكام اتفاقية فاروسوفيا، بما يتواءم والتطور الذي عرفه العالم آنذاك بصفة عامة، ومجال الطيران بصفة خاصة. ولم ذلك عن طريق بروتوكول لاهاي 1955.

وأهم تعديل أتى به هذا البروتوكول هو مضاعفة حجم التعويضات، بالإضافة إلى تعريف الغش والخطأ المساو للغش. وبذلك فإن نظام اتفاقية فاروسوفيا، الساري المفعول حالياً، والذي يشمل كل من اتفاقية فاروسوفيا الأصلية وبروتوكول لاهاي المعدل لها، رغم أنه تم وضعه نتيجة لاحتياجات شركات الطيران، ورغم أنه يبدو أنه وضع من أجل تشجيع النقل الجوي في بدايته، إلا أنه لم يتمكن من تحقيق هذه الحماية من جهة، لأنه يعيل في كثير من المواضع إلى القانون المحلي للقاضي المعروض عليه النزاع. ومثال ذلك نص المادة الخامسة والعشرون (25)، التي تقضي بعدم استفادة الناقل بالحدود القصوى للتعويض، إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع، معادلاً للغش، فهذه المادة أحالت إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع، وهنا يستطيع المتضرر البحث عن المحكمة التي تخدم مصالحه، والتي تعطي مفهوماً موسعاً للخطأ، مثل القضاء الفرنسي، الذي يجعل الناقل مسؤولاً ليس فقط عند رجوع الضرر إلى غشه وإنما حتى في حالة لشونه عن خطئه الجسيم.

فمثل هذه الاحالة تمنع و تحول دون تحقيق الوحدة في الأحكام، من جهة، كما تحجب عن الناقل الاستفادة من المزايا التي منحتها له اتفاقية فاروسوفيا 1929 من جهة أخرى.

ونحن نرى في الأخير، أنه ليس من العدالة أن تواصل المجموعة الدولية في وقتنا الراهن في تطبيق أحكام إتفاقية فاروسوفيا 1929، وتعديلها بموجب بروتوكول لاهاي 1955. ذلك لأن العالم اليوم عرف تطوراً مدهلاً، سواء على المستوى المعيشي، أو الاقتصادي أو العلمي أو التكنولوجي.

فمن جهة، أصبحت شركات النقل اليوم، تستعمل طائرات ذات تكنولوجيا متقدمة جداً، مما يؤدي إلى جعل هذه الوسيلة الجوية من أمن وسائل النقل. حيث تناقصت الأخطار الجوية بحجم كبير، حيث يستحيل معها الإبقاء على المسؤولية الخطئية للناقل الجوي الدولي.



ومن جهة أخرى، فإنّ المستوى المعيشي اليوم، قد ارتفع، بحيث أصبح التعويض المحدد في اتفاقية فارسوفيا الأصلية أو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955، يبدو ضئيلا جدا، فلذلك نحن نرى، بوجود الإعصاف، بما ذهب إليه بروتوكول جواتيمالا سيبي 1971.

حيث سمح بمراجعة حدود التعويض كل خمس سنوات، ولكن دون الأخذ بالشروط الواجب توافرها والتي وضعها البروتوكول، وإنما لا بد من جعل المراجعة إلزامية، وذلك في سبيل تحقيق نوع من العدالة والإنصاف.

## هوامش

- 1) أنظر المادة 36 من اتفاقية فارسوفيا (وارسو) لعام 1929.
- \*) ولقد تضمنت هذه الاتفاقية خمسة فصول: الأول خاص بالتعريف، الثاني بمسئوليات النقل، الثالث خاص بمسؤولية الناقل، الرابع يتعلق بعمليات النقل المشتركة أما الفصل الخامس والأخير فقد تناول أحكام عامة ونهائية.
- 2) ومن بين هذه الدول الجزائر. حيث انضمت إلى هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 2/مارس/1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 / أكتوبر / 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 / سبتمبر / 1955. جريدة رسمية عدد 48 ص 3.
- \*) ونظرا للانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية فارسوفيا، خاصة فيما يتعلق بقيمة التعويض التي يلتزم بها الناقل الجوي في حالة إخلاله بالتزامه تم تعديلها بموجب بروتوكول تم توقيعه بمدينة لاهاي بهولندا في 28 / سبتمبر / 1955. وسمي هذا البروتوكول بروتوكول لاهاي. انضمت إليه مائة وستة وثلاثون دولة. ومن أهم ما ورد في هذا البروتوكول هو زيادة حجم قيمة التعويض إلى الضعف بالمقارنة مع تلك الواردة في الاتفاقية الأصلية ( فارسوفيا ) باعتبار أن اتفاقية فارسوفيا لعام 1929، بشأن النقل الجوي لم تتطرق إلى النقل الذي يتم عن طريق ناقل غير ذلك الذي تم التعاقد معه. نشأت اتفاقية مكملة لاتفاقية فارسوفيا تم التوقيع عليها بمدينة جوادالاجارا بالمكسيك، وذلك بتاريخ 18 / سبتمبر / 1961. ولقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية من طرف مائة وثمانية وسبعون دولة. ودخلت حيز التنفيذ في 1 / ماي / 1964.
- ولقد حرر هذا البروتوكول باللغة: الإنجليزية، الفرنسية و الإسبانية و التزمت الولايات المتحدة المكسيكية بإعداد ترجمة نص الاتفاقية باللغة الروسية ثم وقع تعديل آخر لاتفاقية فارسوفيا، وذلك بموجب بروتوكول غواتي مالا سيبي الصادر بتاريخ 8 / مارس / 1971. حيث أدخل هذا البروتوكول تعديل جوهرى على اتفاقية فارسوفيا خص طبيعة و أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي و الحد الأقصى للتعويض.
- غير أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ وذلك لعدم استكمال التصديقات المطلوبة وهي ثلاثون تصديق. حيث تم التوقيع عليه من طرف ثلاث وثلاثون دولة و صادقت عليه سبعة دول فقط.

ولقد تم تحرير هذا البروتوكول بثلاث لغات رسمية: الإنجليزية، الفرنسية والاسبانية وكلفت المنظمة الدولية للطيران المدني بتحرير نسخة رابعة باللغة الروسية وفي حالة التعارض تطبق اللغة الفرنسية باعتبارها اللغة الأصلية التي حررت بها الاتفاقية.

بعد ذلك توالت التوقيع على أربع بروتوكولات إضافية معدلة لاتفاقية فارسوفيا، وذلك بمدينة مونتريال بكندا وكان ذلك عام 1975.

وفي 28/ماي/1999، شهد المجتمع الدولي ميلاد اتفاقية جديدة سميت باتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، انضمت إليها خمس وخمسون دولة ودخلت حيز التنفيذ ابتداء من 4 / نوفمبر / 2003. حيث جاءت هذه الاتفاقية بقواعد تحكم مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث الحاصلة للركاب وأمتعتهم على متن الرحلات الدولية.

(\* وتم تحرير هذه الاتفاقية باللغة العربية، الإنجليزية، الصينية، الفرنسية، الإسبانية، والروسية، وتكون كل النصوص المحررة بهذه اللغات متساوية في الحجية ولم تصادق الجزائر على هذه الاتفاقية وحتى الدول التي صادقت عليها لا تزال تطبق نظام فارسوفيا لأنها لم تعلن انسحابها عن نظام فارسوفيا.

3) يذهب غالبية الفقه أمثال الأستاذ "ليمون" و"بيتارد" الى اعتبار أن الناقل الجوي الدولي يعتبر بأن الناقل قد اتخذ التدابير الضرورية وبالتالي يعفى من المسؤولية في حالة ما إذا:

- تولى تنظيم عادي لمنشئته.
  - قام باختيار طاقم مؤهل.
  - قام بالرقابة المستمرة لعماله وتابعيه.
  - وفي حالة ما اذا تولى الرقابة المستمرة والجديّة لأجهزته.
- 4) القوة القاهرة والحوادث المفاجئ، خطأ الضحية وخطأ الغير.
- 5) د. محمد فريد العربي ود. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي المرجع السابق ص 601.

- 6) د. محمد فريد العربي ود. محمد السيد الفقي، المرجع السابق ص 601.
- 7) د. أحمد يحيى البنا: الإرهاب ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق ص 260
- 8) Henri Zoghbi: La responsabilité aggravée du transporteur aérien, précité, p 39 § 81.
- 9) د. يحيى أحمد البنا: الإرهاب ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق ص 260.
- 10) راجع المادة 4/22 من اتفاقية فارسوفيا 1929.
- 11) راجع المادة 2/22 من اتفاقية فارسوفيا 1929. وانظر د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق ص 347-348.
- 12) د. محمد فريد العربي ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق ص 603.

- 13) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي المرجع السابق ص 604.
- 14) راجع نص المادة 5/11 من بروتوكول لاهاي 1955
- 15) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي المرجع السابق ص 604-605.
- 16) د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران التجاري المرجع السابق ص 350.
- 17) انظر نص المادة 15 من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.
- 18) راجع المادة 15 من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، فقرة 1-2-3.
- 19) راجع المادة 4/2 من البروتوكول الإضافي رقم (1) لعام 1975.
- 20) د. يحيى أحمد البنا: الإرهاب ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق ص 268.
- 21) د. يحيى أحمد البنا: الإرهاب ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق ص 268.
- 22) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي المرجع السابق ص 609.
- 23) راجع المادة 4 من اتفاقية فارسوفيا فقرة 1-2-3.
- 24) د. يحيى أحمد البنا: الإرهاب ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق ص 290.
- 25) د. يحيى أحمد البنا: الإرهاب ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق ص 290.
- 26) راجع د. طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، المرجع السابق ص 186.
- 27) د. طالب حسن موسى، نفس المرجع السابق ص 187.
- 28) د. يحيى أحمد البنا: الإرهاب ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق ص 291.
- 29) Revue française du droit aérien ; 1970 ; précité, p 311-315.
- 30) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي المرجع السابق ص 612.
- 31) د. طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، المرجع السابق ص 191.
- 32) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي المرجع السابق ص 612.
- 33) أشار إلى هذا الحكم د. طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، المرجع السابق ص 188.
- 34) د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران التجاري المرجع السابق ص 359.
- 35) Henri Zoghbi : La responsabilité aggravée du transporteur aérien, précité, p 72.
- 36) Henri Zoghbi : La responsabilité aggravée du transporteur aérien, précité, p 72.
- 37) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون الجوي والبحري، المرجع السابق ص 617.
- 38) د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران التجاري المرجع السابق ص 363.

39) Henri Zoghbi : La responsabilité aggravée du transporteur aérien , précité,p 117.

40) L'expression en Français : « La faute inexcusable ».

41) د . أبو زيد رضوان : القانون الجوي . قانون الطيران التجاري المرجع السابق ص 364

42) د . يحيى أحمد البنا : الإرهاب و مسؤولية شركات الطيران . المرجع السابق ص 300

43) د . يحيى أحمد البنا : الإرهاب و مسؤولية شركات الطيران . المرجع السابق . ص 301 .

د . أبو زيد رضوان : القانون الجوي . قانون الطيران التجاري . المرجع السابق ص 366 .

44) المستشار : أنور طلبية : المسؤولية المدنية الجزء الثاني . المسؤولية العقديّة . طبعة 2006

ص 538-539 .

45) المستشار : أنور طلبية : المسؤولية المدنية . المرجع السابق ص 539 .

46) د . يحيى أحمد البنا : الإرهاب و مسؤولية شركات الطيران . المرجع السابق ص 279 .

47) د . محمد فريد العريني ود . محمد السيد الفقي . القانون البحري والجوي . المرجع

السابق . ص 620 .

(\*المادة 1/22 من اتفاقية فارسوفيا 1929 .

48) د . محمد فريد العريني ود . محمد السيد الفقي : القانون البحري والجوي . المرجع

السابق ص 620-621

49) د . محمد فريد العريني ود . محمد السيد الفقي : القانون البحري والجوي . المرجع

السابق . ص 622 .

50) د . يحيى أحمد البنا : الإرهاب و مسؤولية شركات الطيران . المرجع السابق ص 281 .

51) د . محمد فريد العريني ود . محمد السيد الفقي : المرجع السابق ، ص 620 .