

النطاق الإجرائى لمسئولية الناقل الجوى الدولى للبضائع

(دراسة فى تفسير المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو)

دكتور

محمد السيد الفقى

مدرس القانون التجارى والبحرى

كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

مقدمة

١ - أهمية النقل الجوي:

يشهد تاريخ النشاط الإنساني منذ إنطلاقته بأهمية النقل في حياة المجتمعات على مر العصور. فلا تنفك الأحداث تظهر الأهمية البالغة لوسائل النقل في الاقتصاد الحديث، حتى بات تصور احتمال توقف هذا النشاط الحيوي، أو بالأحرى تعرضه لمشاكل، يحمل بين جنباته تهديداً بشل حركة الصناعة والتجارة في عدد كبير من البلدان، أحد شرايين الحياة بالنسبة للشعوب. وليس أدل على ذلك من الضربات الموجهة التي تتعرض لها مؤسسات النقل المختلفة نتيجة إضراب العاملين بها لاعتبارات اقتصادية واجتماعية بل واستراتيجية في بعض الأحيان.

وقد كان لتطور وسائل النقل أثره الهام في تاريخ الحضارة البشرية من حيث مضاعفة الإتصال بين مختلف الدول لاسيما على الصعيدين الاقتصادي والفكري. فبعد اختراع المركبات أو العربات البرية وما لحقه من ركوب البحر، شرع الإنسان في استخدام الجو بغية الانتقال من مكان لآخر. وفي عقود قليلة لم تعد الطائرة مجرد وسيلة يستقلها المغامرون الرائدون بل تحولت إلى أداة يسعى ملايين الأشخاص إلى استخدامها يومياً لنقلهم أو لنقل بضائعهم إلى أماكن بعيدة في زمن قياسي.

هذا ويحسب شرف المحاولة الأولى في محاكاة الإنسان للطير لأبي القاسم العباس بن فرناس وكذلك أبي نصر إسماعيل بن حماد، اللذين

قفزاً من قمة جبل في سماء قرطبة ونيسابور في محاولة منهما للتحليق في الجو مستخدمين جناحين ضخمين تم ربطهما في ذراعيهما، وكان ذلك في القرنين الثالث والرابع للهجرة. ومنذ هذا الحين لم تتوقف محاولات السعي وراء المغامرة والتي أودى بعضها بحياة أصحابها أو إصابتهم. ثم أتى الفنان التشكيلي لعصر النهضة "ليوناردو دافنشي" فقام في عام ١٥٠٠ ميلادية بإجراء تصميم نظري كان بمثابة لبنة إختراع الطائرة الهليكوبتر أو ما يطلق عليها "الحوامة". وفي الثامن عشر من أغسطس عام ١٧٠٩ قام "مارتولو ميودي" بعرض بالون ممتلئ بهواء يتم تسخينه بمادة شمعية تشتعل في صفيحة معلقة في البالون والذي وصل إرتفاعه في الجو إلى اثني عشر قدماً. وفي عام ١٨٠٤ صنع كايلى طائرته الأولى التي كانت نموذجاً منزلقاً يشبه الطائرة الشراعية، وبرغم ما واجهه هذا المخترع من عقبة ثقل وزن المحرك إلا أن مركبته قد اعتبرها عدد من المؤرخين أولى الطائرات في التاريخ. وتقادياً لما وقع فيه سلفه صمم هينسوف مركبة هوائية تعمل بمحرك أخف وزناً لاقت بعض النجاح في الطيران. ثم جاء الأخوان رايت في أول القرن العشرين فقاما بتصميم أول طائرة ونجحا بعد تجربتها وتطويرها في الطيران بها والبقاء في الجو لمدة تزيد على الساعة. وبتلك المحاولات وغيرها صارت المركبة الهوائية حقيقة ملموسة في نهاية القرن التاسع عشر وأعقب ذلك ميلاد القانون الجوى في العشرينات الأولى من القرن العشرين الذي شهد لأول مرة في تاريخ البشرية استعمال تلك المركبة كوسيلة للنقل وسلاح للحرب.

والمتتبع لتاريخ النقل الجوي عموما يراه اليوم وقد غدا التطور التقنى هو سمته الرئيسية. صحيح أن ذلك النوع من النقل، وبسبب حوادثه الكارثية، قد حاصرت المخاوف منذ نشأته وبدا محفوفًا بالمخاطر، إلا أن تيار التطور الذى لازمه طوال الوقت قد بدد الكثير من تلك المخاوف والمخاطر. هذا التطور يرجع الفضل فيه إلى الطابع التجارى لنشاط النقل والذى لعبت معه المنافسة دورا فعالا بين المؤسسات المعنية. ولم تكن السرعة هى وحدها التى يوليهما مستخدموا الطائرة أهمية كبيرة بل وأيضا السلامة والأمان اللذين تتفوق بهما الطائرة عن غيرها من وسائل النقل الأخرى.

ومع اتصال موضوع هذا البحث بالنقل الجوى للبضائع نجد لزاما من البداية توجيه دفة الحديث نحو هذا النوع من النقل وهو الذى يمثل رغم حادثته أحد الركائز الأساسية للنشاط الاقتصادى فى العصر الحديث.

وبرغم تعدد الأشكال التى يتخذها النقل الجوى فإن أكثرها أهمية ذلك الذى يعتمد على طول الرحلة وينقسم بمقتضاه النقل إلى نقل داخلى ونقل دولى. والنقل الجوى الداخلى هو الذى لا تتعدى فيه الطائرة الحدود الإقليمية للدولة^(١)، لكن النقل الجوى يميل بطبيعته إلى أن يكون دوليا. فباستثناء بعض الدول التى يسبح إقليمها فى مساحات شاسعة حيث يبقى للنقل الداخلى أهميته، تضيق أقاليم العديد من دول العالم على الطائرة

(١) وتعرفه المادة ٢٨٥، فقرة ثالثة، من التقنين التجارى بأنه النقل الذى تكون فيه "النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين فى مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية.

فتجتازها بسرعة لتعبر حدودها الجغرافية في زمن قصير. وكما أن التجارة تستلزم غالباً الدخول في معاملات دولية فإن النقل الجوي يعتمد في رواجه كنشاط تجارى على الذهاب بموضوعه من البضائع إلى أماكن بعيدة عن أماكن إنتاجها أو تصنيعها.

٢ - التنظيم القانوني للنقل الجوي الداخلى والدولى:

وقد كان يحكم النقل الجوي الداخلى فى مصر القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ فى شأن الطيران المدنى، والذى أحال فيه المشرع صراحة على أحكام الاتفاقيات الدولية لحكم النقل الداخلى. فقد نصت المادة ١٢٣ من هذا القانون على أن " تطبق أحكام إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر عام ١٩٢٩ والإتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوى الدولى والداخلى". وطبقاً لهذا النص فقد أعمل المشرع أحكام إتفاقية وارسو على طائفتين من النقل هما النقل الجوى الداخلى والذى يتم تنفيذه كاملاً داخل مصر، وكذلك النقل الجوى الدولى بمعناه الجغرافى شريطة أن يكون هذا النقل خاضعاً، طبقاً لقواعد الإسناد فى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، للقانون المصرى على النحو الذى تعتبر فيه الإتفاقية بمثابة القانون الوطنى الواجب التطبيق^(١).

(١) د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٦، ص ٦٨، و د. رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى، ١٩٩٤، ص ٥٥.

لكن الوضع قد تغير بعد صدور قانون التجارة المصرى الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ والذى نصت المادة الأولى، فقرة أخيرة، منه على أن "يلغى كل حكم يتعارض مع أحكام القانون المرافق". ولما كانت أحكام المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ تتعارض مع قواعد التقنين التجارى الخاصة بالنقل الداخلى، فمفهوم ذلك ضمناً استبعاد النظام القانونى الذى أشارت إليه المادة ١٢٣ سالفه الذكر من التطبيق على النقل الداخلى. بعبارة أخرى فقد أصبح النقل الجوى الداخلى فى مصر يرتكن فى تنظيمه إلى نوعين من الأحكام: أحكام خاصة للنقل الجوى فقط تضمنها الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثانى من التقنين التجارى، وأحكام عامة تسرى على جميع أنواع النقل، فيما عدا النقل البحرى، اشتملت عليها الفروع الثلاثة الأولى من الفصل السابع المشار إليه^(١).

أما بالنسبة للنقل الجوى الدولى فكانت أولى خطوات تنظيمه عبر المعاهدة الدولية فى شأن تنظيم الملاحة الجوية الموقعة فى باريس فى ١٣ أكتوبر عام ١٩١٩ والتي امتنعت الولايات المتحدة الأمريكية عن التصديق عليها وتبعتها معظم دول أمريكا اللاتينية وبعض الدول الأوروبية. وقد أدى ذلك إلى توقيع الإتفاقية الخاصة بالملاحة الجوية فى مدريد فى ٣٠ أكتوبر عام ١٩٢٦ بين أسبانيا ودول أمريكا اللاتينية، لكن هذه الإتفاقية لم تلق هى الأخرى حظاً وافراً حيث لم يصدق عليها سوى

(١) انظر أكثر تفصيلاً د. رفعت فخرى، حول أحكام النقل الجوى الداخلى طبقاً لقانون التجارة المصرى الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد ٤٤، يناير ٢٠٠٢، ص ٢ وما بعدها.

عدد قليل من الدول. ثم أتت اتفاقية الطيران التجاري والمعروفة باتفاقية بان - أمريكيان للطيران التجاري والموقعة في هافانا في ٢٠ فبراير عام ١٩٢٨.

وبالعودة إلى اتفاقية باريس باعتبارها أول تشريع دولي في مجال القانون الجوي ومع إقرارها سيادة كل دولة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها، فقد منحت الإتفاقية الطائرات المدنية حق المرور البري وكذلك حق المرور، زمن السلم، على إقليم الدول المصدقة عليها. وفي المقابل تلتزم الدول الأطراف بضمان المعاملة بالمثل وعدم محاباة الدول التي لم تصدق على المعاهدة. ومع ذلك فقد عيب على هذه الأخيرة عدم إنطباقها على الخطوط المنتظمة حيث أجازت المادة ١٥ للدول الأعضاء إخضاع تلك الخطوط لترخيص مسبق الأمر الذي تطلب عقد إتفاقات خاصة بين الدول لإنشاء هذه الخطوط واستغلالها.

وقد ظل الوضع على حاله سنوات عديدة بدا واضحا خلالها فشل التشريعات الدولية الجوية في التوفيق بين مبدأي " الجو الحر " Liberté de l'air و " الجو المنظم " L'ordre dans l'air^(١)، ثم جاءت الحرب العالمية الثانية والتي كانت المركبات الهوائية إحدى أدواتها الرئيسية فبرهنت على تطور كبير في مجال الطيران المدني عموماً والنقل الجوي على وجه الخصوص. إزاء هذه الاعترافات بادرت الولايات المتحدة الأمريكية بالدعوة لعقد مؤتمر دولي حول تنظيم الطيران المدني، وكان أن باشر

(١) WAGNER. Les libertés de l'air, 1948; BERLE. Les Libertés de L'air, Revue General du droit Aérien 1946, 190, ets.

المؤتمر أعماله بمدينة شيكاغو في نوفمبر عام ١٩٤٤ بمشاركة ممثلي ٥٢ دولة. وقد مرت مناقشات الأعضاء بأوقات عصيبة سادها صدام بين وجهات النظر، وذلك قبل أن يثمر المؤتمر في ختام جلساته عن توقيع معاهدة وعدد من الاتفاقات الدولية في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤^(١).

ومع تزايد الاهتمام الدولي بالمركبات الهوائية بدت إرادة المشرع الجوى واضحة في ضرورة تنظيم كافة أوجه استعمالها. فبالنظر إلى الدور الذي لعبته الطائرة غداة ظهورها كسلاح للحرب ووسيلة للنقل في غير الأغراض السلمية، كان طبيعياً أن يكون هدف المعاهدات والاتفاقات الأولية هو تأمين سلامة المركبات الهوائية وحركتها. وهو الأمر الذي غلب معه على أحكام تلك المعاهدات والاتفاقات تنظيم العلاقات بين الناقلين الجويين والدول. وبرغم انتهاء الحرب العالمية الأولى لم تتوقف المركبة الهوائية عن إظهار قدرتها الفائقة في عمليات نقل الركاب والبضائع، لذا فقد روى لزاماً تنظيم العلاقات القائمة بين الناقلين الجويين ومستخدمي الطائرة لاسيما مع استمرار هذه الأخيرة في أداء دورها الهام إبان الحرب العالمية الثانية وبعد ركود رمادها. وكان من بين الخطوات الأولى المتخذة في سبيل تفعيل الأهداف المرجوة آنذاك تأسيس الإتحاد الدولي لحركة المرور الجوي International Air Traffic Association في لاهاي عام ١٩١٩. وإليه يرجع الفضل في حل مشكلات شركات الطيران الأوروبية على وجه الخصوص ودفعها قدماً في مجال النقل الجوي

(١) انظر في معاهدة واتفاقات شيكاغو الدولية لعام ١٩٤٤ د. فريد العريني، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧، ص ٢٨ وما بعدها.

التجارى. وفى عام ١٩٤٥ أعيد هيكلة تلك المنظمة وتغير اسمها ليصبح "الاتحاد الدولى للنقل الجوى International Air Transport Association أو إختصاراً " إياتا" I.A.T.A ، وقد أصبحت تضم فى عضويتها الآن معظم شركات الطيران فى العالم.

وقد ساهمت منظمة الإياتا فى إرساء قواعد التنظيم القانونى للنقل الجوى الدولى حينما أعدت عام ١٩٣٠ بمدينة إنفرس البلجيكية شروطاً عامة قابلة للإلتحاق على جميع أنواع النقل لا سيما نقل البضاعة، والتي تم تعديلها فى مؤتمر برمودا عام ١٩٤٨. ولم يتم إعادة النظر فى هذه الشروط سوى مرة واحدة فقط فى مؤتمر مكسيكو سیتی عام ١٩٤٩^(١).

ولا تعدو شروط الإياتا أن تكون شروطاً تعاقدية تستمد قوتها الملزمة من عنصر خارجى عنها وهو إرادة المتعاقدين وإتجاهها إلى الأخذ بها فى عقد النقل أو إحالة هذا الأخير إليها صراحة أو ضمناً. ومع إلتحاقها على النقل الجوى الدولى والداخلى يشترط عدم مخالفتها لقواعد الإتفاقيات الدولية أو النصوص الأمرة فى التشريعات الوطنية^(٢). وبرغم ذلك فليس خفياً ما ساهمت به تلك الشروط فى سبيل توحيد النظام القانونى للنقل الجوى الدولى، إذ يمكن اعتبارها بمثابة خطوة تكميلية للاتفاقيات الدولية فى هذا الشأن لا سيما وأنها تنطبق على بعض أنواع النقل الجوى غير الخاضع لتلك الإتفاقيات، وحتى بالنسبة للنقل الخاضع لهذه الأخيرة

(١) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٦٣.
(٢) د. رفعت فخرى، حول أحكام النقل الجوى الداخلى طبقاً لقانون التجارة المصرى الجديد، المرجع السابق، ص ٧.

فإن شروط الاياتا تنطبق على المسائل التى أغفلها المشرع الدولى أو سكت عن حكمها.

ولم تكن شروط الاياتا هى الأولى من نوعها فى مجال تنظيم النقل الجوى الدولى بل سبقتها فى ذلك الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى الموقعة بمدينة وارسو فى الثانى عشر من اكتوبر عام ١٩٢٩. تلك المعاهدة كانت بمثابة ترجمة واقعية لمحاولة القضاء على تنازع القوانين فى مجال النقل الجوى الدولى. هذا التنازع الذى أفرزته المركبة الهوائية بسرعتها الفائقة، والتى جعلتها أداة عابرة لحدود الدول والقارات فى زمن قياسي. بعبارة أخرى تستطيع الطائرة أن تمر بسماء أكثر من نظام قانونى خلال الرحلة الواحدة، وهو الأمر الذى يودى إلى زعزعة المراكز القانونية لأطراف العلاقات الناشئة عن النقل الجوى. وليس من العدالة فى شئ أن يجد راكبوا وسيلة النقل أنفسهم وقد فرضت عليهم قواعد قانونية شتى لا طائل لهم ألبتة بمعرفتها، وإلا كان ذلك إهدارا لى قيمة فعليه ينطوى عليها مبدأ عدم جواز العذر بجهل القانون (١) Nul N'est Censé Ignorer La Loi.

وتفعيلا لهذه الأفكار فقد دعت فرنسا لانعقاد مؤتمر دولى فى بارس عام ١٩٢٥ تركزت جهوده فى مناقشة الجوانب المختلفة للنقل الجوى الدولى بغية الوقوف على مشاكله القانونية وإيجاد حلول مناسبة لها. وقد أوصى المؤتمر بتكوين لجنة دولية فنية تحت مسمى " اللجنة

(١) Couannier, Éléments Createurs du droit Aérien, Paris, Per orbem, 1929. P. 3.

الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين " Comité International Technique D'experts Juridique Aériens، لدراسة مشروع اتفاقية تتوحد من خلال نصوصها أحكام النقل الجوي الدولي. وكانت أعمال هذه اللجنة هي شاغل المؤتمر الدولي الثاني الذي دعت إليه أيضاً فرنسا فى وارسو عام ١٩٢٩، والذي أسفر عن توقيع إتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي فى الثانى عشر من أكتوبر فى ذات العام^(١).

وبرغم الصعوبات التى أثارها فى تفسير بعض نصوصها، نجح واضعو المعاهدة فى توحيد جزء كبير من قانون النقل الجوي الدولي. بعبارة أخرى فقد تضمنت الإتفاقية خمسة فصول عالج المشرع الدولي من خلالها نطاق تطبيق الإتفاقية، سندات النقل، مسنولية الناقل، الأحكام المتعلقة بالنقل المركب، وأخيراً الأحكام العامة والختامية الخاصة بالتصديق على الإتفاقية والانضمام إليها ونقضها وتعديلها.

بداءة ومن جهة أولى لا يتحدد نطاق تطبيق إتفاقية وارسو بجنسية اطراف عملية النقل أو جنسية الطائرة المستخدمة فى هذه العملية، وإنما تبعاً للإقليم المستخدم فى النقل واتفاق الأطراف. ومن جهة أخرى تنطبق الإتفاقية على النقل الجوي الدولي بغض النظر عن صفة الناقل وما إذا كان عبارة عن مؤسسة خاصة أو كان الدولة نفسها أو أحد أشخاص

(١) وقد دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ على المستوى الدولي فى الثالث عشر من فبراير عام ١٩٣٣، وصدقت مصر عليها فى السادس من سبتمبر عام ١٩٥٥ بالقانون رقم ٥٩٣ لعام ١٩٥٥، الوقائع المصرية، العدد ٩٥ مكرر (أ) بتاريخ ١١ ديسمبر عام ١٩٥٥.

وإذا كانت المعاهدة قد اشترطت لانطباق أحكامها على النقل الجوى أن يكون دولياً، إلا أنها لم تضع فى اعتبارها عند تحديد تلك الصفة أقاليم الدول التى تمر الطائرة عبر سمانها بل فقط تلك التى تتصل الطائرة بأرضها. وعليه فقد نصت المادة الأولى، فقرة ثانية، من الإتفاقية على اعتبار النقل دولياً طالما كانت نقطتا القيام والوصول فيه، طبقاً لاتفاق المتعاقدين، واقعتين إما فى إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما فى إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة طالما نص على حصول رسو جوى فى إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطاتها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة. ويقصد بالطرف السامى المتعاقد الدولة التى قامت بالتصديق على المعاهدة أو الإنضمام إليها.

والعبرة فى تحديد الصفة الدولية للنقل على الوجه المتقدم باتفاق أطراف العقد بغض النظر عن واقع عملية النقل ذاتها. ومن ثم إذا هبطت الطائرة إثر تعرضها لحادث ما على ذات إقليم الدولة المتعاقدة الذى أقلعت منه، فإن النقل يظل محتفظاً بصفته الدولية طالما كان مرسوماً لهذه الطائرة طبقاً للعقد أن تحط فى إقليم دولة أخرى متعاقدة. على العكس فإن النقل الجوى يفقد صفته الدولية، ويخرج بالتالى من نطاق تطبيق إتفاقية وارسو، إذا كانت نقطتا القيام والوصول المنفق عليهما واقعتين فى إقليم دولة واحدة ولم يتفق المتعاقدان على حصول رسو جوى فى إقليم خاضع

(١) المادة ١/٢ من إتفاقية وارسو.

لسيادة دولة أخرى، ولا يتغير الوضع حتى ولو هبطت الطائرة فعلا في إقليم دولة أخرى. وقد قيل وبحق في تفسير هذا الحكم أنه يراعى مقتضيات الأمن القانوني، حتى يعلم الطرفان سلفا النظام القانوني الذي سيحكم علاقتهما وحتى لا يكون هذا النظام عرضة للتغيير وفقا لمشيئة القدر^(١).

وقد واجهت الإتفاقية حالة النقل الجوي المتتابع وهو الذي يقوم به عدة ناقلين جويين بالتناوب، فنصت على انطباق أحكامها عليه إذا جاز اعتباره نقلًا واحداً. وهو يعد كذلك إذا كانت إرادة المتعاقدين قد اتجهت إلى اعتباره عملية واحدة، سواء أبرم الإتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أو مجموعة من العقود. ولا يفقد هذا النقل صفته الدولية بسبب أن أحد العقود أو بعضا منها يجب تنفيذه كاملا في إقليم خاضع لسيادة أو إمارة أو إنتداب أو سلطة طرف واحد من الأطراف السامية المتعاقدة^(٢).

أما بالنسبة للنقل المركب، حيث يتم في جزء منه جوا والجزء الآخر عبر وسيلة أخرى للنقل، فإن أحكام الإتفاقية تنطبق فقط على النقل الجوي. وإذا كان للأطراف أن يضمنوا عقد النقل الجوي شروطا خاصة بطرق النقل الأخرى فهذا شريطة احترام نصوص النقل الجوي في هذه الإتفاقية^(٣).

(١) د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، ١٩٦٦، ص ١٩٩.

(٢) المادة الأولى، فقرة الثالثة، من إتفاقية وارسو.

(٣) المادة ٣١ من إتفاقية وارسو.

ومتى تحقق للنقل الجوى للبضائع الصفة الدولية وكان نقلا للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع على متن طائرة بمقابل فقد لحقته أحكام إتفاقية وارسو. والملاحظ على هذه الأحكام أنها تتسم بطابع أمر قصد المشرع الدولي من وراءه حماية المضرورين وبصفة عامة إقامة نوع من التوازن بين مصالح أصحاب الشأن فى عقد النقل الجوى. وتدعيماً لهذا المقصد فقد رتب المشرع جزاء البطلان المطلق على أى شروط تعاقدية أو أى اتفاقات خاصة سابقة على وقوع الضرر وتكون مخالفة لأحكام الإتفاقية، سواء بتحديد القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الإختصاص باستثناء تلك المتعلقة بالتحكيم فى نقل البضائع^(١).

يتبين إذن مما تقدم أن ثم نقلا للبضائع يتجاوز فى تنفيذ هذه الحدود الإقليمية للدولة ورغم ذلك لا يخضع بالضرورة لأحكام إتفاقية وارسو. بعبارة أخرى يلزم لانطباق تلك الأحكام أن تكون نقطتا القيام والوصول فى إقليم دولتين أطراف فى الإتفاقية، ومن ثم إذا كانت إحدى هاتين النقطتين فى دولة طرف فى الإتفاقية دون الأخرى فقد انتفى عن النقل طابعه الدولي وخرج بالتالى من نطاق تطبيق الإتفاقية. كذلك قد لايتعدى النقل بنقطتيه إقليم الدولة الواحدة مما يفقده الطابع الدولي من الناحية الجغرافية، ومع ذلك يعتبر دولياً فى مفهوم الإتفاقية طالما نص على حصول رسو جوى فى إقليم خاضع لسيادة دوى أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطاتها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة^(٢). وبمفهوم

(١) المادة ٣٢ من إتفاقية وارسو.

(٢) المادة ٢/١ من الإتفاقية.

المخالفة فإن إتفاقية وارسو لا تنطبق قواعدها على النقل الذى يتم بين نقطتين تقعان فى محيط إقليم إحدى الدول المتعاقدة طالما لم ينص على رسو جوى فى إقليم دولة أخرى.

كذلك لا يخضع للإتفاقية النقل الجوى المجانى ولو كان دوليا ما لم يكن القائم به إحدى منشآت النقل الجوى^(١). ويعتبر النقل مجانيا فى كل مرة لا يحصل فيها الناقل على أجر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة سواء جرى سداد هذا الأجر فى شكل نقدى أو عينى أو حتى فى صورة التزام بأداء عمل.

وبرغم إمكانية توفر عنصر المقابل فى النقل الجوى الدولى إلا أن إتفاقية وارسو قد استبعدت من نطاق انطباقها النقل على سبيل التجربة أى الذى تقوم به شركات الطيران بهدف إنشاء خطوط منتظمة للملاحة الجوية. كما استبعدت الإتفاقية أيضا النقل الذى يتم فى ظروف غير عادية وخارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوى^(٢)، مثل عمليات إنقاذ السفن والطائرات حال تعرضها لخطر محقق. وتبرر هذه الاستثناءات بالظروف الخاصة التى تمارس فيها تلك الأنواع من النقل. أخيرا فإن الإتفاقية لا تنطبق على النقل الذى تتولاه الدولة بنفسها أو الذى يتم وفقا للاتفاقات الدولية للبريد^(٣).

-
- (١) المادة ١/١ من المعاهدة
 - (٢) ومع ذلك فقد استثنيت الإتفاقية النقل المجانى الذى يقوم به ناقل محترف (منشأة نقل جوى) حيث أخضعته لأحكامها (المادة ١/١ من الإتفاقية).
 - (٣) المادة ٣٢ من إتفاقية وارسو.

ولعل التساؤل الذى يفرض نفسه فى هذا المقام يدور حول القانون الواجب التطبيق على النقل الذى يتخذ أحد الأشكال السابقة المستثناه من إتفاقية وارسو رغم توفر شروطها. وبدهى فى الإجابة على هذا التساؤل أن تكون إرادة الأطراف هى ركيزة تحديد القواعد الحاكمة للعقد المبرم بينهم، ولكن يشترط أن يتم اختيار قانون دولة على صلة وطيدة بهذا العقد سواء أكانت الدولة التى أبرم العقد أم تم تنفيذه فى دائرتها.

على أن البحث عن القانون الواجب التطبيق يظل فاقدا لأهميته العملية فى ظل تطبيق شروط الاياتا والتي تغطى جميع أنواع النقل الجوى بما فيها النقل الخارج عن إتفاقية وارسو.

ومن المعروف أن إتفاقية وارسو قد تم تعديلها بموجب البروتوكول الموقع فى لاهاي فى الثامن والعشرين من سبتمبر عام ١٩٥٥ والذى صار نافذا على المستوى الدولى اعتبارا من أول أغسطس عام ١٩٦٣^(١). ومنذ هذا التاريخ نال التعديل من الإتفاقية الأصلية عدة مرات كان أولها بموجب البروتوكول الموقع بمدينة جواتيمالا سیتی فى الثامن من مارس عام ١٩٧١^(٢) والذى لم يدخل حيز النفاذ بعد^(٣)، ثم بمقتضى بروتوكولات أربعة وقعت فى مونتريال عام ١٩٧٥ ودخل

(١) وقد صدقت مصر على بروتوكول لاهاي فى ٣١ ديسمبر عام ١٩٥٥ بالقانون رقم ٦٤٤ لعام ١٩٥٥، الوقائع المصرية، العدد ١٠١ مكرر بتاريخ ٣١ ديسمبر عام ١٩٥٥.

(٢) انظر فى تفصيل هذا البروتوكول د. أبوزيد رضوان، القانون الجوى، قانون الطيران التجارى، دار الفكر العربى، ص ٣٠١ وما بعدها.

(٣) ولم تصدق مصر على هذا البروتوكول.

البروتوكولان الأول والثاني حيز النفاذ في ١٥ فبراير عام ١٩٩٦ و البروتوكول الرابع في ١٤ يونيو عام ١٩٩٨، أما الثالث فلم يدخل حيز النفاذ حتى الآن^(١).

ومع تعدد البروتوكولات المعدلة للإتفاقية الأصلية وتباين أحكامها في الوقت الذي لم تتوحد فيه الأطراف المصدقة عليها أو المنضمة إليها، فقد بدا واضحا أقول الهدف الذي أتت معاهدة وارسو من أجل تحقيقه وهو القضاء على تنازع القوانين في مسائل النقل الجوي^(٢). من أجل ذلك انعقد في مونتريال عام ١٩٩٩ مؤتمر دولي تفاوض فيه أعضاء المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن إتفاق جديد لتحديث قواعد إتفاقية وارسو وإعادة صياغتها في شكل أداة قانونية واحدة تقدم بها للمضمررين مستوى مناسب من التعويض. وقد اختتم المؤتمر أعماله بوضع إتفاقية دولية تحل محل إتفاقية وارسو والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها وتعرف باسم "إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في الثامن والعشرين من مايو عام ١٩٩٩". ومواد هذه الإتفاقية (٥٧ مادة) موزعة على سبعة فصول عالج فيها المشرع الدولي المسائل الآتية على التوالي:

(١) وقد صدقت مصر على البروتوكول الأول والثاني والرابع بمقتضى قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٤٩ لعام ١٩٧٨ بتاريخ ٢٣ سبتمبر عام ١٩٧٨ لكنها لم تصدق في الأصل على بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ الذي عدله البروتوكول الثالث.

(٢) انظر في التنازع بين البروتوكولات والإتفاقية الأصلية د. محمد فريد العريني، المرجع السابق ص ١١٦ وما بعدها. د. فاروق زاهر، المرجع السابق، ص ٢٣٤ وما بعدها. وانظر أيضا:

Mankiewicz. "Conflicts entre la convention de Varsovie et le Protocole de la Haye". RGDA, 1956.

نطاق تطبيق الإتفاقية (الفصل الأول)، وثائق النقل والتزامات أطراف عقد النقل (الفصل الثاني)، مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر (الفصل الثالث)، النقل المركب (الفصل الرابع)، النقل الجوي الذى يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد (الفصل الخامس)، أحكام أخرى خاصة بالتطبيق الإلزامى للإتفاقية والتأمين من المسؤولية والنقل الاستثنائى (الفصل السادس)، وأخيراً أحكام ختامية تتعلق بالتوقيع والتصديق على الإتفاقية وسريان مفعولها ونقضها وعلاقتها بإتفاقية وارسو والبروتوكولات والإتفاقيات المعدلة والمكملة لها والتحفظات (الفصل السابع). وباستيفائها الشروط الشكلية اللازمة لسريانها فقد دخلت الإتفاقية حيز النفاذ على المستوى الدولى فى ٤ نوفمبر عام ٢٠٠٣^(١).

وبرغم مرور أكثر من سبعين عاماً على صدور إتفاقية وارسو فقد جاء مفهوم النقل الجوى الخاضع لإتفاقية مونتريال الجديدة على ذات النسق الذى صيغ به هذا المفهوم طبقاً للإتفاقية الأصلية. وعليه يشترط لسريان أحكام الإتفاقية الجديدة على النقل الجوى أن يكون هذا الأخير نقلاً دولياً للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل، كما تسرى تلك الأحكام أيضاً على النقل الجوى المجانى الذى تقوم به مؤسسة للنقل الجوى. ويعتبر النقل الجوى دولياً فى مفهوم الإتفاقية متى وقع بين إقليم

(١) وقد صدر قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٢٧٦ لسنة ٢٠٠٤ بالموافقة على إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، ووافق مجلس الشعب على هذا القرار على هذا القرار فى ٣ يناير عام ٢٠٠٥ (الجريدة الرسمية، العدد ١٦، فى ٢٣ إبريل عام ٢٠٠٥). وعليه أصبحت الإتفاقية سارية المفعول فى مصر اعتباراً من ٢٥ إبريل عام ٢٠٠٥ (قرار وزير الخارجية رقم ١٧ لسنة ٢٠٠٥، الجريدة الرسمية، العدد ١٦، بتاريخ ٢٣ إبريل ٢٠٠٥).

دولتين طرفين فيها أو فى إقليم دولة واحدة طرف شريطة أن يكون متفقاً على نقطة توقف أثناء الرحلة فى إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفاً فى الاتفاقية^(١).

ولا يؤثر على الصفة الدولية للنقل الخاضع لأحكام إتفاقية مونتريال الجديدة أن يكون قد تم على مراحل متعاقبة طالما اتجهت إرادة الأطراف إلى النظر إليه منذ البداية على أنه عملية واحدة. ولا يتغير الحكم سواء تم الإتفاق على النقل فى صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود. كذلك لا يفقد النقل طابعه الدولى لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها كاملة داخل إقليم نفس الدولة^(٢).

وخلالاً لسابقتها وتقادياً لآى ليس فقد أوضحت الإتفاقية الجديدة المقصود بالدولة الطرف فيها بأنها الدولة التى صدقت عليها أو قبلتها أو وافقت عليها أو انضمت إليها فى أى وقت وأودعت وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الإنضمام لدى منظمة للطيران المدنى الدولى بوصفها جهة الإيداع وفقاً لهذه الاتفاقية^(٣).

وعلى صعيد النقل غير الخاضع لإتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد استبعدت هذه الأخيرة من نطاق تطبيقها نقل الموالد البريضية^(٤)، والنقل الذى تقوم به مباشرة الدولة لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها

(١) المادة الأولى من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) المادة الأولى، فقرة ثالثة، من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٣) المادة ٥٣، فقرة رابعة وخامسة، من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٤) المادة ٣/٢ من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

ومهامها كدولة ذات سيادة، وكذلك نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها.

٣ - مسؤولية الناقل الجوي للبضائع:

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي يلزم ويكفي لانعقادها صحة تراضى المتعاقدين (الناقل والشاحن) دونما حاجة لاتباع شكل معين. ولا يغير من الطبيعة الرضائية للعقد قيام الناقل الجوي بتحرير خطاب النقل، إذ ينحصر دور هذا الخطاب في كونه أحد وسائل الإثبات الهامة لوجود العقد ومضمونه. ولقد أكدت على الطابع الرضائي لعقد النقل المادة ٢١٠، فقرة أولى، من القانون التجاري بنصها على أن "يتم عقد النقل بمجرد الإتفاق". والأمر هو ذاته على المستوى الدولي حيث قضت كل من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وإتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بأن تخلف وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على العقد من حيث وجوده أو صحته، بل يظل العقد مع ذلك خاضعاً لأحكامها^(١).

ويدخل عقد النقل الجوي في دائرة عقود الإذعان التي يعرض فيها الموجب إيجابه في شكل بات نهائي لا يقبل مناقشة فيه، فلا يسع الطرف

(١) المواد ٢/٣، ٤/٤، و ٢/٥ من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، والمادتان ٥/٣ و ٩ من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

الأخر إلا أن يقبل بسبب حاجته الملحة إلى التعاقد. فالشاحن لا يقبل العقد بعد مناقشة ومفاوضة، وإنما هو مضطر إلى القبول بسبب الاحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقلون وتماتل شروط النقل لديهم جميعاً. وطالما أن عقد النقل الجوي هو من قبيل عقود الإذعان فإنه يجب على القاضي أن يفسر عبارات العقد الغامضة بما لا يضر الطرف المدعى وهو الشاحن. ولعل طبيعة العقد هذه هي التي دفعت المشرع الدولي إلى التدخل لحماية الشاحنين من الشروط الجائرة لاسيما الإعفاء من المسؤولية والتي يفرضها الناقلون عادة في العقد، فكان أن أبرمت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ومن بعدها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بنصوصهما الأمرة.

كذلك فإن عقد النقل الجوي ملزم للجانبين، إذ ينتج عنه التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين. ومن أبرز الإلتزامات الجوهرية الناشئة عن هذا العقد ذلك الذي يقع على عاتق الناقل حيث يلتزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل بحالة جيدة وفي الميعاد المحدد في العقد. وهذا الإلتزام من الأهمية بمكان إذ " إن مسؤولية الناقل الجوي لا تنتهي ولا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أو المكان المتفق عليه" ^(١). فالتسليم يترتب عليه تغييراً جوهرياً في مراكز أطراف عقد النقل، حيث تنتقل به مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه.

(١) تقص ٢٠٠٠/٣/٧، الطعن رقم ١٠٥٠ لسنة ٦٩ ق؛ ١٩٨٩/١/٣٠، س ٤٠، ج ١، ص ٣٤٧.

وفى الواقع أن التسليم كعملية قانونية تزداد أهميته من الناحية العملية لما يترتب عليه كثيراً من تحول مسؤولية الناقل من مسنوليته عن المحافظة على البضاعة أثناء المدة التى توجد فيها هذه الأخيرة فى حراسته إلى مسنوليته عن التعويض عن أى أضرار يتم اكتشافها بواسطة المرسل إليه. فإما تنفيذ للعقد تنفيذاً طبيعياً يرضى نوى المصلحة فيه وإما إخلال بتنفيذه يجلب المسؤولية على من تسبب فى ذلك. وبدهى والحال كذلك أن تبرز مسؤولية الناقل الجوى باعتبارها أهم ما يثور عملاً أمام المحاكم فيما يتعلق بموضوعات النقل الجوى بل والقانون الجوى عموماً.

وإذا كان قيام مسؤولية الناقل الجوى لا يثير من حيث المبدأ أدنى صعوبة، فالوضع ليس كذلك بالنسبة لشروط هذه المسؤولية ومداهها. فالأصل أن الناقل الجوى تخضع مسنوليته لأحكام القواعد العامة فى المسؤولية العقدية على النحو الذى يشترط معه أن يكون قد ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير. وبمقتضى تلك القواعد أيضاً تعتبر صحيحة الإتفاقات التى كان يدرجها الناقل فى عقد النقل الجوى سواء لإعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها، ولا يلحقها البطان إلا فى حالة الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع عبء إثباتهما على عاتق المضرور. وبسبب عدم التكافؤ بين المراكز القانونية لأطراف عقد النقل الجوى فقد كانت الغلبة فى البداية للناقلين فى علاقاتهم التعاقدية مع الشاحنين ومادرجوا عليه من تضمين عقود النقل شروطاً تعفيهم من المسؤولية أو تحد منها. لذا كانت الجهود التى بذلتها الجماعة الدولية والمشرعون الوطنيون من أجل حماية الشاحنين وإقامة نوعاً من التوازن بين المصالح المختلفة لأطراف عقد

ومع طرح مسؤولية الناقل الجوي على بساط البحث يبدو الحديث عن دعوى المسؤولية المرفوعة عليه أمراً بدهياً، فهذه الدعوى هي بلا شك سبيل المضرور في إقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر. وتثير مباشرة دعوى المسؤولية عادة العديد من المشاكل حاول المشرع الجوي مواجهتها بحلول قانونية قوامها المحافظة على ذلك التوازن الذي حرص دوماً على إقامته بين مصالح الشاحنين من جهة ومصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى^(١). وبرغم تعدد أحكام الدعوى المسؤولية فإن أكثرها محلاً للخلاف والجدل تلك المتعلقة بالدفع بعدم قبول الدعوى.

٤ - النطاق الإجرائي لمسئولية الناقل الجوي وخطة البحث:

يلتزم الناقل الجوي بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون تأخير، وبالمحافظة عليها أثناء وجودها في حراسته. ومنذ اللحظة التي يقبل فيها الناقل طلب الشاحن نقل البضائع جوا فإنه لا يستطيع الإمتناع عن القيام بهذه العملية ما لم تكن لديه أسباب مقبولة كأن تحول الحالة الظاهرة للبضاعة دون تحملها الرحلة الجوية أو أن تغليفها لا يضمن سلامة نقلها.

ويكون الناقل قد أتم التزاماته الناشئة عن عقد النقل الجوي بمجرد قيامه هو أو وكيله بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه عند الوصول سليمة

(١) د. فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، دراسة في إتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ١٠.

وفى الميعاد. فهذا التسليم هو الذى ينتهى به تنفيذ عقد النقل الجوى، ومن ثم تقتضى مسؤولية الناقل أن الضرر اللاحق بالبضائع قد نتج عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوى وقبل تسليمها إلى المرسل إليه. وتقريراً على ذلك فمن الأهمية بمكان إثبات الوقت الذى حدثت فيه الواقعة المسببة للضرر، إذ قد يثور الشك حول ما إذا كانت تلك الواقعة قد حدثت أثناء النقل أم طرأت بعد تسليم البضاعة للمرسل إليه ولأسباب لا يسأل عنها الناقل. وبدهى أن طول الفاصل بين تسليم البضائع إلى المرسل إليه صاحب الحق فيها وبين الإبلاغ عن الضرر يجعل من الصعب تحديد زمن وقوع الواقعة المسببة لهذا الضرر وتبعاً الشخص المسئول عنه.

والأمر كذلك فقد روى أنه ليس من العدالة فى شئ ترك الناقل الجوى بدون حماية لاسيما مع إمكانية إصاق المسؤولية به عن الضرر اللاحق بالبضائع بعد قيامه بتسليمها إلى المرسل إليه سليمة فى الميعاد المتفق عليه. وتمشياً مع هذه الروى كان حرص معظم الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل وعدم إرباكه بقائمة طويلة من دعاوى مسؤولية قد لا يجد بعضها أى أساس لدعمها. وتفعيلاً لإرادة واضعى هذه الأنظمة فقد تطلب الأمر إلزام المرسل إليه بأن يبين وبشكل واضح لابس فيه عدم رضائه عن النتيجة المتحققة لعملية النقل. وحتى يتمكن الناقل من الوقوف على طبيعة الضرر بغية البحث فى أسبابه وإيداء دفعه فى مواجهتها، فقد تطلب المشرع الجوى من المرسل إليه ترجمة إرادته فى صورة إحتجاج يتقدم به لدى الناقل يكشف فيه عن عدم رضائه عن حالة البضائع المسلمة إليه أو التأخر فى تسليمها.

ولم تكن المسألة بالسهلة فى بحثها أو إيجاد حلول لها عند طرحها على مؤتمر وارسو عام ١٩٢٩. بعبارة أخرى فقد دار الجدل آنذاك حول العديد من المسائل فى هذا الصدد مثل حالات الاحتجاج، وأطرافه، وشكله، ومدده، وجزاء تخلفه والآثار المترتبة على تمامه. على أن ماخفف من وطأة المناقشات والمفاوضات التى شهدتها أروقة المؤتمر تجارب قانون النقل البحرى والنقل البرى السابقة فى تلك المسألة. وهناك طرح التساؤل نفسه حول معرفة النظام المراد تطبيقه بهذا الشأن فى مجال القانون الجوى وما إذا كان قوامه تلك المرونة التى سلكها المشرع البحرى، أم القسوة التى تميز بها المشرع البرى، أم أن المشرع الجوى كان له موقف مغاير أملته عليه ظروف وخصائص رحلة النقل الجوى؟

وإذا كان صحيحاً أن معاهدة وارسو قد اعتبرها الكثيرون بمثابة الإنفراجة من حيث الحلول الموحدة التى أنت بها للعديد من مسائل النقل الجوى، إلا أن غموض بعض نصوصها قد أبقى على حالة الجدل فى بعض المسائل الأخرى لاسيما تلك التى يثيرها موضوع الاحتجاج.

وسعيًا وراء بيان المشكلة بصورة أوضح تفيد فى حلها نرى لزاماً طرح معالمها فى ضوء نصوص الإتفاقية الأصلية والبروتوكولات المعدلة أو المكملة بها مع المقارنة بالوضع فى القانون الداخلى وكذلك الحلول التى أثمرت عنها قواعد كل من القانون البحرى والقانون البرى فى هذا المقام. وعليه فسوف نقسم دراستنا فى هذا البحث إلى المباحث الأربعة الآتية:

المبحث الأول: حالات الاحتجاج.

المبحث الثاني: شروط صحة الاحتجاج.

المبحث الثالث: جزاء تخلف الاحتجاج.

المبحث الرابع: آثار الاحتجاج.

المبحث الأول

حالات الاحتجاج

نصت المادة ٢٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو على أنه " في حالة تلف البضاعة يجب على المرسل إليه أن يسارع بالاحتجاج لدى الناقل بمجرد اكتشافه التلف، وفي حالة التأخير يجب إجراء الاحتجاج " (١).

وبدأة فأول مايلفت انتباه القارئ لهذا النص أن المشرع الجوى قد قصر الاحتجاج من حيث لزومه على حالتى تلف البضاعة أو الأمتعة والتأخير فى وصولهما (٢). مفاد ذلك إذا أنه يرغم معالجتها نقل الركاب والأمتعة والبضائع إلا أن إتفاقية وارسو لا تتطلب تحرير أى احتجاج فيما يتعلق بالأضرار البننية اللاحقة بالركاب أو التأخير فى نقلهم (٣). وهذا أمر يبدو مفهوما بطبيعة الحال حيث تكمن فلسفة الاحتجاج فى كونه وسيلة يسعى من خلالها المرسل إليه (بالنسبة للبضائع) أو المسافر (بالنسبة للأمتعة) إلى إيداء تحفظه على حالة الأشياء المنقولة بعد تسلمه إياها وقد كانت قبل التسليم فى حراسة الناقل الجوى، وعندئذ يدور البحث فى زمن

(١) انظر المادة ٣١، فقرة ثانية، من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) على العكس فقد تطلب قانون التجارة المصرى من المرسل إليه ايداء الاحتجاج (التحفظ) فى حالتى التلف والهالك الجزئى لكنه حصره عن الهالك الكلى والتأخير (المادة ٢٥١ من التقنين التجارى).

(٣) Chauveau, Droit aérien, 1952. n° 383 et 384; Rodière. Etudes sur le transport aérien de marchandises, B.T., N° 1. 926. P. 364.

وقوع الضرر ومن ثم الشخص المسئول عنه. والأمر كذلك فما بال الضرر وقد أصاب المسافر في بدنه أو تأخر وصوله إلى الميناء المقصود، ففي مثل هذه الحالة لا يتصور الحديث عن التسليم وبالتالي عن الاحتجاج وجزاء تخلفه (الدفع بعدم قبول الدعوى)، ولا يبقى سوى سقوط دعوى المسئولية إذا لم يتم رفعها خلال المدد المنصوص عليها في الإتفاقية^(١).

وجدير بالتأكيد أن المقصود بالأمته في مفهوم المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو سالفة الذكر، الأمته المسجلة أي تلك التي يصحبها الراكب معه على الطائرة لكنه يترك حراستها للناقل مقابل إيصاله إلى الحق في تسلمها في مطار الوصول. أما الأمته غير المسجلة أو ما يطلق عليها الأمته الشخصية والتي يحتفظ الراكب بحيازتها وحراستها على متن الطائرة فلا تخضع لأحكام الإتفاقية بل تكون المسئولية عنها لقواعد القانون الوطني. وتبقى لهذه الأمته وصفها ولو عهد الراكب بها إلى طاقم الطائرة حيث لا يترتب على ذلك اكتسابها وصف الأمته المسجلة^(٢).

وفيما لا يثير التأخير في نقل البضاعة أو الأمته المسجلة أي غموض في تفسيره، ثار الجدل حول مفهوم التلف " avarie " لاسيما وأنه يمثل الصورة الوحيدة للضرر، باستثناء التأخير، التي تضمنها النص. وللمسألة في الواقع أهميتها في ظل ورود إتفاقية وارسو بلغة رسمية

(١) المادة ٢٩ من إتفاقية وارسو.

(٢) انظر د. رفعت فخرى، القانون الجوي، ١٩٩٤، ص ١٣٠ و ١٣١ والأحكام التي أشار إليها.

وحيدة هي اللغة الفرنسية. وبفرض ذبوع تطبيق نصوص الاتفاقية أمام قضاء معظم الدول المتعاقدة، فأمر بدهى أن يكون التساؤل عن معنى أحد مفرداتها باللغة الفرنسية من الأهمية بمكان. فمن المسلم به أنه فى حالة احتدام الخلاف حول تحديد مدلول أى من عبارات اتفاقية وارسو أو أى من البروتوكولات المعدلة لها يكون النص الفرنسى وحده حجة بما ورد فيه.

ولما كان الإحتجاج قد أريد من خلاله تسجيل تحفظات المرسل إليه على حالة البضاعة المسلمة إليه، وكانت هذه البضاعة بالنظر لطبيعتها المادية تتدرج فى الأشياء التى يمكن تعرضها لصور أخرى من الأضرار خلاف التلف، فقد يكون مفيدا أن نعرض على التوالى لمختلف هذه الصور بحثا عن مدى إمكانية قياسها على الصورة الوحيدة التى كشفت عنها إرادة المشرع الجوى صراحة.

٥- أولا التلف: L'avarie

تلف البضاعة يعنى عطبها عطبا يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذى أعدت له^(١) أو أصابها ماديا بشكل يودى إلى اختلافها عما هو مبين فى خطاب النقل. هذه الصورة هي الأكثر شيوعا فى وقوع الضرر، وهى على بساطة وشمول معناها عنصر مشترك بين مختلف

(١) د. رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣١.

طرق نقل البضائع، سواء جواً أو بحراً^(١) أو برّاً^(٢).

وخلافاً للوضع فى القانون البحرى^(٣) لم يشر المشرع الدولى صراحة فى إتفاقية وارسو، وهو فى معرض حديثه عن الاحتجاج على تلف البضاعة، إلى التفرقة بين التلف الظاهر والتلف غير الظاهر. فالمرسل إليه، طبقاً لنص المادة ٢٦ من الإتفاقية، يجب عليه ولمصلحته أن يسارع بالاحتجاج لدى الناقل بمجرد إكتشافه تلف بضاعته. وهو فى كل الأحوال يملك لإجراء هذا الاحتجاج ثلاثة أيام فقط بالنسبة إلى الأمتعة وسبعة أيام بالنسبة إلى البضائع تحسب من تاريخ إستلامها. فكأن التلف الظاهر والتلف غير الظاهر كلاهما يستفيد من ذات الميعاد المنصوص عليه^(٤).

وبرغم ماتقدم فى حالة ظهور تلف البضاعة عند التسليم تكمن

(١) انظر المادة ٢٣٩، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية؛ المادة ٥، فقرة أولى، من إتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨. انظر كذلك المادة ٥٧ من قانون النقل البحرى الفرنسى الصادر فى ٣١ ديسمبر عام ١٩٦٦.

(٢) المادة ٢٤٠، فقرة أولى، من التقنين التجارى المصرى.

(٣) المادة ١٩ من إتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨، وانظر أيضا المادة ٢٣٩، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية المصرى والمادة ٥٧ من قانون النقل البحرى الفرنسى لعام ١٩٦٦.

(٤) Tribunal de Commerce de Bruxelles, 20 Janvier 1981, Droit Européen des Transports 1983, P. 702.

انظر عكس ذلك:

Tribunal de Commerce de Bruxelles, 3 octobre 1983. Revue de droit commercial (belge), 1983, P. 311.

مصلحة المرسل إليه^(١) في قيامه بالاحتجاج فوراً وإلا واجهته قرينة التسليم المطابق^(٢). وبمقتضى هذه القرينة يفترض أن البضاعة والأمتعة قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لخطاب النقل. صحيح أن هذه القرينة بسيطة بما يعنى جواز إثبات عكسها إلا أن صعوبة هذا الإثبات قد يكون دافعاً للمرسل إليه إلى الإسراع بالاحتجاج فور التسليم. أما إذا لم يكن بإمكان المرسل إليه اكتشاف التلف عند التسليم، أى كان التلف غير ظاهر، فيتعين عليه أن يبذل جهداً في التأكد من سلامة بضاعته خلال المدد المنصوص عليها في المادة ٢٦ سالفه الذكر وإلا تعرض لجزاء عدم قبول دعواه المرفوعة بعد الميعاد^(٣).

خلاصة القول إذن أن استخدام لفظ الوجوب في نص المادة ٢٦، فقرة ثانية، من اتفاقية وارسو " يجب على المرسل إليه أن يسارع ... " ينبغي فهمه ليس فقط على أنه التزام على المرسل إليه يترتب على الإخلال به تعرضه لجزاء عدم قبول دعواه، بل وكذلك على أساس أنه يترجم حرص المشرع على مصلحة المرسل إليه في تجنب عبء الإثبات العكسي لقرينة التسليم المطابق. وليس أدل على ذلك من فتح باب الاحتجاج أمامه خلال الفترات المنصوص عليها في ذات الفقرة السابقة

(١) جدير بالإشارة أن المرسل يجب عليه أيضاً أن يقوم بالاحتجاج لدى الناقل في حالة عودة البضائع مرة أخرى لميناء القيام. انظر:

Paris, 29 nov. 1977. B.T. 1978, P. 307.

(٢) Tribunal de 1^{re} instance de la République du canton de Genève. 25 juin 1980. Bulletin de L'Association Suisse de Droit Aérien et Spatial n° 3, 1980 P. 29; R.F.D.A. 1985. P. 356, cité par Michel de Juglart. Traité de droit aérien. Tome 2, 2^e édition. L.G.D.J., 1992. p. 172.

(٣) Rodiere. op. cit., n° 64; Lamy Transport 1986. n° 6194, p. 1022.

محسوبة من تاريخ التسليم. وإن دل ذلك على شئ فإنما يدل على هدف إقامة التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل الذى طالما سعى المشرع الجوى إلى تحقيقه.

ومما يؤكد على سلامة هذا الفهم أن شروط الإياتا الخاصة بالبضائع قد نصت فى المادة ١٢، فقرة ٢ بند ١ على أنه " فى حالة الأضرار الظاهرة أو الهلاك الجزئى للبضاعة فإن التحفظات تجرى فور اكتشافها وبعد أقصى".

وبصدور بروتوكول لاهى عام ١٩٥٥ ظل الوضع بالنسبة للتلف ومفهومه على ما هو عليه ولم تتعدل سوى مواعيد الاحتجاج فقط^(١).

هذا ولا يقتصر إجراء الإحتجاج عند تلف البضاعة أو الأمتعة على النقل الجوى الدولى، بل إن هذا الإجراء مطلوب أيضا فى النقل الجوى الداخلى. وفى ذلك تنص المادة ٢٩٥ من قانون التجارة المصرى على أن "تسلم الأمتعة أو البضائع دون تحفظ يسقط الحق فى الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئى أو التلف ما لم يثبت المسافر أو المرسل إليه حالة الأمتعة أو البضائع وقيم الدعوى خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم.....".

ومن ظاهر هذا النص يبدو أن المشرع المصرى لا يفرق هو الآخر، فى اشتراطه للتحفظات (الاحتجاج)، بين التلف الظاهر والتلف غير الظاهر، فكلاهما يستفيد من ذات المدة المنصوص عليها فى المادة

(١) المادة ٢/١٥ من البروتوكول.

السابقة. ومن ثم يجب على المرسل إليه، وقد اكتشف تلف بضاعته عند التسليم، أن يبدي تحفظه الفوري أى أن يثبت حالتها بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضى المختص بأمر على عريضة^(١)، وهو مايفترض أن الأمر يتعلق هنا بالتلف الظاهر. أما إذا كان التلف غير ظاهر فلم يتبينه المرسل إليه إلا فى وقت لاحق على التسليم فقد تطلب منه المشرع عندئذ أن يسارع بإثبات حالة بضاعته وإقامة الدعوى على الناقل خلال مدة تسعين يوما من تاريخ التسليم وإلا سقط حقه فى الرجوع^(٢).

٦ - ثانيا: الهلاك الجزئى أو النقص: *Pert partielle ou manquants*

يقصد بهلاك البضاعة هلاكا جزئيا عدم وصول البضاعة الثابتة فى خطاب النقل الجوى كاملة أو بعبارة أخرى وصولها ناقصة فى وزنها أو فى عدد وحداتها^(٣).

ومع اختلاف هذا المفهوم عن معنى التلف فقد أغفل المشرع فى إتفاقية وارسو الإشارة إلى الهلاك الجزئى وهو بصدد اشتراطه على المرسل إليه الاحتجاج حتى لا يفقد حقه فى الرجوع بدعوى المسئولية على الناقل. وللمسألة بالتأكيد أهميتها من الناحية العملية حيث إنه كثيرا ما يختلط التلف بالهلاك الجزئى لاسيما إذا أدى التلف إلى انعدام قيمة جزء من البضاعة^(٤).

(١) المادة ٢٥١، فقرة ثالثة، من التقنين التجارى.

(٢) د. على البارودى ود. فريد العرينى، القانون التجارى، الجزء الثانى، العقود التجارية وعمليات البنوك، ٢٠٠٠، دار المطبوعات الجامعية، ص ٢٢٥.

(٣) Rodière, Droit des transport, 2^e éd, t. 2, 1977, n° 802, P. 396.

(٤) د. على البارودى ود. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٢٢٤.

ومما يؤكد على تلك الأهمية أن المادة ١٩، فقرة أولى، من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ المعروفة باسم "قواعد هامبورج" قد أوجبت على المرسل إليه إخطار الناقل بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف. واللافت للنظر أن المشرع البحري فى هذه الإتفاقية قد فرق فيما يتعلق بالإخطار بين الهلاك الظاهر والهلاك غير الظاهر حيث تطلب براءة أن يتم إخطار الناقل فى ميعاد لايتجاوز يوم العمل التالى لتسليم البضائع، ثم عاد وأشار إلى الهلاك غير الظاهر والذى يجب أن يوجه الإخطار بشأنه خلال خمسة عشر يوما من التسليم^(١). ولامحل للإخطار إذا كانت قد أجريت معاينة أو إثبات لحالة البضائع وقت تسليمها للمرسل إليه بحضور الطرفين^(٢).

ومن نافلة القول أن المقصود بهلاك البضاعة الذى يتعين على المرسل إليه توجيه إخطار به إلى الناقل هو الهلاك الجزئى، أما الهلاك الكلى فبدهى ألا يتطلب بشأنه أى إخطارات باعتبار أن هذا الهلاك لا يتصور فيه التسليم.

ولم يقتصر الإنتباه لأهمية ضرر الهلاك الجزئى على المستوى الدولى فقط بل بدا واضحا أيضا على مستوى التشريعات الوطنية. فطبقا لنص المادة ٥٧ من القانون الفرنسى الصادر فى ٣١ ديسمبر لعام ١٩٦٦ الخاص بالنقل البحري، يجب على المرسل إليه حال اكتشافه نقصا أو تلفا بالبضاعة أن يوجه لحظة التسليم تحفظات مكتوبة إلى الناقل أو ممثله فى

(١) المادة ١٩ فقرة ٢ من قواعد هامبورج.

(٢) المادة ١٩ فقرة ٣ من قواعد هامبورج.

ميناء التفريغ. وإذا كانت الأضرار غير ظاهرة فيمتد ميعاد الإخطار إلى ثلاثة أيام من تاريخ التسليم^(١).

كما تقضى المادة ٢٣٩، فقرة أولى، من قانون التجارة المصرى بأنه " فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل التالين ليوم تسليم البضاعة، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة".

ولم تغب المسألة عن ذهن المشرع المصرى وهو يضع أحكام النقل الجوى الداخلى فى قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩. فبعد خروجه من عباءة إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وإتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها المنظمة إليها جمهورية مصر العربية^(٢)، أصبح النقل الجوى الداخلى خاضعا الآن لتنظيم قانونى متكامل قوامه نوعان من القواعد: قواعد عامة تسرى على كافة أنواع النقل، فيما عدا النقل البحرى وأفرد لها الفروع الثلاثة الأولى من الفصل السابع من الباب الثانى من قانون التجارة الجديد^(٣). وقواعد خاصة بالنقل الجوى وحده، وخصص لها الفرع الرابع من الفصل السابع المشار إليه.

(١) Martine Remond-Gouilloud, Droit Maritime, 2^e édition, N^o 2. (١) Pedone 1993, n^o 614.

(٢) وكانت المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدنى المصرى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ تنص على أن " تطبق أحكام إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، وإتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة له، المنظمة إليها الجمهورية على النقل الجوى الدولى والداخلى".

(٣) المادة ٢٠٩، فقرة أولى، من التقنين التجارى.

هذا ولم يكن قانون التجارة القديم ينص على إجراء أية تحفظات في حالة الهلاك الجزئي للأشياء الأمر الذي نشب معه الخلاف آنذاك حول مدى إنطباق الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عليه. وحسما لهذا الخلاف فقد ظهرت المادة ٢٥١ من القانون الجديد متضمنة ضرورة إبداء المرسل إليه تحفظا على الشيء محل النقل حال إكتشاف تعرضه لهلاك جزئي. وفيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي للأمتعة أو البضاعة نصت المادة ٢٩٥ من القانون المشار إليه أيضا على أن " تسلم الأمتعة أو البضائع دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئي أو التلف.....".

ومما سبق يبدو جليا مدى إتفاق معظم المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية الخاصة بالنقل على إدخال الهلاك الجزئي ضمن الحالات التي يشترط فيها على المرسل إليه إجراء الاحتجاج تقاديا للدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل. وقد كان يمكن تفهم موقف المشرع في إتفاقية وارسو على أنه إغفال غير مقصود، لكن عدم تدارك المسألة في بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ مروراً بالاتفاقيات الأخرى المكتملة أو المعدلة للإتفاقية الأصلية ووصولاً في النهاية إلى إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ لا يعنى بدون شك سوى إصرار على الموقف الأولى.

على أي حال وبصرف النظر عن تفسير موقف إتفاقية وارسو من المسألة المطروحة فقد ثار التساؤل حول مدى إمكانية قياس الهلاك الجزئي للأمتعة أو البضائع على التلف المنصوص عليه في المادة ٢٦ من

الإتفاقية ومن ثم إنطباق أحكامها عليه. ولم تكن الإجابة على هذا التساؤل حاسمة فى مضمونها، إذ ثار الخلاف فى الفقه والقضاء بين إتجاه مؤيد لمبدأ تشبيه الهلاك الجزئى بالتلف وآخر رافض له.

٧- (أ) الإتجاه المؤيد لتشبيه الهلاك الجزئى أو النقص بالتلف:

ذهب البعض^(١) إلى التأكيد على حق الناقل فى تنبيهه عن طريق الاحتجاج إلى إمكان تعرضه للمسئولية طبقا لأحكام إتفاقية وارسو. بعبارة أخرى يجب على المرسل إليه أن يتيح الفرصة للناقل كى يتسنى له بحث كيفية ومكان حدوث الضرر الواقع وما إذا كان قد وقع أثناء فترة النقل الجوى بمفهومها الوارد فى المادة ١٨ من الإتفاقية من عدمه. فإخطار الناقل بواسطة الإحتجاج وما يتضمنه هذا الأخير من بيانات عن البضاعة التالفة أو الناقصة من شأنه إلقاء الضوء على حجم مسئوليته وعلى الأخص حدودها المالية والتي تعتمد فى الأساس من ناحية حسابها على محتوى ووزن البضاعة محل التلف أو النقص.

خلاصة هذا الرأى إذن أنه ليس من المنطق فى شئ تفسير لفظ "التلف" المنصوص عليه صراحة فى المادة ٢٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو تفسيراً حرفياً وإنما يجب البحث عن نية واضعى الإتفاقية. وهو الأمر الذى رؤى معه أن "التلف" ينبغى فهمه على أنه يتضمن أيضاً هلاك جزء من البضاعة المنقولة لا سيما وأن اللفظين يجمعهما واقع واحد

(١) Marc GODFROID, Les Transports aériens. Revue Française de droit Aérien et SPATIAL, Vol 178, N° 2, 1991, P. 231 et.s.

الأ وهو استلام البضاعة أو الأمتعة طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة ٢٦ سالفة الذكر. والحال كذلك فلا يوجد أدنى سبب لمعاملة "التلف" على وجه يختلف عن "الهالك الجزئي" بحيث يتطلب الاحتجاج بالنسبة لأحدهما دون الآخر^(١).

٨ - (ب) الإتجاه الرافض لتشبيه الهالك الجزئي أو النقص بالتلف:

فى المقابل إستند الجانب الآخر من الفقه إلى صراحة نصوص الإتفاقية مؤكداً على أن هذه النصوص قد أفصحت عن نية واضعيها فى وجوب الاحتجاج من جانب المرسل إليه حال اكتشاف تعرض بضاعته للتلف.

فاللافت للنظر حسبما يرى هذا الفريق من الفقه أن المشرع الدولى قد استهل فقرات المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو بالنص على أن " استلام الأمتعة أو البضائع بدون احتجاج المرسل إليه ينشأ قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها فى حالة جيدة ووفقاً لسند النقل حتى يقوم الدليل على العكس". وعليه فى حالة عدم الاحتجاج يتعلق الأمر بقرينة الحالة الجيدة

(١) انظر فى هذا المعنى:

Chambre Fédérale de Buenos Aires, 14 mars 1967. R.T.D. com., 1968. P. 472, obs. E. du Pontavice; Tribunal de 1^{re} instance de la République du Canton de Genève, 25 Juin 1980, R.F.D.A 1985, P. 356; Air Law. Vol. XI, N^o 2, avril 1986, P. 100, n^o 24.

وانظر أيضاً:

C. Suprême Rays-Bas, 12 fév. 1982: Air Law 1982, p. 173; C. Cass. Athènes 19 juin 1991, R.F.D. aérien 1992, p. 78; T. com. Bruxelles 4 mars 1991, Air and space Law 1994, P. 95.

للبضاعة وهو ما يفترض عند الاحتجاج أن البضاعة قد سلمت كاملة ولكن تالفة. ودعما لهذا الفهم جاءت الفقرة الثانية من ذات المادة ٢٦ السابقة وقد نصت على أنه " في حالة تلف البضاعة، ينبغي على المرسل إليه أن يسارع بالاحتجاج".

فإذا كانت تلك هي إرادة المشرع الصريحة وكانت المادة ٢٦ قد خلت في فقرتها الأولى من الإشارة إلى قرينة الكمية السليمة وفي فقرتها الثانية من ذكر لفظ الهلاك، فلازم ذلك أن الاحتجاج غير مطلوب في حالة الهلاك الجزئي أو النقص. وتفريعا على ذلك ففي هذه الحالة لا يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة المرسل إليه بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية ولو كان رفعها قد جاء متأخرا عن التسليم. غاية الأمر أنه قد يتعذر على المرسل إليه وقد مر على تسلمه البضاعة فترة من الوقت من دون تحفظ أن يثبت سبق وقوع الضرر على التسليم وبالتالي قيام مسؤولية الناقل عنه. ودعما لوجهة نظرهم الراضية لمبدأ إدماج الهلاك الجزئي أو النقص في التلف، ارتكن أنصار هذا الرأي إلى قانون الطيران المدني الفرنسي والذي ألمح بطريقة غير مباشرة إلى التزام المرسل إليه ببيان النقص في بضاعته خلال مدة محددة. فالمشرع، وإن كان قد رتب على تخلف الاحتجاج في الميعاد المحدد عدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل، قد استثنى حالة غش أو خطأ الناقل. ويقصد بخطأ الناقل في هذا المقام تعمد إخفاء أو محاولة إخفاء التلف أو النقص أو التأخير، أو الحيلولة بين المرسل إليه وبين إجراء الاحتجاج في المدة المحددة له. فبئس على ضرورة الاحتجاج في حالة نقص البضاعة يكون المشرع

الفرنسى قد صرح بما سكت عنه المشرع الدولى الأمر الذى يفسر ضمنا استبعاد الهلاك الجزئى من نطاق تطبيق الاحتجاج طبقا لأحكام إتفاقية وارسو.

ومن الحجج الهامة التى قيلت أيضا فى ذات السياق أن الفقرة الثانية من المادة ٢٦ من الإتفاقية قد صيغ نصها بصرامة على النحو الذى أولى فيه المشرع رعايته للناقل على حساب المضرورين من المرسل إليهم. ومن العدل والحال كذلك إذا أريد تفسير النص أن يأتى هذا التفسير ضيقا دون أى توسع من شأنه الإضرار بمصلحة المرسل إليه^(١).

هذا وتتجه غالبية المحاكم الفرنسية إلى تأييد الرأى السابق رافضة تشبيه الهلاك الجزئى أو النقص بالتلف^(٢). فعلاوة على اختلاف مفهوم المصطلحين من الناحية اللغوية استند القضاء الفرنسى إلى أحكام التقنين التجارى التى ميزت صراحة بين اللفظين رغم خضوعهما معا لذات الشروط الشكلية اللازمة لقبول دعوى المسؤولية^(٣). وعليه إذا كان للتلف معنى محدد لا يختلف باختلاف المسافة المقطوعة فى النقل، أى سواء أكان النقل داخليا أم دوليا، وكان المشرع الفرنسى دون نظيره الدولى ينص على الهلاك الجزئى إضافة إلى التلف فكأن إتفاقية وارسو قد أرادت إعفاء المرسل إليه من أى مدة للاحتجاج حالما يمكنه إثبات تعرض

(١) انظر فى هذا المعنى:

Jean-Pierre Tosi, Responsabilité Aérienne, Litec, 1978, P. 175.

(٢) Cass. com. 6 oct. 1992; Bull. civ. IV, N° 297; CA Paris juin 1990, D. 1992, P. 20, note Mercadal.

(٣) المادة ١٠٥ من التقنين التجارى.

بضاعته لهلاك جزئى أو نقص^(١).

وبعيدا عن نصوص القانون الداخلى فقد نصت المادة الثامنة عشرة من إتفاقية وارسو، وكذلك المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي المعدل لها على أن " يسأل الناقل عن الضرر الذى يقع فى حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها....".

ولاشك أن هذا النص هو المرجع الرئيسى فى بيان شروط انعقاد مسئولية الناقل الجوى ومن بينها الضرر، أما المادة ٢٦ فتعنى فقط بدعوى المسئولية وإجراءاتها. وانطلاقا من هذا الفهم يمكن القول أن المشرع الدولى فى إتفاقية وارسو، وقد عدد فى المادة ١٨ السابقة صور الضرر ومن بينها الهلاك والتلف، أراد أن يعطى كلاما من اللفظين معنى مختلفا. ومن ثم إذا كان ذات المشرع قد قصر فى المادة ٢٦ الاحتجاج المحدد بميعاد معين على التلف فقط، فلا يمكن منطقيا القول بأنه أراد لهذا التلف معنى مختلفا عن معنى التلف فى المادة ١٨، أو بعبارة أخرى أنه أراد إدخال الهلاك الجزئى أو التقص فى مفهوم التلف، هذا من جهة. ومن جهة أخرى طالما أن المشرع فى المادة ١٨ قد ذكر فى بيانه لصور الضرر الهلاك والتلف فلا يعقل أنه يكون قد قصد بهما نفس المفهوم وإلا كان ذلك من قبيل اللغو الذى يفترض تنزيه المشرع عنه. خلاصة القول

(١) Tribunal de Commerce de Toulouse, 14 Février 1980, R.F.D.A 1981. P. 236; B.T. 1980, P. 387.

وأنظر أيضا فى ذات المعنى:

R.T.D.Com., 1982, P. 488, no 14 et 15 et P. 493, no 20, obs. E.du Pontavice; B.T. 1979, P. 517.

إذن أن التلّف في مفهوم المادة ٢٦ كما هو في المادة ١٨ من الإتفاقية لا يتضمن ضياع البضاعة أو هلاكها سواء هلكاً جزئياً أم كلياً.

٩ - (ج) وضع المسألة في شروط الأياتا: I.A.T.A Conditions:

وباعتبار أن الأمر يمس الناقل الجوي بالدرجة الأولى فقد يبدو مفيداً الإطلاع على وضع المسألة في الشروط العامة لنقل البضائع والمعروفة بشروط الأياتا. فهذه الأخيرة صادرة عن الإتحاد الدولي للنقل الجوي والذي يضم في عضويته الآن معظم شركات الطيران في العالم. وتكمن أهمية اللجوء إلى تلك الشروط في مقام عرضنا هذا كونها لا تنطبق فحسب على النقل الجوي الخارج عن اتفاقية وارسو بل وأيضاً على النقل الخاضع لها فيما يتعلق بالمسائل التي أغفلت أو سكّنت هذه الأخيرة عن حكمها. صحيح أن الإتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة أو المكملة لها تعتبر التشريع الرئيسي في مجال النقل الجوي، لكن شروط الأياتا، بما تمثله من نواة لقواعد عرفية في مجال القانون الجوي^(١) تعد أحد المصادر الهامة التي يستقى التنظيم القانوني للنقل الجوي أحكامه منها. وهي بهذه المكانة جانز تطبيقها على المستوى الدولي طالما لا تتعارض مع قواعد الإتفاقيات، وكذلك على المستوى الوطني شريطة إحترامها للنصوص الأمرة في التشريعات الوطنية وقواعد النظام العام في قانون القاضي^(٢).

(١) د. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٥٥.

(٢) Paris 16 oct. 1979, B.T. 1979, P. 517, Gaz. Pal. 16 juillet 1980, Note Rodière, Rev. Dr. Uniforme 1980-II-272; T.G.I. Bobigny, 27 oct 1987, R.F.A.D. 1987, 232; Cour Supreme des Pays-Bas, 12 Fév. 1980, Air Law, Vol. II, N° 3, 1982, 173.

مشار لهذه الأحكام في د. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٥٦، ٥٧.

ومن المعروف أن شروط الإياتا المتعلقة بالنقل تنقسم إلى شروط

نقل البضاعة Les Condition générales I.A.T.A. de transport des marchandises
و شروط نقل المسافرين والأمتعة Les Conditions générales I.A.T.A. des transport des passagers et des bagages
أولى فقد أوجبت، في المادة ١٢/٢/١ على المرسل إليه " إجراء احتجاج في حالة الأضرار الظاهرة أو الهلاك الجزئي لبضاعته فور اكتشافه تلك الأضرار أو هذا الهلاك وخلال فترة ١٤ يوماً على الأكثر من تاريخ التسليم". ويبين من هذا النص أن واضعى تلك الشروط قد ماثلوا بين الهلاك الجزئي والتلف (الضرر الظاهر) من حيث لزوم الاحتجاج كشرط لقبول الدعوى.

على العكس فقد نصت شروط نقل المسافرين والأمتعة، في المادة ١٦، على " عدم قبول دعوى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة مالم يتم المرسل إليه بالاحتجاج لدى الناقل فور اكتشاف الضرر وخلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ التسليم". مقتضى هذه الشروط إذن أن المسافر غير مقيد بمدة معينة لتقديم احتجاجه عن الهلاك الجزئي لأمتعته. فمثل هذا الهلاك لا يمكن إدراجه تحت مسمى " الضرر المتسبب للأمتعة" كما ورد بالنص، بل هو ضرر يلحق بالمسافر شخصياً قوامه عدم تسليمه جزءاً من أمتعته^(١).

وإذا كان الهلاك الجزئي يختلف عن التلف وفقاً لشروط نقل الأمتعة المسجلة فالأمر هو ذاته بالنسبة للبضائع طبقاً لخطاب النقل الجوي

Michel de Juglart, op. Cit.. P. 178.

(١)

العالمى La Lettre de transport aérien universelle^(١). فالمادة ١٢ من هذا الخطاب تميز بين التلف الظاهر فى البضاعة، والأضرار الأخرى اللاحقة بها، وأخيراً عدم تسليمها على الإطلاق. وإذا كان لهذا التقسيم فائدة فى معرض حديثنا فهى التأكيد على اختلاف مفهوم الهلاك الجزئى عن التلف نتيجة إختلاف طوائف الضرر التى يندرج كل منهما تحتها. فالهلاك الجزئى أو النقص لا يفترض أن البضاعة قد تلفت أو أصابها ضرر وإنما شأنه شأن الهلاك الكلى يعنى عدم تسليمها جزئياً أو كلياً. وعليه فبالنسبة لشركات الطيران الأعضاء فى منظمة الإيآتا، والتى تستخدم عادة خطاب النقل الجوى العالمى، لا يستوى الهلاك الجزئى أو النقص بالتلف بل هو حالة من حالات عدم التسليم ينطبق عليه حكم الهلاك الكلى.

أياً ما كان الوضع وبصرف النظر عما رصده بعض الفقه من شروط بعض شركات الطيران التى ساوت بين الهلاك الجزئى للبضاعة وبين تلفها، وكانت بمثابة ركيزة رئيسية بالنسبة لبعض الأحكام^(٢)، فإن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ يمثلان معاً المرجع الرئيسى والوحيد فى الإجابة صراحة أو ضمناً على المسألة محل الجدل. والقول بغير ذلك فيه دون شك انتهاك للأحكام الأمرة التى أوردتها إتفاقية وارسو ومن بينها نص المادة ٢٣ وحرفيته " كل شرط يهدف إلى

(١) هذا الخطاب أعده الإتحاد الدولى للنقل الجوى لشركات الطيران الأعضاء فيه ليكون بمثابة نموذج لها يجب استخدامه فى جميع أنواع النقل.

(٢) مثال ذلك:

Tribunal de 1^{re} Instance du Canton de Genève, 25 Juin 1980.

مشار لهذا الحكم فى:

De Juglart, op. Cit., P. 179.

إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الإتفاقية يكون باطلاً وكان لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذى يظل خاضعاً لأحكام هذه الإتفاقية"^(١). كذلك تقضى المادة ٢٤ من الإتفاقية بعدم جواز مباشرة دعوى المسؤولية الإلزامية فى إطار الشروط والحدود المنصوص عليها فى الإتفاقية، وهو ما يعنى ضمناً عدم إتباع الشروط العامة الإضافية للإياتا أو الشروط الخاصة بأية شركة طيران طالما كانت تتعارض مع أحكام إتفاقية وارسو.

وباستعراض ماتقدم تبدو المسألة شائكة على النحو الذى يصعب معه حلها بشكل حاسم. ومع ذلك، وبرغم إتجاه عدد قليل من الأحكام^(٢) يؤيدها بعض الفقه^(٣) إلى مساواة الهلاك الجزئى بالتلف وبالتالي تطلب إجراء الاحتجاج كشرط لتفادى الدفع بعدم قبول الدعوى^(٤)، فإن الدعم الأقوى قد جاء تجاه الرأى الراض لتلك المساواة. يشهد بذلك تزايد أحكام القضاء فى مختلف الدول التى تطبق إتفاقية وارسو والتي أعفت أصحاب الحق فى البضاعة الناقصة أو الهالكة هلاكاً جزئياً من إرسال احتجاج إلى

(١) جدير بالإشارة أن هذا النص لم يطرأ عليه أى تعديل من قبل البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو ولا من قبل إتفاقية مونتريال الجديدة.

(٢) La Chambre des Lords, 10 Juillet 1980, Dr. eur. Transp. 1983. P. 609, cour Suprême de l'état de New York, 27 Juin 1978, Air Law 1979: Vol. IV, P. 229.

(٣) R. Rodière, Droit des Transports, 1977, n° 607; Droit des transports terrestres et aeriens, 1977, n° 271.

(٤) وقد ذهبت بعض الأحكام إلى قصر اشتراط الاحتجاج على الحالة التى يكون فيها الهلاك الجزئى غير ظاهر.

T. Genève 25 juin 1980, Rev. fr. Dr. aerien 1985, P. 356.

الناقل^(١). وقد استند هذا القضاء في أحكامه إلى التفسير الحرفي لنص المادة ٢٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو موضحاً أن التفسير الموسع من شأنه الإضرار بمصلحة المضرورين. فلو كان واضعوا الإتفاقية قد أرادوا اشتراط الاحتجاج في حالة الهلاك الجزئي لما منعهم أي حائل لاسيما وأنهم قد عددوا في المادة ١٨ من ذات الإتفاقية، كما سبق القول، أسباب مسئولية الناقل الجوي ومن بينها الهلاك بصورتيه.

على أي حال ومع غموض لفظ التلف وصعوبة الوقوف على دلالاته اللغوية فإن مصلحة المرسل إليه تقتضى منه سلوك الحذر أو الحرص الشديد عند إستلامه البضاعة أو الأمتعة المسجلة. ومن ثم فمِنذ اللحظة التي يتكشف له نقصان بضاعته أو هلاكها هلاكاً جزئياً ينبغي عليه أن يسارع إلى إجراء الاحتجاج المطلوب في المواعيد المنصوص عليها في المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو^(٢).

(١) Cour d'appel de Paris. 20 juin 1990, Dalloz 1992, jurisprudence P. 20: Paris, 16 oct. 1979, Bull. Transport 1979, P. 517; T. com. Lyon. 6 mars 1978, ibid. 1978, P. 250; T. com. Toulouse. 14 févr. 1980. Rev. fr. Dr. zeroem 1981 P. 239; Fort-Lamy, 14 avril 1972, Rev. dr. uniforme 1975 P. 258; T. com. Bruxelles 9 janv. 1976, Rev. Fr. dr. aérien 1977 P. 96; Queen's Bench Division, A Mars 1977, Rev. Dr. uniforme 1978, 355; oberlandesgericht Frankfurt, 13 juin 1978. Air Law 1979, Vol. IV, n° 4, P. 229; court of Appeals, 31 juillet. 1979. Lloyd's Reports 1980, P. 149; Gerechtshof von Austerdam, 29 nov. 1979, Dr. eur. Transp. 1983 P. 654; T. com/ Anvers. 8 juin 1982, ibid 1986 P. 273.

مشار لهذه الأحكام في:

Cour d'appel de Paris. 20 juin 1990, note Barthelemy Mercadal.

Lamy Transport, 1986, n° 6195.

(٢)

١٠- ثالثاً: الهلاك الكلى: La perte total

إذا كان النقاش قد احتدم حول مدى إدراج الهلاك الجزئى تحت معنى التلف، فالأمر على خلاف ذلك بالنسبة للهلاك الكلى. فهذا النوع من الهلاك بما ينطوى عليه من عدم تسليم البضاعة على الإطلاق إلى المرسل إليه لا يمكن فهمه أبداً على أنه تلف.

ولما كان الاحتجاج قد قصرته إتفاقية وارسو على حالتى التأخير وتلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة، فمفاد ذلك أن دعوى المرسل إليه الذى لم يتسلم تماماً بضاعته هى فى غير حاجة من حيث قبولها لأن يسبقها إجراء الاحتجاج.

وإذا كانت واقعة التسليم تشكل الفارق الجوهرى بين الهلاك الكلى والهلاك الجزئى، فأمر بدهى أن يكون هذا الأخير - بافتراض تسليم البضاعة - ظاهراً أو غير ظاهر بما يتأخر معه إكتشاف الضرر لما بعد التسليم. ولعل هذا هو الذى جعل للنقاش حول تطلب الاحتجاج فى حالة الهلاك الجزئى أهمية. أما الهلاك الكلى فلا يتصور إلا أن يكون على الدوام ظاهراً، إذ الأمر يتعلق حينئذ بعدم تسليم البضاعة أساساً. ومن ثم فمسألة إثبات الوقت الذى وقع فيه الضرر هى من السهولة بمكان بالنسبة للمرسل إليه حيث يكفيه إقامة الدليل على عدم قيام الناقل بالتسليم والذى ينتهى به تنفيذ عقد النقل الجوى. وعليه كان القول بأن مسئولية الناقل تقتضى أن الضرر اللاحق بالبضاعة قد وقع خلال فترة النقل الجوى أثناء وجودها فى حراسة الناقل وقبل تسليمها إلى المرسل إليه. وترتيباً على

مانتقدم يبدو منطقيا عدم تطلب إجراء الاحتجاج فى حالة الهلاك الكلى
والتي يفتقد معها هذا الإجراء فلسفته وأسبابه العملية.

وقد استقر القضاء والفقهاء على أن المقصود بالتسليم، الذى يفترض
مع عدم حدوثه هلاك البضاعة هلاكا كلياً، هو التسليم الفعلى والمادى
للمرسل إليه استناداً إلى أنه هو وحده الذى يمكن هذا الأخير من الكشف
على البضاعة وبيان نوع الضرر.

ولم يكن الفهم السابق مقصوراً على النقل الجوى، وإنما ينبسط
كذلك على البضاعة المنقولة بمختلف وسائل النقل الأخرى. فحينما يثار
مدى الزام المرسل إليه بإثبات حالة البضاعة عند الوصول كشرط لقبول
دعواه، لا يطلب منه إجراء أى تحفظات أو إحتجاجات فى حالة الهلاك
الكلى والذى قوامه كما قدمنا عدم تسليم البضاعة^(١).

١١ - شروط الاياتا والاحتجاج فى حالة الهلاك الكلى:

وبرغم إنتفاء الصلة بين الهلاك الكلى والتلف فقد تضمنت شروط
الاياتا لنقل البضاعة نصاً مؤداه أنه " فى حالة حدوث تلف أو أضرار
للبضاعة، لا يجوز قبول أى احتجاج ضد الناقل ما لم يكن مكتوباً ...
ويجرى هذا الاحتجاج: فى حالة عدم تسليم البضاعة خلال مدة مائة

(١) انظر د. مصطفى كمال طه، القانون البحرى، دار المطبوعات الجامعية،
٢٠٠٠، ص ٣٥١، د. على البارودى ود. فريد العرينى، المرجع السابق ص
٢٢٤، د. محمد السيد الفقى، القانون البحرى، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٦،
ص ٣٦٩.

وعشرين يوماً من تاريخ إصدار خطاب النقل الجوى أو من تاريخ إعداد ملف الرسالة بحسب الحال"^(١).

وقد قيل فى معرض دعم الإلتزام بالاحتجاج فى حالة الهلاك الكلى، طبقاً للنص السابق، أن الإثبات السريع للضرر يحقق مصلحة الناقل المسئول، إذ أن إخطاره خلال مدة وجيزة يمكنه من مباشرة الحق فى الرجوع على الناقل أو الناقلين الوستاء وتحديد زمان ومكان وقوع الهلاك.

وفى ذات السياق المؤدى إلى مصلحة الناقل فقد روى أيضاً أن شرط الاحتجاج فى حالة الهلاك الكلى يزيد من فرص إعفائه من المسؤولية إذا استطاع إثبات " أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتوقى الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها"^(٢). فكلما طال الأمد بالمضور لإخطار الناقل المسئول كلما قلت فرص العثور على البضاعة وتضاءلت قدرة الناقل على تقديم الدليل السابق المعفى من المسؤولية.

أما الحجة الرئيسية فى طريق تأييد الإلتزام بالاحتجاج فى حالة الهلاك الكلى فكان قوامها الإستناد إلى نصوص إنفاقية وارسو ذاتها. فشرط الاياتا لنقل البضائع، وهى شروط ملزمة لشركات الطيران

(١) المادة ٤/٢/١٢ من شروط الاياتا لنقل البضاعة.

(٢) المادة ٢٠، فقرة أولى، من إنفاقية وارسو.

الأعضاء فى الاتحاد الدولى للنقل الجوى^(١)، لانتطبق فحسب على النقل الجوى الخارج عن إتفاقية وارسو بل وأيضا على النقل الخاضع للإتفاقية بالنسبة للمسائل التى أغفلتها أو سكتت عن حكمها. فكأن الناقلين من خلال هذه الشروط يكملون إرادة المشرع فى تنظيم تلك المسائل. ولما كان مدى ضرورة إجراء الاحتجاج عند عدم تسليم البضاعة يندرج ضمن المسائل المغفلة فى إتفاقية وارسو، فلا مانع تماما من تطبيق شروط الإياتا الواردة فى هذا الشأن لاسيما وأن الأمر لا يتعلق مطلقا بأى مخالفة للأحكام الأمرة الواردة فى الإتفاقية. فهذه الأخيرة، وإن كانت قد وصمت بالبطلان إتفاقات المسئولية، قصرت حكمها هذا على تلك الإتفاقات التى يراد بها تعديل أحكام المسئولية إما برفعها عن المدين أو بتخفيفها عن عاتقه^(٢). ودعما لتلك الحجة فقد ارتكن القائلون بها إلى نص المادة ٣٣ من إتفاقية وارسو والتى تسمح للناقل بإدخال أى شرط فى عقد النقل أو إبرام أى إتفاقات خاصة طالما لا تتعارض مع نصوص الإتفاقية^(٣).

ولا يخفى على أحد ما تنطوى عليه الحجة السابقة من مفاهيم خاطئة. فجوهر المشكلة يكمن فى تحديد المسائل التى تحكمها إتفاقية وارسو والتى تعد الشروط المخالفة لها باطلة، وتلك التى لا تحكمها الإتفاقية ومن ثم فهى تخضع للحرية التعاقدية. فإذا كانت المادة ٤/٢/١٢ من شروط الإياتا الخاصة بنقل البضائع تتطلب إخطار الناقل كتابة فى

(١) وذلك على عكس شروط نقل المسافرين والأمتعة والتى لاتعدو أن تكون مجرد

توصيات غير ملزمة لشركات الطيران الأعضاء فى منظمة الإياتا.

(٢) المادة ٢٣ من إتفاقية وارسو.

M. Godfroid, op. cit., P. 576.

(٣)

حالة عدم تسليم البضاعة وذلك خلال المدة المشار إليها سلفا (١٢٠ يوما ، فهذا يعنى ضمنا أن الناقل ممثلا بمنظمة الايآتا وهو عضو فيها يهدف ، بعيدا عن القانون، إلى إعفاء نفسه من المسؤولية عن الهلاك الكلى للبضاعة إن لم يقدم الإخطار فى المدة المحددة. وليس من شك فى اعتبار مثل هذا الشرط باطلا بوصفه ينتقص من الحقوق التى تقرها الإتفاقية للمضرور فى سبيل تعويض ما يلحقه من ضرر، وهو ما يعد محض تطبيق لنص المادة ٢٣ من إتفاقية وارسو.

يضاف إلى ما سبق أن المادة ١٣، فقرة ثلاثة، من إتفاقية وارسو تنص على أنه " إذا أقر الناقل بتلف البضاعة أو إذا لم تصل البضاعة خلال سبعة أيام من التايخ الذى كان يجب وصولها فيه، فإنه يجوز للمرسل إليه أن يطالب الناقل بحقوقه الناشئة عن عَدّ النقل".

وهكذا إذا كان النص يجيز للمرسل إليه مقاضاة الناقل بعد إنقضاء مدة سبعة أيام من التاريخ الذى كان ينبغى فيه وصول البضاعة، فكأن باب الدعوى يظل مفتوحا بحيث يجوز إقامتها فى أى وقت بعد فوات المدة المذكورة ولحين سقوطها بمرور سنتين وقا لما هو منصوص عليه فى المادة ٢٩ من إتفاقية وارسو^(١).

ومن دواعى الاعتراض على إلزام المرسل إليه بالاحتجاج فى حالة الهلاك الكلى للبضاعة أن مؤتمر مونتريال لعالم ١٩٧٥، الذى أثمر عن بروتوكولات مونتريال الأربعة فى ذات العام، قد رفض اقتراحا بمد

Michel de Juglart, Op. Cit., P. 183.

(١)

نطاق تطبيق المادة ٢٦ ليشمل حالة الهلاك الكلى^(١). ولعل ذلك خير شاهد على عدم تطلب الاحتجاج في مثل هذه الحالة طبقا لاتفاقية وارسو والإفما الداعي لتقديم الاقتراح أساسا وبالتالي رفضه. وعليه فليس من المقبول أن يتضمن عقد النقل، وهو عقد إذعان، شرطا يفرض بمقتضاه الناقل على الطرف المذعن إجراء استبعده الإتفاقية الأصلية والبروتوكولات المعدلة لها بشكل صريح أو ضمنى.

خلاصة القول إذن أن ما اشتملت عليه المادة ٢٦ من إجراءات شكلية إنما أريد تطبيقها فقط على حالتى التلف والتأخير دون الهلاك الكلى للبضاعة. ومن ثم يصبح ما نصت عليه شروط الإياتا لنقل البضاعة وردده خطاب النقل الجوى العالمى^(٢) مخالفا لعدد من النصوص الأمرة لاتفاقية وارسو والتي أتت لتكفل أمن وسلامة جمهور المتعاملين مع الناقل الجوى وكفالة تعويض مناسب لهم عما يلحقهم من ضرر.

هذا وقد أجمع القضاء الفرنسى، مؤيدا من الفقه، على رفض شرط الاحتجاج فى حالة الهلاك الكلى للبضاعة مؤكدا على أن " مثل هذا الاحتجاج المنصوص عليه فى شروط الإياتا يختلف جوهريا فى طبيعته عن الاحتجاج الذى تطلبته المادة ٢٦، فقرة أولى، من اتفاقية وارسو. فهذه

(١) انظر نص هذا الاقتراح فى:

O.A.C.I. Doc. 9154-L/174-2.1975, P. 158 et 171.

Tosi, Op. Cit., n° 376.

مشار لذلك فى :

(٢) فقد نصت المادة ١٢/٤ من خطاب النقل الجوى العالمى على أنه " فى حالة عدم التسليم فإن مدة الاحتجاج تمتد لمائة وعشرين يوما من تاريخ إصدار خطاب النقل الجوى".

المادة أنشأت لصالح الناقل الجوي قرينة قانونية مؤداها أن عدم احتجاج المرسل إليه يفترض تسلمه البضاعة بحالتها الواردة فى سند النقل حتى يقوم الدليل على العكس. فاشتراط الاحتجاج، أيا كانت مدته، من جانب المرسل إليه فى حالة الهلاك الكلى للبضاعة المنقولة لن يغير بأى حال من الأحوال من واقعة عدم التسليم وتبعاً عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه الناشئ عن العقد" فالشرط المتنازع عليه لا يمثل إمتداداً لشرط عدم القبول المنصوص عليه فى المادة ٢٦، فقرة رابعة، من الإتفاقية بل إنه على العكس يتعارض رسمياً مع نص المادة ٢٤ من الإتفاقية والتي لا تسمح بمباشرة دعوى المسؤولية الناشئة عن المادتين ١٨ و ١٩ إلا طبقاً للشرط وفى الحدود المنصوص عليها فى الإتفاقية". بعبارة موجزة فإن المحاكم الفرنسية قد توحدت حول عدم السماح للناقل بأن يفرض على المضرورين شرطاً، لم يرد به نص فى المعاهدة، مناطه سقوط حقهم فى رفع دعوى المسؤولية.

١٢- رابعاً: التأخير Retard

الأصل، وعلى خلاف بعض الإتفاقيات الدولية^(١)، أن مسؤولية الناقل الجوى لا تتعد طبقاً لإتفاقية وارسو عن التأخير فى حد ذاته، وإنما يلزم لذلك أن يترتب على هذا التأخير أضرار للأمتعة والبضائع المنقولة.

(١) مثال ذلك إتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولى بالسكك الحديدية والتي تلزم الناقل بدفع تعويض حال حدوث تأخير ولو لم يؤد هذا التأخير إلى أى أضرار للركاب أو البضاعة.

ولم تتضمن إتفاقية وارسو أى معيار لتحديد المقصود بالتأخير الذى يسأل الناقل الجوى عن الضرر المترتب عليه. ويبدو أن الناقلين الجويين قد انتهزوا فرصة هذا السكوت ليبدو معارضتهم لمبدأ المسؤولية عن التأخير تأسيسا على أنه يودى إلى عرقلة الملاحة الجوية وتعريض سلامتها للخطر^(١). " فهذه الملاحة وفقا لهذا الرأى مرهونة بظروف الجو التى قد تسمح أو لا تسمح بها، أو تسمح بها ولكن تحت سرعة أقل للطائرة. 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 على النحو الذى يحد من قدرتها على حمل الركاب والبضائع فى سبيل الحفاظ على سلامتها، وهو ما يودى فى النهاية إلى التأخير فى نقل بعض الركاب والبضائع"^(٢).

لهذا فقد نصت الشروط العامة للإيادات على أنه " ليس هناك اشتراط على إتمام النقل فى مدة محددة، وأن ساعات الرحيل والوصول المبينة فى جداول مواعيد الناقلين الجويين أو فى أى وثائق أخرى لا تعتبر جزءا من

(١) انظر فى مزيد من حجج هذا الرأى د. فريد العرينى، القانون الجوى، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٦، ص ٢٣٢.

(٢) Benathar. La responsabilité du transporteur aérien en droit Français interne. Thèse, Paris, 1962. P. 642; Lacombe et Saporta. La responsabilité du transporteur aérien pour retard, R.G.A. 1950. O. 686; De Rode Verschoor. La responsabilité du transporteur aérien pour retard, R.G.A. 1957, P. 254; M. Farid EL ARINY. La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la convention de Varsovie de 1929. Thèse Dact. Paris. 1970, P. 17 et s. et 23 et s.

مشار لذلك فى د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

عقد النقل ولا تعدو أن تكون سوى مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل"^(١).

وبعد طول نزاع بين الناقلين الجويين من جهة ومستعملي الطائرة من جهة أخرى فقد استقر القضاء الغالب على أن التأخير يعنى تجاوز الميعاد المحدد إذا وجد ثم اتفاق على هذا التحديد، أو هو تجاوز الميعاد المعقول في حالة عدم وجود تحديد سابق لميعاد النقل.

وقد اشترط مشرع اتفاقية وارسو لقبول دعوى المسؤولية عن الأضرار المترتبة على التأخير أن يقوم المرسل إليه بالاحتجاج لدى الناقل. ويجرى الاحتجاج في هذه الحالة خلال إحدى وعشرين يوماً على الأكثر من التايخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعة والبضائع تحت تصرف المرسل إليه^(٢).

هذا ويفترض التأخير في مفهوم الاتفاقية أن الطائرة المقلة للأمتعة المسجلة أو البضاعة قد حطت بعجلاتها أرض ميناء الوصول ولكن متأخرة عن الميعاد المحدد أو الميعاد المعقول. بعبارة أخرى لا يعتبر تأخيراً بالمعنى المطلوب عدم قيام الناقل الجوي بتنفيذ التزامه بالنقل كاملاً سواء بإلغاء الرحلة كلياً أو جزء منها فقط. ففي مثل هذه الحالة، وحيث لا تنطبق اتفاقية وارسو، لا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول دعوى المضرور

(١) المادة ١٠ من شروط الإيانا لنقل الركاب والأمتعة والمادة ٦ من شروط نقل البضاعة.

(٢) المادة ٢٦، فقرة ثانية، من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بمقتضى المادة ١٥، فقرة ثانية، من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ المعدل للاتفاقية.

نتيجة عدم قيامه بإجراء الاحتجاج المنصوص عليه فى المادة ٢٦ من
الإتفاقية.

المبحث الثاني

شروط صحة الاحتجاج

طبقا لنص المادة ٢٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو فإن تحرير الاحتجاج يعد إجراء لازما وضروريا يتعين على المرسل إليه أن يتسلح به إذا أراد الرجوع بدعواه على الناقل. كذلك فإن للاحتجاج فائدته العملية في حوض قرينة التسليم المطابق التي تقضى بأن البضاعة قد سلمت بحالة جيدة وطبقا لما هو وارد بشأنها في سند النقل.

١٣ - طرق الاحتجاج:

وطالما أن الاحتجاج هو في جوهره إجراء يثبت به صاحب الحق في البضاعة المنقولة حالتها عند الوصول فأمر طبيعي أن يتم إجراؤه بواسطة المرسل إليه. وإذا كان هذا هو مانصت عليه إتفاقية وارسو في الفقرة الثانية من مادتها السادسة والعشرين، إلا أنه لا شئ يمنع من إرسال الاحتجاج بواسطة المرسل الوارد إسمه في خطاب النقل الجوي^(١). فإرادة المشرع الدولي واضحة من خلال نص المادة السابقة في التأكيد على حق الناقل في أن يتم إخطاره بالتلف أو التأخير، وهو ما يهدف به ضمنا إلى تهيئة سبل جمع الأدلة والحفاظ عليها حتى تكون عوناً له في دعوى.

(١) Trib. com. de Bruxelles. 3 oct. 1983, Revue de droit commercial (belge), 1983, P. 311.

المسئولية المقامة ضده. وما دام الأمر كذلك فيستوى أن يكون الذى أصدر
الاحتجاج هو المرسل إليه أو المرسل.

ومن ناحية أخرى فقد نصت المادة ١٢ من إتفاقية وارسو على أنه
"مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الإلتزامات المترتبة على عقد النقل،
للمرسل حق التصرف فى البضاعة إما بسحبها من مطار القيام أو من
مطار الوصول، وإما بوقفها فى أثناء الطريق عند أى هبوط للطائرة، وإما
بطلب تسليمها فى مكان الوصول أو فى أثناء الطريق إلى شخص آخر
غير المرسل إليه المذكور فى خطاب النقل الجوى، وإما بطلب إعادتها
إلى مطار القيام، طالما أن استعماله لهذا الحق لا يترتب عليه ضرر للناقل
أو للمرسلين الآخرين، وذلك كله مع مراعاة إلتزامه بدفع المصاريف
المترتبة على ذلك. فإذا امتثل الناقل لأوامر المرسل، دون أن يطالبه
بإبراز صورة من خطاب النقل المسلمة إليه، عد مسئولاً، وذلك دون
الإخلال بحقه فى الرجوع على المرسل بشأن الضرر الذى قد يلحق من
جاء ذلك بمن له الحيازة القانونية لخطاب النقل الجوى"^(١).

وطبقاً لهذا النص فإن حق التصرف فى البضاعة أو توجيهها إنما
يكون للمرسل ولا ينتقل إلى المرسل إليه إلا بعد وصول البضاعة إلى
ميناء الوصول وإخطاره (أى المرسل إليه) بذلك. فإن رفض المرسل إليه
استلام خطاب النقل أو البضاعة، أو تعذر الإهتمام إليه، إسترد المرسل
حقه فى التصرف فى البضاعة^(٢)، ومن ثم كان له طلب إعادتها إلى ميناء

(١) انظر فى ذات الحكم المادة ١٢ من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) المادة ١٢، فقرة رابعة، من إتفاقية وارسو.

القيام. وهناك يتوجب على المرسل إن أراد أن تقبل دعواه ضد الناقل أن يباشر إجراء الاحتجاج المنصوص عليه في المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو. فالأمر يتوقف إذن على شخص المدعى في دعوى المسؤولية ضد الناقل، سواء أكان المرسل أم المرسل إليه، فكل منهما يملك إجراء الاحتجاج على حسب الأحوال.

أما فيما يتعلق بمن يرسل إليه الاحتجاج فقد قضت المادة ٢٦، فقرة ثانية، بأنه الناقل^(١). وإذا كان النقل متتابعا فلا حاجة إلى إخطار الناقلين كافة بالضرر اللاحق بالبضاعة وإنما يكفي علم أحدهم فقط بهذا الضرر. ذلك مايمكن استخلاصه من نص المادة ٣٠، فقرة الثالثة، من إتفاقية وارسو والتي تقضى بإمكانية رفع الدعوى ضد الناقل الأول أو الناقل الأخير أو أيضا ضد الناقل الذي كان يباشر عملية النقل لحظة وقوع الضرر. فهؤلاء جميعا مسئولون على وجه التضامن في مواجهة كل من المرسل والمرسل إليه.

١٤ - شكل الاحتجاج:

يشترط لصحة الاحتجاج أن يكون مكتوبا أيا كان شكل هذه الكتابة شأنه في ذلك شأن خطاب النقل الجوى وسائر وثائق النقل الجوى الأخرى. على أن المشرع الدولى لم يستوجب كتابة الاحتجاج على خطاب النقل ذاته، وإنما سمح أيضا بأن يرد هذا الاحتجاج فى ورقة أو صك مستقل.

(١) انظر فى مدى إمكانية إرسال الاحتجاج لناقل آخر غير الناقل الجوى: LEGIER, Op. Cit., P. 170.

١٥ - (أ) الاحتجاج على سند النقل:

أجازت المادة ٢٦، فقرة الثالثة، من إتفاقية وارسو إثبات الاحتجاج في شكل تحفظ يدرج في سند النقل. والمقصود بسند النقل في هذا الصدد خطاب النقل الجوي واستمارة الأمتعة باعتبار أن الاحتجاج يقتصر في لزومه على حالتى نقل الأمتعة المسجلة والبضائع.

ويتمشى الاحتجاج الوارد على سند النقل مع ما جرى عليه العمل من التأشير بالتسليم على خطاب النقل الجوي ثم تقديمه إلى الناقل أو ممثله. أما استمارة الأمتعة فلا يتم ردها إلى الناقل عند التسليم، لذا فليس متصوراً من الناحية العملية إجراء الاحتجاج على الاستمارة ذاتها بل يجب عند الإقتضاء الإلتجاء إلى وثيقة أخرى لإبداء تحفظات الراكب عليها.

وإذا كان الفرض الذى نتحدث عنه يتعلق بالاحتجاج المدون على خطاب النقل الجوي فتم تساؤل يثور حول النسخة التى يجب أن تحمل تحفظ المرسل إليه أو المرسل على البضاعة محل التسليم. فطبقاً لنص المادة السادسة، فقرة أولى، من إتفاقية وارسو يعد المرسل خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية ويسلمه مع البضاعة. ويذكر فى النسخة الأولى عبارة " للناقل" ويوقع عليها المرسل، وفى الثانية عبارة " للمرسل إليه" ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وتصبح البضاعة. أما النسخة الثالثة فيوقعها الناقل ويسلمها إلى المرسل عند قبول البضاعة^(١).

(١) المادة ٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو.

ويتجه الرأي فى الإجابة على التساؤل السابق إلى أن المنطق يقضى بأن نسخة المرسل إليه التى ترافق البضاعة وتسلم إليه عند الوصول هى التى يجب أن تتضمن تحفظاته^(١). ولكن إذا أبدى المرسل إليه تحفظاته على البضاعة المسلمة إليه على تلك النسخة دون أن يقوم بإعادتها للناقل فكيف يمكن لهذا الأخير أن يعلم بهذه التحفظات، وحتى لو علم بها لاحقا فقد يحتج حينئذ بأن علمه قد تم بعد فوات الأوان. فمما لا شك فيه أن طول الفاصل بين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه صاحب الحق فيها وبين الإخطار بالأضرار التى أصابتها يجعل من الصعب تحديد زمن وقوع هذه الأضرار وتبعاً الشخص المسنول عنها.

مثل هذا الاحتمال القائم يستطيع المرسل إليه مواجهته إما بحصوله على تصديق الناقل على التحفظات أو بإعادة صياغة هذه الأخيرة على مخالصة التسليم التى يطلبها الناقل من المرسل إليه عند تسليمه البضاعة، أو بكتابتها مرة أخرى فى ورقة ترسل إلى الناقل فى المواعيد التى حددتها الإتفاقية^(٢).

١٦ - (ب) الاحتجاج على سند مستقل:

ما من شك فى أن ورود الاحتجاج على سند النقل ذاته، وهو يمثل الطريق الطبيعى لفعالية تحفظات المرسل إليه، يدعم قصد واضعى الإتفاقية فى سرعة الوقوف على طبيعة الضرر وزمن وقوعه، وهو الأمر

Lamy Transport 1986. n° 6194.

(١)

Jean-Pierre Tosi, Op. Cit., P. 173 N° 373.

(٢)

الذى يتيسر معه تحديد الشخص المسئول. لكن اتباع هذا الشكل فى إثبات الإحتجاج ليس على الدوام بذات السهولة العملية التى يأملها المشرع الدولى. فقط يحتفظ المرسل إليه بنسخته التى تتضمن تحفظاته على البضاعة فيبدو وكأنه يخاطب نفسه وليس الناقل بهذه التحفظات. وقد يريد الناقل لنسخته الموقعة من المرسل (أو لمخالصة التسليم) أن تظل نظيفة دون أن يمسه أى تحفظ من قبل المرسل إليه. وحتى إذا لم يعارض الناقل فى قيد التحفظات على المخالصة التى يسلمه إياها المرسل إليه، فقد يتأخر الكشف عن تلف البضاعة إلى ما بعد إعطاء الناقل تلك المخالصة لاسيما إذا كانت البضاعة مودعة فى أحد المخازن، أو كان التلف غير ظاهر. ففى مثل هذه الحالات يتوجب على المرسل إليه توجيه احتجاجه إلى الناقل عبر محرر آخر غير سند النقل يرسل فى المدة المقررة قانوناً^(١).

وكما يتضح صراحة من صياغة نص المادة ٢٦، فقرة ثالثة، من إتفاقية وارسو فالاحتجاج فى هذه الحالة يجب أن يكون مكتوباً^(٢)، وبالتالي فلا مجال للمشافهة فى إيداء التحفظات الواردة على البضاعة. فى المقابل لم يستلزم المشرع الجوى شكلاً معيناً لكتابة الاحتجاج، وهكذا فقد يرسل هذا الأخير عبر فاكس^(٣)، أو تلكس أو أى وسيلة أخرى من وسائل

(١) المادة ٢٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو.

(٢) المادة ٣١، فقرة ثالثة، من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٣) Paris. 6 janvier 1977. B.T., 1977 P. 247.

الاتصال الحديثة^(١). ومع ذلك وسدا لأي ذريعة فقد جرى العمل على إرسال الاحتجاج بخطاب مسجل موسى عليه بعلم الوصول.

١٧ - حجية التحفظات في مواجهة الناقل:

يجب أن تكون تحفظات المرسل إليه التي يشملها الاحتجاج واضحة الدلالة على مقصودها^(٢) وكاملة وكذلك مسببة حتى يتمكن الناقل من الوقوف على طبيعة الضرر.

ويصطدم واجب المرسل إليه في هذا الصدد مع بعض نصوص إتفاقية وارسو عند التطبيق العملي. فمن الطبيعي أن تنصب تحفظات الناقل في الاحتجاج على البيانات المتعلقة بالبضاعة والتي يتضمنها خطاب النقل الجوي. وقد نصت المادة ١١، فقرة أولى، من الإتفاقية على اعتبار خطاب النقل حجة فيما يتعلق بإبرام العقد، واستلام البضاعة وشروط النقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك^(٣). وعلى من يدعى العكس،

(١) وقد قضى بأن "التقرير الرسمي بالتلف الذي يعده المرسل إليه عند استلام الشحنة ويسلمه لمدير إدارة الشحن في المدة المحددة قانوناً يقوم مقام الاحتجاج الكتابي الذي تتطلبه الإتفاقية".

Cour Suprême de Pologne (ch. civil) 9 novembre 1976, "Polish Yearbook of international law" Vol.X, 1979-1980, P. 258; Revue de Droit Uniforme, 1982-I-279, cité par M.de JUGLART, Op. Cit., p. 287 footnote 472.

The Royal Insurance, Co. of America V. Aerolinas Argentinas. (٢) Tribunal Civil du comté de New York, 23 juill. 1987, 20 Avi. 18. 404.. cité par Gérard LEGIER, L'application de la convention de Varsovie par les juridictions Américaines: Evolution de la jurisprudence. Revue Française de droit Aérien et spatial, Vol. 186, N° 2, 1993, P. 169.

Paris, 28 Mars 1980, B.T. 1980, P. 329; Paris 5^e ch. 11 juillet 1975. (٣) B.T. 1975 P. 428.

سواء أكان الناقل أم الشاحن، عبء الإثبات، وله في سبيل ذلك حق الجوء إلى كافة طرق الإثبات الممكنة^(١).

لكن حجبية خطاب النقل في الإثبات لا تحكمه القاعدة المتقدمة فحسب بل تقضى الفقرة الثانية من ذات المادة ١١ السابقة بأن البيانات الخاصة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وكذلك عدد الطرود، تعتبر حجة مالم يقدّم الدليل على عكس ذلك. أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فلا يحتج بها على الناقل ما لم يكن قد تحقق بنفسه من صحتها بحضور المرسل وتم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي، أو إلا إذا تعلق الأمر بالحالة الظاهرة للبضاعة. وأياً ما كان رأى الفقه في الحلول المتناقضة التى أتت بها القاعدة السابقة^(٢)، وفي ظل تزايد زخم تيار النقل الجوي بواسطة الحاويات^(٣) فإن تحقق الناقل من صحة بيانات خطاب النقل وما يستلزمه ذلك من فك وإغلاق الحاوية أو الطرد هو بلا شك أمر نادر من الناحية العملية^(٤).

(١) جدير بالإشارة أن بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ واتفاقية مونتريال الجديدة لعام ١٩٩٩ قد نصا على نفس القاعدة.

(٢) انظر فى تلك المسألة د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، المرجع السابق، ص ١٦٥ وما بعدها.

(٣) جدير بالإشارة أن طائرات النقل الضخمة تتسع عادة لنقل سبع حاويات بحد أقصى. Martin Remond-Gouilloud, Droit maritime. 2e édition. N° 2. Pedone. P. 23.

(٤) انظر فى صعوبة ذلك فى النقل البحرى بواسطة الحاويات بحثنا فى " تطور قواعد قانون النقل البحرى تحت تأثير إستخدام الحاويات، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، ملحق العدد الأول ٢٠٠٥، ص ٦٥ وما بعدها.

وتفريعا على ماتقدم فإن المرسل إليه وهو يبدي تحفظه على نقص البضاعة مثلا يتعين عليه التأشير بالعجز على البيانات القاطعة في خطاب النقل، أى الخاصة بوزن البضاعة أو عدد الطرود. أما التحفظات المتعلقة بنقص كمية البضاعة الموجودة داخل الطرود أو الحاويات فهذه لايجوز الاحتجاج بها فى مواجهة الناقل ما لم يكن ثابتا فى خطاب النقل أنه، أى الناقل، قد تحقق بنفسه من صحتها فى ميناء القيام بحضور المرسل. وبرغم فقدان وسيلة التحفظات المدرجة فى خطاب النقل الجوى، يستطيع المرسل تقديم العون وذلك من خلال وسيلة إثبات أخرى يقيم بها الدليل على أن الطرود أو الحاويات كانت تحتوى على كمية البضاعة المبينة فى خطاب النقل^(١).

١٨ - مواعيد الاحتجاج:

إن المعاصر لنشأة إتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ ليذكر تماما كيد نجحت هذه الإتفاقية فى القضاء على التباين والإختلاف بين النظام القانونى اللاتينى ومثيله الأنجلوسكسونى سواء من حيث أساس المسئولية وطبيعتها أم من حيث مداها. وبديلا لذلك وكما أشرنا سلفا فقد أقامت الإتفاقية نظاما موحدًا للمسئولية قوامه التوازن بين المصالح المتعارضة لأطراف عملية النقل الجوى. ومن بين معالم هذا التوازن تآتى مواعيد الاحتجاج، حيث تطلب المشرع الجوى الدولى تحرير الاحتجاج فى آجال قصيرة ابتغى بها صالح الناقل وأصحاب الحق فى البضاعة معا.

Lamy Transport, 1986, n° 6196, P. 1023.

(١)

فمن ناحية تبدو مصلحة الناقل في قصر ميعاد الاحتجاج حتى يتخفف سريعاً من عبء بعض الدعاوى التي تشغل ذهنه وترتك أعماله دون أن يكون سبب الضرر لصيقاً به. كما أن سرعة إيداء الاحتجاج لهو خير ساعد في تضيق الخناق حول المسؤول عن وقوع الضرر. ومن ناحية أخرى وبالنسبة للمرسل إليه فالإسراع بالاحتجاج لدى الناقل فور اكتشاف الضرر وكلما كان ذلك ممكناً ينفي عنه، أي عن المرسل إليه، شبهة تسببه في الضرر اللاحق ببضاعته.

وقد نصت المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو في فقرتها الثانية على وجوب إسراع المرسل إليه بالاحتجاج لدى الناقل فور اكتشافه للتلّف، على أن يكون ذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر بالنسبة إلى الأمتعة وسبعة أيام بالنسبة إلى البضائع من تاريخ إستلامها^(١). وفي حالة التأخير يجب الاحتجاج خلال أربعة عشر يوماً كحد أقصى من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعة أو البضائع تحت تصرفه. وقد عدل بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ هذه المواعيد لتصبح سبعة أيام بالنسبة لتلف الأمتعة وأربعة عشر يوماً بالنسبة لتلف البضاعة. أما التأخير فقد أصبحت مدة الاحتجاج

(١) انظر في طريقة حساب مواعيد الاحتجاج:

Gérard LEGIER. Op. Cit., 167.

عنه إحدى وعشرين يوماً^(١). ومن ثم فإن التعديل الوحيد الذى أتى به البروتوكول فى هذا الصدد يتعلق بزيادة مواعيد الاحتجاج تباعاً^(٢).

والراجح فقهاً وقضاءً إنه فى حالة النقل بين دولة طرف فى إتفاقية وارسو فقط، كالولايات المتحدة الأمريكية، وأخرى طرف فى بروتوكول لاهى المعدل لها، فإن المواعيد الواردة فى الإتفاقية الأصلية هى التى تنطبق. وإذا أحاط الشك بالمرسل إليه فى معرفة القانون الواجب التطبيق على النقل جاز له سلوك المواعيد القصيرة المنصوص عليها فى إتفاقية وارسو^(٣).

هذا ويلاحظ على مواعيد الاحتجاج التى أوردتها المادة ٢٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو أنها تفترض اكتشاف التلف بعد التسليم الأمر الذى تقصد معه التلف غير الظاهر. على أن هذا الفهم لا يحول منطقياً بين المرسل إليه وبين الاحتجاج لدى الناقل عند التسليم طالما كان التلف ظاهراً عند هذه اللحظة، ولكن يبقى التساؤل قائماً حول ما إذا كان إغفال الاحتجاج عن التلف الظاهر عند التسليم يعنى قوله من جانب المرسل إليه وبالتالي جواز الدفع فى مواجهته بعدم قبول الدعوى عن هذا التلف؟ الواضح تماماً من نص المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو أنها لا تفرق بين التلف الظاهر والتلف غير الظاهر، فكلاهما يخضع لذات المدة المقررة

- (١) المادة ١٥، فقرة ثانية، من بروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥. وقد ظلت هذه المواعيد دون تعديل طبقاً للمادة ٣١ من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.
- (٢) وتتشابه هذه المواعيد مع تلك التى تطلبها قانون التجارة البحرية المصرى (المادة ٢٣٩ فقرة ٢) وكذلك إتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ (المادة ١٩).
- (٣) Michel de JUGLART, Op. Cit., P. 191.

للاحتجاج. ويدعم هذا القول أن قانون التجارة البحرية وهو يفرق صراحة في شأن الإخطار (الاحتجاج) بين التلف الظاهر والتلف غير الظاهر يترك الباب مفتوحاً أمام الاحتجاج عن التلف الظاهر لما بعد لحظة التسليم ولمدة لا تتجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة^(١).

وكما يتضح من نص المادة ٢٦، فقرة ثانية، من إتفاقية وارسو فإن مواعيد الاحتجاج تختلف بحسب ما إذا كان الأمر متعلقاً بتلف الأمتعة المسجلة أم بتلف البضائع. أما ميعاد الاحتجاج عن التأخير، وهو يختلف عن مواعيد التلف بصورتيه، فإنه واحد بالنسبة للأمتعة المسجلة والبضائع معاً. ويندرج تحت مفهوم التأخير وبالتالي يخضع لميعاد احتجابه تلف البضائع أو الأمتعة الناجم عن تأخير وصولهما^(٢).

ويتم حساب مواعيد الاحتجاج عن تلف الأمتعة والبضائع من تاريخ استلامها الفعلى. وبالنسبة للتأخير فيبدأ ميعاد الاحتجاج عنه من التاريخ الذى كان ينبغى فيه وضع الأمتعة أو البضائع تحت تصرف المرسل إليه. ويتحدد هذا التاريخ بالميعاد المحدد لوصول الأمتعة أو البضائع إذا وجد ثم اتفاق على هذا التحديد، أو الميعاد المعقول فى حالة عدم التحديد المسبق لميعاد النقل. وطالما أن التأخير يفترض وصول الطائرة بالأمتعة أو البضائع بعد انقضاء الميعاد المحدد فى العقد أو الميعاد المعقول فليس من الضرورى بدهاة إلزام المرسل إليه بإبداء تحفظاته على

(١) المادة ٢٣٩، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية.

(٢) Cour de Paris, 7 Juillet 1978, B.T., 1978 P. 514; Lamy Transport, 1986, N° 6194.

سند النقل، وإنما يجوز له إرسال احتجاج كتابي إلى الناقل خلال إحدى وعشرين يوماً^(١) من التاريخ الذي كان ينبغي فيه كما ذكرنا وضع الأمتعة أو البضائع تحت تصرفه. ويدخل في حساب مواعيد الاحتجاج الاجازات الرسمية وأيام الأعياد^(٢).

١٩ - عدم قبول التحفظات:

وإذا رفض الناقل تحفظات المرسل إليه المبدأة على البضاعة ولم يسمح بتسجيلها على النسخة المخصصة له أو على المخالصة التي يحصل عليها عند التسليم، فإن مصلحة المرسل إليه تفرض عليه هو الآخر رفض استلام البضاعة وطلب الكشف عليها بمعرفة خبراء للتحقق من حالتها. وبمجرد انتهاء الخبير من مهمته يجوز للمرسل إليه استلام البضاعة على أن يقوم بإرسال احتجاج كتابي إلى الناقل مسجل وموصى عليه بعلم الوصول، مرفق به معاينة الخبراء، وذلك في المواعيد المقررة في اتفاقية وارسو أو بروتوكول لاهاي المعدل لها.

(١) طبقاً لبروتوكول لاهاي.

(٢) Cour de Paris, 7 Juillet 1978, B.T., 1978 P. 514; Lamy Transport. 1986, N° 6198.

المبحث الثالث

جزاء تخلف الاحتجاج

٢٠- الدفع بعدم قبول الدعوى: المبدأ والاستثناء:

تنص المادة ٢٦، فقرة أولى، من اتفاقية وارسو على أن " استلام الامتعة والبضائع بدون احتجاج المرسل إليه يتشأ قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها في حالة جيدة وطبقاً لسند النقل ما لم يثبت العكس"^(١).

ويفهم من هذا النص أنه إذا أهمل المرسل إليه لحظة استلامه البضائع في توجيه الاحتجاج إلى الناقل، فيفترض أنه تسلم للبضائع أو الامتعة في حالة جيدة ووفقاً لما هو مبين في سند النقل. ومن ثم لا يترتب على عدم الإخطار عند الإستلام سقوط دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها. غاية الأمر أنه تقوم في مثل هذه الحالة قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة سليمة كما هي مبينة في سند النقل. لكن هذه القرينة بسيطة بحيث يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق، وذلك بأن يقيم الدليل على أن ما لحق البضائع من ضرر قد حدث أثناء عملية النقل وقبل التسليم.

(١) المادة ٣١، فقرة أولى، من اتفاقية مونتريل لعام ١٩٩٩.

وجدير بالإشارة أنه إذا أجريت معاينة للبضاعة في ميناء الوصول وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل ومن تسلم للبضاعة، فلا حاجة عندئذ لتوجيه الاحتجاج على أساس علم الناقل بالضرر في هذه الحالة.

والواضح من نص المادة ٢٦، فقرة أولى، سالفه الذكر أن قرينة الحالة الجيدة للبضائع المستمدة من التسليم بدون احتجاج يقتصر تطبيقها فقط على الحالة التي يتوجب فيها الاحتجاج فور التسليم. أما حينما يكون الاحتجاج واجباً في مدة معينة من تاريخ التسليم، فإن تخلف إجرائه خلال هذه المدة يجعل من حق الناقل التمسك في مواجهة المرسل إليه بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية. هذا ما قضت به الفقرة الرابعة من ذات المادة ٢٦ السابقة بقولها أنه " إذا لم يتم الاحتجاج في المواعيد المقررة قانوناً، فلا تقبل أية دعاوى مرفوعة على الناقل ... " ومع ذلك يستثنى مما تقدم حالة غش الناقل^(١)، حيث لا يستفيد هذا الأخير من الدفع بعدم قبول الدعوى إذا ثبت أن تخلف الاحتجاج من جانب المرسل إليه راجع إلى غش الناقل.

وإعمالاً للمبدأ القانوني العام القائل بأن الغش يفسد كل شيء، فإن حرمان الناقل من التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى نتيجة غشه لم يقصره المشرع على مجال النقل الجوي الدولي فقط بل ينطبق هذا الجزاء أيضاً على النقل الداخلي. فقد نصت المادة ٢٥١ من قانون التجارة المصري على أنه " ٢- ولا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقاً للفقرة السابقة : أ- إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم

(١) المادة ٢٦، فقرة رابعة، من إتفاقية وارسو.

صدر من الناقل أو من تابعيه. ب- إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف". كذلك نصت شروط الاياتا الخاصة بنقل المسافرين والأمتعة على أنه " إذا لم يكن النقل دولياً بمفهوم المعاهدة ، فإن عدم الاحتجاج لا يمنع المدعى من إقامة دعواه إذا أثبت " (ب) ان عدم تحرير الاحتجاج يرجع إلى غش الناقل"^(١).

هذا ولم تتضمن اتفاقية وارسو تحديداً لمفهوم الغش الذى يحرم الناقل من التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى، مما يعنى أن المشرع قد أراد ترك أمر هذه المسألة للفقهاء والقضاء.

وقد اتسمت أحكام القضاء الفرنسى بالشدة تجاه الناقلين لدى تفسيرها معنى الغش طبقاً لنص المادة ٢٦ ، فقرة رابعة، من الإتفاقية. فقد جرى قضاء محكمة النقض الفرنسية على التوسع فى مجال تطبيق هذا الاستثناء، فلم تقصره على تلك الأفعال التى يؤتيها الناقل بعد تسلمه البضاعة إلى المرسل إليه، بل يمتد أيضاً ليشمل أى أعمال أخرى تصدر منه قبل التسليم. بتعبير آخر ينطبق مفهوم الغش على كل عمل تدليسى يرتكبه الناقل أو تابعوه سواء أثناء تنفيذ عقد النقل أم بعد تمام تنفيذه وخلال المدة المقررة للمرسل إليه لإرسال الاحتجاج، وذلك للحيلولة دون تحرير هذا الاحتجاج^(٢). وعليه فقد قضى بأن " الناقل قد ارتكب خطأ عمدياً حينما

(١) المادة ١٦ من شروط الاياتا الخاصة بنقل المسافرين والأمتعة.

(٢) Paris, 8 nov. 1951, R.F.D.A. 1951, 433; JCP. 1952-II-6657, note critique chauveau; cass. commercial 22 février 1956, R.F.D.A., 1956. 220, note approbative Georgiade; J.C.P. 1956-II-9266, note Critique chauveau; R.G.A. 1956. 341 m note de juglart et chasseriaux; D. 1956. 372; B.T., 1956, P. 126.

ولت لدى المرسل إليه الاعتقاد بأن البضاعة (القابلة للتلف) ستقل مباشرة إلى لندن، بينما ثبت أن تابعيه كانت لديهم النية منذ القيام بالرسو في مطار أورلي بفرنسا. وهذا الخطأ المنطوق على غش الناقل من شأنه أن يمنعه من التمسك بعدم قبول الدعوى حتى ولو كان المرسل إليه لم يحرر احتجاجاً عن التأخير في المدة المقررة قانوناً^(١). كذلك يحرم الناقل من ميزة الدفع بعدم القبول إذا كان قد حال عمداً بين المرسل إليه وبين تحققه من البضاعة عند الوصول، كما لو قام تابعوا الناقل بسرقة البضاعة بما لم يتمكن معه المرسل إليه من إثبات التلف الحاصل للبضائع في الوقت المناسب^(٢).

وقد انتقد الفقه^(٣) موقف القضاء السابق باعتبار أنه يتعارض مع نصوص القانون الداخلي. فإذا كان صحيحاً أن اتفاقية ورسو هي المرجع الرئيسي فيما تنظمه من مسائل النقل الجوي الدولي، إلا أن التشريعات الوطنية تعد هي الأخرى بمثابة مصدر إضافي للتنظيم القانوني للنقل الجوي ليس فقط على المستوى الداخلي، بل وكذلك على الصعيد الدولي لاسيما فيما يتعلق بالمسائل الغامضة في مفهومها طبقاً للاتفاقيات الدولية.

وبالرجوع إلى قانون الطيران المدني الفرنسي الصادر في ٢ مارس عام ١٩٥٧ نراه وقد أحال فيه المشرع إلى نصوص الاتفاقية

(١) Lamy Transport, 1986. N° 6199; Tosi, Op. Cit., N° 382.

(٢) Jean ESCARRA. *Traité théorique et Pratique de droit commercial. Les Contrats Commerciaux. mandat et transports*, Librairie du Recueil SIREY, 1955, P. 352.

(٣) Chauveau, J.C.P. 1952-II-6657; J.C.P. 1956-II-9266; Tosi, Op. Cit., N° 382.

المتعلقة بالمسئولية. وبانطباقه على النقل الداخلى فقد تناولت نصوص هذا القانون مجال تطبيق الاستثناء الذى أورده المادة ٢٦، فقرة رابعة، من اتفاقية وارسو الخاص بغش الناقلين، وذلك على الوجه الذى أراح بال هؤلاء الناقلين لما وجدوا فيه من تحقيق لمصالحهم. فقد نصت المادة ٣٢١-٤، فقرة ثانية، من القانون الفرنسى على أن " الغش المنصوص عليه فى المادة ٢٦، فقرة رابعة، من اتفاقية وارسو يعنى قيام الناقل بإخفاء أو محاولة إخفاء التلف أو النقص أو التأخير، أو لجونه إلى أى وسيلة أخرى لمنع أو محاولة منع المرسل إليه من إجراء الاحتجاج فى المدد المطلوبة". ومفاد هذا النص أن الناقل لا يحرم من ميزة الدفع بعدم قبول الدعوى ما لم يكن قد ارتكب غشاً لاحقاً على تسليم البضائع إلى المرسل إليه. فكان النطاق الزمانى لسريان الاستثناء المتعلق بغش الناقل يختلف بحسب ما إذا كان نقل البضائع والأمتعة دولياً أم داخلياً.

على أى حال وباشتراط أن يكون فعله مجسداً فى شكل الغش، فإن الخطأ البسيط أو إهمال الناقل لا يكفى بذاته لاستبعاد الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة عليه.

أخيراً وطبقاً للقواعد العامة فى مختلف التشريعات الوطنية، فإن القوة القاهرة إذا تسببت فى منع المرسل إليه من مراقبة حال بضاعته أو من تحرير الاحتجاج المسبب فى الوقت المناسب، شأنها شأن الغش من حيث عدم استفادة الناقل من الدفع الممنوح له بعدم قبول الدعوى المرفوعة عليه.

المبحث الرابع

آثار الاحتجاج

٢١- الأثر المزدوج للاحتجاج:

الأصل أنه يترتب على تحرير الاحتجاج في ميعاده المحدد قانونا ثبوت قيام المرسل إليه بفحص بضاعته وعدم رضائه أو اعتراضه على حالتها لدى استلامه لها. وتبعاً لذلك يحق له مباشرة دعوى المسؤولية ضد الناقل قبل انقضائها بالتقادم.

على أن المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو، وهي تتحدث عن الإجراءات الشكلية التي يمهد اتخاذها لرفع الدعوى، لم تُشر فحسب إلى ضرورة الاحتجاج خلال المدد المقررة له من تاريخ التسليم بل تطالبت أيضاً وكما أشرنا سلفاً بإجراء هذا الاحتجاج فور استلام البضائع بواسطة صاحب الحق فيها.

وإيضاحاً لما تقدم يمكن القول بأن إجراء الاحتجاج الذي تطلبه المشرع الجوى الدولي قد أريد به تعطيل العمل بقاعدتين مختلفتين رغم أن إحداهما تكمل الأخرى. فمن ناحية يمثل الاحتجاج كمبدأ عام صمام المحافظة على حق المرسل إليه فى الرجوع على الناقل دون أن يواجهه هذا الأخير بسلاح الدفع بعدم قبول الدعوى طبقاً لنص الفقرة الرابعة من المادة ٢٦ سالفه الذكر. لكنه ومن ناحية أخرى يعد خطوة أولية يستطيع

بها المرسل إليه أن يدحض قرينة الحالة الجيدة والتسليم المطابق للبضاعة والتي أشارت إليها الفقرة الأولى من ذات المادة^(١). وإذا كان لدحض تلك القرينة فائدة فهي بلا شك نقل عبء الإثبات إلى عاتق الناقل. بيد أن مثل هذه النتيجة شرطها الوحيد أن يتم احتجاج المرسل إليه لحظة استلام البضائع أو الأمتعة. ويفترض ذلك بطبيعة الحال أن تتاح الفرصة للمرسل إليه حتى يتمكن من فحص بضائعه والتحقق من حالتها قبل إعطاء الناقل أو نائبه إيصال بالإستلام.

أما إذا تسلّم المرسل إليه بضائعه عند الوصول دون إبداء أى تحفظ كتابى على حالتها، فهذا ليس معناه نهاية المطاف بالنسبة إليه. غاية الأمر أن فرص نجاحه في دعواه ضد الناقل قد تنقلص بسبب صعوبة الإثبات الملقى على عاتقه، إذ يجب عليه عندئذ أن يقيم الدليل على سبق وقوع الضرر على التسليم وهو بالأمر العسير لعدم تواجده على مسرح الحادث عند وقوع الضرر^(٢).

وبإيجاز فقد أراد المشرع الجوى توفير الوقت والجهد على المرسل إليه حينما طلب منه بطريقة غير مباشرة بذل العناية فى فحص ومراقبة بضائعه، فإن تبين له عند الاستلام عدم مطابقتها مع سند النقل وجب عليه فوراً تسجيل اعتراضه عبر تحفظات مكتوبة على السند. خلافاً لذلك فإن المرسل إليه لا يلومن إلا نفسه إذ لا يتبقى له حينئذ سوى التمسك

(١) انظر فى تطبيق ذلك على إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩:

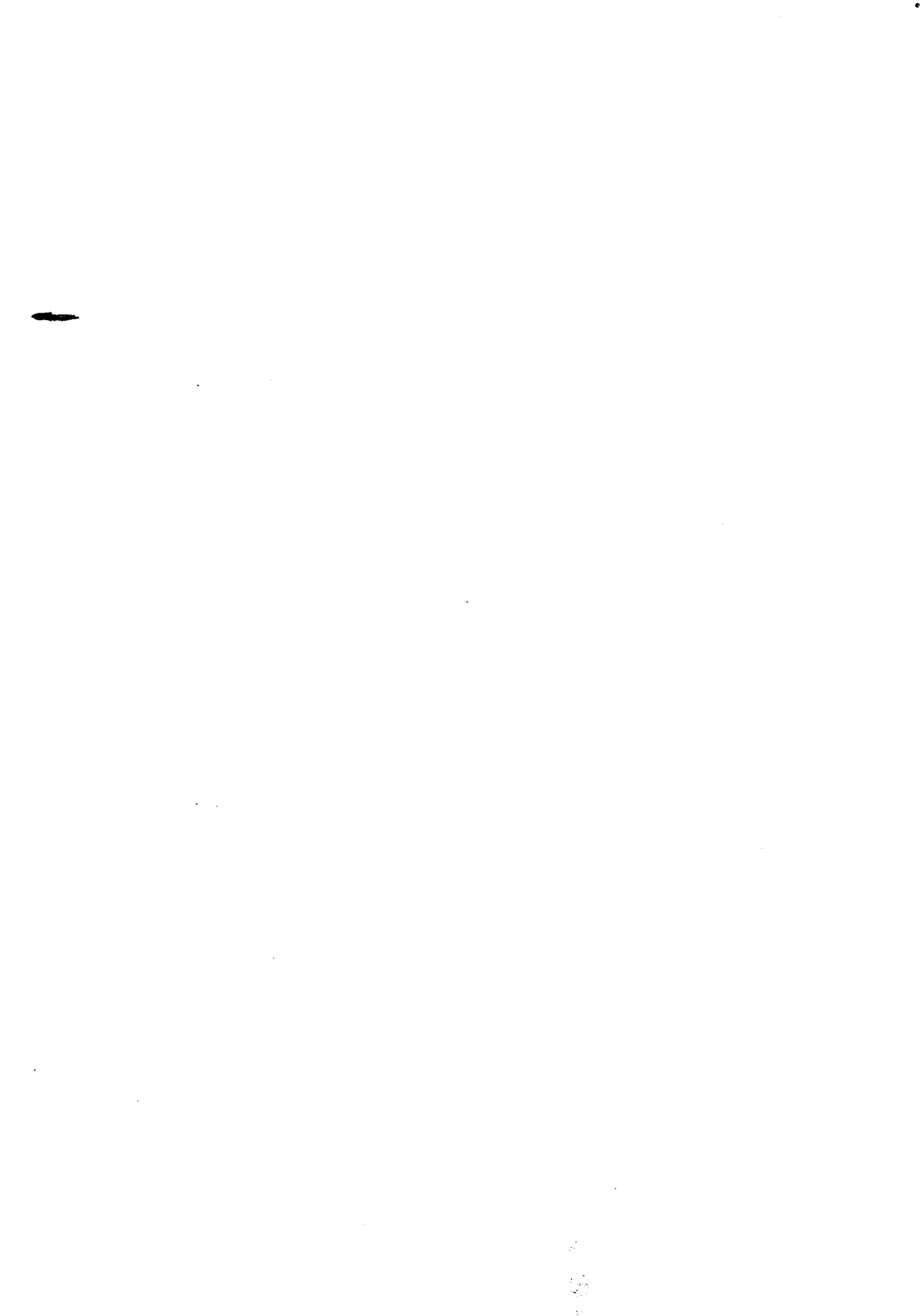
Tosi, Transport Aérien, juris-classeurs, commercial, 1995, Fasc, 925, n° 102.

God Froid, Op. Cit., N° 8, P. 571.

(٢)

بطوق النجاة الأخير، وهو الإسراع بإجراء الاحتجاج في المدة المنصوص عليها في الإتفاقية، وذلك تفاديا لسقوط حقه في مباشرة دعوى الرجوع على الناقل. فإذا فلت من هذا السقوط يجب عليه أيضا أن أمل في كسب دعواه أن يتكفل كما أسلفنا بإثبات وجود تلف أو نقص بالبضاعة لحظة تسليمها إليه. وبرغم أن هذا العبء الثقيل في الإثبات ظاهره القسوة تجاه أصحاب الحق في البضاعة إلا أن باطنه العدل، فكما يتولد الشك في حدوث الضرر أثناء النقل ينتقى اليقين بأن هذا الضرر لم يقع بعد التسليم. ولا يقطع الشك باليقين إلا إسراع المرسل إليه بإجراء الاحتجاج بعد التسليم كلما كان ذلك ممكنا، فبدهى أن طول الفاصل بين تسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها وبيان الإبلاغ عن الضرر اللاحق بها يزيد من صعوبة تحديد زمن وقوع هذا الضرر ومن ثم شخص المسؤول عنه.

تم بحمد الله



الخاتمة

كان ذلك عرضاً للنطاق الإجرائى لمسئولية الناقل الجوى الدولى عن الضرر اللاحق بالبضائع والتأخير، وهو النطاق الذى رصد له المشرع الدولى المادة ٢٦ من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

وقد لاحظنا على مدار الدراسة السابقة مدى أهمية مضمون هذه المادة فى تحقيق الهدف الذى أتت إتفاقية وارسو من أجل تحقيقه، لاسيما وأن فقراتها تلمس جوانب عديدة من القواعد الموضوعية لمسئولية الناقل الجوى للبضائع. فأمام إختلال ميزان القوى فى عقد النقل الجوى أراد المشرع الدولى عبر تنظيمه لأحكام تلك المسئولية من خلال إتفاقية وارسو والإتفاقيات المعدلة والمكملة لها، إقامة نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين والشاحنين. هذا التوازن بين القوى الاقتصادية لأطراف عقد النقل لا يكفى لبلوغه إحكام السيطرة النظرية على نظام المسئولية بقواعد موضوعية أمره، بل يجب تدعيم هذه القواعد بأخرى إجرائية لتفعيل ذلك النظام من الناحية العملية. فكأن النظام الموضوعى لمسئولية الناقل الجوى طبقاً لإتفاقية وارسو لا يمكن أن يبلغ هدفه من دون مساهمة أحكام دعوى المسئولية.

وفى معالجته لأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى كجزء على عدم الاحتجاج وجدنا المشرع الجوى الدولى وقد جاء موقفه وسطاً بين المرونة التى تتميز بها نظيره البحرى والشدة أو القسوة التى اتسم بها المشرع البرى. وبرغم أهمية النتائج المترتبة على تطبيق المادة ٢٦ من إتفاقية

وارسو، فقد شاب بعض عباراتها وألفاظها شئ من الغموض تارة والنقص تارة أخرى بما جعل مهمة القضاء والفقهاء على قدر من الدقة والصعوبة. فحتى تتحقق الغاية من وحدة الحلول في مجال النقل الجوي الدولي يتعين على القاضى، وهو مباشر وظيفته في تفسير إرادة مشرعى الإتفاقية، عدم اغفال السوابق القضائية في الدول الأعضاء الأخرى على مختلف مدارسها القانونية. وفي كل الأحوال يجب ألا يصل به هذا التفسير إلى حد تعديل أى من نصوص الإتفاقية التى أرادها المشرع ميزاناً للعدالة فى تحقيق مصالح أطراف عقد النقل.

ومما يؤكد على ضرورة تنامى دور القضاء والفقهاء فى هذا الصدد أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، رغم صدورها بعد طول انتظار، قد أبقت على أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى كما وردت فى الإتفاقية الأصلية دون المساس بجوهره.

مراجع الدراسة

أولاً: المراجع العربية:

- ١- د. أبوزيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربى.
- ٢- د. ثروت أنيس الأسيوطى، قانون الطيران المدنى، ١٩٦٦.
- ٣- د. رفعت فخرى، حول أحكام النقل الجوى الداخلى طبقاً لقانون التجارة المصرى الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد ٤٤، يناير عام ٢٠٠٢.
- ٤- د. رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى ، ١٩٩٤.
- ٥- د. على البارودى ود. محمد فريد العريبي، القانون التجارى، الجزء الثانى، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٠.
- ٦- د. فاروق زاهر، تحديد مسئولية الناقل الجوى، دراسة فى اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٥.
- ٧- د. محمد السيد الفقى، القانون البحرى، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٦.

- ٨- د. محمد السيد الفقى، تطور قواعد قانون النقل البحرى تحت تأثير استخدام الحاويات، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، ملحق العدد الأول، ٢٠٠٥.
- ٩- د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، النقل الداخلى والنقل الدولى، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٦.
- ١٠- د. مصطفى كمال طه، القانون البحرى، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٠.

ثانيا: المراجع الأجنبية:

- 1- BENATHAR, La responsabilité du transporteur aérien en droit Français interne, Thèse, Paris, 1962.
- 2- BERLE, Les Libertés de l'air, Revue General du droit Aérien 1946.
- 3- Chauveau, Droit aérien, 1952.
- 4- De Juglart, Traité de droit aérien. Tome 2, 2^e édition, L.G.D.J. 1992.
- 5- EL ARINY, La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la convention de Varsovi de 1929. Thèse, Dact. Paris. 1970.
- 6- ESCARRA, Traité théorique et Pratique de droit commercial. les contrats commerciaux, mandat et transports. Librairie de Recueil SIREY, 1955.
- 7- GODFROID, Les transports aériens. Revue Française de Aérien et SPATIAL, Vol. 178, N^o 2. 1991.

- 8- Lamy Transport, 1986, N° 6195.
- 9- LEGIER, L'application de la Convention de Varsovie par les juridictions Américaines: Évolution de la jurisprudence. Revue Française de droit Aérien et spatial, Pendon, Vol. 186-N° 2-1993.
- 10- Mankiewiz, “ Conflits entre la convention de Varsovie et le protocole de la Haye”, RGDA, 1956.
- 11- Remond-Gouilloud, Droit Maritime. 2^e édition, N° 2, Pedone 1993.
- 12- Rodière, Droit des transport, 2^e édition, t.2, 1977.
- 13- Rodère, Droit des transports terrestres et aériens, 1977.
- 14- Rodière, Etudes sur le transport aérien de marchandises, B.T. N° 1.
- 15- Tosi, Responsabilité Aérienne, Litec, 1978.
- 16- Tosi, Transport Aérien, juris-classeurs. commercial, 1995. Fasc. 925, N° 102.
- 17- WAGNER. Les Libertés de L'air, 1948.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
	مقدمة
371	..... أهمية النقل الجوى
374	..... التنظيم القانون للنقل الجوى الداخلى والدولى
389	..... مسئولية الناقل الجوى للبضائع
392	..... النطاق الاجرائى لمسئولية الناقل الجوى وخطة البحث ...
397	المبحث الأول: حالات الاحتجاج
399	..... أولاً: التلف
403	..... ثانياً: الهلاك الجزئى أو النقص
417	..... ثالثاً: الهلاك الكلى
423	..... رابعاً: التأخير
	المبحث الثانى: شروط صحة الاحتجاج
427	..... طرفا الاحتجاج
429	..... شكل الاحتجاج
433	..... حجية التحفظات فى مواجهة الناقل
435	..... مواعيد الاحتجاج
	المبحث الثالث: جزاء تخلف الاحتجاج
440	..... الدفع بعدم قبول الدعوى: المبدأ والاستثناء
	المبحث الرابع: آثار الاحتجاج
445	..... الأثر المزدوج للاحتجاج
449	..... الغائمة
451	..... المراجع
455	..... الفهرس