

## المسؤولية المشددة للناقل بالاتفاق وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999

The Strict liability of the carrier by agreement in accordance with the  
Warsaw conventions 1929 and Montreal 1999

م.م. رشا قاسم فاخر

Rasha Qasam

[Rasha.qasim@sadiq.edu.iq](mailto:Rasha.qasim@sadiq.edu.iq)

جامعة الامام جعفر الصادق (عليه السلام) / كلية القانون  
Imam Ja'afar Al-Sadiq University - College of Law

### المخلص

ان مبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي يتلخص مضمونه بالزام الناقل الجوي بدفع تعويض يوازي القيمة الحقيقية للأضرار التي لحقت بالراكب أو الأمتعة أو البضائع التي تنقلها الطائرة، وتجاوز الحدود القصوى لمبالغ التعويض التي قررتها الاتفاقية - فقد جعل واضعي اتفاقية وارسو هذا المبدأ استثناءً على مبدأ المسؤولية غير المحدودة لا ينهض إلا في أحوال استثنائية محددة تستدعي تشديد المسؤولية، وكذلك أجازت اتفاقية وارسو-تشديد مسؤولية الناقل الجوي بالاتفاق بين الناقل والراكب او المرسل وفقاً لما يعرف بإعلان المصلحة بالتسليم، وذلك فيما يتعلق بأمتعة الراكب أو البضائع التي تنقلها الطائرة. وبعد إقرار اتفاقية مونتريال الموقعة في ١٩٩٩/٥/٢٨ والتي تعرف باتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي، فقد تبنت هذه الاتفاقية مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.

**الكلمات المفتاحية:** الناقل الجوي، المسؤولية المشددة، اعلان المصلحة بالتسليم، اتفاقية وارسو، اتفاقية مونتريال.

### Abstract

The principle of unlimited liability of the air carrier is summed up in its content by obligating the air carrier to pay compensation equal to the true value of the damages caused to the passenger, baggage or goods carried by the aircraft, and exceeding the maximum limits for compensation amounts decided by the Convention - the authors of the Warsaw Convention made this principle an exception to the principle of non-responsibility The limited liability does not rise except in specific exceptional cases that require stricter liability, and the Warsaw Convention also permitted the tightening of the air carrier's liability by agreement between the carrier and the passenger or the sender according to what is known as the declaration of interest by delivery, with regard to the passenger's luggage or the goods that the plane handles. And after approving the Montreal Agreement signed on May 28, 1999,

known as the Montreal Agreement regarding the unification of some rules for air transport, this agreement adopted the principle of limited liability for the air carrier.

**Keywords:** air carrier, strict liability, declaration of interest by delivery, Warsaw Convention, Montreal Convention.

### المقدمة

إذ أجازت اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال الخروج عن مبدأ تحديد المسؤولية الذي قرره وذلك في حالتين هما تشديد المسؤولية عن نقل البضائع وأمتعة الراكب وفقاً لما يعرف بإعلان المصلحة بالتسليم، وتشديد المسؤولية وذلك بالاتفاق بين الناقل والراكب أو المرسل. وهنا يثار التساؤل عن المسوغات التي دعت واضعي اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي في الأحوال المتقدم ذكرها؟ من المقرر كما ذكرنا سابقاً أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي هو أمر مقرر لمصلحة الناقل المذكور، وتجنبيه العنت والإرهاق الذي يعانيه في حال إلزامه بدفع القيمة الحقيقية للخسائر التي لحقت بالراكب أو أمتعته أو البضائع التي تعهد الناقل الجوي بنقلها، فضلاً عن تشجيع ودعم نشاط النقل الجوي، أما عن مسوغات تشديد مسؤولية الناقل الجوي اتفاقاً فتمثل أولاً: بحماية الراكب أو المرسل الذي يبدو بمركز الطرف الضعيف في مواجهة الناقل، فضلاً عن إقامة نوع من التوازن بين الأضرار التي لحقت بالراكب وأمتعته أو البضائع التي يتم نقلها وبين ما يستحقه الراكب من تعويض يوازي القيمة الحقيقية للأضرار المذكورة، سيما أن مبالغ الحدود القصوى للمسؤولية تبدو أحياناً هزيلة إزاء الضرر الذي لحق بالراكب أو المرسل، أو تبدو غير عادلة إزاء ما لحق الراكب أو المرسل من ضرر حقيقي، كما لو أسفر الحادث الجوي عن إصابة الراكب بعوق يمنعه من أداء أعماله التي كان يزاولها قبل وقوع الحادث، أو كما لو كانت الأمتعة أو البضائع التي لحقها الضرر باهظة الثمن أو ذات قيمة عالية مما يجعل التعويض الواجب دفعه عنها وفقاً للاتفاقية هزياً أو غير ذا قيمة إزاء قيمتها الحقيقية.

### أهمية موضوع البحث:

تتجلى أهمية موضوع الرسالة بالاعتبارات الآتية:

أولاً: الأهمية الكبيرة لموضوع مسؤولية الناقل الجوي بوصفها محور الأساس والهدف من إقرار الاتفاقيات الدولية للمنظمة النقل الجوي الدولي.

ثانياً: الخلافات التي أثرت بشأن مبدأ المسؤولية غير المحددة بين اتجاه يدعو إلى وجوب التخلي عن هذا المبدأ وجعل مسؤولية الناقل الجوي محدودة في جميع الأحوال، ومن ثم الحد من النزاعات التي تثار أمام القضاء بشأن مدى تحقق هذه المسؤولية وشروط تحققها، وبالمقابل هناك اتجاه يدعو إلى التمسك بالمسؤولية غير المحددة كجزء لسوء نية الناقل الجوي أو إهماله أو خطئه الذي أدى وقوع الحادث الجوي، فضلاً عن أن الحدود القصوى لمبالغ التعويض التي قررتها اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال هي قد لا تتفق مع قيمة الضرر الفعلي الذي لحق بالراكب أو وراثته في حال وفاته أو الضرر الذي لحق بالأمتعة أو البضائع التي تعهد الناقل بنقلها، إذ يكون التعويض عنها وفقاً لما قررت الاتفاقيتان المذكورتان هزياً، وليس ذو قيمة إزاء قيمته الحقيقية، ومن ثم فإن المنطق يتطلب التشديد في مسؤولية الناقل الجوي وإذا كانت اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال – ويقصد التوفيق بين هذا الاتجاهات ثالثاً – قد جعلت من المسؤولية المحدودة للناقل الجوي كأصل والمسؤولية غير المحدودة هي مجرد استثناء على هذا الأصل، إلا أن هذا الحل لا زال يلقى معارضة كبيرة لدى البعض



من الفقه، سيّما في الولايات المتحدة الأمريكية التي امتنعت لمدة طويلة عن الانضمام إلى اتفاقية وارسو حيث تتجه الدعوات إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي وجعلها مسؤولية غير محدودة .

#### إشكالية البحث:

تتمثل إشكالية البحث بما أثارته المسؤولية غير المحدودة من إشكالات بشأن ما قررته اتفاقية وارسو مونتريال من نصوص بشأن المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي، ومن هذه الإشكالات ما يتعلق بنص المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو بشأن تحديد المسؤولية بمبالغ محددة وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 حيث انها مبالغ زهيدة قد لا تتناسب مع قيمة البضائع في نقل البضائع وكذلك عن نقل الأشخاص عندما يتم الاتفاق على نقل الأشخاص إذ قدمت تفسيرات مختلفة لنص المادة المذكورة وتبايناً في وجهات النظر التي فسرتها، واختلافاً في أحكام القضاء التي صورت بشأنها، وهذا يتعارض مع الغاية التي سعت اتفاقية وارسو لتحقيقها وهي توحيد القواعد المطبقة بشأن النقل الجوي الدولي، الأمر الذي دعا إليه واضعي بروتوكول لاهاي لعام 1955- الذي عدل أحكام اتفاقية وارسو - واستبداله بنص آخر، ولا يختلف الأمر كثيراً في ظل اتفاقية مونتريال لعام 1999، إذ إن نصوص هذه الاتفاقية بشأن المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي يثير كذلك إشكالات، ومن هذه النصوص ما قررته المادة (22) من الاتفاقية بشأن تشديد مسؤوليه الناقل .

#### منهج البحث:

سنعتمد المنهج التحليلي في عرض الموضوعات التي تناولتها البحث وذلك من خلال بيان النصوص التي قررتها اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال وتحليل مضمونها، وما تطلبه من شروط وبيان الانتقادات التي وجهت إليهما من قبل الفقه وموقف، أحكام القضاء منها، ثم تقديم خلاصه بكل موضوع.

#### خطة البحث:

تم تقسيم البحث على مطلبين الأول مفهوم اعلان المصلحة بالتسليم وطبيعته القانونية والمطلب الثاني شروط اعلان المصلحة بالتسليم وأثرها.

### المبحث الأول

#### التشديد بطريق اعلان المصلحة بالتسليم

نظمت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة الأحكام المتعلقة بتشديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لما يطلق عليه بإعلان المصلحة بالتسليم. إذ نصت الفقرة ٢ من المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو على أنه (في حال نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو غرام ، مالم يقر المرسل- عند تسليم الطرد إلى الناقل- بتقديم إقرار خاص بما له من مصلحة في تسليم الطرد إلى المرسل إليه) وقد أبقى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ وجواتيمالا ستي على حكم هذا النص من دون تعديل ، إلا أن بروتوكول مونتريال الثاني الذي تم توقيعه في ٢٥ سبتمبر ١٩٧٥ عدل نص الفقرة المذكورة وأصبحت كالآتي:(في حالة نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ١٧ حق سحب خاص عن كل كيلو غرام ، مالم يقر الراكب أو المرسل بتقديم إقرار خاص بمصلحته بالتسليم إلى الجهة المقصودة ، وبدفع رسم اضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بأن يدفع تعويضاً لا يتجاوز المبلغ المبين في الإقرار إلا إذا أثبت بأن هذا المبلغ يفوق ما للمرسل من مصلحة حقيقة في تسليم الطرد إلى الجهة المقصودة). أما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد قررت في (الفقرة الثانية من المادة ٢٢) بأنه (عند نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل الجوي في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها ،

محدودة بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ، ما لم يقم الراكب عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز مبلغ الضمان، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد). وكذلك قررت الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال بأنه (عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام ما لم يقم المرسل عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بأن يدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد). تنير النصوص السابقة من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ تساؤلات عدة : ما المقصود بمفهوم إعلان المصلحة بالتسليم ؟ ما هي الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم ؟ هل هو شرط في العقد ؟ هل هنالك شروط معينة وضعتها الاتفاقية عن إعلان المصلحة بتسليم البضائع والأمتعة؟ ما هو الاثر المترتب على إعلان المصلحة بالتسليم ؟ هل يجوز العدول عن المبلغ المحدد في إعلان المصلحة بتسليم البضائع أو الامتعة من قبل الأطراف في العقد؟ ويقصد بيان أحكام تشديد مسؤولية الناقل الجوي بطريق إعلان المصلحة بالتسليم وللإجابة أيضاً عن الأسئلة السابقة ؟ لا بد أن نبين أولاً : مفهوم اعلان المصلحة بالتسليم وطبيعته القانونية وذلك في (مطلب أول) ثم نبين بعد ذلك شروط إعلان المصلحة بالتسليم واثاره ، لذا سيقسم المبحث على مطلبين وفقاً للآتي :

المطلب الأول: مفهوم إعلان المصلحة بالتسليم وطبيعته القانونية  
المطلب الثاني: شروط إعلان المصلحة بالتسليم واثاره القانونية

### المطلب الاول

#### مفهوم اعلان المصلحة بالتسليم وطبيعته القانونية

إنّ الوقوف على أحكام إعلان المصلحة بالتسليم يتطلب أولاً بيان مفهومه وذلك في (فرع أول) ، ثم نحدد طبيعته القانونية في (فرع ثان). ولذا سيقسم المطلب الأول على فرعين وبالشكل الآتي:  
الفرع الأول: مفهوم اعلان المصلحة بالتسليم  
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم

### الفرع الاول

#### مفهوم اعلان المصلحة بالتسليم

يتطلب تحديد مفهوم اعلان المصلحة بالتسليم في عقد النقل الجوي الرجوع إلى الأصل التاريخي لهذا المبدأ ، حيث قررت قواعد القانون البحري وفي إطار عقد النقل البحري للبضائع هذا المبدأ، واجارت بمقتضاه للشاحن الاتفاق مع الناقل على تجاوز الحدود المقررة لمسؤولية الناقل وذلك في حال ما إذا أعلن الشاحن عن جنس البضاعة وقيمتها بمقتضى بيان أدرج في سند الشحن<sup>(1)</sup> وقد أخذت معاهدة بروكسل بشأن توحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل ٢٥ / ٨ / ١٩٢٤ بهذا المبدأ حيث بينت الفقرة خامساً من المادة الرابعة من هذه المعاهدة بأنه (لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال عن الهلاك والتلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، بمبلغ يزيد على مائة باون جنيه - استرليني - عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين

(1) ينظر : الدكتور أحمد حسني ، النقل الدولي البحري للبضائع، مشاة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، ١٩٨٩، ص ٢٧٠.



جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن. وإنَّ هذا البيان قد دَوَّن في سند الشحن " . ووفقاً لهذا النص فإنه يكون للشاحن الحصول على التعويض الحقيقي لما أصاب البضائع من هلاك أو تلف دون أن يكون للناقل أن يتمسك بالحد الأقصى للتعويض الوارد بالفقرة خامساً من المادة الرابعة من المعاهدة (2) و يشترط لتطبيق النص المذكور وجوب تقديم الشاحن بياناً بطبيعة البضاعة ونوعها وقيمتها وأنه يدرج هذا البيان في سند الشحن أما إذا لم يدرج في سند الشحن البيانات المتقدمة وانما أدرج الشاحن رقم فاتورة شراء البضاعة المشحونة فلا يعد هذا بيان صحيحاً ، ويمكن للناقل التمسك بتحديد المسؤولية(3)، وكذلك يفترض في البيان الذي يقدمه الشاحن أن يكون صحيحاً ، أما إذا قدم الشاحن عمداً بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة وقيمتها ودرجت هذه البيانات في سند الشحن فلا يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات(4) ولا يقتصر إعلان المصلحة بالتسليم على النقل البحري للبضائع، وإنما يجد هذا المبدأ تطبيقاً في أنواع النقل الأخرى ، كنقل البضائع بالسكك الحديدية حيث نظمت المادة ٤٦ من الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية الموقعة في ٢/٧ / ١٩٧٠ - والمعروفة اختصاراً بـ (CIM) أحكاماً بشأن إعلان المصلحة بالتسليم في عقد نقل البضائع بالسكك الحديدية وبما يجيز للمرسل المطالبة بالأضرار التي لحقت بالبضائع في حدود المبلغ المثبت في وثيقة النقل(5) .أما بشأن مفهوم إعلان المصلحة بالتسليم في ضوء ما قرره اتفاقية وارسو، فقد ذهب بعض الآراء إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم هو اتفاق بين المرسل أو الراكب والناقل يتفق فيه هؤلاء على التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وذلك بزيادة مبلغ التعويض إلى حدود القيمة المثبتة في الإعلان(6) .أو أنه تصريح من قبل الناقل أو المرسل بقيمة البضائع يتضمن إعلاناً عن طبيعتها كأن تكون البضاعة عبارة عن أشياء ثمينة ويطلب من الناقل اتخاذ إجراءات للمحافظة عليها وتوقي المخاطر التي تتعرض لها (7)، وذهب رأي آخر إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل تنبيهه إلى الناقل إلى القيمة الحقيقية للبضاعة يجيز للراكب أو المرسل المطالبة به ، وأن كان يزيد على الحد الأقصى للتعويض الذي قرره الاتفاقية(8)، وكذلك ذهب رأي آخر إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم هو بيان يقدم إلى الناقل قبل شحن البضاعة أو الأمتعة ليبدل في المحافظة عليها عناية أكبر(9) .ومن مجمل ما تقدم يبدو بأن إعلان المصلحة بالتسليم هو بيان يقدمه الراكب في عقد الراكب أو المرسل في عقد نقل البضائع قبل شحنها بطبيعة الأمتعة أو البضاعة التي يتولى الناقل نقلها ، وأنه يعلق أهمية كبيرة على تسليمها ويطلب من الناقل بذل عناية أعلى من العناية التي يبذلها عادة وذلك بقصد المحافظة عليها ، ويحدد البيان قيمة البضاعة وما يستحقه الناقل من أجره إضافية في حال قبوله نقلها .أما بشأن الأساس القانوني لمبدأ إعلان المصلحة بالتسليم، فقد ذهب بعض الآراء

(٢) ينظر الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية ، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠١٠، ص ٣٣٦ .

(٣) ينظر : الدكتور أحمد حسني ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٠ .

(٤) الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية ، ص ٣٣٧ وتجدد الإشارة إلى أن المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية المصرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ قد قننت الأحكام المتعلقة بإعلان المصلحة بالتسليم في عقد النقل البحري للبضائع وقررت أنه (لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن، ويعد البيان قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها).

(٥) ينظر : الدكتور مصطفى محمد احمد رجب ، قانون النقل الدولي، النقل البحري والجوي والنقل بسكك الحديد، مشاة المعارف ، الإسكندرية، ط ١، ٢٠١٧، ص ٣٣٩

(٦) الدكتور فاروق احمد زاهر، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٧

(٧) ينظر: الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، التعويض عن اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999، دار النهضة العربية ، القاهرة 2009 ص ٥٢٦

(٨) الدكتور عبد الفضيل محمد احمد ، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون ، المنصوره ، 2006 ص ٣٣٨

(٩) الدكتور عاطف الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 ، كلية الحقوق ، دار الفكر الجامعي ، القاهرة ، ص ٢٠٦-٢٠٧

إلى أن الإعلان المذكور ينبني على فكرة مفادها بأن الراكب أو المرسل يقع عليه واجب بإعلام الناقل بطبيعة الأشياء الثمينة أو ذات القيمة العالية وذلك لكي يتمكن الناقل من اتخاذ التدابير الخاصة للمحافظة على سلامتها . وطالما أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل واجباً على الراكب أو المرسل، ومن ثم فإن عدم تقديم هذا الاعلان أو البيان يمثل اهمالا من جانب الراكب أو المرسل، مما يجيز للناقل التمسك بحدود المسؤولية بغض النظر عن قيمة البضاعة أو الأمتعة<sup>(10)</sup>. ويثار التساؤل عن نطاق تطبيق إعلان المصلحة بالتسليم وهل يمكن تطبيقه في مختلف صور عقد النقل الجوي؟ يبدو من أحكام اتفاقيتي وارسو لعام 1929 ومونتريال لعام 1999 بان إعلان المصلحة بالتسليم يطبق في حال نقل أمتعة الراكب في عقد نقل الركاب وكذلك في عقد نقل البضائع جوا ، ومن ثم فإن إعلان المصلحة لا يطبق بشأن الأمتعة غير المسجلة، اي الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب في أثناء السفر وتكون في حيازته وذلك لأن هذه الأمتعة لا يكلف الناقل بالمحافظة عليها، وانما يكلف الراكب بذلك. ولا يطبق إعلان المصلحة بالتسليم بطبيعة الحال عن الأضرار التي تلحق بالراكب، وانما يسأل الناقل عنها في ضوء حدود المسؤولية التي بينها الاتفاقية. ونخلص مما تقدم أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل استثناء على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي ، وخروجاً على الأحكام التي قررتها اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال بشأن الحدود القصوى لمبلغ التعويض عن الأمتعة والبضائع. يثار تساؤل عما هل يوجد اختلافاً بمفهوم إعلان المصلحة بالتسليم وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال ؟ لا تختلف كثيراً اتفاقية مونتريال عن سابقتها وارسو حيث تتطلب الشروط الخاصة نفسها بإعلان المصلحة بالتسليم البضائع والأمتعة، ولكن اتفاقية مونتريال قد أقرت نصاً خاصاً بالبضائع ونصاً آخرأ خاصاً بالأمتعة ، بينما قررت اتفاقية وارسو نصاً واحداً يطبق على الأمتعة والبضائع، كما أشرنا إلى ذلك. ويثار تساؤل آخر حول ما إذا حصل تعارض بين اتفاقيتي وارسو ومونتريال وبين القانون الداخلي فلمن الأفضلية في التطبيق لاسيما أن هنالك اختلاف بينهم ؟ عرض مثل هذا التساؤل على المحاكم الأمريكية حيث كانت الإجابة بأن اتفاقية وارسو تطبق تلقائياً (اتفاقية مونتريال حالياً) من دون النظر إلى القوانين الداخلية ، ذلك أن أحكام اتفاقيتي وارسو ومونتريال تسري ذلك لأنها تعد جزء من القانون الأمريكي وتتفوق على قواعد القانون الداخلي<sup>(11)</sup> . أما عن القانون العراقي فإنه قد بين بنص صريح وفقاً للمادة 126 من قانون النقل بأنه تطبق نصوص اتفاقية وارسو على نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة بطريق الجو، وإن كان النقل داخلياً. وهذه الاتفاقية هي التي تطبق على عقود النقل الجوي سواء أكان النقل داخلياً أم دولياً<sup>(12)</sup>. ومن التطبيقات القضائية التي تبين مفهوم اعلان المصلحة بالتسليم وفي قضية فرانكن Franklin Mint ضد شركة ترانس Trans World، رفعت أمام محكمة المقاطعة الأمريكية للمنطقة الجنوبية من نيويورك بتاريخ 18 ديسمبر 1979 ، سلم المدعي فرانكلين مينت إلى المدعى عليه ترانس وورلد إيرلاينز إنك للنقل حزمة البضائع لنقلها إلى مطار هيثرو بلندن ، وهي أربع طرود كبيرة فيها 714 طرداً من الحزم ، التي تحتوي كمية كبيرة من العملات المعدنية الثمينة ، ولم يقدم فرانكلين إعلان خاص عن قيمة البضائع وقت التسليم، ودفع مبلغ 544.96 دولاراً من فرانكلين مقابل الشحنة. لم تصل الحزم الأربع إلى الجهة المطلوبة وطالب المدعي باستعادة قيمتها الكاملة ، رفضت المحكمة طلب المدعي مستندة في ذلك إلى نص المادة (22) من اتفاقية وارسو لأنه ما لم يتم إصدار إعلان خاص بالقيمة وقت التسليم، فإن مسؤولية الناقل

(10) Drion, Limitations of Liabilities in international air law , p.316

(11) أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص 513.

(12) قرار محكمة البداية في الدعاوى التجارية في الكرخ بالعدد 332/تجارية 2018 تاريخ 2019/2/7 المصدق من محكمة التمييز الاتحادية بالقرار بعداد 2019/1443 تاريخ 2019/5/12، مشار إليه لدى القاضي محمد علي محمود نديم، مصدر سبق ذكره، ص 288.



عن الأمتعة والبضائع المسجلة تقتصر على ما يعادل ٢٥٠ فرنكا للكيلو جرام الواحد<sup>(13)</sup>. وفي قضية أخرى تتلخص وقائعها تلف البضائع، من قبيل الناقلين، المسؤولين عن نقل البضائع دولياً، وحيث أن المدعي طالب بالتعويض عن كل الضرر الذي لحق بالبضائع، مستنداً في ذلك في حال تلف جزء من الشحنة، يتم استخدام وزن الحزمة، أو الطرود التالفة، لحساب المسؤولية، أما إذا كان الضرر الذي لحق بالبضائع يؤثر على قيمة الطرود الأخرى، غير التالفة فإنه يتم التعويض بحسب وزن الشحنة الكلي، وحيث تم الحكم لصالح الشركة وتم احتساب التعويض على أساس وزن الشحنة بالكامل، وليس فقط البضائع التالفة. أي تم التعويض وفقاً لمبدأ تحديد المسؤولية الذي حددته اتفاقية وارسو<sup>(14)</sup> وذلك لأن المرسل لم يصرح عن قيمة البضاعة الفعلية فإن التعويض يكون وفقاً لاتفاقية وارسو وفقاً لمبدأ المسؤولية المحدودة في الاتفاقية.

### الفرع الثاني

#### الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم

اختلفت آراء الفقه بشأن الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم<sup>(15)</sup> إلى اتجاهات عدة يمكن إيجازها بالآتي:

#### أولاً: إعلان المصلحة بالتسليم يمثل تصرفاً من جانب واحد

ذهبت بعض آراء الفقه إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل تصرفاً قانونياً صادراً من جانب واحد أي من جانب المرسل أو الراكب يضع فيه الأخير حداً للمسؤولية أعلى من الحدود القصوى التي حددتها الاتفاقية، وليس من الضروري موافقة الناقل عليه<sup>(16)</sup> ويترتب على هذا التكييف أنه لا يمكن للناقل أن يدرج إعلاناً في خطاب النقل الجوي أو وثيقة النقل الجوي أو تذكرة النقل يحدد فيه مسؤوليته بمبلغ أقل مما حدده إعلان المصلحة بالتسليم، إلا أن هذا التكييف لا يبدو صحيحاً لكونه يتعارض مع المبادئ المقررة بشأن عقد النقل الجوي، والطبيعة الرضائية لهذا العقد التي تقتض وجوب اتفاق طرفيه على جميع المسائل الجوهرية المتصلة بالعقد. إذ مما لا شك فيه أن زيادة مبلغ التعويض عن الحدود التي تقرها الاتفاقية هورهن بموافقة الناقل، ومن ثم فإذا لم يوافق الناقل على المبلغ الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم فلا يمكن إلزامه بدفع المبلغ الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم، وذلك لأن إعلان المصلحة بالتسليم يتطلب من الناقل بذل عناية تفوق العناية العادية التي يبذلها في نقل الأمتعة والبضائع الأخرى، ولا يمكن إلزام الناقل ببذل هذه العناية إلا إذا وافق على بذلها.

#### ثانياً: إعلان المصلحة بالتسليم اتفاق أو شرط

مقابل الاتجاه الأول ذهبت آراء الفقه إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل اتفاق بين الناقل والراكب أو المرسل يتفق بمقتضاه الطرفان على تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية<sup>(17)</sup> ويترتب على هذا التكييف أنه لا يمكن للراكب أو المرسل أن يفرض على الناقل قيمة أعلى مما حددته الحدود القصوى لمبالغ التعويض التي حددتها الاتفاقية، وكذلك لا

(13) Franklin Mint Corporation v. Trans World Airlines, Inc., 525 F. Supp. 1288 (S.D.N.Y. 1981).

(14) TWA v. Franklin Mint Corp., 466 U.S. 243 (1984).

(15) يرى الأستاذ Drion أن واضعي اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لم تكن لديهم فكرة واضحة عن طبيعة إعلان المصلحة بالتسليم وتحديد القيمة التي ترد في إعلان المصلحة بالتسليم وهل أنها تمثل القيمة الفعلية للبضاعة أو الامتعة أم أنها تمثل قيمتها وقت تسليمها حيث لا تقدم نصوص اتفاقية وارسو أجوبة واضحة بهذا الشأن، ص 37.

(16) ينظر: الدكتور فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فانسوفيا و البروتوكولات المعدلة لها، مطبعة جامعة القاهرة، 1985، ص ١٣٦.

(17) Paul Chauveau, Droit aerien, Librairies Techniques, paris, 1951, No 361, Georgette Miller, Liability in in international air transport, kLuwER, 1977, p241.

يجوز لأي من الطرفين بعد أن تم الاتفاق على حدا أعلى للمسؤولية - إن ينقضه بمحض إرادته (18) وهذا التكليف يتوافق مع القواعد العامة لعقد النقل - بوصفه من العقود الرضائية - ويحقق مصلحة الطرفين ، حيث يكون من مصلحة الناقل التمسك بحدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية في حال عدم وجود اتفاق مع الراكب أو المرسل على دفع مبلغ تعويض أعلى عن الحد الأقصى الذي حددته الاتفاقية ، كما أنه يحقق مصلحة الراكب أو المرسل في استحقاقه لمبلغ التعويض الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم في حال توافر شروطه ، والتي سنبينها لاحقاً عند البحث في شروط إعلان المصلحة بالتسليم. وقد أخذت بعض أحكام القضاء بهذا التكليف حيث رفضت الحكم على الناقل بحد أعلى من مبلغ التعويض الذي قرره الاتفاقية في حال عدم وجود اتفاق بين الناقل والراكب أو المرسل على استحقاق مبلغ تعويض يزيد عما قرره الاتفاقية. ففي قضية رفض الناقل القيام بالنقل وأعطى تعليمات لموظفيه بعدم قبول نقل البضائع وفقاً لإعلان المصلحة بتسليم البضائع والأمتعة المسجلة حيث كانت البضائع والأمتعة المسلمة باهظة الثمن حتى لو أصر المرسل على ذكر قيمة بالإعلان المصلحة بالتسليم قدمت القضية من قبل المدعي المرسل ضد شركة اميرال ايريز حيث شحنت سبائك من الذهب وكان الناقل قد أعطى تعليمات لموظفيه وأتباعه بعدم قبول نقل شحنة السبائك الذهبية الا إذا لم تذكر قيمة هذه السبائك الذهبية. حيث بينت المحكمة بأن من حق الناقل الجوي رفض إعلان المصلحة بالتسليم حيث كان قرار المحكمة المعروف عليها النزاع أن النقل قد تم من دون أن يذكر إعلان المصلحة بالتسليم ، وذلك يعني أن السبائك الذهبية سلمت ضمناً ويحق للناقل رفض النقل حتى لو أصر المرسل على إعلانه بذكر قيمة البضائع وكان حكم المحكمة بأن يعوض الناقل الجوي المرسل عن الضرر الذي لحق مستندة في ذلك إلى أحكام المسؤولية المحدودة وفقاً لاتفاقية وارسو (19). أما بشأن ما إذا كان إعلان المصلحة بالتسليم يمثل اتفاقاً ضمناً على رفع مبلغ التعويض كما ذهبت بعض آراء الفقه (20) أم أنه يمثل اتفاقاً صريحاً فإنه يبدو من نصوص الاتفاقية أن إعلان المصلحة بالتسليم - في حال الاتفاق عليه - فإنه يمثل اتفاقاً صريحاً على رفع مبلغ التعويض عن الطرفان صراحة عن انصراف إرادتهما إلى رفع مبلغ التعويض ولا يمكن عده اتفاقاً ضمناً يثار تساؤل حول ما إذا كانت القيمة المحددة بتسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة تعد من قبل التقدير الجرافي ؟ وهل يجوز العدول عن إعلان المصلحة بالتسليم بعد الاتفاق عليه؟ لا تُعدُّ القيمة المعلنة في خطاب نقل البضائع أو استمارة نقل الأمتعة من قبيل التقدير الجرافي الذي يلزم الناقل الجوي بدفعه تلقائياً من دون أن ينظر إلى قدر الضرر، إذ إنه بمثابة حد أقصى للتعويض لا يستحقه مرسل البضائع إلا إذا كان مقدار الضرر مساوياً لقيمة التعويض (21). أما بشأن العدول من إعلان المصلحة بالتسليم ، ان نص المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو ومونتريال ذكرت أنه يجب ذكر القيمة عندما تسلم البضائع أو الأمتعة للناقل الجوي إلا أن ذلك لا يمنع الأطراف من إبرام اتفاق لاحقاً ، بالعدول عن شرط إعلان المصلحة بالتسليم. ويقع على عاتق المدعي الشخص المضرور إثبات ذكر المصلحة بالتسليم ودفع الزيادة المستحقة على الأجرة (22) ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي محدودة في الأصل، وعلى الشخص المضرور الذي يدعي خلاف الأصل إن يثبت ما يدعيه (23) ومن ذلك نستنتج أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تبين طبيعة إعلان المصلحة بتسليم البضائع والأمتعة، إلا أن هذا الإعلان لا يمكن أن يكون

(18) ينظر : الدكتور فاروق احمد زاهر، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٧.

الساعة 1:45 تاريخ 18 مايو 2022. <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=142328> (19)

(20) الدكتور فاروق أحمد زاهر، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٧.

(21) الدكتور عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية ، 2006، ص ١٠٠.

(22) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط2، 1966، ص ٥٦٧.

(23) وهيبة بن ناصر ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب في القانون الجزائري ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسة ، جامعة سعد ، دحلب البليدة ، ص ٤٩.



سوي شرط يرد في العقد، ويترتب على ذلك الشرط أن بطلانه أو العدول عنه لا يرتب بطلان العقد وهذا التكييف يستند إلى أن الناقل رفض النقل إذا أمر المرسل على ذكر مبلغ مرتفع جداً فوق طاقة مؤسسة النقل الجوي، مثال على ذلك : لو أراد المرسل أن ينقل شحنة من قطع الماس أو سبائك الذهب التي تصل قيمتها إلى الملايين. وعليه يتضح من تكييف اعلان المصلحة بتسليم البضائع والأمتعة أن المقصود به : هو اتفاق بين الناقل والمرسل بتحديد مبلغ تعويض يجاوز الحد الأقصى للتعويض الذي حددته اتفاقية وارسو ويكون في عقد نقل البضائع والأمتعة التي تكون باهظة الثمن غالباً مما يستدعي ذلك الأمر أن يتحمل المرسل تكاليف الشحن الأصلية وأجور إضافية عن تلك البضائع والأمتعة. يُثار تساؤل عن نطاق سريان شرط إعلان المصلحة بالتسليم ؟ وهل يسري بحق الناقل الفعلي أم الناقل المتعاقد؟ بينما أن التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي يشمل تابعي الناقل ووكلائه ، أما في التشديد الاتفاقي بطريق إعلان المصلحة بتسليم البضائع والأمتعة المسجلة فإن هذا الشرط لا يسري إلا بحق الناقل المتعاقد، أما عن الناقل الفعلي لا يسري الشرط بحقه إلا بعد موافقته على ذلك<sup>(24)</sup>، ولا تختلف اتفاقية مونتريال عن سابقتها وارسو من حيث الأثر المترتب على تحقق ضرراً بالبضائع والأمتعة المسلمة وفقاً لإعلان المصلحة بتسليم البضائع، ففي قضية تتلخص وقائعها بأنه تم إرسال كافة البيانات والمعلومات عبر الهاتف وبالتصاريح الخاصة بقيمة البضائع غير أن الناقل المتعاقد أمر بإرسال البضائع إلى وكيله لينجز المرحلة الأولى من النقل وحيث يوجد اتفاق بين أطراف العقد بين الشركتين على أن يتم ذكر كل الإيضاحات حول القيمة بإعلان المصلحة بالتسليم إلا أن الناقل المتعاقد أهمل في ذكر كل البيانات الخاصة حيث تم ذكر قيمة تعويضاً منخفضة وعليه أهمل في تسليم تصريح خاص حول القيمة للناقل الجوي الفعلي ، وقد طالب المدعي بالتعويض عن الخسائر التي لحقت به من قبل الناقل المتعاقد الذي سبق وأن اتفق معه وبلغه عن مقدار التعويض بالتصريح الخاص بإعلان المصلحة وكان قرار المحكمة المعروف عليها النزاع أنه يحق للمدعي مطالبة الناقل المتعاقد بتعويض غير محدود عن البضائع التي سلمت ذلك لأن الناقل المتعاقد قد أهمل إبلاغ الناقل الفعلي لحظة استلام البضائع بضرورة تقديم تصريح خاص وعليه حصل المدعي عن تعويض كامل<sup>(25)</sup>. يتضح من السابقة القضائية أعلاه أن اثر ترتيب المسؤولية قد سري بحق الناقل المتعاقد وليس الناقل الفعلي ، حيث حصل المدعي صاحب البضاعة المتضررة عن تعويض كامل عن الأضرار التي لحقت به. يُثار تساؤل حول مسؤولية الناقل الجوي في حال الحق ضرراً بالأمتعة غير المسجلة هل يستطيع الراكب المطالبة بالتعويض عنها وفقاً لإعلان المصلحة بالتسليم إذا كانت الحقيقية الشخصية تحتوي على نقود و مجوهرات ثمينة ؟ تتبين الإجابة عن الأسئلة من خلال تحليل السوابق القضائية المعنية بهذا الموضوع ففي قضية رفعت من قبل المدعي شيدلمير ضد الخطوط الجوية أمام المحكمة المدنية لمدينة نيويورك، مقاطعة نيويورك في ٢٢ فبراير ١٩٧٩ حيث طالبت المدعية بالتعويض عن نقود كانت قد اختفت من حقيبة أثناء وجودها في حيازة المدعي شركة (TIA). تم رفض مطالبتها من قبل هذه الشركة ذلك أن المدعي كان مسافراً على متن رحلة طيران مستأجرة لا تخضع لأحكام اتفاقية وارسو ، وأنه حتى لو كانت اتفاقية وارسو كانت تغطي هذه الرحلة ، فإن المدعي حتى يحصل على تعويضاً يكون مقيداً بشروط اتفاقية وارسو. حيث سافرت السيدة شيدلمير على طائرة مستأجرة تابعة لشركة TIA في النمسا. وكانت تحمل حقيبة يد سوداء

(24) وهذا ما قرره الفقرة 2 من المادة 3 من اتفاقية جوادا لآخار 1961 – المعدلة لاتفاقية وارسو – حيث نصت على أنه " كل اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها اتفاقية وارسو، وكل تنازل عن حقوق تمنحها تلك الاتفاقية، وكل إقرار بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقاً للمادة (22) من الاتفاقية لا تؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته "

(25) Philippine Airlines V. orlove.1950. أشار إليه لدى:

Lawrence B. Goldhirsch, The Warsaw convention Annotated, Kluwer,2000, P. 139.

وضعتها تحت مقعدها التي تجلس عليه . كانت الطائرة متجهة إلى مطار كينيدي في نيويورك، وقد توقفت الطائرة في إحدى المطارات الدولية فترة وجيزة وبعدها عاد الركاب إلى مقاعدهم، وسألت المضيفة الركاب عما إذا يرغبون وضع أمتعتهم وحقائبهم وأمتعتهم حتى تضعها في مقدمة الطائرة في غرفة أمامية بالطائرة. وبينت السيدة شيدلمير أن كل شيء حدث بسرعة كبيرة وكانت متعبة للغاية وغير مرتاحة من التأخير الذي حدث نتيجة التوقف في المطارات، ووافقت على تسليمها دون التفكير في محتويات حقائبها الثمينة، والتي تحتوي ما يقرب من 1300 دولار بالعملة الأمريكية والنمساوية، وكاميرا خاصة بها، وورقة الكتابة. حيث أن موظفي لم يقوموا بفحص للأمتعة فيما يتعلق بحقائب اليد الخاصة بالركاب، وقد حكمت المحكمة المعروف عليها النزاع بالتعويض المحدد وفقاً لاتفاقية وارسو 1929<sup>(26)</sup>. حيث لم تتوفر شروط إعلان المصلحة بالتسليم ذلك أن المدعية لم تقم بإعلان المصلحة بتسليم عن البضائع والأمتعة المسجلة، حيث أن اتفاقية وارسو قد بينت المسؤولية عن البضائع والأمتعة المسجلة أما الأمتعة غير المسجلة تبقى في حراسة الراكب ويكون مسؤولاً عنها، يتضح من ذلك أن المدعية صاحبة الحقبة كان عليها أن تعلن عن قيمة الحقبة وفقاً لإعلان المصلحة بتسليم البضائع والأمتعة. خلاصة القول: ومن مجمل ما تقدم يبدو بأن إعلان المصلحة بالتسليم هو بيان يقدمه الراكب في عقد الراكب أو المرسل في عقد نقل البضائع قبل شحنها بطبيعة الأمتعة أو البضاعة التي يتولى الناقل نقلها ، وأنه يعلق أهمية كبيرة على تسليمها ويطلب من الناقل بذل عناية أعلى من العناية ، أما بشأن الأساس القانوني لمبدأ إعلان المصلحة بالتسليم، فقد ذهبت بعض الآراء إلى أن الإعلان المذكور ينبنى على فكرة مفادها بأن الراكب أو المرسل يقع عليه واجب بإعلام الناقل بطبيعة الأشياء الثمينة أو ذات القيمة العالية وذلك لكي يتمكن الناقل من اتخاذ التدابير الخاصة للمحافظة على سلامتها، وطالما أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل واجباً على الراكب أو المرسل، ومن ثم فإن عدم تقديم هذا الإعلان أو البيان يمثل إهمالاً من جانب الراكب أو المرسل، مما يجيز للناقل التمسك بحدود المسؤولية بغض النظر عن قيمة البضاعة أو الأمتعة، وعليه أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل استثناء على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وخروجاً على الأحكام التي قررتها اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال بشأن الحدود القصوى لمبلغ التعويض عن الأمتعة والبضائع، أما عن الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم انقسم الفقه على اتجاهين : الأول أنه تصرف من جانب واحد، وهو رائي ضعيف و ثانياً: إعلان المصلحة بالتسليم اتفاق أو شرط: مقابل الاتجاه الأول ذهبت آراء الفقه إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم يمثل اتفاق بين الناقل والراكب أو المرسل يتفق بمقتضاه الطرفان على تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية ، أما عن سريان شرط إعلان المصلحة بالتسليم فإنه يسري بحق الناقل المتعاقد ولا يسري بحق الناقل الفعلي إلا بموافقة .

### المطلب الثاني

#### شروط إعلان المصلحة بالتسليم وآثاره القانونية

يبدو استناداً إلى ما قرره اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال 1999، وكذلك مما أشارت إليه آراء الفقه وقرره أحكام القضاء أن إعلان المصلحة بالتسليم له شروطاً معينة ينبغي أن تتوفر فيه لكي يكون صحيحاً. وهذا ما سنبينه في (فرع أول). فإذا ما توافرت شروط إعلان المصلحة فإنه ينتج آثاره القانونية في حال وقوع الضرر للأمتعة أو البضائع الوارد ذكرها في الإعلان المذكور، وهذا ما سنبينه في (فرع ثان) وبناءً على ما تقدم سيقسم المطلب الأول على فرعين وبالشكل الآتي :

الفرع الأول: شروط إعلان المصلحة بالتسليم  
الفرع الثاني: الآثار القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم

(26) <https://casetext.com/case/schedlmayer-v-airlines>



## الفرع الأول

### شروط اعلان المصلحة بالتسليم

لإعلان المصلحة بالتسليم شروطاً معينة لعل أهمها وجوب تحرير إعلان المصلحة بالتسليم كتابة، وأن يتضمن هذا الاعلان مقدار مبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب أو المرسل ، وكذلك وجوب ألا يقل هذا المبلغ عن الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية فضلاً عن عدم حدوث غش من جانب الراكب أو المرسل ، وكذلك دفع رسم إضافي ونبين هذه الشروط تباعاً :

### أولاً : وجوب تحرير اعلان المصلحة بالتسليم كتابةً

وفقاً لما قررته المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو والمادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال، فإن إعلان المصلحة بالتسليم شروطاً معينة لعل أهمها وجوب تحرير إعلان المصلحة بالتسليم كتابة ، وبعبارة تدل عليه صراحة، ومن ثم لا يمكن التمسك بوجود هذا الإعلان بشكل ضمني، أي افتراضه ، أو كتابته بعبارة لا تبين دلالتها مضمون الإعلان أو تقرر وجوده ، أما في ما يتعلق بشكل إعلان المصلحة بالتسليم فإنه يبدو واضح بأن اتفاقيتي وارسو ومونتريال لم تحدد شكلاً خاصاً للإعلان، ومن ثم فإن هذا الاعلان يمكن أن يدرج في وثائق النقل - كخطاب أو وثيقة النقل الجوي أو تذكرة النقل - كما يمكن أن يرد في أي وثيقة أخرى، وهذا ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية في حكم لها صدر في ٢٧/٢/١٩٨٤ في قضية تتلخص وقائعها بفقد طرد زنته ٢,٧٥ كيلو غرام يحتوي على منظمات ماسية ، وتضمن خطاب النقل الجوي بيانات بالحروف الكبيرة بأن البضاعة المشحونة عبارة عن منظمات ماسية قيمتها ٣٩٤٠ فرنك سويسري ، وقد حددت رسوم الشحن على أساس هذه القيمة. وقد أيدت محكمة النقض المصرية الحكم الصادر في هذه القضية من محكمة استئناف القاهرة بإلزام المدعي عليه (شركة مصر للطيران) بدفع المبلغ الوارد في الخطاب المذكور على أساس القيمة المعلنة فيه لمصلحة المضرور (الشركة العربية للتصنيع) وجاء في هذا الحكم (إذا كانت اتفاقية فارسوفيا وقد خلت مما يوجب حصول التنبيه بشكل خاص ، فإنه يجوز ابداءه بأي وسيلة بما في ذلك إثباته بوثيقة الشحن ، ما دام وروده بهذه الصورة ينبئ بذاته بما لا يدع مجالاً للشك أن المقصود منه تنبيه الناقل إلى محتويات الرسالة<sup>(27)</sup> ونخلص مما تقدم بأن إعلان المصلحة بالتسليم يمكن أن يرد في وثائق النقل الجوي أو في أي وثيقة أخرى بشرط أن تتضمن هذه الوثيقة ما يشير صراحة إلى قيمة مبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب أو المرسل وذلك كتعويض عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع أو التأخير في نقلها. بينما الأمر على خلاف ذلك مما قررته (الفقرة ٥) من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل بشأن توحيد القواعد المطبقة على سندات الشحن حيث تتطلب هذه الاتفاقية وجوب إدراج قيمة البضاعة في سند الشحن فضلاً عن تحديد جنس أو نوع البضاعة ، ويُعد هذا الشرط شرطاً أساسياً للمطالبة بتعويض أعلى من الحد الأقصى الذي حددته المعاهدة المذكورة<sup>(28)</sup>، وبناءً على ذلك فقد ذهبت محكمة النقض المصرية إلى عدم الاعتراف بإعلان المصلحة بالتسليم في عقد النقل البحري للبضائع الذي تحكمه معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ إذا كان سند الشحن لا يتضمن قيمة البضاعة وجاء في حكمها الصادر في ١٢/١/١٩٨٧ بأنه (يمكن للشاحن أو المرسل إليه أن يطالب بالقيمة الفعلية للبضاعة إذا قدم إقراراً كتابياً عند تسليمها للناقل يبين فيه قيمتها، على أن يدرج هذا البيان في سند الشحن، وحينئذٍ يقدر التعويض على أساس القيمة الفعلية التي قدرها الشاحن في سند الشحن باعتبار هذا السند هو الذي يحدد وحدة العلاقة بين الناقل والشاحن)<sup>(29)</sup>. أما إذا لم يرد إعلان المصلحة بالتسليم كتابة في عقد النقل الجوي للبضائع أو الأمتعة فلا يجوز للراكب أو المرسل المطالبة بالقيمة الحقيقية للبضاعة أو الأمتعة حتى في حال علم الناقل بالقيمة العالية والكبيرة للبضاعة أو الأمتعة وهذا ما

(27) أشار إلى هذا الحكم الدكتور فاروق أحمد زاهر ، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٨-١٣٩.

(28) Drion, Op. Cit., P.317.

(29) أشار إلى هذا الحكم الدكتور أحمد حسني ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧١-٢٧٢.

قررت العديد من أحكام القضاء ومنها الحكم الصادر عن المحكمة الإقليمية العليا في مقاطعة (كولونيا) الألمانية بتاريخ ١٦/٢/١٩٩٠ وتتلخص وقائع هذه القضية بأنه أثناء رحلة جوية بين مدينة أثينا إلى فرانكفورت فقدت حقيبة بداخلها معدات تصوير ثمينة كان المدعي سلمها إلى الناقل لشحنها في الطائرة وكانت قيمة محتويات الحقيبة حسب ادعى المدعي هو ١٦,٠٠٠ مارك الماني، وأنه كان بإمكان المدعي اصطحاب الحقيبة معه إلى الطائرة إلا أن موظفة الشحن الجوي رفضت ذلك بسبب كبر حجمها، وطمأنته أنه لا خوف عليها من السرقة أو الضياع وقد طلب المدعي من المحكمة تطبيق الفقرة الثانية من المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو وطالب بالتعويض وفقاً لأحكام المسؤولية غير المحدودة وليس وفقاً لحدود المبالغ التعويض المقررة في اتفاقية وارسو، فرفضت المحكمة طلب المدعي بالزام الناقل بدفع تعويض يزيد عما قررت اتفاقية وارسو، وذلك لأنه في حال افتراض صحة ادعاءه بشأن قيمة الحقيبة فإن من المتعذر عليه إلزام المدعي عليه بمبلغ أعلى مما قررت اتفاقية وارسو، وإنما يجب الحكم وفقاً لما قررت الاتفاقية المذكورة ذلك لأن المدعي لم يقدم إقراراً بقيمة الحقيبة ولم يدفع رسماً إضافياً عن نقلها<sup>(30)</sup>، وكذلك ذهبت محكمة استئناف باريس في ١٧/١٢/١٩٨١ إلى أن مسؤولية الناقل الجوي تجاه المرسل إليه عن سرقة السبائك الذهبية التي سرقت في المطار من قبل أحد عمال التفريغ هي مسؤولية محدودة وفقاً لأحكام المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو وذلك لعدم تقديم إعلان خاص عن قيمة البضاعة من قبل المرسل قبل تسليمها<sup>(31)</sup>. وفي قضية *seth v. British overseas air waysco* التي نظرتها محكمة مقاطعة (massachusetts) وصدر الحكم فيها في ١٢/٤/١٩٦٣ كان المدعي في رحلة من مطار مومباي إلى ولاية بوسطن وقد قامت خطوط طيران الشرق الأوسط بنقله إلى مطار بيروت على أن يتم نقله إلى لندن ثم إلى بوسطن. وأثناء الرحلة فقدت أمتعته التي كانت عبارة عن حقيبتين إحداها تحتوي ملبسه وبعض حاجاته الشخصية والأخرى تحتوي مخطوطتان ادعى المدعي بأنه قضى (٨٠٠٠) ساعة في إعدادها بمساعدة زوجته، وقدر قيمة هذه المخطوطتان بمبلغ (١٠٠٠٠) عشرة آلاف دولار أمريكي، إلا أن المحكمة لم تقتنع بالأدلة التي قدمها بشأن القيمة الفعلية للمخطوطتين، وحددت قيمة التعويضات عن فقدان جميع الأمتعة بمبلغ مقداره ٠٦,٣٣١ دولار أمريكي استناداً إلى المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو التي تحدد قيمة التعويض بما لا يتجاوز ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام، حيث لم يثبت للمحكمة أن المدعي قد قدم بياناً عن طبيعة الأمتعة وقيمتها<sup>(32)</sup>. أما إذا كان الراكب قد قدم إلى الناقل إعلان المصلحة بالتسليم، وحدد فيه قيمة التعويض الذي يستحقه في حال هلاكها أو تلفها أو التأخير في نقلها، إلا أن الناقل المتعاقد قد عهد بتنفيذ النقل إلى ناقل آخر - أي إلى الناقل فعلي - لكي يقوم بنقل البضاعة، فإن الناقل المتعاقد يبقى مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في ضوء القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم، حيث كان من الواجب عليه أن يبلغ الناقل الفعلي عن إعلان المصلحة بالتسليم لكي يتخذ الأخير الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة، إلا أن الناقل المتعاقد قد أهمل ذلك، ومن ثم فهو يعد مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة وفقاً لما ورد في إعلان المصلحة بالتسليم، وهذا ما تقرر في قضية *Philippine Airlines v. Orlove 1958*<sup>(33)</sup>.

(30) أشار إلى هذا الحكم الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٥٢٦-٥٢٧

(31) أشار إلى الحكم الدكتور ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، الجزء الأول، المنشورات الحقوقية، بيروت، 2004، ص ٤٢٨

(32) ينظر هذه القضية الموقع الإلكتروني: law justia.com

(33) Lawrence Goldhirsh, The Warsaw convention Annotatied, kulwer 2000, p139

ثانياً: أن يتضمن إعلان المصلحة بالتسليم مقدار مبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب أو المرسل يجب لصحة إعلان المصلحة بالتسليم أن يتضمن مقدار مبلغ التعويض الذي يحدده الراكب أو المرسل عن الأضرار التي تلحق بالأمّعة أو البضائع ، فإذا خلا من ذلك فلا يعتد به على الإطلاق ولا يلزم الناقل بالتعويض سوى بالحدود التي حددتها الاتفاقية (34).

ثالثاً: ألا يقل مبلغ التعويض المحدد في إعلان المصلحة بالتسليم عن الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية

لما كان إعلان المصلحة بالتسليم هو وسيلة يتفادى بها الراكب أو المرسل الغبن الذي يلحق به جراء تحديد مسؤولية الناقل الجوي بحدود قصوى قد لا تتفق مع القيمة الحقيقية للأمّعة أو البضائع ، لذا يجب ألا يقل مبلغ التعويض الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم عن الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية (35).

رابعاً: عدم حدوث غش من جانب الناقل أو المرسل

ويشترط كذلك للأخذ بالقيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم عدم صدور غش من جانب الراكب أو المرسل في البيانات التي قدمها بشأن الأمّعة أو البضائع. ومن الأمثلة على ذلك وصف البضائع والأمّعة وصفاً غير دقيق ولا يتفق مع الحقيقة ، كأن يذكر بأن الطرد يحتوي على أحجار أو مجوهرات ثمينة، أو أنه يحتوي على وثائق ذات أهمية كبيرة طمعا بالحصول على تعويض بقيمة عالية تفوق قيمتها الحقيقية، حيث أن الناقل الجوي قد لا تتوافر لديه الوسائل التي يتحقق بها من طبيعة البضاعة أو قيمتها.

خامساً: وجوب دفع رسم إضافي من قبل الراكب أو المرسل

يجب وفقاً لما قرره المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو والمادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال على الراكب أو المرسل أن يدفع رسماً إضافياً عن نقل الأمّعة والبضائع الواردة ذكرها في إعلان المصلحة بالتسليم، ويمثل هذا الرسم زيادة في أجرة النقل عن التعريف العادية (36)، ويتم تقدير الرسم أو الأجرة الإضافية بالاتفاق بين الناقل وبين الراكب أو المرسل، إلا أنها يجب أن تتناسب طردياً مع قيمة البضاعة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم (37). ويبدو بأن إلزام الراكب أو المرسل بدفع رسم أو أجرة إضافية يجد تبريره بأن هذا الرسم أو الأجرة الإضافية يمثل مقابلاً للجهد الذي يبذله الناقل في المحافظة على الأمّعة أو البضائع. ويثار التساؤل بشأن ما إذا كان المرسل أو الراكب ملزماً بدفع الرسم أو الأجرة الإضافية وقت تسليم الأمّعة أو البضاعة إلى الناقل؟ ذهب البعض من الفقه إلى أنه لا يشترط دفع الرسم أو الأجرة الإضافية عند تسليم المرسل إليه البضاعة في مطار الوصول (38).

أما إذا لم يذكر في إعلان المصلحة بالتسليم مقدار الرسم أو الأجرة الإضافية فإن ذلك لا يؤثر على صحة الإعلان ويمكن للناقل المطالبة به (39). ويرى البعض من الفقه بأن شرط دفع رسم أو أجرة إضافية هو أمر مقرر لمصلحة الناقل، فإذا قبل الناقل نقل البضاعة أو الطرود من دون المطالبة بأجرة إضافية فإنه يعد قد تنازل عن حقه ، ولا يؤثر ذلك على حق المرسل أو المرسل إليه في المطالبة بالتعويض في الحدود الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم (40). إنَّ الحكمة من هذه الشروط أن يفهم الطرفان الناقل والمرسل بكل وضوح المقصود من ذكر قيمة البضائع في خطاب النقل هو اعتبار المبلغ المذكور حداً أعلى للتعويض ، حيث طبق هذين الشرطين بكل دقة في المحاكم ، وتطلبت من

(34)Drion, Op.Cit., p. 317.

(35)الدكتور: فاروق احمد زاهر، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٩.

(36)لدكتور: فاروق أحمد زاهر، مصدر سبق ذكره ، ص 139.

(37)Chaveau, Op .Cit., No. 361.

(38)Drion, op .cit., p. 319.

(39)Ibid, p.319.

(40) ينظر : الدكتور فاروق أحمد زاهر، مصدر سبق ذكره ، ص ١٤٠.

مرسل البضائع والأمتعة أن يدفع زيادة خاصة فلا يكفي شحن البضائع بتعريفه مرتفعة، فلا بُدَّ من دفع زيادة في أجور النقل الجوي. ويجب أن تذكر القيمة الحقيقية عند تسليم البضائع والأمتعة إلى الناقل، إذ أن تحديد قيمة التعويض لكي يكون الناقل في مأمن من تلاعب المرسلين أو الشاحنين حتى لا يقوموا بتخفيض قيمة بضاعتهم لكي يستفيدون من التعريفه المخفضة وبعد اتمام عملية نقل البضائع والأمتعة يطالبون بمبالغ باهظة بقدر الخسائر التي حلت ببضائعهم ، ومن جهة أخرى تعطي للراكب أو للمرسل مكنة الحصول على التعويض الفعلي عن الضرر الذي لحق بالبضائع أو الأمتعة<sup>(41)</sup> .

### الفرع الثاني

#### الآثار المترتبة على إعلان المصلحة بالتسليم

يترتب على إعلان المصلحة بالتسليم آثار عدة :

**أولاً :** استبدال الحدود القصوى لمبالغ التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة أو البضائع الواردة في اتفاقيتي وارسو ومونتريال بمبلغ التعويض الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم<sup>(42)</sup> حيث يزداد مبلغ التعويض عن الحدود القصوى لمبالغ التعويض التي حددتها الاتفاقيتين المذكورتين بالنسبة للأضرار التي تلحق بالأمتعة أو البضائع. وهذه الزيادة تمثل القيمة التي ارتضاها الراكب أو المرسل عن امتعته أو بضائعه ووافق الناقل عليها. ولكن يثار التساؤل بشأن طبيعة هذه الزيادة وهل أنها تمثل شرطاً جزائياً أم أنها تمثل تعويضاً جزافياً عن قيمة الأمتعة أو البضائع؟ لا تبدو الزيادة في مبلغ التعويض عن الحدود القصوى المقررة بموجب الاتفاقية من قبيل الشرط الجزائي الذي يحدد مبلغاً للتعويض الذي يستحقه المتعاقد إذا أخل المتعاقد الآخر بالتزاماته ذلك لأن الشرط الجزائي يفترض امتناعاً أو إخلالاً من المتعاقد بتنفيذ التزاماته ، وهذا الأمر قد لا يتحقق بالنسبة للنقل الجوي للأمتعة أو البضائع، إذ يحرص الناقل عادة - لاسيما في ظل وجود اعلان المصلحة بالتسليم - على بذل عناية تفوق تلك التي يبذلها عادة لكي يتجنب تبعه المطالبة بالتعويض وفقاً للقيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم. ولا يُعدُّ مبلغ الزيادة في التعويض بمثابة تقديرًا جزافياً لمبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب أو المرسل في حالة ما إذا لحق بالأمتعة أو البضائع ضرراً ما ، لأن يجب على الناقل والراكب أو المرسل عند الاتفاق على إعلان المصلحة بالتسليم أن يضع بعين الاعتبار القيمة الحقيقية أو الفعلية للبضاعة أو الامتعة بحيث لا يستحق المضرور سوى قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى لمبلغ التعويض الوارد في الاتفاقية<sup>(43)</sup>. ونخلص مما تقدم أن الزيادة في مبلغ التعويض عن الحدود القصوى الواردة في الاتفاقية لا يمثل سوى تعويضاً إضافياً يستحقه الراكب أو المرسل وذلك إذا توافرت شروط إعلان المصلحة بالتسليم .

**ثانياً:** إلزام الناقل الجوي بدفع قيمة التعويض الواردة في اعلان المصلحة بالتسليم وذلك إذا أثبت بأن هذا المبلغ يساوي القيمة الحقيقية للضرر الذي لحق بالأمتعة أو البضاعة، ولا يجوز للناقل المنازعة في هذه القيمة إذا كانت حقيقية تمثل الضرر الفعلي الذي وقع ، وقد حرصت العديد من أحكام القضاء على تأكيد هذا الأثر، والإقرار للراكب أو المرسل بالتعويض في ضوء القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم ، وعدم الالتفات إلى الدفع التي يقدمها الناقل للتملص من دفعه. ومن هذه الأحكام ما قضت به محكمة استئناف بيروت بتاريخ ١٩٩٤/١/٢٧ بإلزام الناقل الجوي بالتعويض عن فقدان طرود تحتوي على مجوهرات وذلك بسبب إهمال الناقل المذكور في المحافظة عليها في أثناء نقلها بحرص وجدي حيث أن المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو توجب بتحقيق مسؤولية الناقل عن الأضرار

(41) الدكتور ثروت انيس الأسيوطي ، مصدر سبق ذكره ، ص 722-723.

(42) Drion, Op.Cit., p.319.

(43) ينظر: الدكتور : ثروت انيس الاسيوطي، قانون الطيران المدني ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٦٦، ص ٣١١.



التي تلحق بالأمتعة المسجلة إذا وقع أثناء مدة النقل الجوي<sup>(44)</sup>. وكذلك قضت محكمة استئناف باريس في ١٧/١١/١٩٧٥ بمسؤولية الناقل الجوي -شركة طيران الشرق الأوسط- عن سرقة سبائك ذهبية عهد إليه نقلها من مدينة باريس إلى مدينة دبي حيث حصلت السرقة في أحد عنابر مطار أورلي ومسؤولاً عنها وكيل الشركة المذكورة للخدمات الأرضية<sup>(45)</sup>. كما قضت محكمة النقض المصرية في حكم صادر عنها بتاريخ ٣١/١/١٩٨٣ بإلزام الناقل الجوي شركة الخطوط الجوية الألمانية بدفع تعويض وفقاً للبيان الوارد في تذكرة النقل الذي حدد قيمة البضاعة بأعلى مما قرره المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو. وأكدت بأنه ( وإن كانت المادة ٢٢ من اتفاقية فارصوفيا قد وضعت حد أعلى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة والبضائع بمقدار ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام ، إلا أن هذه الاتفاقية أجازت كل شرط يهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل أو تقدير حد أعلى للتعويض عن الحد المعين في الاتفاقية. ... )<sup>(46)</sup>. ويجب بالمقابل الالتزام بما جاء في إعلان المصلحة بالتسليم بشأن قيمة البضاعة وإن كانت أقل من القيمة الحقيقية لها ، حيث ذهب القضاء اللبناني إلى أن المادة (٢٢) من معاهدة فارصوفيا تحدد مسؤولية الناقل فيما يتعلق بالبضائع بمبلغ مقداره ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام ما لم يحدد الشاحن، عند تقديم الطرد إلى الناقل تصريح خاص بأن له مصلحة في استلام البضاعة ، مقابل دفع تعرفة إضافية ، وإن الناقل يكون ملزماً في هذه الحالة بالتعويض لغاية المبلغ المصرح به. فإذا أعطى التصريح بقيمة منخفضة لمصلحة الكمارك لأجل تخفيض الرسوم الجمركية فلا يسأل الناقل عن كامل التعويض عن فقدان بضع ساعات كان يحتويها الطرد<sup>(47)</sup>.

**ثالثاً:** إن إعلان المصلحة بالتسليم يعد بمثابة قرينة على أن قيمة التعويض الواردة فيه مساو للقيمة الحقيقية للضرر، ومن ثم فإنه يجب على المحكمة الحكم بمقتضاه إذا كان يعبر عن قيمة الضرر الحقيقي الذي لحق بالبضاعة أو الأمتعة ، إلا أن هذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس<sup>(48)</sup>، إذ يمكن للناقل أن يثبت بأن القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم لا تساوي قيمة البضاعة أو قيمة الضرر الفعلي الذي لحق بها<sup>(49)</sup>، فإذا أثبت الناقل بأن القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم غير حقيقية أو مبالغ فيها ، فلا يلزم الناقل سوى بدفع التعويض الذي يوازي القيمة الحقيقية للبضاعة<sup>(50)</sup>، أما إذا لم يتمكن الناقل من إثبات القيمة الحقيقية للبضاعة وعجز عن إقامة الدليل على ذلك فيكون الناقل ملزماً بدفع التعويض في ضوء القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم وهذا ما قضت به محكمة التمييز اللبنانية في حكمها الصادر في ٢٦ / ٣ / ١٩٧٠ الذي قضى بالزام الناقل الجوي - شركة الخطوط الجوية الهولندية KLM- بدفع تعويض وفقاً للقيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم بعد أن أخفق الناقل في إقامة الدليل على القيمة الحقيقية للبضاعة<sup>(51)</sup>. وكذلك ما قضى به في قضية *Rugani v. KLM1954 Hanover trust co v. AlitaliaAir lines* محكمة نيويورك في ١٣/٤/١٩٧٧ والذي تم تحميل الناقل الجوي المسؤولية عن فقدان شحنة تحتوي على أوراق نقدية مقدارها (١٢٠٠,٠٠٠) دولاراً أمريكياً كان من المفترض نقلها إلى أحد المصارف

(44) أشار إلى هذا الحكم الدكتور عفيف شمس الدين ، المصنف في الاجتهاد التجاري ، الجزء الثاني ، الطبعة الثانية، ٢٠٠١، ص ٣٩٩-٣٩٨.

(45) المجلة الفرنسية لقانون الجو ، ١٩٧٦، ص ١٠٩.

(46) أشار إلى هذا الحكم الدكتور فاروق أحمد زاهر، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٠ .

(47) لحاكم المنقر في بيروت تاريخ ٣/١٠/١٩٥٨، أشار اليه الدكتور عفيف شمس الدين، المصنف الاجتهاد التجاري ، الجزء الاول ، بيروت ، ١٩٨٥ ، ص ٦٦١-٦٦٢

(48) ينظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره ، ص ٢٠٧. الدكتور فاروق احمد زاهر ، مصدر سبق ذكره ، ١٤٠ .

(49) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٢.

(50) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠٨.

(51) منشور في المجلة الفرنسية لقانون الجو، ١٩٧٢ ، ص ١٩٠.

بمدينة طرابلس في ليبيا حيث تم سرقته من قبل مسلحين مجهولين حيث قدم المرسل تصريحاً إلى الناقل بقيمتها البالغة ( ١٢٠٠ ، ٠٠٠ ) دولار أمريكي<sup>(52)</sup>.

رابعاً: أن التعويض الذي تقضي به المحكمة وفقاً لإعلان المصلحة بالتسليم يشمل كافة الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة في أثناء عملية نقلها ، سواء أكان الضرر نتيجة مباشرة للحادث أو لم يكن، وسواء كان متوقفاً أم غير متوقع ، ويشمل كذلك التعويض عن الضرر الأدبي إذا كان القانون الواجب التطبيق يجيز التعويض عنه<sup>(53)</sup>. إلا أنه يثار التساؤل عما إذا كان الضرر الذي لحق بالأمتعة أو البضائع يزيد عن القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم، فهل يمكن للمحكمة أن تحكم بتعويض أعلى مما ورد في إعلان المصلحة بالتسليم بشأن قيمة الأمتعة أو البضائع؟ أم أنها يجب أن تنلزم بالمبلغ الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم؟ ذهب بعض الفقه إلى أنه ليس من حق الراكب أو المرسل المطالبة بالتعويض أعلى مما ورد في إعلان المصلحة بالتسليم ذلك لأن أعمال الأثر المترتب على إعلان المصلحة بالتسليم هو أن يحصل المضرور على القيمة المعلنة في إعلان المصلحة بالتسليم أو القيمة الفعلية للضرر إذا كان إعلان المصلحة قد تضمن قيمة أعلى<sup>(54)</sup>. ومع ذلك فإنه يبدو من الجائز للراكب أو المرسل المطالبة بمبلغ أعلى من المبلغ الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم في حالة الغش أو الخطأ الجسيم وذلك أن هذه الأفعال تحرم الناقل من التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية ، ويمكن المطالبة بمبلغ أعلى مما ورد في إعلان المصلحة بالتسليم.

خامساً: أن إعلان المصلحة بالتسليم سوف يعفي الراكب أو المرسل من اثبات القيمة الحقيقية للأضرار التي لحقت بالبضاعة أو الأمتعة<sup>(55)</sup> ويبسر عليه اقتضاء مبلغ التعويض، وبالمقابل يكون للناقل المنازعة في هذه القيمة وإثبات أنها غير حقيقية أو مبالغ فيها وكما ذكرنا ذلك سابقاً يثار تساؤل عما إذا كان الضرر الذي لحق بالبضائع والأمتعة المسلمة وفقاً لإعلان المصلحة بالتسليم ضرراً جزئياً؟ فما مسؤولية الناقل في هذه الحالة؟ قبل بيان مسؤولية الناقل عن الضرر الجزئي الذي يصيب البضائع والأمتعة المسلمة وفقاً لإعلان المصلحة بالتسليم لا بد من أن نبين بأن المادة (22) من اتفاقية وارسو في الفقرة الثانية من المادة (22) وتقابلها الفقرة الثانية من المادة (22) من اتفاقية مونتريال من أنها حددت التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة بمبلغ ٢٥٠ فرنكاً وفي اتفاقية مونتريال ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب فيكون الأثر المترتب على تحقق ضرراً بالبضائع والأمتعة وفقاً للمادة ٢٢ محدودة عندما يصيب البضائع تلف أو ضياع أو تعيب ويتم احتساب التعويض وفقاً لوزن البضائع، ففي قضية Deer&Cor.v.Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft تنلخص وقائع القضية حول تلف إطار جهاز الكمبيوتر أثناء النقل جواً، فيجب حساب مسؤولية الناقل بالرجوع إلى وزن شحنة الكمبيوتر بالكامل، إذا كان " الضرر الذي لحق بإطار الكمبيوتر قد أثر على قيمة الكمبيوتر بالكامل وعند التحقق تبين: إن الإطار التالف عبارة عن جزء لا يتجزأ من الكمبيوتر وإن الكمبيوتر غير صالح للعمل بدونه وهو ليس جزءاً بسيطاً يمكن استبداله بسهولة ، حيث لم تقم شركة IBM ببيع أو تأجير إطارات لأجهزة الكمبيوتر طراز 3032 بشكل منفصل ؛ قرر مهندسو شركة IBM الذين فحصوا الكمبيوتر التالف أن إطار الكمبيوتر التالف يؤثر على قيمة الكمبيوتر بالكامل وتم التعويض وحساب حدود مسؤولية بموجب المادة 22 (2) من اتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي<sup>(56)</sup>. أما بشأن الضرر الجزئي الذي قد يصيب البضائع والأمتعة المسلمة وفقاً لإعلان المصلحة بتسليم البضائع والأمتعة؟ إذا كان الضرر الذي لحق بالبضائع والأمتعة المسلمة في إعلان

(52) ينظر في هذا الحكم : الموقع الإلكتروني : cusetext.com

(53) الدكتور فاروق احمد زاهر، مصدر سبق ذكره، ١٤١.

(54) المصدر نفسه ، ص ١٤٢.

(55) Drion, Op.Cit., p.321.

(56) Deere & Co. ضد Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft، 621 F. Supp. 721 (1985).



المصلحة بالتسليم البضائع والأمتعة ضرر جزئي ويوثر على قيمة الطرود أو الطرد المدونة في وثيقة النقل أو إيصال البضائع فإن الوزن الكلي للطرود يوخذ بنظر الاعتبار بسبب ما لحق بها من ضرر وما انتقص من القيمة المذكورة مثال على ذلك : لو تم نقل ماكنة وتم الإعلان عنها في وثيقة النقل وشحنت الماكنة في طرود عدة حيث إذا تلف او فقد أحد الطرود يواثر على قيمة الطرود الأخرى فإن التعويض يكون وفقاً للقيمة الحقيقية للضرر المتحقق ولا يجوز أن يحصل المضرور على تعويض أكثر من قيمة الضرر المتحقق. وفي خاتمة البحث في موضوع إعلان المصلحة بالتسليم نبين موقف القانون العراقي منه ، الأصل في قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ أن مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص أو الأشياء والتي تتم داخل العراق هي غير محدودة. ولذا فإنه لا يجوز للناقل أن يحدد مسؤوليته عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع أو الاضرار التي تلحق بالراكب. ومن ثم فإن إعلان المصلحة بالتسليم لا يكون جائزاً طالما أن الأصل هو أن مسؤولية الناقل هي غير محدودة، إلا أن المادة ١٠٣ من قانون النقل أجازت تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في نقله بشروط ثلاث هي :

أولاً : أن تكون عملية النقل بين العراق وخارجه .

ثانياً: عدم التصريح بقيمة الشيء في وثيقة النقل .

ثالثاً: عدم صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو تابعيه .

إلا أنه لما كان إعلان المصلحة بالتسليم يتضمن بياناً بقيمة الشيء لذا يكون من غير الجائز أن يقدم المرسل إعلاناً بالمصلحة بالتسليم حتى في عمليات النقل التي تتم بين العراق وخارجه ذلك لأن إعلان المصلحة بالتسليم تتطلب ذكر القيمة الحقيقية للبضاعة بينما منعت المادة ١٠٣ من قانون النقل تمسك الناقل بتحديد المسؤولية إذا تم التصريح في وثيقة النقل بقيمة الشيء. إلا أن الأمر على خلاف ذلك بالنسبة للنقل الجوي للبضائع أو الأشخاص وأمتعتهم إذ يكون بإمكان الراكب أو المرسل التصريح بقيمة الشيء وتقديم إعلان بذلك سواء في عمليات النقل الجوي داخل العراق أو خارجه استناداً إلى المادة ١٢٦ من قانون النقل العراقي التي تنص ( تطبق على نقل الشخص والشيء والأمتعة بطريق الجو ، حتى لو كان النقل داخلياً، أحكام اتفاقية توحيد قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو بتاريخ ١٢ تشرين الاول ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين ١٠٥، ١٠٦، ١٠٧ لسنة ١٩٧٣ أو أية اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون ) . واستناداً لهذا النص فإنه يمكن للراكب أو المرسل أن يقدم إعلاناً بالمصلحة بالتسليم يحدد فيه قيمة البضاعة أو الأمتعة والتعويض الذي يستحقه وأن يتجاوز حدود مبالغ التعويض المقررة بموجب اتفاقية وارشو. ويمكن تقديم هذا الاعلان سواء في عمليات النقل الجوي داخل العراق أو خارجه استناداً إلى النص الصريح للمادة ١٢٦ من قانون النقل الذي قرر تطبيق اتفاقية وارشو حتى على عمليات النقل الداخلي التي تتم عن طريق الجو داخل العراق. إلا أن القضاء العراقي وكما ذكرنا سابقاً، ذهب إلى تحميل الناقل الجوي المسؤولية عن ضياع وثيقة دراسية تخص المدعي، وقضى بإلزام المدعي عليه بمبلغ مقداره أثنان وثمانون ألف دولار أمريكي عن الضرر المذكور، وخرج عن حدود مبالغ التعويض التي قررتها اتفاقية وارشو وذلك الأضرار التي لحقت بالمدعي جراء ضياع الوثيقة<sup>(57)</sup>. خلاصة القول : لإعلان المصلحة بالتسليم شروطاً معينة لعل أهمها وجوب تحرير إعلان المصلحة بالتسليم كتابة، وأن يتضمن هذا الاعلان مقدار مبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب أو المرسل ، وكذلك وجوب ألا يقل هذا المبلغ عن الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية فضلاً عن عدم حدوث غش من جانب الراكب أو المرسل، وكذلك دفع رسم إضافي ، فإذا توفرت الشروط الخاصة به سري إعلان المصلحة بالتسليم وترتب عليه اثاره القانونية :

(57) حكم محكمة بداءة الكرخ المختصة بالدعاوى التجارية رقم ١٥٦، تاريخ القرار ١٢٠١٨/٢/٢٦ أشار إليه القاضي محمد علي محمود نديم ، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢٠.

**أولاً :** استبدال الحدود القصوى لمبالغ التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمثلة أو البضائع الواردة في اتفاقيتي وارسو ومونتريال بمبلغ التعويض الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم.

**ثانياً :** إلزام الناقل الجوي بدفع قيمة التعويض الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم : بأن هذا المبلغ يساوي القيمة الحقيقية للضرر الذي لحق بالأمثلة أو البضاعة، ولا يجوز للناقل المنازعة في هذه القيمة إذا كانت حقيقية تمثل الضرر الفعلي الذي وقع ، وقد حرصت العديد من أحكام القضاء على تأكيد هذا الأثر والإقرار للراكب أو المرسل بالتعويض في ضوء القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم ، وعدم الالتفات إلى الدفع التي يقدمها الناقل للتملص من دفعه .

**ثالثاً :** إن إعلان المصلحة بالتسليم يعد بمثابة قرينة على أن قيمة التعويض الواردة فيه مساو للقيمة الحقيقية للضرر ، ومن ثم فإنه يجب على المحكمة الحكم بمقتضاه إذا كان يعبر عن قيمة الضرر الحقيقي الذي لحق بالبضاعة أو الأمثلة ، إلا أن هذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، إذ يمكن للناقل أن يثبت بأن القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم لا تساوي قيمة البضاعة أو قيمة الضرر الفعلي الذي لحق بها، فإذا أثبت الناقل بأن القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم غير حقيقية أو مبالغ فيها ، فلا يلزم الناقل سوى بدفع التعويض الذي يوازي القيمة الحقيقية للبضاعة، أما إذا لم يتمكن الناقل من إثبات القيمة الحقيقية للبضاعة وعجز عن إقامة الدليل على ذلك فيكون الناقل ملزماً بدفع التعويض في ضوء القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم.

**رابعاً :** أن التعويض الذي تقضي به المحكمة وفقاً لإعلان المصلحة بالتسليم يشمل كافة الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمثلة أثناء عملية نقلها ، سواء كان الضرر نتيجة مباشرة للحادث أو لم يكن، وسواء أكان متوقعاً أم غير متوقع ، ويشمل كذلك التعويض عن الضرر الأدبي إذا كان القانون الواجب التطبيق يجيز التعويض عنه.

**خامساً :** إن إعلان المصلحة بالتسليم سوف يعفي الراكب أو المرسل عن إثبات القيمة الحقيقية للأضرار الذي لحق بالبضاعة أو الأمثلة وييسر عليه اقتضاء مبلغ التعويض، وبالمقابل يكون للناقل المنازعة في هذه القيمة وإثبات أنها غير حقيقية أو مبالغ فيها وكما ذكرنا ذلك سابقاً .

### الخاتمة

في خاتمة البحث نقدم النتائج والتوصيات الآتية:

#### النتائج:

**أولاً :** إن الأصل وفقاً لاتفاقية وارسو لعام 1929 واتفاقية مونتريال لعام 1999 أن مسؤولية الناقل الجوي هي محدودة، إذ حددت هذه الاتفاقيات الحدود القصوى لمبالغ التعويض الذي يلزم الناقل الجوي بأدائه عن الضرر الذي لحق بالراكب والأمثلة أو البضائع التي تعهد الناقل بنقلها. وكانت الغاية من هذا التحديد هي رعاية مصلحة الناقل الجوي وعدم التشدد في مسؤوليته، وذلك بإلزامه بأداء مبلغ التعويض وفقاً للقيمة الحقيقية أو الفعلية للضرر لأن من شأن ذلك إرهاب الناقل وعدم قدرته على أداء مبالغ التعويض التي يستحقها المضرورين. وإذا كانت مبالغ التعويض التي قررتها المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو قد عدلت بمقتضى بروتوكول لاهاي لعام 1955م وتم مضاعفتها إلى (250000) فرنك بدلاً من (125000) فرنك الذي كان يقرره النص الأصلي للاتفاقية، إلا أنه على الرغم من ذلك فإن هذه المبالغ قد تعرضت للنقد من قبل الفقه، سيما في الولايات المتحدة الأمريكية بسبب ضآلتها وعدم اتفاقها مع قيمة الضرر الذي يلحق بالراكب وورثته في حال وفاته أو الأمثلة أو البضائع التي تنقلها الطائرة، وكانت لهذه الانتقادات أثراً واضحاً عند إعداد اتفاقية مونتريال لعام 1999م، إذ اتجهت إرادة واضعي الاتفاقية إلى زيادة مبالغ التعويض عن الضرر الذي يلحق بالراكب أو الأمثلة أو البضائع التي تنقلها .



ثانياً: إنّ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال لا تمثل سوى استثناءً على المسؤولية المحدودة المذكورة، وهذا الاستثناء لا ينهض سوى في الحالات المحددة قررتها الاتفاقيتان المذكورتان، ومن هذه الحالات أجازت الاتفاق على تشديد المسؤولية عن نقل الأمتعة أو البضائع وفقاً لما يُعرف بإعلان مصلحة بالتسليم، وكذلك الاتفاق بين الناقل والراكب في عقد نقل الأشخاص، أما اتفاقية مونتريال فقد حددت حالات قيام المسؤولية غير المحدودة بتشديد مسؤولية الناقل عن أضرار الفئة الثانية. وتشديد مسؤولية الناقل عن الأفعال المرتكبة بسوء نية. وأبقت اتفاقية مونتريال على حالات التشديد الاتفاقي للمسؤولية التي قررتها اتفاقية وارسو والتي تتمثل بتشديد مسؤولية الناقل بطريقة إعلان المصلحة بتسليم أو بالاتفاق بين الراكب والمرسل، وإذا كان منهج اتفاقيتي وارسو ومونتريال في التصييق من حالات المسؤولية غير المحدودة يجد في تسويغه في دعم نشاط نقل الدعم الجوي ورعايته وذلك بعدم التشدد في مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن هذه الحجة إذا كانت مقبولة وقت إعداد اتفاقية وارسو، إذ كان نشاط النقل الجوي حديث النشأة وتتطلب المصلحة تشجيعه، إلا أن هذه الحجة لم تعد مقبولة في عصرنا الحالي الذي شهد تطوراً كبيراً في صناعة الطائرات انعكس على قلة حوادث النقل الجوي بعد التحسن الكبير في مستويات الأمان في الطائرات الحديثة، وهذا ما نجده اليوم، إذ إن حوادث النقل الجوي لا تمثل سوى نسبة ضئيلة جداً إزاء العدد الكبير من الرحلات الجوية التي تنفذ في مختلف مطارات دول العالم، ومن ثم فإنه من الضروري إعادة النظر في حالات قيام المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي والتوسع فيها بما يضمن للمتضررين من حوادث النقل الجوي الحق في الحصول على تعويض يتفق مع القيمة الحقيقية للضرر الذي لحق بالراكب أو ورثته في حالة وفاته أو أمتعه الراكب أو البضائع التي تنقلها الطائرة .

ثالثاً: إنّ أحكام القضاء - التي أشرنا إلى بعضها في الرسالة سواء في الدول التي زالت تطبق اتفاقية وارسو أو الدول التي تطبق اتفاقية مونتريال - مع التزامها بتطبيق أحكام الاتفاقيات في دعاوى مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن بعض الأحكام قد خرجت عن حدود ما قرره الاتفاقية انطلاقاً من كون البضائع التي يقوم بنقلها الناقل تكون ذات قيمة مالية لا تتناسب كتعويض عن الحدود التي قررتها اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، وكذلك إدراكاً بأن مبالغ التعويض التي قررتها الاتفاقية هي زهيدة أو ضئيلة

رابعاً: إنّ حوادث النقل الجوي التي تقع كثيرة لاسيما بعد التطور الذي شهده المرفق الجوي وعليه كان لا بد من الخروج عن الأصل أي عن المسؤولية المحدودة وعن المبالغ التي حددتها وجعلها غير محدودة وذلك بطريق إعلان المصلحة بالتسليم عن نقل البضائع.

#### الاقتراحات:

أولاً: إعادة النظر في حالات قيام المسؤولية غير المحدودة اتفاقاً الواردة في اتفاقية مونتريال لعام 1999 م .

ثانياً: ضرورة الإقرار بنص يقرر تشديد مسؤولية الناقل الجوي اتفاقاً سواء في نقل البضائع أو الأشخاص .

ثالثاً: دعوة المشرع العراقي على المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 .

رابعاً: ضرورة تعديل نص المادة ( 22 ) من اتفاقية وأسوأ فيما يخص تشديد المسؤولية عن إعلان المصلحة بالتسليم.

#### المصادر والمراجع

#### أولاً: الكتب القانونية العربية

1- إبراهيم فهمي شحاته ، القانون الجوي الدولي وقانون القضاء ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1966 .

- 2 أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
- 3 أحمد بن إبراهيم الشيخ ، التعويض عن أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 2009.
- 4 أحمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط2، 1989.
- 5 إيمان فتحي حسن جميل، التأمين البحري، دار الجامعة العربية، الإسكندرية، ط 1، 2014.
- 6 ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ط2، 1966.
- 7 ريمون عقل فرحات ، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، الجزء الأول، المنشورات الحقوقية، صادر، بيروت، 2004.
- 8 عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، 1964.
- 9 فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها ، مطبعة جامعة القاهرة ، 1985.

#### ثانياً:

- 1 القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1950 المعدل
- 2 قانون التجارة العراقي رقم 30 لسنة 1984.

#### ثالثاً: الاتفاقيات الدولية

- 1 اتفاقية وارسو لعام 1929
- 2 بروتوكول لاهاي لعام 1955
- 3 بروتوكول مونتريال لعام 1966
- 4 بروتوكول جواتيمالا ستي لعام 1971
- 5 اتفاقية مونتريال لعام 1999