مجلة الحقوق والحريات
المجلد 14، العدد 1
السنة 2026، ص281 – ص308

إعفاء الناقل الجوي للبضائع من المسؤولية: بين متطلبات العدالة التعاقدية وضرورات السلامة الجوية

Exemption of the Air Cargo Carrier from Liability: Between the Requirements of Contractual Justice and the Imperatives of Air Safety

الدكتور: حموني بوبكر [1]
جامعة بشار (الجزائر)
hammouni.boubakeur@univ-bechar.dz

تاريخ الارسال:	تاريخ القبول:	تاريخ النشر:
2025/12/22	2026/03/05	2026/04/11

الملخص:

تستند مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 وتعديل لاهاي 1955 إلى مبدأ الخطأ المفترض، الذي يعد بمثابة ضمان لحماية المتضرر من جهة، ويُلزم الناقل بإثبات اتخاذه التدابير الضرورية من جهة أخرى. غير أنّه يمكن للناقل الدفع بالإعفاء من المسؤولية كلياً أو جزئياً متى أثبت أنّ الضرر نتج عن ظروف كانت خارجة عن إرادته كالقوة القاهرة أو العيب الذاتي للبضاعة. كما يمتد هذا الإعفاء إلى حالات الخطأ البشري، سواء كان فنياً أو ملاحياً أو صادراً عن المرسل أو المرسل إليه. ويهدف هذا التنظيم إلى إقامة توازن دقيق بين حقوق المتضررين في التعويض ومصالح شركات الطيران في تجنّب أعباء غير مبررة تتثقل كاهلها، مما يعكس مرونة النظام القانوني الدولي في تحقيق العدالة بين أطراف عقد النقل الجوي للبضائع.

المؤلف المرسل: حموني بوبكر

الكلمات المفتاحية:

الناقل الجوي، البضائع، المرسل، المسؤولية، الضرر.

Abstract:

The liability of the air carrier under the Warsaw Convention of 1929 and its amendment by the Hague Protocol of 1955 is based on the principle of presumed fault, which serves as a safeguard for the protection of the injured party while obliging the carrier to prove that it took all necessary measures to avoid the damage. However, the carrier may be wholly or partially exempted from liability if it proves that the damage resulted from circumstances beyond its control, such as force majeure or the inherent defect of the goods. This exemption also extends to cases of human error, whether technical, navigational, or attributable to the sender or consignee. The purpose of this framework is to establish a delicate balance between the rights of victims to compensation and the interests of airlines in avoiding undue financial burdens, reflecting the flexibility of the international legal system in achieving justice between the parties to the air cargo transport contract.

key words:

Air carrier, cargo, consignor, liability, damage.

مقدمة:

تُعتبر مسؤولية الناقل الجوي أحد أبرز الموضوعات التي أثارت اهتمام الفقه والتشريع الدولي، نظراً لطبيعتها الخاصة التي تجمع بين الطابع العقدي والتقني، وما تنطوي عليه من توازنات بين حماية حقوق المتعاملين في مجال النقل الجوي وضمان استمرار النشاط الاقتصادي لشركات الطيران التجاري. وقد جاءت اتفاقية وارسو لعام 1929، والبروتوكول المعدل لها في لاهاي سنة 1955، لترسم الإطار القانوني المنظم لهذه المسؤولية، معتمدة على مبدأ الخطأ المفترض الذي يُخفف من حدة عبء الإثبات عن الطرف المتضرر، ويُحمّل الناقل الجوي عبء إثبات اتخاذه التدابير اللازمة لتفادي حدوث الضرر أو استحالة اتخاذها.

غير أنّ هذا النظام لم يجعل المسؤولية مطلقة للناقل الجوي، بحيث أتاح له امكانية الدفع بها وإثبات الأسباب التي تُعفيه منها بصفة كلية أو جزئية، سواء كانت ظروفاً خارجية لا دخل لإرادته فيها، أو عوامل ترتبط بسلوكه أو بسلوك الأطراف المتعاقدة معه. فالظروف الخارجية، كالقوة القاهرة أو العيب الذاتي الكامن في البضاعة، تُعدّ استثناءً مشروعاً على مبدأ الخطأ المفترض، لما تنطوي عليه من أحداث لا يمكن التنبؤ بها أو تجنبها رغم بذل العناية اللازمة. وفي المقابل، توسّعت النصوص والاتجاهات الفقهية في الاعتراف بأسباب أخرى مرتبطة بسلوك الأفراد، كخطأ المرسل أو المرسل إليه، أو الأخطاء الملاحية والفنية أثناء التشغيل الجوي.

ومن خلال هذا التنوع في أسباب الإعفاء من المسؤولية، يتضح حرص المشرّع الدولي على إيجاد توازن عادل بين مصلحة المتضررين في التعويض، ومصلحة الناقل في عدم تحمّل أعباء غير مبرّرة ناجمة عن ظروف خارجة عن إرادته أو أخطاء لا يُسأل عنها قانوناً.

وتكتسي هذه الدراسة أهمية بالغة، لارتباطها المباشر بمسؤولية الناقل الجوي للبضائع، وما يثيره موضوع الإعفاء من المسؤولية من إشكالات قانونية للمتعاقدين وكذلك السلامة الجوية واستمرارية نشاط النقل الجوي.

وتبرز الأهمية العلمية للدراسة في إسهامها في إثراء الفقه القانوني في مجال القانون الجوي، من خلال تحليل الأساس القانوني لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، وبيان حدود هذا الإعفاء في ضوء الاتفاقيات الدولية، لاسيما اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، وأثرهما على حقوق المتضررين في التعويض، بما يسهم في تحقيق التوازن العقدي والحد من الدعاوى القضائية في هذا المجال.

ومن هذا المنطلق تتمحور إشكالية البحث فيما يلي:

إلى أي مدى تمكنت اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها من تحقيق التوازن بين مبدأ الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، وبين الاستثناءات المقررة له في صورة الظروف الخارجية والعوامل المرتبطة بالناقل الجوي والأطراف المتعاقدة معه، كوسيلة لإعفائه من المسؤولية أو الحد منها؟

ولمعالجة هذه الإشكالية اعتمدنا على المنهج التحليلي، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي، وبيان مضمونها ومقاصدها القانونية.

كما تم الاستعانة بالمنهج الوصفي لعرض الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل الجوي وحالات الإعفاء منها، مع توضيح الأسس النظرية التي يقوم عليها هذا النظام القانوني.

وقسمنا هذا البحث إلى مطلبين رئيسيين:

المطلب الأول: الظروف الخارجية عن إرادة الناقل الجوي لإعفائه من المسؤولية،

المطلب الثاني: العوامل المتعلقة بالناقل الجوي والأطراف المتعاقدة لدفع المسؤولية.

المطلب الأول: الظروف الخارجية عن إرادة الناقل الجوي لإعفائه من المسؤولية

إن عملية تحديد الظروف الخارجية عن الناقل الجوي تعد من المسائل الجوهرية في إطار المسؤولية العقدية، لكونها تشكل استثناءً على مبدأ الخطأ المفترض الذي يقوم عليه نظام المسؤولية في اتفاقية وارسو1929 والتعديلات التي أعقبتها. فهذه الأسباب تعود في الأصل إلى عوامل طبيعية أو ظروف استثنائية تقع خارج إرادة الناقل الجوي، ولا يمكن له التنبؤ بها أو تجنبها رغم التزامه ببذل العناية اللازمة.

ومن هذا المنطلق، فإنه يمكن إعفاء الناقل الجوي لنقل البضائع من المسؤولية بصفة كلية أو جزئية حفاظاً على توازن العلاقة التعاقدية. وتظهر هذه الأسباب في ثلاث صور أساسية: اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، مواجهة القوة القاهرة والظروف الطارئة، ثم العيب الذاتي الملازم للبضاعة المنقولة. ويكشف تناول هذه الصور عن مرونة النظام القانوني في التوفيق بين حماية حقوق المتضررين وتمكين الناقل من الدفاع عن نفسه أمام المخاطر غير المتوقعة.

الفرع الأول: مباشرة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر

تُطبق قرينة الخطأ التي نصت عليها اتفاقية وارسو على نقل الأشخاص والبضائع، حيث لا يكون المرسل أو المرسل إليه ملزمين بإثبات الخطأ الذي تسبب في الضرر للبضاعة. بل يقع عبء الإثبات على الناقل، الذي يجب عليه أن يثبت عدم وجود خطأ منه أو من تابعيه، وذلك بإثبات أنه قد اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر[1] وأنه لم يكن من الممكن اتخاذ احتياطات إضافية[2] ويستند هذا إلى نص المادة 20، الفقرة الأولى، من اتفاقية وارسو لعام 1929.

فما المقصود بالتدابير الضرورية التي يتعين على الناقل اتخاذها؟ وما مدى قوة هذه التدابير في إثبات براءة الناقل الجوي وتحمله مسؤولية الضرر؟

[1] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر: القانون الجوي. مقدمة عامة. أغراض الملاحة الجوية. عوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة،2003، ص189.أنظر أيضا M.POURCELET، Transport Aérien international et Responsabilité, Les Presse De L'université ,De Montred 1964 , p47.

[2] JEAN pierre tosi, le nouveau régime de la responsabilité du transporteur aérien de peronnes، في حالة استحالة اتخاذ أنظر revue française de droit aérien. Edition sirey, paris,1998, p107. التدابير الضرورية تعتبر من قبيل القوة القاهرة

- تفسير عبارة التدابير الضرورية

اختلف الفقه عند محاولة تفسير المقصود بعبارة "التدابير الضرورية" [1] بين ثلاث نظريات ومرد ذلك لحداثة عهد النقل الجوي[2] حيث وقفت النظرية الأولى عند التفسير الحرفي لهذه العبارة بينما النظرية الثانية أخذت بالتفسير الموسع بما يتماشى مع طبيعة التزام الناقل الجوي أما النظرية الثالثة أخذت بالتفسير الضيق ونعرض هذه النظريات على النحو الآتي:

1-نظرية التفسير الحرفي:

ذهب بعض من الفقه على غرار "بودنشتاين" و "كوفكا" إلى تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيرا حرفيا[3]، معتبرين أنها تشمل جميع الإجراءات التي، إذا اتُخذت، كانت كفيلة بمنع وقوع الأضرار. وبناءً على هذا التفسير، لا يعفى الناقل من المسؤولية إذا ثبت وجود إجراء أو تدبير أو احتياط كان بإمكانه منع الضرر لكنه لم يُتخذ من قِبَل الناقل أو تابعيه. بمعنى آخر، يشترط هذا الاتجاه أن يقدم الناقل دليلًا يثبت عدم وجود خطأ منه أو من تابعيه في سبب الحادث. وإذا عجز الناقل عن إثبات سبب الحادث وخلوه من الخطأ، تتحمل مسؤوليته. وعليه، لا يكفي للناقل أن يثبت فقط اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر، بل يجب عليه أن يثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر الحاصل.[4]

---

[1] إن نص المشروع التمهيدي الاتفاقية 1929 الذي تم إعداده في مدريد عام 1929 يتضمن عبارة التدابير المعقولة بنصها:» لا يسأل الناقل إذا أثبت هو وتابعوه أنهم قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو يستحيل عليهم اتخاذها" وتم استبدالها بعبارة التدابير الضرورية بناء على طلب المندوب السوفياتي. أنظر هاني دويدار: قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية ،2000، ص 450.

[2] Delphine Barault, l'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de varvie 1929 a convention de Montréal 1999, mémoire de transport aérien université d aux, Marseille, 1996, p 23.

[3] محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، 2010، ص 590.

[4] مزعاش عبد الرحيم: مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2017/2016، ص 231 وما بعدها.

غير أن هذا التفسير للنظرية يُستبعد، لأنه يُضعف من مضمون المادة 20 من اتفاقية وارسو لعام 1929، ويتعارض مع الهدف الأساسي من الاتفاقية. فهذه المادة تنص على وسيلتين لإعفاء الناقل من المسؤولية: الأولى أن يُثبت الناقل وتابعوه أنهم اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، والثانية أن يثبتوا استحالة اتخاذ تلك التدابير. ولو فُسِّرت الوسيلة الأولى على أنها تشمل فقط التدابير التي تؤدي فعليًا إلى منع الضرر، لانتفى مضمونها تمامًا، إذ إن وقوع الضرر سيكون حينها دليلاً قاطعًا على عدم اتخاذ التدابير الضرورية، مما يُفرغ النص من معناه ويجعل تطبيقه غير ممكن.

ما الوسيلة الثانية، والمتمثلة في استحالة اتخاذ التدابير اللازمة، فإن تفسيرها تفسيرًا حرفيًا على أنه مجرد إثبات لوجود قوة قاهرة، يؤدي إلى نتيجة تتعارض مع الغاية من الاتفاقية. ذلك أن اتفاقية وارسو لم تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل، بل إلى اعتبار التزامه التزامًا ببذل العناية، وليس بتحقيق نتيجة. وبالتالي، فإن الهدف منها هو تمكين الناقل، رغم افتراض الخطأ في جانبه، من إثبات أنه بذل العناية الكافية لتفادي الضرر.[1]

وخلاصة القول، فإن اتفاق الفقه على استبعاد التفسير الحرفي للمادة 20 من اتفاقية وارسو لعام 1929 حال دون تفريغ هذه المادة من مضمونها، ومنع بالتالي حرمان الناقل الجوي من إحدى الوسيلتين المقررتين لدفع المسؤولية، وهو ما أسهم في الحفاظ على التوازن المنشود بين مصالح الناقل الجوي ومصالح مستعملي الطائرة.

2- نظرية التفسير المضيق:

أخذ الفقيه "vanhoutte" و "mat eesc matt" بنظرية التفسير المضيق لتفسير عبارة "التدابير الضرورية"[2] ويُشترط لنفي الخطأ أن يُثبت الناقل الجوي السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المترتب عليه الضرر، وأن يُقيم الدليل على أن هذا السبب لا يعود إلى خطئه أو خطأ تابعيه، وأنه، هو وتابعوه، قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية والمعقولة لتجنب وقوع الضرر[3] ومؤدى ذلك أن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل، من حيث تحديد سبب

[1] عيسى غسان ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي من الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، ط1، عمان، 2008، ص 231 وما بعدها.

[2] مزعاش عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 233.

[3] عدلي أمير خالد: عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 127.

الحادث وتأكيد عدم مسؤوليته عنه، من خلال إثبات بذله للعناية اللازمة لتفاديه. ويقع على عاتق الناقل الجوي عبء إثبات انتفاء الخطأ من جانبه، وذلك من خلال إثباته اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر. فإذا تمكن من إقامة الدليل على تحقق هذين الشرطين، انتفت مسؤوليته، وذلك وفقًا لنص المادة 20 من اتفاقية وارسو. ومثال ذلك، أن يُثبت الناقل أن سبب الحادث هو تعرض الطائرة لعاصفة جوية مفاجئة أثناء التحليق، وأنه قد زوّد طاقم الطائرة مسبقًا بتقارير مفصلة عن الحالة الجوية المتوقعة على طول مسار الرحلة.

وقد اتجه القضاء الأمريكي، في بدايات تطبيقه للاتفاقية، إلى تفسير ضيق لعبارة 'التدابير الضرورية'، حيث اشترط أن يكون الناقل قد اتخذ كافة التدابير الممكنة لتفادي وقوع الضرر، وإلا قامت مسؤوليته. غير أن محكمة جنوب نيويورك قررت لاحقًا أن عبارة 'التدابير الضرورية' ينبغي أن تُفهم على أنها 'التدابير المعقولة'، مما يعني أنه لا يُطلب من الناقل بذل أقصى درجات الحرص، وإنما فقط اتخاذ التدابير التي تُعد مناسبة ومعقولة في ضوء ظروف كل حالة على حدة[1] وقد وجّه الفقه الأمريكي انتقادات للموقف الذي تبناه القضاء، والذي يُلزم الناقل الجوي بضرورة الكشف عن السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث، وبيان أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لتلافيه، وإلا قامت مسؤوليته. واعتُبر هذا الاتجاه القضائي متشدّدًا، لا سيما في الحالات التي يبقى فيها سبب الحادث مجهولاً، حيث يُحمّل الناقل تبعة هذا السبب المجهول رغم عدم ثبوت خطئه، مما يتنافى مع مبدأ التزامه ببذل العناية لا بتحقيق نتيجة.[2]

أما القضاء الفرنسي، فلم يتبنَّ موقفًا موحدًا إزاء هذه المسألة، حيث اتجهت بعض المحاكم إلى تبني تفسير ضيق لمفهوم التدابير الضرورية. وقد اشترطت تلك الأحكام أن يُثبت الناقل أن الضرر نجم عن ظروف خارجة عن إرادته، أي أن يُثبت، هو وتابعوه، أنهم لم يكونوا سببًا في وقوع الضرر. ويُؤخذ على هذا الاتجاه أنه يشدد على الناقل الجوي بصورة مفرطة، ويُميل الكفة لصالح مستعملي الطائرة، إذ يُحمله المسؤولية حتى في الحالات التي

[1] قرار مشار إليه في مقال عبد العزيز حسين عمار: الإعفاءات القانونية والاتفاقية للناقل الجوي، www.azizavocate.com تاريخ التصفح :2023/03/26، الساعة 11:43

[2] E. du Pontavice, Traite De Droit A érine, Tom, Dallz 2 Edition, 1989, p 1191.

يبقى فيها سـبب الحادث مجهولاً، رغم عدم ثبوت أي خطأ من جانبه[1] وبالتالي تشـديد مسؤولية الناقل في مفهوم اتفاقية وارسو.

3- نظرية التفسير الموسع:

يرى أصحاب هذه النظرية من أمثال الفقهاء "lemonie" و"zoghbi" و "shawcross" إلى ضرورة[2] تفسير المقصود بعبارة التدابير الضرورية تفسيرا موسعا ذلك أنه يجب أن تفسر بأنها التدابير المعقولة لتفادي الضـرر والتي يجب أن تفهم وتحدد طبقا لمعيار الناقل الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الناقل المسـؤول[3] ويتحقق ذلك من خلال تقديم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، وذلك بإثبات أن الناقل الجوي وتابعيه قد بذلوا العناية المعقولة، أو بذلوا الهمة الكافية في تنفيذ الالتزامات المترتبة عليهم بموجب عقد النقل الجوي، ووفقًا لما يفرضه عليهم هذا العقد تجاه المرسل أو المسافر.

وعليه، فإذا أراد الناقل الجوي دفع المسؤولية المترتبة عليه، يتعين عليه إثبات ما يلي:

- أن الطائرة كانت صالحة تماما للطيران وتم الالتزام بجميع القواعد الخاصة بأمن تحميلها.
- أن كانت الطائرة تحت عناية دقيقة، تخضـع لصـيانة دورية منتظمة، ومزودة بالكمية الكافية من الوقود لإتمام الرحلة الجوية بأمان.[4]
- أن الإقلاع تم في ظروف جوية ملائمة بعد الحصول على المعلومات الكافية والطائرة مزودة بالأجهزة الضرورية والخرائط اللازمة.
- أن أفراد طاقم الطائرة يحوزون على الإجازات والشهادات اللازمة طبقا للقوانين واللوائح.[5]
- أنه هو وتبعوه على اتصـال دائم بالطائرة طوال الرحلة وقد اسـتمروا باتخاذ تدابير السلامة إلى وقت وقوع الحادث.

[1] عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 126.

[2] محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 529.

[3] عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 127.

[4] إيناس محمد البهجي: القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة الطبعة الأولى، 2013، ص 69. أنظر أيضـا: هاني محمد دويدار ومحمد فريد العريني: قانون الطيران التجاري في ضـوء القانون اللبناني والاتفاقية الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، 1995، ص 188.

[5] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر: القانون الجوي-مقدمة عامة-أغراض الملاحة الجوية-عوارض الملاحة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003. ص 157.

وتطبيقا لذلك فإن الناقل لا يتحمل تبعات السبب المجهول ما دام قد أثبت أنه اتخذ كافة التدابير السالفة الذكر[1] وأظهرت الحالة تماشيا مع ذلك.

ويُعد تقدير مدى كفاية التدابير المتخذة من اختصاص القاضي، حيث يأخذ في الاعتبار عوامل عدة من بينها نوع الطائرة، والظروف الجوية التي تمر بها الرحلة، وفعالية أجهزة الإنقاذ، بالإضافة إلى طبيعة البضائع المنقولة [2] أما إذا فشل في هذا الإثبات يكون الناقل حينها مسؤولا ولا يمكنه التنصل من المسؤولية.

ويمكن التنويه إلى أن الخلاف بين نظرية التفسير الموسع ونظرية التفسير المضيق يكمن في:

1. تشترط نظرية التفسير الضيق على الناقل، للتحلل من المسؤولية، إثبات قيامه وتابعيه باتخاذ جميع التدابير الضرورية لتجنب الضرر، أو إثبات استحالة اتخاذ هذه التدابير. أما نظرية التفسير الموسع، فتكتفي بإثبات أن الناقل وتابعيه بذلوا العناية اللازمة بشكل عام لتفادي الضرر.
2. كما يكمن الخلاف أيضاً في مسألة تبعة الحادث مجهول السبب، حيث يرى أنصار نظرية التفسير الموسع أنه إذا ظلت أسباب الحادث غير معروفة، فلا يتحمل الناقل الجوي مسؤولية الأضرار الناتجة عنه، إذ يُعفى من إثبات سبب وقوع الحادث[3] مكتفيا بإثباته هو وتابعوه اتخاذهم للتدابير الضرورية لتفادي الضرر من أجل التحلل من المسؤولية.

وعلى العكس من ذلك، يشترط أصحاب نظرية التفسير الضيق إقامة الدليل السلبي على انتفاء الخطأ، بمعنى أنه يتعين على الناقل الجوي إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث، بالإضافة إلى إثبات أن هو وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية لتجنب وقوع الحادث أو الواقعة. وبناءً على ذلك، يتحمل الناقل مسؤولية تبعة السبب المجهول.

الفرع الثاني: الظروف القاهرة التي تحول دون تنفيذ الالتزام

لم ترد عبارة 'القوة القاهرة' صراحة في اتفاقية وارسو لعام 1929، ولا في قانون الطيران المدني الجزائري كسبب لإعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته تجاه الطرف المتعاقد معه. ومع ذلك، يستند الفقه إلى مضمون عبارة 'القوة القاهرة' المستنبط من المادة 20 من الاتفاقية، والتي تنص على: '... أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها'. ويعني ذلك أن الناقل لا يتحمل

---

[1] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، نفس المرجع، ص 157.

[2] هاني ديودار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،2002، ص 404.

[3] هاني ديودار: قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية ،2000، ص 406.

المسؤولية إذا أثبت استحالته هو وتابعيه من اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر. وتتحقق هذه الاستحالة فقط في حالة وقوع حادث غير متوقع وغير قابل للتجنب. وبناءً عليه، ينصب التركيز في النهاية على إثبات وجود القوة القاهرة. [1] أي إثبات القوة القاهرة التي حالت من دون اتخاذ التدابير الضرورية.

أولا: تعريف القوة القاهرة

القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية هي فكرة قديمة قدم العلاقات الإنسانية ذاتها فقد عرفت بوادرها كل الشرائع القديمة، وعرفها الفقه الفرنسي حيث قال الفقيه "**استارك**": "أن القوة القاهرة تتكون من كل واقعة غير متوقعة ومستحيلة الدفع وتتسم بالعنصر الخارجي".

وعرفها الفقيه "**دوموك**" بالكيفية الآتية: " إن فكرة القوة القاهرة وكما يستفاد من الاجتهاد الفرنسي جد بسيطة فهي تعرف باستحالة التنفيذ الناتجة عن واقعة غير متوقعة الحدوث..." [2]

يمكن تعريف القوة القاهرة في مجال النقل الجوي على أنها الأحداث المفاجئة التي تقع خارج نطاق نشاط الناقل، والتي لا يمكن توقعها أو تجنب المخاطر الناجمة عنها [3]و تتلخص أساسا في مخاطر الجو التي تنشأ بفعل الطبيعة و لا حيلة للناقل الجوي إزاءها باعتبارها من القوة القاهرة[4] كتعرض الطائرة لعاصفة ثلجية على الرغم من حسن توقع الأرصاد الجوية أو مطب هوائي أدى إلى اختلال توازنها و سقوطها[5] كما حدث مع طائرة "بوينغ 737" التابعة للخطوط الجوية الأثيوبية التي سقطت في عرض البحر الأبيض المتوسط نتيجة لسوء الأحوال الجوية في 24 يناير من عام 2010.[6]

[1] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق ص 159.

[2] محمد الكشبور: نظام التعاقد ونظريتا القوة القاهرة والظروف الطارئة، دون دار نشر، الطبعة 1، 1993، ص 26.

[3] علي علي سليمان: النظرية العامة للالتزام، ط 5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 195.

[4] Delphine Barault, op.cit. p31.

[5] فاروق إبراهيم جاسم: القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017، ص 248.

[6] محمد محمد حسانين أحمد: دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية،2020، ص 149. وهناك مثال آخر عن تحطم طائرة بوينغ 737 التابعة للخطوط الجوية "

غير أن جانبًا من الفقه يختلف مع هذا الرأي، معتبرًا أن مخاطر الجو مثل العواصف والصواعق لا تُعد من قبيل القوة القاهرة، لأنها مرتبطة بالوسط الذي تحلق فيه الطائرة[1] وطاقمها معتاد على التعامل مع مثل هذه الظروف الجوية. كما تُعتبر الطائرة وسيلة حديثة مزودة بأحدث التقنيات التي تمكنها من تفادي معظم مخاطر الجو المتعلقة بالاضطرابات الجوية.

من المهم التأكيد على أن بعض الحوادث المفاجئة التي قد تقع أثناء تشغيل الطائرة لا تُعد من قبيل القوة القاهرة التي تبرر إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، ما دامت هذه الحوادث متصلة بطبيعة نشاط النقل الجوي وكان من الممكن توقعها أو تلافيها. ومن أمثلة ذلك: انفجار أحد محركات الطائرة، أو تلف أحد إطاراتها، أو حدوث عطل في أجهزتها،[2] حيث تُعتبر جميعها من مخاطر التشغيل المعتادة، والتي يفترض في شركات الطيران توقعها واتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوعها، بما يضمن بيئة ملاحية آمنة للركاب والطاقم والشاحنين.

ومع ذلك، فإن القول بمسؤولية الناقل الجوي بشكل مطلق في جميع هذه الحالات ليس دقيقًا، إذ يجب النظر في سبب الحادث الذي أدى إلى الضرر، وتحديد ما إذا كان متوقعًا وكان بالإمكان منعه، أم أنه وقع نتيجة إهمال من جانب شركة الطيران. فإذا كان الانفجار أو التلف – مثل انفجار المحرك – ناجمًا عن أسباب خارجة عن إرادة الناقل، كأعمال تخريبية من الغير أو وجود عيب تصنيع خفي، فإن ذلك يندرج تحت مفهوم القوة القاهرة، والتي تُعرّف بأنها حوادث مفاجئة لا يمكن التنبؤ بها أو دفعها، سواء كانت ناتجة عن قوى الطبيعة أو عن فعل الإنسان، طالما لم يكن للناقل دور في حدوثها".

فلاي دبي" بسبب العواصف والتي كانت في رحلة جوية بين مطار "دبي" ومطار "روستوف نادانو" في روسيا. أنظر www. ar.wikipedia.org تاريخ التصفح:23ماي 2024 الساعة: 08:45.

[1] Barthelemy Mercadal préprécis , Droit des transports terrestres et aérien, 2 Edition, Dollaz , paris, 1996, p 269.

[2] أبو زيد رضوان: القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1966، ص 322، مشار إليه في كتاب فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 249.

وعليه، لا يمكن تحميل الناقل الجوي المسؤولية عن حوادث تقع خارج نطاق سيطرته[1] بل يستوجب الأمر إجراء تحقيق فني وقانوني معمق لتحديد ملابسات الحادث بدقة، بما يضمن تحقيق العدالة في تحديد المسؤولية.

ثانيا: شروط القوة القاهرة

اتفق الفقه القانوني على ضرورة توافر مجموعة من الشروط في الواقعة حتى تُعتبر قوة قاهرة تصلح لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، ويمكن تلخيص هذه الشروط على النحو التالي:

أ- عدم إمكانية التوقع:

تُعد القوة القاهرة، من الناحية القانونية، تلك الأحداث التي تجعل تنفيذ الالتزام التعاقدي مستحيلاً، وبالتالي تُعفي المدين من المسؤولية المدنية، شريطة أن تكون هذه الأحداث غير متوقعة، أي أن تقع بصورة مفاجئة وخارجة عن نطاق التوقع[2] ذلك أن الناقل، إذا كان بإمكانه توقع وقوع هذه الأحداث بأي شكل من الأشكال، يُعد مُقصِّرًا لعدم اتخاذه التدابير اللازمة لتفادي نتائجها، ولا تُعتبر في هذه الحالة قوة قاهرة من الناحية القانونية، مما يترتب عليه قيام مسؤوليته المدنية الناشئة عن هذا التقصير.

والجدير بالذكر أن تقييم الحادث يجب أن يأخذ في الاعتبار ظروف الرحلة، وذلك بالنظر إلى عدة عناصر، منها ما أُحرز من تقدم تقني في مجال الطيران، وطبيعة المرحلة التي كانت تمر بها الرحلة، بالإضافة إلى الظروف الجوية المصاحبة لها[3] فإن مسألة التوقع أو عدم التوقع مسألة ترتبط أساسا بشخص المتعاقد وبتصوره الذهني فالقول أحيانا أن حادثا ما غير متوقع معناه أنه لم تكن هناك دلالات أخرى توحي بحدوثه فقد لا يكون الحادث متوقعا لكن توجد مؤشرات ودلالات تحذيرية جدية أخرى ترتبط بالزمان أو المكان أو بنشاطه المهني توحي بتوقعه[4] كوجود مشاكل تقنية سابقة قد أبلغ عنها قائد الطائرة مسبقا توحي بوقوع خطر محتمل. كما أنه قد أصبح بإمكان شركات الطيران التنبؤ بحالة الطقس مسبقا نظرا للتقدم الذي عرفه علم الأرصاد الجوية إلاّ أنه يبقى احتمال الخطأ

[1] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 160 وما يليها.

[2] منير قزمان: التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2006، ص 144.

[3] عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 152.

[4] محمد الكشبور، المرجع السابق، ص 31.

وارد فقد تقع تغيرات جوية مفاجئة رغم صحة ما تصدره أجهزة الرصد الجوي أو بلغت حد استثنائي وغير متوقع، فلا يمكن للناقل تفاديها أثناء التحليق خاصة إذا كانت تفوق قدرة الناقل في التوقع وبالتالي لا يمكن لشركات النقل الجوية أن تكون مسؤولة إذا لم يكن بإمكانها توقع مثل هذه الظروف إذ يعود في مسألة تقديرها إلى المحكمة المعروض أمامها النزاع.[1]

ب- عدم القدرة على الدفع:

إلى جانب شرط عدم إمكانية التوقع، يشترط في الواقعة التي يُتمسك بها كقوة قاهرة أن تكون مستحيلة الدفع من جانب الناقل الجوي الذي يسعى إلى دفع المسؤولية عنه. وتقوم فكرة استحالة الدفع على أمرين أساسيين:

1. عدم قدرة الناقل على منع وقوع الحدث الذي يشكل القوة القاهرة،
2. وعدم قدرته على مواجهة الآثار المترتبة عليه بعد حدوثه.

وعليه، فإن استحالة الدفع تعني أن الواقعة تتجاوز بطبيعتها ومدى قوتها حدود الطاقة والإمكانيات المتاحة لقطاع النقل الجوي، بحيث يقف الناقل عاجزًا تمامًا عن منعها أو الحد من آثارها[2] ولا يُعد الحدث قوة قاهرة إذا كان بإمكان الناقل الجوي تجنبه أو التعامل معه.

ففي ضوء التقدم التقني الكبير الذي شهده قطاع الطيران، أصبحت الطائرات الحديثة مزودة بأجهزة متطورة قادرة على مواجهة الظروف الجوية القاسية، مما يعني أن العوامل الطبيعية لم تعد دائمًا تشكل قوة قاهرة بحد ذاتها. وبالتالي، لا يُعتد بتوافر القوة القاهرة إلا إذا ثبت أن إمكانيات الطيران المتاحة في وقت وقوع الحادث لم تكن كافية لمقاومة التغيرات الجوية المفاجئة".[3]

"إذ قضت محكمة السين التجارية بفرنسا بعدم انعقاد مسؤولية شركة الطيران لما ثبت أن الطائرة كانت قد تعرضت لعواصف جوية عنيفة تعين معها على قائد الطائرة تغيير مسارها الملاحي، غير أنه نظرا لانقطاع اتصالها ببرج المراقبة ونفاذ خزانات الوقود اضطرت

[1] مزعاش عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 241.

[2] محمد الكشبور، المرجع السابق، ص 33.

[3] مزعاش عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 242.

للهبوط في البحر كما قضى باعتبار المطبات الهوائية والتيار الهوائي المفاجئ يخل بتوازن الطائرة ويسقطها، من قبيل القوة القاهرة التي تعفي شركة الطيران من تحمل المسؤولية".[1]

ثالثا: مظاهر القوة القاهرة ضمن عمليات النقل الجوي

تُعدّ من أبرز صور القوة القاهرة في مجال النقل الجوي، والتي قد تُخول الناقل الجوي إمكانية التنصل من المسؤولية، حالتان رئيسيتان: مخاطر الجو، وحالات الإضراب. وسنعمل فيما يلي على استعراض هاتين الحالتين وبيان شروط تحقق كل منهما.

1-الظروف الجوية المحفوفة بالمخاطر:

باعتبار أن مجال هذا النوع من النقل هو الجو لدى فإن هذه المخاطر الجوية تعتبر من أهم الأسباب التي تؤدي إلى حدوث أضرار بمستعملي وسيلة النقل هذه، مما تؤدي في غالب الأحوال إلى هلاك الأشخاص والأموال على متن الطائرة[2]، إذ حاول الفقه إعطاء مفهوم لهذه المخاطر الجوية في ظل غياب النصوص التشريعية وفي هذا الشأن يقول الفقيه "REPERT": "يجب أن يتاح للناقل الجوي إثبات أن الحادثة كانت نتيجة قوة قاهرة بما تضمنته هذه العبارة من المخاطر التي تحدث أثناء الرحلة والتي لا تعزى إلى الربان ولا إلى عيب في الطائرة"، وقال الفقيه "**chauveau**" في توضيح مفهوم الخطر الجوي: "مخاطر الجو تشمل بطبيعة الحال كل الحوادث الفجائية التي يمكن أن تحدث أثناء الطيران الجوي وبالخصوص تلك التي مصدرها الحوادث الطبيعية"[3] وبناءً على ما تقدم، فإن غالبية الفقه والاجتهاد القضائي تميل إلى اعتبار العوامل الطبيعية، أو ما يُعرف بمخاطر الجو، من قبيل القوة القاهرة التي تُعفي الناقل الجوي من المسؤولية. وقد كرّست هذا الاتجاه محكمة السين التجارية في فرنسا، حيث قضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي، بعد أن ثبت أن

[1] حكم مشار إليه في أطروحة محمودي سماح: مسؤولية الناقل الجوي الدولي- دراسته في ظل اتفاقيه وارسو 1929 ومونتريال 1999، أطروحة دكتوراه في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعه الحاج لخضر باتنة، 2014/ 2015، ص 210.

[2] RENNE Rodier, Droit de transport terrestres et aérien, 2 édition précis, Dallas, paris, 1977, p20.

[3] إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 84.

الطائرة قد واجهت عواصف جوية شديدة اضطرت قائدها إلى تغيير مسار الرحلة، مما أدى إلى انقطاع الاتصال ونفاد الوقود، وانتهى الأمر بهبوط اضطراري للطائرة في البحر.[1]

2- الإضراب العمالي:

يسعى الناقل الجوي في الغالب إلى التذرّع بأي سبب يمكن أن يعفيه من المسؤولية ويُخفف عنه عبء تنفيذ الالتزامات التعاقدية، ومن بين الأسباب التي يُستند إليها في هذا السياق: الإضراب. إذ يُعتبر الإضراب من العوارض التي قد تحول دون تنفيذ الناقل الجوي لالتزاماته، سواء فيما يتعلق بنقل المسافرين أو البضائع.

وتتجلى صور الإضراب في قطاع النقل الجوي من خلال توقف الطيارين أو أطقم الطائرات أو موظفي الخدمات الأرضية أو مراقبي الحركة الجوية أو غيرهم من العاملين المرتبطين مباشرة بتسيير الرحلات الجوية عن أداء مهامهم.

ويُعد الإضراب ظرفًا استثنائيًا تلجأ إليه شركات الطيران كوسيلة للدفع بعدم المسؤولية، شريطة أن يكون خارجًا عن إرادتها وغير ناتج عن إهمال منها في إدارة علاقاتها العمالية.[2]

ويجب مراعاة شروط معينة حتى يعتبر الإضراب فعلا من قبيل القوة القاهرة.

1/ أن يكون الإضراب عاما يضم كل المضربين الذين ينتمون إلى نفس المهنة مما يجعل أمر تعيين مستخلف لهم مستحيلا مما يعطل الحركة الملاحية بشكل كبير أو بشكل شامل يصعب فيه على الناقل إتمام عملية الشحن الجوي أو يجعل ذلك أمرا مستحيلا.

2/ يكون الإضراب مفاجئا وغير قابل للتنبؤ بحدوثه من جانب الناقل أو نتيجة لظروف غير متوقعة بسبب تغيرات مهنية أو اقتصادية مما يحول دون إمكان الناقل الجوي من اتخاذ تدابير للحيلولة من وقوعه.

3/ ألاّ يكون الإضراب نتيجة لخطأ الناقل[3] أو إهمال من جانبه، فإن كان كذلك لا يمكن الاعتداد به كوسيلة لدفع المسؤولية ويتحمل الناقل كامل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن خطئه أو إهماله والتي يمكن أن تلحق بمستعملي النقل الجوي من شاحنين ومسافرين.

---

[1] مزعاش عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 243.

[2] Guilhem ARGUEYROLLES et Jonathan RUBINSTEIN, La responsabilité civile du Transporteur aérien, PANORAMA, n 151, septembre, 2017, p 41.

[3] إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 85.

الفرع الثالث: العيب الذاتي المتأصل في البضائع محل النقل

يمكن لشركات الشحن الجوي أن تدرأ مسئوليتها عن هلاك البضاعة أو تلفها بسبب عيب ذاتي كامن فيها[1] بعد فترة من نقلها أو بعد استعملاها، بحيث لا يمكن مساءلة الناقل عما يصيب البضائع من أضرار أو صفة لم يكن في مقدوره إدراكها[2] أو اكتشافها بعد قبولها للشحن الجوي، ويقصد بهذا العيب كل سبب ناشئ عن طبيعة البضاعة الداخلية يؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون تدخل من الناقل، بمعنى آخر الخصائص الكامنة في طبيعة البضاعة ذاتها والتي تجعلها عرضة للتلف أو الهلاك[3] نتيجة الرحلة الجوية أو تأثرها بالعوامل البيئية أو تآكلها دون تدخل مباشر من الناقل أو قابلية البضاعة للتحلل والتعفن، ومن أمثلة ذلك النضج الشديد للفاكهة والذي يؤدي إلى سرعة تلفها[4] كما يمكن للبضائع التي تحتوي على منتجات غذائية أن يصيبها التلف نتيجة لتباين في درجات الحرارة والرطوبة، أو النباتات التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة رغم الظروف الطبيعية لعملية النقل الجوي.

ويفترض في العيب الذاتي للشيء المنقول أنه لم يكن في مقدور الناقل الجوي اكتشافه[5] أو توقعه، أما إذا كان العيب الخاص بالبضاعة مما يسهل على الناقل تداركه أو توقعه بعد الفحص الدقيق للحمولة الجوية كاكتشافه تسرب في العبوات أو تلف جزئي، فإنه لا يصلح كسبب يستند إليه الناقل لدرء المسؤولية.[6]

[1] جلال وفاء محمدين: دروس في القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار الجامعية، دون بلد نشر،1989، ص 163.أنظر أيضا mercadal ,Droit des transport terrestres et aériens ,éditions delta,2000, B. p 399.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 390.

[3] عادل عبد الحميد، عقد النقل البحري للبضائع www.startimes.com تاريخ التصفح 2 ماي 2023، الساعة 08:50.

[4] محمد بهجت أمين قايد: الموجز في القانون الجوي النقل الوطني والدولي، الطبعة السابعة، دون دار نشر، دون بلد نشر، 2015، ص 157.

[5] هاني دويدار، المرجع السابق، ص 310.

[6] جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 163.

والجدير بالإشـــارة أن بروتوكول لاهاي 1955 أجاز للناقل الجوي اشـــتراط إعفائه من المســـؤولية على الأضـــرار التي تلحق بالبضـــاعة نتيجة لعيب في صـــناعتها أو في تركيبتها الجوهرية.[1]

ويقودنا اشـتراط الناقل الجوي إعفاءه من المسـؤولية عن الأضـرار الناشـئة لعيب ذاتي في البضاعة إلى التساؤل عن مدى تحمل الناقل الجوي للمسؤولية عن هذه الأضرار؟

فـإذا كانـت اتفـاقيـة وارســـو لعـام 1929 تُجيز للنـاقـل الجوي أن يشـــترط إعفـاءه من المسـؤولية، فإن مفهوم المخالفة يقتضي أنه، في حال عدم وجود مثل هذا الشـرط، يُفترض خطأ الناقل الجوي وتُحمّل عليه المسـؤولية، حتى في الحالات التي لا يكون فيها الضـرر ناتجًا مباشرة عن فعل صادر عنه.[2]

والبعض من الفقه يلحق العيب الذاتي للبضـــاعة بالعيب الذاتي في الطائرة والذي يجهله الناقل كانفجار أحد محركات الطائرة[3] أو تعطل أحد أجهزتها التقنية مما يؤدي إلى سقوطها أو هلاك البضائع المشحونة على متنها بمعنى أن الحادث نجم عن عيب خفي في الطائرة ولم يكن في مقدور الناقل توقع الحادث ولا دفعه.

إلاّ أنني لا نؤيد هذا الرأي من وجهة نظرنا، فالمقصـــود بالعيوب الخفية هنا هي العيوب الذاتية الكامنة في البضـاعة محل النقل والتي لا يسـتطيع أن يعلمها الناقل حتى بعد عملية الفحص ولا يمكن توقعها من جانبه أما العيوب الخفية للطائرة فيمكن للناقل أن يطلب التعويض من الشركة المصنعة عن عيوب التصنيع.[4]

المطلب الثاني: العوامل المتعلقة بالناقل الجوي والأطراف المتعاقدة لدفع المسؤولية

إلى جانب الظروف الخارجية، هناك فئة أخرى من العوامل التي ترتبط ارتباطا وثيقا بسلوك الناقل الجوي أو بالأطراف المتعاقدة معه، وتؤثر بشكل مباشر في نطاق مسؤوليته. فالمشرع الدولي لم يقصر الإعفاء من المسؤولية على الظروف الطبيعية أو الطارئة، بل وسّع من نطاق دائرته ليشمل حالات يكون فيها الضرر نتيجة لخطأ ملاحي أو فني يقع أثناء عملية النقل الجوي أو بسبب خطأ صادر عن المرسل أو المرسل إليه، كما أن تفسير هذه الحالات

[1] أنظر المادة 23 فقرة2 في تعديل لاهاي 1955.

[2] محمد فريد العريني وهاني دويدار، المرجع السابق، ص 192.

[3] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 157.

[4] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، نفس المرجع، ص 157.

وتحديد حدودها يسهم في ضمان تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل في تفادي تحمّل أعباء غير مبررة، ومصلحة المتضررين في الحصول على الحماية والتعويض. ومن هنا، يكتسب هذا القسم أهميته في إبراز دور السلوك البشري في تشكيل نطاق الإعفاء من المسؤولية.

الفرع الأول: الخطأ الفني أثناء الملاحة الجوية

كانت اتفاقية وارسو قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي 1955 تقضي بالتوسع في دفع المسؤولية للناقل عن نقل البضائع والأمتعة المسجلة وحدها دون نقل الركاب[1] إذ نصت في فقرتها الثانية من المادة 20 بأنه: "لا يكون الناقل مسؤولا في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة وأنه قد اتخذ هو وتابعيه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر".[2]

وقد استند النص المذكور إلى مبدأ تقسيم المخاطر، حيث يتحمل الشاحن أو المرسل إليه المخاطر الناتجة عن أخطاء الملاحة الجوية، مثل قيادة الطائرة أو توجيهها، بينما تقع على عاتق الناقل الجوي المخاطر المرتبطة بالأخطاء التي قد تحدث أثناء عمليات المحافظة على البضائع، كعملية الشحن، والتحميل، والنقل، والتفريغ، والتسليم، وهو ما يُعرف بالأخطاء التجارية.

وبناءً على ما سبق، يمكن للناقل أن يتحلل من مسؤولية الضرر الذي لحق بالبضاعة إذا أثبت أن هذا الضرر نجم عن خطأ في قيادة الطائرة أو خطأ في الإرشاد أو أي خطأ يتعلق بالملاحة الجوية بشكل عام. ويُعد هذا السبب من أسباب دفع المسؤولية التي حددتها اتفاقية وارسو لعام 1929، والتي قُصرت على عقد نقل البضائع[3] ولكي يتمكن الناقل الجوي من الاستناد إلى هذا الدفع والتحلل من المسؤولية لابد أن يتوفر الشرطان التاليان:

[1] محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002، ص 598.

[2] نص هذه المادة مأخوذ من نص مماثل لمعادلة سندات الشحن الموقعة في بروكسل 1924 خاص بدفع مسؤولية الناقل البحري. أنظر محمد فريد العريني: القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997، ص 218.

[3] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 191. أنظر أيضا جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 164.

أولا: سوء الأداء الملاحي المفضي إلى إحداث الضرر

يقصد بالخطأ الملاحي الأخطاء التي ترتكب أثناء المناورات اللازمة لحركة الطائرة، مثل الإقلاع والهبوط[1]، ومن أمثلة الخطأ الملاحي: ارتفاع الطائرة على علو منخفض دون الاستعانة بالأجهزة الفنية أو البيانات المسجلة، مما قد يؤدي إلى اصطدام الطائرة بأجسام أخرى نتيجة للظروف الجوية كالكثافة الشديدة للضباب. كما يمكن أن يتحقق الخطأ الملاحي نتيجة لتصرف غير مسؤول صادر عن طيار طائرة أخرى، مما يتسبب في اصطدامها بطائرة الناقل.

ويجدر التنويه إلى أن الخطأ الملاحي يختلف عن الخطأ التجاري، حيث يقتصر الخطأ التجاري على الجزء المتعلق بالبضاعة نفسها، بينما يتعلق الخطأ الملاحي بالأخطاء المرتبطة بوسيلة النقل.[2]

ويتجسد كذلك الخطأ الملاحي في أخطاء التحكم في أجهزة تحديد المواقع والارتفاعات، كما يتجسد الخطأ الملاحي في خطأ ضابط برج المراقبة[3]بالمطار بالسماح لطائرتين بالهبوط معا في ذات التوقيت

على مدرج واحد[4]، بحيث تقع على عاتق مراقب الحركة الجوية مهمة ضمان العمليات الآمنة لحركة الطائرات التجارية والحفاظ عليها في مساحات آمنة بين بعضها البعض وضمان تدفق الحركة الجوية بانسيابه وكفاءة عالية في تحقيق السلامة الجوية مع مراعاة عدم التأخير[5]، كما يدخل في عداد هذه الأخطاء عدم الدقة في رسم الخرائط وعدم تحديثها

[1] فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 249 وما بعدها.

[2] LAMY transport, tome, II, 1997, p 526.

[3] JEAN LOUIS, réglementations internationales actuelles en matière de responsabilité des services de contrôle de navigation aérienne, RDFA, 1982, n3, p270.

[4] قراءة في أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي كما حددها القانون www.mohamad.net تاريخ التصفح: 7ماي 2023، الساعة 11:47.

[5] علاء النجار حسانين أحمد: دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية،2020، ص 24.

بانتظام أو إنشاء خرائط بمعلومات قديمة أو غير صحيحة مما يؤدي ذلك إلى وقوع حوادث جوية.[1]

ثانيا: حرص الناقل الجوي على تنفيذ التدابير الكفيلة بتفادي الضرر

لكي يتمكن الناقل الجوي من التنصل من مسؤوليته، يجب عليه إثبات أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر الناجم عن الخطأ الملاحي، وذلك وفقًا لما نصت عليه المادة 20، الفقرة الثانية، من اتفاقية وارسو. تشمل هذه التدابير التدريب الدوري لطاقم الطائرة، والصيانة المنتظمة للطائرات، والفحص الدقيق لأجهزتها وهياكلها، وغيرها من الإجراءات الوقائية التي تهدف إلى منع وقوع الأخطاء والأضرار الملاحية.

وبناءً على ذلك، لا يجوز للناقل أن يتحلل من مسؤوليته بالادعاء بأن الخطأ الملاحي نجم عن طيار غير مؤهل لقيادة الطائرة من الطراز المعني، إذ إن التأكد من أهلية الطيار يُعد من التدابير الضرورية التي يجب على الناقل اتخاذها للوقاية من الأضرار التي قد تلحق بالحمولة الجوية.[2]

والمقصود بنص المادة 20 من الاتفاقية هو إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عما يقع من أخطاء ناجمة عن أفراد طاقم الطيران المتعلقة بعمليات القيادة الفنية للطائرة نظرا لاستغلال أفراد الطاقم أثناء الطيران بالقيام بهذه العمليات وتوجيهها وانعدام رقابة الناقل واستحالة إشرافه عليهم.

لكن هذا النص لم يسلم من انتقاد الفقه إذ أثار اعتراضات كثيرة كون فيه مجالات كبيرة لكافة الناقلين وتمكينهم في غالب الأحوال من الإفلات من المسؤولية بإثبات الأضرار اللاحقة بالبضائع ترجع إلى خطأ في الطيران أو الملاحة من قبل فريق الطاقم[3] ولكونه يقيم تفرقة بين

[1] الأخطاء الناجمة عن عدم الدقة في رسم الخرائط www.e3arabi.com تاريخ التصفح:7 ماي 2023، الساعة: 12:09.

[2] عيسى غسان ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي من الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، ط1، عمان، 2008، ص 169.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي لحوادث الطيران، المرجع السابق، ص 249.

نقل الركاب ونقل البضـــائع دون أدنى مبرر[1]، لهذا قرر بروتوكول لاهاي 1955 إلغاء هذا النص جملة وتفصيلا واستبعاده من وسائل دفع المسؤولية للناقل الجوي.

وعلى العموم، كان اللجوء إلى هذا النوع من دفع المســؤولية من قبل الناقلين نادرًا قبل إلغاء حكمه، وذلك لأنه لم يكن يصـب في صـالحهم إطلاقًا، خصـوصًـا أن نتائج مثل هذه الأخطاء تقع على عاتق الناقل في حال تسـببها في إصـابة الركاب، لا سـيما وأن الناقلين غالبًا ما ينقلون المسافرين والبضائع على متن نفس الطائرة.[2]

ويمكن تبرير تعديل بروتوكول لاهاي 1955 بما يلي:

- ليس من الســهل إيجاد حدود فاصــلة بين الخطأ الملاحي والخطأ الغير ملاحي – الخطأ التجاري-والذي يتطلب تحليل للأحداث والوقائع المحيطة بالحادثة للفصل بين الأخطاء الملاحية والتجارية.
- إن النص على حالة الإعفاء من المســؤولية الناجمة عن الخطأ الملاحي يعود إلى مسألة على من يقع عبء مصاريف التأمين لتغطية هذه المخاطر، هل يكون على عاتق الطرف المتعاقد مع الناقل؟ والذي لا يلزمه القانون بإبرام أي تأمين أم يكون على عاتق الناقل الجوي؟ الملزم بإبرام التأمين من الناحية القانونية.[3]
- كما ســبق وأن أشــرنا لا يمكن التفرقة بين نقل الركاب ونقل البضــائع، ففي الغالب تكون الطائرة محملة على متنها ركاب وبضائع في النفس الرحلة الجوية.

[1] علي بابكر إبراهيم باكر: حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، مجلة الشريعة والقانون، العدد 27، 2012، ص 496.

[2] علي بابكر إبراهيم، نفس المرجع، ص 496.

[3] طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2013، ص 199.

الفرع الثاني: الخطأ المرتكب من جانب المرسل

يقصد بخطأ[1] المرسل أن هذا الأخير هو من صدر منه السلوك المنشئ للضرر[2]، وقد اشترك بفعله مع فعل الضرر في إحداث الضرر، ويقابل خطأ المرسل[3] في عقد نقل البضائع خطأ المصاب[4] في عقد نقل المسافرين[5] فخطأ المرسل[6] يصلح سببا لدرء مسؤولية الناقل الجوي ويلزم لكي يصلح خطأ المرسل وسيلة لدفع المسؤولية أن يكون غير متوقع وغير ممكن دفعه بواسطة الناقل أو أحد تابعيه،[7] فإذا كان خطأ المضرور هو السبب الوحيد في وقوع الضرر انعدمت الرابطة السببية وبالتالي تنتفي[8] مسؤولية الناقل.

ويمتد مفهوم خطأ المرسل إلى المرسل إليه وتابعيه وتابعي المرسل إذ يمكن للخطأ الصادر من جانبهم أن يستغرق خطأ الناقل الجوي أو يساهم معه في وقوع الضرر.[9]

من أمثلة خطأ المرسل إهماله في تغليف البضاعة بشكل سليم أو وضع بيان على العبوة يبين حالتها، مما يؤدي إلى تلفها نتيجة لذلك. وفي هذه الحالة، يقع على الناقل عبء إثبات خطأ المتضرر وأنه هو وحده المتسبب في وقوع الضرر.[10] كما يمكن للناقل أن يدفع بخطأ المرسل إليه، وذلك مثل تأخره في استلام البضائع سريعة التلف كالفاكهة واللحوم، مما

[1] "القاعدة العامة في المسؤولية أنها تأسس على الخطأ فإن انتفى الخطأ ما قامت المسؤولية وللخطأ عنصر مادي ومعنوي" أنظر في ذلك إدريس العلوي العبدلاوي: النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني، د.ب.ن، 2000، ص 157.

[2] محمد صبري السعدي: الواضح في شرح القانون المدني، دار الهدى، عين مليلة، د س ن، ص 116.

[3] تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929: "إذا اثبت الناقل خطا الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

[4] GATES, La convention de Montréal 1999, R.F.D.A, p 444.

[5] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 189.

[6] B. mercadal, op, cit, p399.

[7] جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 163.

[8] منير قزمان: التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 145.

[9] محمد فريد العريني وهاني دويدار، المرجع السابق، ص 191.

[10] فاروق أحمد زاهر: القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، 2005، ص 86.

يؤدي إلى تعفنها، أو تقاعسه في استلام الطرود لفترة طويلة، مما يستوجب نقلها إلى مخزن المهملات وبالتالي ضياعها.[1]

قد يتحمل الناقل مسؤولية التقصير إذا لم يتخذ الإجراءات اللازمة لتدارك خطأ المرسل. فعلى سبيل المثال، إذا كانت البضاعة معبأة بشكل سيء وظاهر للعيان، ولم يقم الناقل بتنبيه المرسل لإعادة تغليفها بشكل مناسب، فإنه بذلك يوافق على نقل البضاعة بحالتها السيئة ويُعتبر مقصراً. ولا يمكنه التذرع بخطأ المرسل في هذه الحالة، لأن الخطأ كان واضحًا ويمكن توقعه والوقاية منه[2] قد يساهم الناقل بخطئه جزئياً في تلف البضاعة، وفي هذه الحالة لا يُعفى من المسؤولية بشكل كامل، بل يُعفى جزئياً عن الجزء الذي لا يسببه هو. يقوم القاضي بتحديد نسبة مساهمة كل سبب في وقوع الضرر، ويُحدد التعويض بناءً على هذه النسبة. وهذا ما أكدت عليه المحكمة العليا الجزائرية في قرارها الصادر بتاريخ 25 مايو 1988، حيث تبنّت مبدأ تحميل الشخص جزءًا من الضرر إذا ساهم بخطئه في حدوثه.[3]

وإن اتفاقية وارسو أتت بقاعدة إسناد في المادة 21 التي تحيل إلى قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل[4]، إلاّ أن قاعدة الإسناد هذه واجهت انتقادات بحيث يرى الفقه في هذا الصدد أن حلول وأحكام المحاكم قد تختلف في الدول بسبب اختلاف مفهوم الخطأ في القوانين المختلفة[5]، وإصدار أحكام مختلفة في خطأ واحد في تعدد الدعاوى أمام عدة محاكم.

---

[1] علي بابكر إبراهيم باكر، المرجع السابق، ص 498.

[2] محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق، 190.

[3] المحكمة العليا، الغرفة المدنية، قرار رقم 53010، بتاريخ 1988/05/25، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1992، ص 11.

[4] أنظر دمانة محمد: دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2010، ص 141.

[5] محمد فريد العريني وهاني دويدار، المرجع السابق، ص 191.

الخاتمة:

من خلال هذه الدراسة يتبين أن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ليست مسؤولية مطلقة ولا منعدمة، وإنما هي في الأساس مسؤولية تقوم على مبدأ الخطأ المفترض مع إمكانية منح الناقل الجوي دفع هذا الخطأ بإثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها. وقد سعى المشرع الدولي، من خلال اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955، إلى تحقيق التوازن بين مصلحتين مختلفتين من جهة، حماية المرسل والمرسل إليه وتمكينهما من طلب التعويض عند وقوع الضرر، ومن جهة أخرى، عدم تحميل الناقل الجوي أعباء قد تثقل كاهله وتهدد استمرارية نشاطه التجاري الجوي، بالنظر إلى ما يحيط بالنقل الجوي من مخاطر تقنية ومناخية وجوية لا يمكن التحكم فيها بشكل دقيق كما لا يمكن تفاديها في بعض الأحيان.

وقد خلص البحث إلى أن الإعفاء من المسؤولية لا يتحقق إلا بقيام الناقل الجوي بإثبات أحد الأسباب التي حددها القانون بدقة، كالقوة القاهرة، والعوارض الجوية غير المتوقعة، والعيب الذاتي الكامن في البضاعة، أو الخطأ الصادر عن المرسل أو المرسل إليه. غير أن الاعتماد المفرط على هذه الحالات من قبل الناقلين قد يؤدي أحياناً إلى المساس بحقوق المتضررين، وهو ما يستدعي رقابة قضائية صارمة ومرنة في آن واحد.

الاستنتاجات:

1. مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية مفترضة أساسها قائم على حماية الطرف الضعيف في العقد، لكن قابلة للدحض بإثبات الأسباب القانونية للإعفاء منها.
2. القوة القاهرة تشكل أحد أهم أسباب الإعفاء، غير أن تقديرها يختلف باختلاف تطور التقنيات الجوية وحدود التوقع الطبيعي للمخاطر.
3. الأخطاء البشرية والفنية داخل الطائرة تُعدّ من أكثر الأسباب إثارة للجدل، مما يتطلب تعزيز أنظمة السلامة والتدريب.
4. العيب الذاتي الكامن في البضاعة لا يزال سبباً للإعفاء، شريطة إثباته وعدم استخدامه للتنصل من المسؤولية.
5. القضاء يلعب دوراً رئيسيا في إعادة التوازن العقدي ومنع التعسف من طرف شركات الطيران التجاري

التوصيات:

1. لابد من تعزيز النصـــوص التشـــريعية الوطنية بما يوضـــح بشـــكل أدق حالات الإعفاء، تجنباً للاجتهادات المتضاربة.
2. ضـــرورة فرض التزام الناقل الجوي بتوثيق كل الإجراءات الوقائية المتخذة قبل وأثناء النقل، لتيسير مهمة القضاء في تقدير المسؤولية.
3. تطوير منظومة المراقبة الجوية والتدريب الفني للطاقم بصورة مستمرة ومنتظمة باعتبارها خط الدفاع الأول ضد الأخطاء البشرية.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا / قائمة المصادر:

أ- الاتفاقيات:

1- اتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

2- بروتوكول لاهاي 1955الخاص بتعديل المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقع بمدينة وارسو سنة 1929.

ثانيا / قائمة المراجع:

أ- الكتب:

1- إدريس العلوي العبدلاوي: النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني، د.ب.ن ،2000، ص 157.

2- إيناس محمد البهجي: القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة الطبعة الأولى، 2013.

3- جلال وفاء محمدين: دروس في القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار الجامعية، دون بلد نشر،1989.

4- طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2013.

5- عدلي أمير خالد: عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996.

6- علاء النجار حسانين أحمد: دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية،2020.

7- علي علي سليمان: النظرية العامة للالتزام، ط 5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

8- عيسى غسان ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي من الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، ط1، عمان، 2008.

9- عيسى غسان ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي من الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، ط1، عمان، 2008، ص 169.

10- فاروق إبراهيم جاسم: القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017.

11- فاروق أحمد زاهر: القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، 2005.
12- محمد الكشبور: نظام التعاقد ونظريتا القوة القاهرة والظروف الطارئة، دون دار نشر، الطبعة 1، 1993.
13- محمد بهجت أمين قايد: الموجز في القانون الجوي النقل الوطني والدولي، الطبعة السابعة، دون دار نشر، دون بلد نشر، 2015.
14- محمد صبري السعدي: الواضح في شرح القانون المدني، دار الهدى، عين مليلة، دون سنة نشر.
15- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ،2002.
16- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت،2010.
17- محمد فريد العريني: القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997.
18- محمد محمد حسانين أحمد: دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية،2020.
19- محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر: القانون الجوي-مقدمة عامة-أغراض الملاحة الجوية-عوارض الملاحة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003.
20- منير قزمان: التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
21- منير قزمان: التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2006.
22- هاني دويدار: قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية ،2000.
23- هاني ديودار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،2002..
24- هاني محمد دويدار ومحمد فريد العريني: قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقية الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.

ب- الرسائل الجامعية:

1- دمانة محمد: دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2010.
2- محمودي سماح: مسؤولية الناقل الجوي الدولي- دراسته في ظل اتفاقيه وارسو 1929 ومونتريال 1999، أطروحة دكتوراه في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعه الحاج لخضر باتنة، 2014/ 2015.
3- مزعاش عبد الرحيم: مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2017/2016.

ج- المقالات في المجلات:

1-علي بابكر إبراهيم باكر: حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، مجلة الشريعة والقانون، العدد 27، 2012.

هـ- المقالات على مو اقع الانترنت:

1- الأخطاء الناجمة عن عدم الدقة في رسم الخرائط www.e3arabi.com تاريخ التصفح:7 ماي 2025، الساعة: 12:09.

2- عادل عبد الحميد، عقد النقل البحري للبضائع www.startimes.com تاريخ التصفح 2 ماي 2025، الساعة 08:50.

3- عبد العزيز حسين عمار: الإعفاءات القانونية والاتفاقية للناقل الجوي، www.azizavocate.com تاريخ التصفح :2025/03/26، الساعة 11:43

4- قراءة في أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي كما حددها القانون www.mohamad.net تاريخ التصفح: 7ماي 2025، الساعة 11:47.

و- قائمة المراجع باللغة الفرنسية:

1. Barthelemy Mercadal préprécis , Droit des transports terrestres et aérien, 2 Edition, Dollaz , paris.
2. Delphine Barault, l'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de varvie
3. E. du Pontavice, Traite De Droit A érine, Tom, Dallz 2 Edition, 1989.
4. GATES, La convention de Montréal 1999.
5. Guilhem ARGUEYROLLES et Jonathan RUBINSTEIN, La responsabilité civile du Transporteur aérien,
6. JEAN LOUIS, réglementations internationales actuelles en matière de responsabilité des services de contrôle de navigation aérienne, RDFA, 1982.
7. JEAN pierre tosi, le nouveau régime de la responsabilité du transporteur aérien de peronnes revue française de droit aérien. Edition sirey, paris,1998.
8. M.POURCELET، Transport Aérien international et Responsabilité, Les Presse De L'université ,De Montred 1964.
9. mercadal ,Droit des transport terrestres et aériens ,éditions delta,2000
10. PANORAMA, n 151, septembre, 2017.
11. RENNE Rodier, Droit de transport terrestres et aérien, 2 édition précis, Dallas, paris, 1977.