

التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم أو بقيمة البضائع المنقولة جواً

نورشان عبد الجليل⁽¹⁾

مقدمة:

يعد النقل أحد أهم الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، فهو يعتبر شريان المبادلات التجارية. كما تعد السرعة في نقل البضائع من أماكن تصنيعها إلى المستهلك من أهم المعايير التي يقاس على ضوئها مدى تقدم الدول و نموها⁽²⁾. وتتميز الطائرة -التي تعد أسرع وسيلة نقل حديثة- بسرعة فائقة لاجتياز حدود الدول والقارات لنقل البضائع في أقل من يوم. ونظرا للسرعة التي تتميز بها الطائرة على تجاوز الحدود الجغرافية للدول، أصبح النقل الجويّ يكسب صبغة دولية⁽³⁾.

وانطلاقاً من هذا المعطى أوضحت القوانين الوطنية عاجزة على معالجة مسألة تحديد القانون المنطبق في حالة إخلال الناقل الجويّ بتنفيذ عقد النقل الجويّ للبضائع⁽⁴⁾: فهل يقع تطبيق قانون مكان تكوين العقد أو قانون جنسية الطائرة أو قانون جنسية مرسل البضاعة أو قانون مكان وصول الطائرة؟ ومن هنا برزت الحاجة الملحة لتوحيد القواعد القانونية المنطبقة على المسؤولية العقدية للناقل الجويّ الدولي. وقد تحقق هذا الهدف بسن اتفاقية فرصويا المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجويّ الدولي في 12 أكتوبر 1929 والتي دخلت حيز التنفيذ في 13 فيفري⁽⁵⁾ 1933.

وبالرغم من أهمية عقد النقل الجويّ فإن اتفاقية فرصويا والاتفاقات المعدلة لها⁽⁶⁾ لم تهتم بتعريفه أو بضبط شروط انعقاده⁽⁷⁾، وفي المقابل اعتنت بتنظيم شروط قيام مسؤولية الناقل الجويّ تجاه المستفيد

1 باحثة كلية الحقوق جامعة سوسة - تونس -

2 محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، «قانون النقل»، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص. 103-2.

3 - وفقاً للفقرة الثانية من اتفاقية فرصويا المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجويّ الدولي «فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية يعتبر نقلًا دوليًا» أي نقل تكون فيه نقطتا الرحيل والمقصد النهائي وفقاً للعقد المبرم بين أطرافه واعتبرت إما في إقليم طرفين متعاقدين ساميين وإما في إقليم طرف متعاقد سام واحد، إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً متعاقداً سامياً، وذلك سواء كان هناك توقف مؤقت في عملية النقل أو انتقال من طائرة لأخرى والنقل بين نقطتين داخل إقليم طرف متعاقد سام واحد بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى لا يعتبر نقلًا دوليًا فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية.

4 - يُعرف عقد النقل الجويّ للبضائع بكونه «الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بنقل بضاعة المرسل من مطار الانطلاق إلى مطار الوصول في مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل أجر محدد».

5 - صادقت 152 دولة على اتفاقية فرصويا من جملة 191 دولة مصادقة على اتفاقية شيكاغو المؤرخة في 7 ديسمبر 1944 والمتعلقة بالطيران المدني الدولي. أنظر قائمة الدول المصادقة على هاتين الاتفاقيتين على الموقع الرسمي لمنظمة الطيران المدني على الرابط التالي: http://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/composite_table.pdf

6 - وقع تعديل اتفاقية فرصويا في العديد من المناسبات إلى أن وقع استبدالها باتفاقية مونتريال لسنة 1999. لمزيد الاطلاع على النصوص المنطبقة على مسؤولية الناقل الجويّ الدولي. أنظر:

2LetacqF, «Transport aérien : sources et organisation- champ d'application des textes applicables au contrat de transport», J.C.L. Trans., Vol. 3, 2016, Fasc. 920, p. 9- 15, n° 47 - 83.

7 - لم تعالج اتفاقية فرصويا ولا النصوص المعدلة لها مسألة إبرام عقد النقل الجويّ ولهذا يتعين الرجوع للقوانين الوطنية لحل

من عقد النّقل الجوّيّ للبضائع⁽¹⁾ وحالات التفصي من المسؤولية⁽²⁾. ومن أهم ما جاءت به اتفاقية فرصوفا والاتفاقات المعدلة لها تكريس امتيازاً للنّاقّل الجوّيّ يتمثل في دفع حدا أقصى للتعويض عوضاً عن قاعدة التعويض عن كل الأضرار سواء قام المتضرر من عدم تنفيذ عقد النّقل الجوّيّ للبضائع بدعوى التعويض على أساس تعاقدية أو تقصيري⁽³⁾. وقد كرست قاعدة التعويض المسقف صلب الفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرصوفا المعدلة ببروتوكول لاهاي وبمقتضى البروتوكول الإضافي الأول والثاني المبرمان بمنتريال في 25 سبتمبر 1975 التي تنص على ما يلي» في نقل البضائع تكون مسؤولية النّاقّل محددة بمبلغ 17 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو غرام، ما لم يذكر المرسل بصفة خاصة عند تسليمه الطرد إلى النّاقّل مصلحة في تسلمه وما لم يدفع رسماً إضافياً إن وجب ذلك . و في هذه الحالة يكون النّاقّل ملزماً بالتعويض في حدود المبلغ المعلن ، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلّقها المرسل على التسليم»⁽⁴⁾. ومن جانبها نصت الفقرة الثالثة من الفصل 22 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 على ما يلي « عند نقل البضائع، تكون مسؤولية النّاقّل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ 19 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، ما لم يقيم المرسل، عند تسليم الطرد إلى النّاقّل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون النّاقّل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد.»

يستنتج من هذه الفقرة أن النّاقّل الجوّيّ للبضائع يكون ملزماً بدفع مبلغ زهيد يحتسب على أساس قاعدة 17 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو غرام من وزن البضاعة في صورة الضياع أو التلف أو التأخير⁽⁵⁾. ويقع تحويل مبلغ التعويض المحتسب على أساس وحدات السحب الخاصة إلى العملة الوطنية للمحكمة المختصة بالنظر في النزاع يوم صدور الحكم⁽⁶⁾. وتجدر الإشارة إلى أن مقدار التعويض المسقف

هذه المعضلة . فإذا لم يتفق طرفي عقد النّقل الجوّيّ للبضائع على تحديد القانون المنطبق على شروط إبرامه، يتعين على القاضي أو الهيئة التحكيمية الاستناد إلى قاعدة تنازع القوانين لضبط القانون المنطبق. وفي كل الحالات وسواء كان عقد النّقل الجوّيّ الدولي للبضائع ورقياً أو الكترونياً يشترط لصحته توافر شروط الأهلية والتراضي والمحل والسبب. يراجع : علاء الدين قاسم أحمد المومني، «التعويض عن الأضرار الناشئة عن النّقل الجوّيّ : دراسة مقارنة»، مذكرة للحصول على الماجستير في القانون، كلية الدراسات الفقهية والقانونية، جامعة آل البيت، الأردن، 2005، ص. 26-36.

1 - انظر أحكام الفصلين 18 و19 من اتفاقية فرصوفا⁴.

2 - انظر أحكام الفصلين 20 و21 من اتفاقية فرصوفا⁵.

3 ينص الفصل 24 من اتفاقية فرصوفا على أنه «في الحالات المنصوص عليها بالفصلين 17 (المتعلق بشروط قيام مسؤولية النّاقّل الجوّيّ في حالة الوفاة أو الجرح الناتجة عن حادث جوي) والفصل 19 (المتعلق بمسؤولية النّقل في حالة التأخير في نقل المسافرين والأمتعة والبضائع) لا يجوز أن تباشر دعوى التعويض أيّا كان سندها، إلا وفقاً للشروط والحدود المقررة في هذه الاتفاقية. تسري أحكام الفقرة السابقة على الحالات المنصوص عليها في الفصل 18 (المتعلق بشروط قيام مسؤولية النّاقّل الجوّيّ في مادة نقل البضائع)».

4 - صادق المشرع التونسي على البروتوكول عدد 1 و2 لمدينة مونتريال . بمقتضى القانون عدد 38 لسنة 1985، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية 12 أفريل 1985، ص. 548.

5 - وحدة السحب الخاصة هي عملة دولية اعتمدها صندوق النقد الدولي عوضاً عن العملة القديمة المتمثلة في الفرنك الذهبي. كان الحد الأقصى للتعويض يساوي 250 فرنكاً ذهبياً وهو ما يعادل 17 وحدة من حقوق السحب الخاصة.

6 بلغت قيمة وحدة السحب الخاصة 2.555 ديناراً تونسياً بتاريخ 23 أكتوبر 2013. انظر صرف العملات بالبنك المركزي.

عن الأضرار اللاحقة بالبضائع جوا لم يقع الترفيع فيه منذ 1933⁽¹⁾، تاريخ دخول اتفاقية فرسوفيا حيز التنفيذ، وينطبق الحد الأقصى للتعويض على مسؤولية الناقل الجوي التونسي سواء كان الناقل الجوي دوليا أو داخليا⁽²⁾.

وفي محاولة منها لإعادة التوازن المالي بين الناقل الجوي ومرسل لبضائع جوا⁽³⁾ خاصة إذا كانت القيمة الحقيقية للبضاعة تتجاوز بكثير الحد الأقصى للتعويض مثل نقل الذهب والمجوهرات والألماس، مكنت الفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا مرسل البضائع جوا من تجاوز التعويض المحدد للحصول على تعويض عادل وذلك عن طريق التنصيص داخل وثيقة الناقل الجوي⁽⁴⁾ على التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم «déclaration spéciale d'intérêt à la livraison» أو ما يعرف في الأوساط المهنية بتحديد قيمة البضاعة «déclaration de valeur»⁽⁵⁾. ويعتبر التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم اتفاقا بين طرفي عقد الناقل الجوي للبضائع (الناقل الجوي ومرسل البضاعة) على الترفيع في قيمة التعويض القانونية بدلا عن قاعدة احتساب التعويض المحدد ب17 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو غرام من وزن البضاعة في حالة تلفها أو ضياعها أو التأخير في نقلها إذا كان عقد الناقل الجوي خاضعا لاتفاقية فرسوفيا أو 19 وحدة من حقوق السحب الخاصة في صورة خضوع الناقل الجوي للبضائع خاضعا لاتفاقية مونتريال

1 - مثلا تبلغ القيمة المالية للوحة فنية 2 مليون دينار و يبلغ وزنها 2 كلغ. فقدت هذه اللوحة اثر نقلها جوا من باريس إلى تونس. في صورة ثبوت مسؤولية الناقل الجوي على ضياعها لا يلزم إلا بدفع مبلغ زهيد يحتسب حسب الطريقة التالية 2 كلغ*17= 34 وحدة من حقوق السحب الخاصة. وهو ما يعادل تقريبا 86 دينارا تونسيا.

2 - وحد الفصل 118 من م.ط.م. القواعد القانونية المنطبقة على الناقل الجوي الداخلي والدولي.

3 - يعد عقد الناقل الجوي للبضائع من عقود الإذعان. انظر احمد إبراهيم الشيخ، «المسؤولية عن تعويض أضرار الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999»، دار النهضة العربية، 2009، ص. 114.

4 - ضبط الفصل 8 من اتفاقية فرسوفيا البيانات الواجب تدوينها داخل وثيقة الناقل الجوي وهي: أ-مكان وتاريخ إصدار وثيقة الناقل الجوي

ب- نقطة الانطلاق والوصول.

ج- نقاط الرسو المتفق عليها ويمكن للناقل أن يعدلها عند الضرورة.

د- اسم المرسل وعنوانه.

هـ- اسم وعنوان الناقل الأول.

و - اسم وعنوان المرسل إليه إن اقتضى الأمر ذلك.

ز- نوع البضاعة.

ح- عدد الطرود وطريقة تغليفها وما تحمله من علامات خاصة وأرقامها.

ط- وزن وكمية البضاعة وحجمها ومقاساتها.

ي- الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها.

ك- ثمن الناقل على أساس الدفع عند التسليم إذا تم التنصيص على ذلك وتاريخ ومكان الدفع والشخص الذي يتعين عليه ذلك.

ل- ثمن البضاعة إذا كانت مرسلة على أساس الدفع عند التسليم وعند الاقتضاء مبلغ المصاريف.

م- مبلغ القيمة المصرح به للبضاعة طبقا للفصل 22 فقرة ثانية من الاتفاقية.

ن- عدد النظائر الأصلية لوثيقة الناقل الجوي.

س- الوثائق المسلمة للناقل لإرفاقها بوثيقة الناقل الجوي.

ع- مدة الناقل وبيان موجز عن الطريق المتبع إذا تم التنصيص عليهم.

ف- التنصيص على أن الناقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

5 هذا التصريح هو تطبيق للبيان «م» الواجب التنصيص عليه داخل وثيقة الناقل الجوي طبقا للفصل 8 من اتفاقية فرسوفيا.⁶

لسنة (1) 1999 . ويهدف تحديد قيمة البضاعة إلى تنبيه الناقل الجوّي بأن البضاعة ذات قيمة عالية لكي يتخذ الإجراءات اللازمة لتوقي مخاطر النقل الجوّي، وإلا فسيحرم من التمسك بالتعويض المحدد بالفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرصفيا.

وحتى ينتج آثاره القانونية (الفرع الثاني)، يجب أن يكون التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم مستوفيا لجملة من

الفرع الأول: شروط صحة التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم
تنقسم شروط صحة التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم إلى شروط شكلية فقرة (أولى)
وإلى شروط أصلية (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى: الشروط الشكلية لصحة التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم:
لينتج آثاره يجب أن يكون التصريح بالمصلحة في التسليم كتابيا (الشرط الأول) وداخل الخانة المخصصة لذلك (الشرط الثاني).

الشرط الأول: يجب أن يكون التصريح بالمصلحة في التسليم كتابيا:
يُعد التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم استثناء لمبدأ التعويض المحدد المنصوص عليه بالفصل 22 فقرة ثانية من اتفاقية فرصفيا، لذا يتوجب التنصيص عليه صراحة وبصفة كتابية داخل وثيقة النقل الجوي . ويترب على هذا الشرط النتائج التالية:

أولاً : لا يمكن افتراض التصريح بالمصلحة في التسليم بل يجب على المستفيد من التصريح بقيمة البضاعة إثبات هذا التصريح كتابة.

ثانياً : لا يمكن استنتاج التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم من مجرد سكوت مرسل البضاعة بل يجب تدوينه كتابيا صلب وثيقة النقل الجوّي.

ثالثاً : لا يمكن الاحتجاج بمجرد التصريح الشفوي لمرسل البضاعة الذي لا يعد تصريحاً خاصاً بالمصلحة في التسليم لعدم تدوينه كتابة داخل وثيقة النقل الجوّي⁽²⁾ . مجرد معرفة الناقل الجوّي بالقيمة الهامة للبضاعة لا يعني بالضرورة حصول المرسل إليه⁽³⁾ على تعويض مساو لقيمتها. وفي هذا الإطار، يثار التساؤل التالي: هل يلزم الناقل الجوّي بواجب النصح والإعلام للتنبيه على مرسل البضاعة بمخاطر عدم التنصيص بالتصريح الخاص بالمصلحة في التسليم والمتمثل في الحصول على زهيد جد يقع احتسابه على أساس وزن البضاعة ،

- صادقت 122 دولة على اتفاقية فرصفيا من جملة 191 دولة مصادقة على اتفاقية شيكاغو المؤرخة في 7 ديسمبر 1944 والمتعلقة 1
http://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/composite_table.pdf بالطيران المدني الدولي. أنظر قائمة الدول المصادقة على هاتين الاتفاقيتين على الموقع الرسمي لمنظمة الطيران المدني على الرابط التالي
2 - Plaza recycling C/. British Airways , tribunal de New York, n 4353/83, 15 juillet 1986.

3 - بالرغم من أن المرسل إليه لا يعد طرفاً في عقد النقل فإنه يمكنه من رفع دعوى تعويض ضد الناقل الجوّي في صورة ضياع أو تلف أو التأخير في نقل البضاعة المرسلة إليه من طرف المرسل. وتعد هذه الحالة تكريساً لنظرية الاشتراط لمصلحة الغير.

فكلما خَفَّ وزن البضاعة وغلَى ثمنها ازدادت مخاطر المستفيد من البضاعة للحصول على تعويض بخس؟.

الرأي الراجح فقها يعتبر أن الناقل الجوّي معفى من هذا الالتزام وذلك الاسباب التالية:

السبب الأول: يُعد كل من مرسل البضاعة والناقل الجوّي من التجار المحترفين، وبالتالي يعتبر عقد النقل الجوّي عملا تجاريا أصليا بالنسبة للناقل الجوّي،⁽¹⁾ في حين يعتبر عملا تجاريا بالتبعية بالنسبة لمرسل البضاعة⁽²⁾. وعلى هذا الأساس لا يُعذر التاجر المتمرس - مرسل البضاعة - بجهله للقانون لأنّ عمليات التصدير والتوريد تدخل جوهر في نشاطه التجاري.

السبب الثاني: يُلزم الفصل 6 من اتفاقية فرسوفيا مرسل البضاعة بتحرير وثيقة النقل الجوّي في ثلاثة نظائر يسلمها مع البضاعة: يحمل النّظير الأول عبارة «لِلنّاقِل» ويوقع عليه المرسل، ويحمل النّظير الثاني عبارة «لِلمرسل إليه» ويوقع عليه كل من المرسل والنّاقِل ويرافق البضاعة، ويوقع النّاقِل على النّظير الثالث ويسلمه إلى المرسل بعد قبول البضاعة، وبما أن المرسل هو من يحزّر رسالة النّقل الجوّي، فمن البديهي أن يكون على علم بمخاطر عدم التنصيص على القيمة الحقيقية للبضائع. وبالتالي لا يحق له التمسك بعدم خبرته في هذا المجال.

السبب الثالث: أوجب الفصل 8 من اتفاقية فرسوفيا تضمين إشعار خاص⁽³⁾ داخل وثيقة النقل الجوّي يفيد بأنّ مسؤولية الناقل الجوّي تكون محددة بـ 17 أو 19 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو غرام من وزن البضاعة في حالة الضياع أو التلف أو التأخير في نقلها. وفي صورة عدم تضمين وثيقة النّقل الجوّي هذا التنبيه، لا يُمكن للناقل الجوّي من التمسك بالحدّ الأقصى للتعويض الذي يُحتسب على أساس 17 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من وزن البضاعة في هلاكها أو فقدانها أو التأخير في نقلها.

وبناء على ما تقدم يتحمل مرسل البضاعة المتهاون في حماية حقه بعدم التنصيص على التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم نتائج تهاونه والمتمثلة في حصوله على تعويض أقل بكثير عن قيمة الأضرار اللاحقة بالبضاعة في صورة إخلال الناقل الجوّي أو أحد تابعيه بتنفيذ عقد النقل الجوّي للبضائع⁽⁴⁾.

الشرط الثاني: وجوب تدوين التصريح الخاص بالمصلحة بالتسليم في وثيقة النقل الجوّي في الخانة المخصصة لذلك:

ليتجنب مرسل البضاعة التعويض الزهيد في صورة ضياع أو نقص أو تأخير في نقل البضاعة جوا، يجب عليه تدوين التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة داخل وثيقة الشحن الجوّي داخل الخانة المخصصة لذلك

1 - طبقا للفصل 2 من م.ت. «... يعد تاجرا على وجه الخصوص كل من يباشر على وجه الاحتراف... نقل المكاسب والأشخاص برا وبحرا...»

2 انظر الفصل 4 من م.ت.-

3 هذا الإشعار هو تطبيق للبيان «ف» الواجب التنصيص عليه داخل وثيقة النقل الجوّي طبقا للفصل 8 من اتفاقية فرسوفيا.-

4 - Loko-Balossa E.J., «L'influence du comportement de la victime sur l'appréciation de la responsabilité dans le transport aérien international», thèse de doctorat, la faculté de Droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille 1983, p.410.

والتي تحمل العنوان التالي باللغة الفرنسية⁽¹⁾ « *valeur déclarée pour le transport* » . وإن كانت رسالة النقل الجويّ محررة باللغة الانكليزية يجب تدوين التصريح بالمصلحة بالتسليم في الخانة التي تحمل العنوان التالي : « *declared value for carriage* ».

وتجدر الإشارة إلى انه في صورة عدم تصريح مرسل البضاعة بالقيمة الحقيقية للبضاعة، يقوم تابع الناقل الجويّ المكلف بإبرام عقد النقل الجويّ للبضائع بالشطب على هذه الخانة أو بكتابة المختصرات التالية «N.V.D» داخل الخانة المخصصة للغرض والتي تشير إلى أن وثيقة النقل الجويّ خالية من التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم أو أن يدون الجملة التالية: « *No value declared* » .

ويكون التنصيص على التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم مدونا بنفس اللغة المحررة بها وثيقة النقل الجويّ و يكون في شكل أرقام أو بلسان القلم، وتطبيقا لهذا الشرط رفض فقه القضاء ادعاء مرسل البضاعة بكونه قد قام بالتصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة في الحالات التالية:

الحالة الأولى: مجرد ذكر نوع البضاعة ووزنها و قيمتها لا يقوم مقام التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم . وفي هذا الإطار، قضت محكمة التعقيب بنقض قرار محكمة الدرجة الثانية التي أساءت تطبيق الفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا عندما اعتبرت أن ذكر وزن البضاعة وقيمة فاتورة الشراء كافيان لاستبعاد التعويض المسقف المنصوص عليه بالفصل 22 فقرة الثانية من اتفاقية فرسوفيا ويحلان محل التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم . وقد عللت محكمة التعقيب موقفها في الحثية التالية: « حيث تبين أن رسالة النقل سند الدعوى لم تتضمن إلا ذكر وزن البضاعة و نوعها وعدد العلب ولم تتعرض إلى القيمة الحقيقية للبضاعة نقدا والتي يجب التعرض لها صراحة إذا كان حريف الناقل يريد استبعاد تحديد المسؤولية عن الناقل ويدفع معلوما تكميليا للناقل على أساس تلك القيمة وبالتالي يظل تحديد المسؤولية المتمسك به من طرف المعقب ضدها نافذا في غياب التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة التي لا تستنتج استنتاجا من نوعها ووزنها بل يحدد صراحة برسالة النقل»

وقد استقر فقه القضاء التونسي على أن ذكر البضاعة ووزنها والإشارة إلى فاتورة الشراء لا يقوم مقام تحديد القيمة الحقيقية للبضاعة ، وأن عدم التنصيص على قيمة البضاعة في الخانة المخصصة لذلك يجعل الناقل الجويّ محقا في التمسك بالتعويض المحدد الوارد بالفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا⁽²⁾ . وعلى هذا الأساس، يتحمل مرسل البضاعة نتائج تقاعسه لعدم تدوينه التنصيص على قيمة البضاعة داخل الخانة المخصصة لهذا الغرض.

الحالة الثانية : القيمة المصرح بها للديوانة لا تعد تصريحاً خاصاً بالمصلحة في التسليم: اوجب الفصل 16 من اتفاقية فرسوفيا على مرسل البضاعة أن يقوم بالتصريح لدى المصالح الديوانية لدفع المعاليم الديوانية . لذلك فمن الضروري أن ينص مرسل البضاعة في وثيقة النقل الجويّ على قيمة

1- لم تحدد اتفاقية فرسوفيا اللغة التي يجب أن تحرر بها رسالة النقل الجويّ. عمليا تحرر رسالة النقل الجويّ باللغة الانكليزية.

2 قرار تعقيبي مدني عدد 18098، بتاريخ 24 أكتوبر 2007، نشرة محكمة التعقيب، ج.م. 2007. ص. 251.

البضاعة في الخانة المخصصة للمعاليم الديوانية والتي تحمل العنوان التالي إذا كانت وثيقة النقل الجويّ محررة باللغة الانكليزية «declared value for customs» . أو العنوان التالي «La valeur douanière» إذا كانت محررة باللغة الفرنسية.

استقر فقه القضاء الفرنسي على اعتبار أن التنصيص على القيمة المصرح بها للديوانة داخل الخانة المخصصة لذلك برسالة النقل الجويّ، لا يعد تصريحاً خاصاً بالمصلحة في التسليم⁽¹⁾ وبالتالي لا يحق للمرسل إليه أو من يحل محله التمسك بقيمة البضاعة المصرح بها لدى الديوانة باعتبارها لا تُعد تصريحاً خاصاً بالمصلحة في التسليم. وعليه يقع احتساب التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمرسل إليه في حالة التأخير أو تلف أو نقص للبضاعة أو التأخير في نقلها على أساس قاعدة 17 أو 19 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام في حالة نقصان أو فقدان أو التأخير في نقل البضاعة .

وقد تعرض فقه القضاء اللبناني إلى هذه الحالة في قضية شركة التأمين «بلواز» ضد شركة النقل الفرنسية وشركة النقل اللبنانية، وتفيد وقائع هذه القضية تعهد شركة النقل الفرنسية وشركة النقل اللبنانية بنقل عدد كبير من الساعات اليدوية من مطار جنيف بسويسرا إلى مطار بيروت مروراً بمطاري باريس و القاهرة . وبوصول البضاعة إلى بيروت اكتشف المرسل إليه نقص 72 ساعة يدوية. وبعد قيامه بالاحترازاات القانونية، اتصل المرسل إليه بشركة التأمين فقامت بتعويضه عن الضرر الحاصل له . وحلت محله في رفع دعوى التعويض ضد شركة النقل الفرنسية وشركة النقل اللبنانية استناداً إلى الفقرة 2 من الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا. حيث قام مرسل البضاعة بالتنصيص داخل وثيقة النقل الجويّ في الخانة المخصصة لإعلان قيمة البضاعة لدى الديوانة على مبلغ 10340.25 فرنك سويسري. في حين أن القيمة الحقيقية للبضاعة تقدر بـ 15.000.090 فرنك سويسري . وقد طالبت شركة التأمين التي حلت محل المرسل إليه بتعويضها على أساس القيمة الحقيقية للبضاعة المقدرة بـ 15.000.090 فرنك سويسري ، إلا أن المحكمة المدنية ببيروت رفضت طلبات المدعية معللة رأيها في الحثيثة التالية : « وحيث أن التصريح لدى المصالح الديوانية الذي قام به المرسل لا يهدف إلى إعلام الناقل الجويّ بقيمة البضاعة وهذا ما يتعارض مع التصريح بالمصلحة في التسليم المنصوص عليه بالفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا بل كان الغرض من هذا التصريح الكاذب تخفيض الاداءات الديوانية . وحيث إذا كانت نية مرسل البضاعة تتجه إلى حفظ حقه في التعويض الكامل عن كل الأضرار اللاحقة بالبضاعة طبقاً للفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا ، كان من الواجب عليه التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة في الخانة المخصصة لذلك وقت تسليم البضاعة إلى الناقل»⁽²⁾ .

وفي كل الحالات لا يكفي لصحة التصريح بالمصلحة في التسليم أن يقوم مرسل البضاعة أن يقوم بتدوين التصريح كتابة داخل الخانة المخصصة لذلك بل يجب أن تتوفر كذلك شروطاً أصلية.

الفقرة الثانية: الشروط الأصلية لصحة التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم

1 - C.A. de Versailles, 12 ch. , 4 avril 2002, B.T.L., 2002, p.287.

2 - Tribunal Civil. de Beyrouth, 3 octobre 1958, R.F.D.A., 1960, p.92.

استنادا إلى الفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرصويا يمكن تقسيم الشروط الأصلية لصحة التصريح بالمصلحة في التسليم إلى شرطين وهما : أن يتم التصريح بالمصلحة قبل تسليم الطرد إلى الناقل (الشرط الأول) ودفع مبلغ إضافي للناقل الجوّي (الشرط الثاني).

الشرط الأول: يجب أن يتم التصريح بالمصلحة في التسليم عند إبرام عقد النقل الجوّي للبضاعة : تقتضي الدراسة المعمقة لهذا الشرط إبراز الملاحظتين التاليتين:

الملاحظة الأولى : يجب أن يتم الاتفاق على الترفع في التعويض وقت إبرام عقد النقل الجوّي للبضائع وليس بعد الإخلال به. وبعبارة أخرى، يفترض التصريح بالمصلحة في التسليم لأي اثر قانوني إذا وقع التنصيص عليه بعد تنفيذ العقد وحصول الأضرار للبضاعة، وذلك حتى لا يفاجئ الناقل بتصاريف لاحقة لحصول الضرر تكون مجحفة و مشطة تكلفه مبالغ مالية طائلة.

ويتماشى هذا الشرط مع مبدأ حسن النية في إبرام وتنفيذ العقود. وفي هذا الإطار، قضت المحكمة الابتدائية بداركار في حكمها الصادر في 12 جويلية 1985 بان تقديم التصريح بقيمة البضاعة بعد مرور سنة كاملة من ضياع الطرود لا ينتج أي اثر قانوني. وبالتالي يقع احتساب مبلغ التعويض على أساس قاعدة 17 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كلغ من وزن البضائع الضائعة⁽¹⁾.

الملاحظة الثانية: يهدف اشتراط التصريح بالمصلحة عند تسليم الطرد للناقل إلى حماية الناقل الجوّي من محاولات مرسل البضاعة تقديم تصريحات كاذبة تتضمن قيمة تتجاوز بكثير القيمة الحقيقية للبضاعة. يقوم أعوان الناقل الجوّي من الناحية العملية بالتثبت من نوع البضاعة وقيمتها المالية الحقيقية ومقارنتها بالمبلغ المدوّن من قبل مرسل البضاعة داخل الخانة المخصصة للتصريح بقيمة البضاعة قبل التوقيع على النظم الثاني والثالث من وثيقة النقل الجوّي. يمكن للناقل الجوّي في هذه الحالة رفض إبرام عقد الناقل الجوّي حتى لا يثري مرسل البضاعة دون سبب على حساب الناقل الجوّي⁽²⁾.

الشرط الثاني : يجب أن يقع دفع معلوم إضافي زيادة على معلوم النقل :

محاولة منه لتحقيق التوازن المالي بين الناقل الجوّي ومرسل البضاعة ، اقتضى الفصل 22 من اتفاقية فرصويا تمكين الناقل من الحصول على مبلغ إضافي زيادة على أجرة النقل العادية. ويقدر المعلوم الإضافي بزيادة 200% على التعريف العادية للبضاعة المرسلة جوا شرط أن لا يقل هذا المبلغ عن 50 دولار أمريكي⁽³⁾. وتجدر الإشارة إلى انه لا يشترط دفع المبلغ الإضافي وقت تسليم البضاعة للناقل لأنه في اغلب الأحيان يكون المرسل إليه ملزما بدفع مصاريف النقل (أجرة النقل العادية والمعلوم الإضافي). ويدفع المرسل إليه في هذه الحالة هذا المبلغ وقت تسلم البضاعة من قبل تابعي الناقل الجوّي في مطار الوصول «port payé»⁽⁴⁾.

1 - R.F.D.A., 1986, p.277 et s.

2 - ينص الفصل 33 من اتفاقية فرصويا على انه « لا وجود لما يمنع في هذه الاتفاقية الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل الجوّي ».

3 - The air cargo tariff, reglementation ,ed.36, p.34.

4 - Lureau Daniel,» La responsabilité du transporteur aérien: lois nationales et convention «5-L.G.D.J.,1961, 123.

ومن الناحية العملية يقع التنصيص على المبلغ الإضافي لأجرة النّقل في الخانة التي تحمل عنوان « الأداء على القيمة » وتقابلها باللغة الفرنسية الخانة التي تحمل العنوان التالي: « Taxation de valeur ». وفي هذا الإطار أثر التساؤل التالي: هل يبطل عدم دفع المعلوم الإضافي للنّقل التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم؟.

ذهب فقه القضاء الأمريكي إلى اعتبار أن عدم دفع المعلوم الإضافي للنّقل يبطل أي أثر للتصريح الخاص بالمصلحة في التسليم بالرغم من التنصيص عليه وفقا للشروط القانونية . وبالتالي يقع احتساب مبلغ التعويض على أساس 17 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام في حالة ضياع أو التلف أو التأخير في نقل البضاعة جوا ، فلا يجبر النّاقل على دفع المبلغ المعلن في وثيقة النّقل الجوّي حتى في حالة سهوه عن استخلاص هذا المبلغ. يبدو أن هذا الاتجاه القضائي مجانب للصواب باعتبار أن شرط دفع المبلغ الإضافي لأجرة النّقل هو حق مقرر لصالح النّاقل الجوّي الذي له الخيار في الحصول عليه أو التنازل عنه ، ولا يؤثر ذلك على حق المتضرر من عدم تنفيذ عقد النّقل الجوّي للبضائع في المطالبة بالتعويض طبقا للمبلغ المعلن في الخانة المخصصة لذلك الغرض داخل وثيقة النّقل الجوّي.

يستنتج مما سبق أن فقه القضاء التونسي والأجنبي قد لعبا دورا رائدا في توضيح الشروط الشكلية والأصلية لصحة التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم. إذا توفرت جملة هذه الشروط للإعلان عن المصلحة في التسليم ينتج أثارا معينة.

الفرع الثاني: أثار التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم في مادة نقل البضائع جوا.

يهدف التصريح بالمصلحة في التسليم إلى الترفيع في الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه باتفاقية فرسوفيا. وتختلف أثار التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة في الحالة العادية وهي ارتكاب النّاقل أو أحد تابعيه لخطئ بسيط (الفقرة الأولى) ، أو في الحالة الاستثنائية وهي ارتكاب النّاقل أو أحد تابعيه لخطئ موصوف أثناء تنفيذ عقد النّقل الجوّي للبضائع (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى: أثار التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم في صورة ارتكاب النّاقل أو أحد تابعيه لخطأ بسيط:

إذا اخل النّاقل الجوّي أو أحد تابعيه بالتزاماته العقدية تجاه مرسل البضاعة يكون ملزما طبقا للفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا أو الفقرة الثالثة من الفصل 22 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بالتعويض في حدود المبلغ المعلن ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم. وتتقضي هذه الفرضية إبراز التوضيحات التالية:

أولاً: تستبعد المحكمة المختصة⁽¹⁾ أو الهيئة التحكيمية¹ بالنظر في النزاع القائم بين النّاقل الجوّي الدّولي والمستفيد من عقد النّقل الجوّي الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه بالفقرة الثانية من الفصل 22 من

1 خبر الفصل 28 من اتفاقية فرسوفيا المدعي من رفع دعوى التعويض ضدّ النّاقل الجوي أمام إحدى المحاكم التالية: أولاً: محكمة مقرّ النّاقل الجوي. ثانياً: محكمة المركز الرئيسي لنشاط النّاقل الجوي. ثالثاً: المحكمة التي يوجد بها فرع من فروع شركة النقل الجوي والتي أبرمت عقد النقل. رابعاً: محكمة جهة الوصول .

اتفاقية فرصوفيا والمحدد ب17 وحدة من حقوق السحب الخاصة أو 19 وحدة من حقوق السحب الخاصة من وزن البضاعة في صورة التأخير أو الضياع أو التلف. فيقع استبعاد هذا الحد من المسؤولية وتغييره بالمبلغ المنصوص عليه بالتصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة.

ثانياً: ليتحصل مرسل البضاعة أو المرسل إليه أو من يحل محلها خاصة شركات التأمين⁽¹⁾ على المبلغ المعلن المنصوص عليه برسالة النقل الجوّي يجب عليه القيام بالاحتجاجات القانونية⁽²⁾ ورفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوّي في الآجال القانونية⁽³⁾، وأمام المحكمة المختصة⁽⁴⁾.

ثالثاً: إذا ثبت الناقل الجوّي إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية لا يتحصل المستفيد من التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم على أي تعويض. وبالتالي لا يغير التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم مبادئ المسؤولية العقدية للناقل الجوّي⁽⁵⁾. وبهذا المعنى يكون للتصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة اثر محدود مقارنة ببوليصة التأمين التي تغطي المخاطر التي يكون الناقل الجوّي معفى منها، وهذا ما يحد من انتشار التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم⁽⁶⁾.

رابعا : يغطي المبلغ المعلن في وثيقة الشحن الجوّي كل عناصر الضرر: الضرر المعنوي والضرر المادي (قيمة البضاعة - قيمة الاداءات الجمركية - قيمة النقل الجوّي والمعلوم الإضافي - مصاريف التغليف - التأمين....). وبالتالي فانه لا يمكن للمستفيد من التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم أن يطالب الناقل الجوّي بدفع مبلغ إضافي على قيمة التصريح لتغطية مصاريف نقل البضاعة جوا . فإذا أراد مرسل البضاعة أن يتحصل على تعويض عن كل الأضرار اللاحقة به فيجب عليه أن يأخذ بعين الاعتبار أن المبلغ المضمن في التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم يجب أن يغطي كل الأضرار الناجمة عن عدم تنفيذ الناقل الجوّي لالتزاماته العقدية⁽⁷⁾.

خامساً : إذا كان المبلغ المعلن بالتصريح الخاص بالمصلحة في التسليم أقل من تحديد المسؤولية المنصوص عليه بالفصل 22 فقرة ثانية فلا يقع الاعتداد به. ويقع التعويض في هذه الحالة طبقا ل17 أو 19 وحدة من

- 1 - استقر فقه القضاء التونسي على حلول شركة التأمين محل المؤمن له بعد التعويض له عن الأضرار في رفع دعوى التعويض
- 4 - ضد الناقل الجوّي، انظر مثلا حكم استئنافي صادر عن محكمة الاستئناف بتونس في 23 مارس 2004 تحت عدد 50414 (غير منشور).
- 5 - تجدر الإشارة إلى أن الأمر عدد 1596 لسنة 1981 ألزم الأشخاص الطبيعيين والمعنويين المؤهلين للقيام بعمليات توريد البضائع عن طريق الجو أو البر أو البحر اكتتاب عقد تأمين ضد مخاطر النقل التي تتعرض لها عند توريدها من الخارج إذا كانت قيمتها تتجاوز 3000 دينار.
- 2 - اوجب الفصل 26 من اتفاقية فرصوفيا المعدلة ببروتوكول على مرسل البضاعة أن يقوم بالاحتجاجات القانونية في اجل 7 أيام في حالة تلف البضائع و 14 يوما في حالة التأخير وإلا سقط حقه في رفع الدعوى إلا إذا ارتكب الناقل أو تابعيه للغش.
- 3 - اقتضى الفصل 29 من اتفاقية فرصوفيا سقوط دعوى التعويض المرفوعة ضد الناقل الجوّي في اجل سنتين من تاريخ تسلم البضائع.
- 4 - ترفع دعوى التعويض طبقا للفصل 28 وفقا لاختيار المدعي-المستفيد من التصريح بالمصلحة في التسليم- حسب اختياره أمام: محل إقامة الناقل أو أمام محكمة مركز عمله الرئيسي أو محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته ابرم عقد النقل أو محكمة مطار الوصول.

5 - De Juglart Michel, «Traité de Droit aérien», T.2,L.G.D.J. 1992,p.60.

6 - Rodière René, «La responsabilité du transporteur de marchandises par air», B.T., 18 juin 1980 , n. p.50.

7 - Lamy Transport, T.2, 2002, p.616.

حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو غرام من وزن البضاعة الضائعة أو التالفة أو التي لم تصل في الوقت المحدد. ففي هذه الحالة يقع استبعاد مقدار التعويض الاتفاقي الأقل قيمة من الحد الأقصى للتعويض. لئن كانت أحكام المسؤولية العقدية العادية التي تعتبر من القواعد القانونية التكميلية التي تجيز الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية المدين ، فان قاعدة تحديد المسؤولية في مادة نقل البضائع جوا تهم النظام العام . فكل شرط أو اتفاق عقدي يهدف إلى ضبط تعويض من السقف المنصوص عليه قانونا يعد باطلا بطلانا جزئيا لكن هذا البطلان لا يؤثر على وجود عقد النقل الجويّ للبضائع الذي يبقى صحيحا طبقا للفصل 23 من اتفاقية فرسوفيا⁽¹⁾.

سادسا: يعتبر إعلان القيمة الحقيقية للبضاعة في وثيقة الشحن الجويّ بمثابة قرينة على أن الضرر الحاصل مساو للقيمة المعلنة ولكنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس⁽²⁾. ولذلك مكن الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا الناقل الجويّ من الدفع في الأصل بكون المبلغ المعلن في وثيقة الشحن الجويّ تتجاوز قيمته قيمة الضرر الحاصل للمستفيد من القيمة الحقيقية للبضاعة . ولتفصي من دفع هذا المبلغ المشط ، يجب على الناقل الجويّ أن يثبت بجميع الوسائل أن الضرر الفعلي يقل عن القيمة المعلنة في وثيقة النقل الجويّ. إذا نجح الناقل في إثبات أن القيمة الحقيقية للضرر أقل من المبلغ المعلن فلا يلزم إلا بدفع المقدار الحقيقي للضرر⁽³⁾. وقد فسّر بعض الفقهاء هذا الحل بكون القيمة المعلنة في وثيقة النقل الجويّ ليست من قبيل التقدير الجزافي وإنما هي بمثابة حد أقصى جديد ولا تستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية لها أو أكبر منها.

الفقرة الثانية: مآل التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم في صورة ارتكاب الناقل أو تابعيه لخطا موصوف: دأب المشرع الدولي على حرمان ناقل البضائع من التمتع بمزية التعويض المحدد في صورة ارتكابه أو أحد تابعيه لخطا موصوف في فترة تنفيذ عقد النقل⁽⁴⁾. وقد سارت اتفاقية فرسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهي في نفس الاتجاه حيث نص الفصل 25 منها على ما يلي « لا تسري الحدود المذكورة في الفصل 22 إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع عن الفعل من جانب الناقل أو تابعيه قد تم بنية إحداث الضرر و إما عن تهور ووعي باحتمال حصول الضرر بشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم أنهم تصرفوا أثناء مباشرتهم لوظائفهم ». إن الدراسة المعمقة لهذا الفصل تقتضي إبداء الملاحظات التالية :

الملاحظة الأولى: يقصد بعبارة « قد تم بنية إحداث الضرر » الخطأ العمدي أو الغش «la faute dolosive»

1 - بنص الفصل 23 من اتفاقية فرسوفيا على أن «كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجويّ من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولا اثر له لكن بطلان هذا الشرط لا يتربط عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعا الأحكام هاته الاتفاقية».

2 - فاروق زاهر، «تحديد مسؤولية الناقل الجويّ الدولي» ، دراسة في اتفاقية فرسوفيا والاتفاقيات المعدلة لها ، دار النهضة العربية ، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي 1985، ص. 140 .

3 - عبد الحميد حامدي ،«التعويض عن المسؤولية العقدية للناقل الجويّ»، مذكرة للحصول على شهادة الدراسات المعمقة في قانون الأعمال ، كلية الحقوق و العلوم السياسية بسوسة 2002 ، ص. 50 .

4 - Seriaux Alain, «La faute du transporteur», Economica, 1984, p.171 et s.

« المرتكب من قبل الناقل الجويّ أو تابعيه أثناء التنفيذ المادي لعقد النقل الجويّ للبضائع⁽¹⁾. ويعد خطا قصديا تعمد تابعي الناقل الجويّ سرقة البضائع الموضوعة تحت رقابتهم أثناء مباشرتهم لوظائفهم⁽²⁾.

الملاحظة الثانية: تغطي عبارة « تهور ووعي باحتمال حصول الضرر » الخطأ غير المغتفر «la faute inexcusable» الذي يحرم الناقل الجويّ من التمسك بحدود التعويض المنصوص عليها بالفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا. ويعرّف الخطأ غير المغتفر بكونه الفعل أو الامتناع عن الفعل المرتكب من طرف الناقل الجويّ أو أحد تابعيه أثناء تأدية وظائفه ناتج عن تهور ووعي باحتمال حدوث الضرر. ويُعد خطأ غير مغتفر موجبا للتعويض الكامل للمستفيد من البضاعة، عدم أخذ الاحتياطات اللازمة لحماية شحنة من الذهب المنقولة جوا على متن الطائرة⁽³⁾.

الملاحظة الثالثة: كرس الفصل 25 من اتفاقية فرسوفيا المسؤولية العقدية للناقل الجويّ عن فعل الغير (تابعيه)⁽⁴⁾. وقد أوّل فقه القضاء الدولي والوطني صفة التابع بطريقة موسعة، حيث استقر على إسباغ هذه الصفة على تابعي الناقل الجويّ المرتبطين بعقد شغل مع شركة النقل الجويّ، وكذلك كل شخص طبيعى أو معنوي متداخل في تنفيذ عقد النقل الجويّ للبضائع وغير مرتبط بعقد شغل مع الناقل الجويّ وخاصة منهم المساعدين الأرضيين للناقل الجويّ مثل وسيط النقل، ووكيل العبور، وشركات الخدمات الأرضية «entreprises de handling». وفي هذا الإطار، طبقت المحكمة الابتدائية بتونس الفصل 25 من اتفاقية فرسوفيا بصفة سليمة لما اعتبرت أنّ شركة الخطوط الجوية التونسية (ناقل جوي للبضائع) مسؤولة عن خطا ديوان الموانئ الجوية الذي استعانت به لتنفيذ عقد النقل الجويّ للبضائع بوصفه تابعا لها⁽⁵⁾.

الملاحظة الرابعة: إذا أسس المتضرر من عدم تنفيذ الناقل الجويّ لعقد نقل البضائع دعوى الحصول على التعويض على الخطأ البسيط المرتكب من الناقل أو تابعيه، تكون في هذه الحالة مسؤولية الناقل الجويّ مبنية على الخطأ المفترض حيث يتحمل الناقل عبء إثبات عدم ارتكاب تابعيه لخطأ أو أن الضرر يرجع إلى خطا مرسل البضاعة حتى يتفصى من دفع التعويض المسقف المنصوص عليه بالفقرة الثانية من الفصل 22 من اتفاقية فرسوفيا⁽⁶⁾. أما إذا أقام المتضرر من عدم تنفيذ الناقل الجويّ دعواه على أساس الفصل 25 من اتفاقية

1 يُعرّف الغش بأنه عبارة عن إتيان الفعل عن عمد بقصد إحداث الضرر للغير، أو هو كل فعل أو امتناع بقصد إحداث الضرر، أو هو إرادة أحد أطراف العقد إحداث الضرر بالآخرين أو المتعاقد الآخر. ويتضح من جملة هذه التعريفات أنّ للغش عنصرين: العنصر الأول وهو العنصر المادي: ويتمثل في السلوك الذي يرتكبه الناقل (عمل أو امتناع عن القيام بعمل)، والعنصر الثاني: وهو العنصر المعنوي الذي يتمثل في إرادة الفعل أو الامتناع عن ارتكاب الفعل. راجع: حمدي محمد مصطفى حسن، «الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجويّ الدوليّ وفقا لاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإيماراتي»، بحث مقدّم «المؤتمر الطيران المدني في ظلّ التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية»، المؤتمر الدوليّ العشرون لكلية القانون بجامعة الإمارات المتّحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، من 23 إلى 25 أبريل 2012، ص. 277.

2 - قرار تعقيبي مدني عدد 8469 سابق الذكر ص. 259

3 - Westway Metals Corp. C. Lan Chile Airlines, tribunal Du districtsud de Newyork, 23 novembre 1984, 18, Avi. 556.

4 كرس القانون التونسي المسؤولية العقدية عن فعل الغير في الفصل 245 من م.ا.ع.-

5 - حكم استئنافي عدد 25946 بتاريخ 17 ديسمبر 1993 (غير منشور).

6 - انظر أحكام الفصلين 20 و 21 من اتفاقية فرسوفيا المعدلة بروتوكول لاهاي.

فرصوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي فعليه إثبات الخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر للنقل أو أحد تابعيه، وأن يثبت أيضا العلاقة السببية بين الخطأ الموصوف والضرر الحاصل له⁽¹⁾.

وإذا نجح المتضرر من عدم تنفيذ الناقل الجوي في إثبات الخطأ الموصوف في جانب الناقل أو أحد تابعيه فانه يحصل على تعويض كامل مساو لكل الأضرار اللاحقة به. وفي هذا الإطار طرح أمام المحاكم إشكالا قانونيا عويضا يتمثل في مدى إمكانية تمسك المتضرر من عدم تنفيذ عقد النقل الجوي إذا قام مرسل البضاعة بتدوين شرط التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم بأحكام الفصل 25 من اتفاقية فرصوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي إذا اثبت أن الأضرار الحاصلة له تتجاوز قيمة المبلغ المعلن في التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم؟

تضارب موقف فقه القضاء الدولي حول هذه المسألة وانقسم إلى اتجاهين مختلفين ومتناقضين :

اتجاه أول : يرفض إمكانية تمسك المتضرر من عدم تنفيذ عقد النقل الجوي بأحكام الفصل 25 من اتفاقية فرصوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي إذا قام مرسل البضاعة بتدوين مبلغا ماليا في وثيقة النقل الجوي أقل بكثير من قيمة البضاعة. وقد برر هذا الاتجاه موقفه بكون مرسل البضاعة لا يمكنه أن يخالف ما ورد بتصريحه المنصوص عليه بوثيقة النقل الجوي، وبالتالي لا يمكنه أن يستفيد من سوء نيته المتمثلة في التهرب الجباي، وعقابا لمرسل البضاعة سيء النية، يحق للناقل الجوي الذي ارتكب أحد تابعيه لخطا غير مغتفر أن يتمسك بالمبلغ المعلن داخل وثيقة النقل الجوي والذي يقل بكثير عن قيمة الأضرار⁽²⁾.

اتجاه ثان: يسمح للمتضرر من عدم تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع من الاستفادة من أحكام الفصل 25 من اتفاقية فرصوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي للحصول على تعويض كامل عوضا عن المبلغ المعلن في الخانة المخصصة لذلك، وقد برّر هذا الاتجاه موقفه بالاعتماد على الحجج التالية :

الحجة الأولى : ينص الفصل 25 من اتفاقية فرصوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي على انه « لا تسري الحدود المنصوص عليها بالفصل 22 ... ». تنطبق عبارة «الحدود» والتي تقابلها عبارة «*limites*» باللغة الفرنسية على الحد القانوني للتعويض المنصوص عليه بالفصل 22 فقرة ثانية من اتفاقية فرصوفيا والمقدر ب17 وحدة من حقوق السحب الخاص والحد الاتفاقي المنصوص عليه في نفس الفصل والمتمثل في المبلغ المعلن في وثيقة النقل الجوي.

الحجة الثانية: يعتبر المبلغ المعلن في وثيقة النقل الجوي حدا جديدا للتعويض، يقع استبعاد هذا الحد إذا ارتكب الناقل الجوي أو أحد تابعيه خطأ موصوفا على معنى الفصل 25 من اتفاقية فرصوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي. وقد تبنى هذا التوجه فقه القضاء الانكليزي⁽³⁾.

1 - C.A. Paris, 7 juin 1966, R.F.D.A., p.337.

2 - Jugement du tribunal de commerce de Bruxelles du 19 avril 1969, cité par Marc Godfroid, «L'application en Belgique de la convention de Varsovie et du protocole de LaHaye(1947-1982), R.F.D.A., 1988, p.175.

3 - De Montlaur-Martin Elisabeth, Transport international aérien de marchandises et la limites contractuelle de

يبدو أن الاتجاه الثاني أقرب إلى الصواب لانسجامه مع مبدأ حسن النية في تنفيذ العقود الذي يحرم مرتكب الخطأ الموصوف من الاستفادة من سوء نيته أو من جسامته خطئه⁽¹⁾.

الخاتمة :

منح الفصل 22 فقرة ثانية من اتفاقية فرسوفيا الناقل الجوي الدولي للبضائع امتيازاً يتمثل في دفع مبلغ مسقف وزهيد يقدر بـ 17 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو غرام من وزن البضاعة في حالة الضياع أو التلف أو التأخير. إلا أنه يمكن لمرسل البضاعة الحريص أن يتجاوز حد المسؤولية البخس، إذا قام بتدوين تعويض اتفاقي يعرف بالتصريح الخاص بالمصلحة في التسليم في الخانة المخصصة لذلك في وثيقة النقل الجوي، ودفع مبلغ إضافي للناقل الجوي. وفي صورة إخلال الناقل الجوي بالتزاماته العقدية، يلزم بدفع التعويض طبقاً للمبلغ المعلن من طرف مرسل لبضاعة ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق القيمة الحقيقية للبضاعة. أما إذا ارتكب الناقل الجوي أو أحد تابعيه خطأ موصوفاً، فإنه يقع استبعاد المبلغ المعلن في التصريح الخاص بالمصلحة في التسليم ويجبر الناقل الجوي على دفع تعويض كامل عن كل الأضرار التي تسبب فيها للمستفيد من عقد النقل الجوي للبضائع .

l'article 22 de la convention de Varsovie: l'article 25 de la convention peut-il écarter la limite fixée par déclaration spéciale d'intérêt à la livraison ?», p. 311 et s.

1- تتلاوم أحكام الفصل 25 من اتفاقية فرسوفيا مع أحكام الفصل 244 من م.أ.ع.