

القانون الجوي الدولي



دكتورة
ايناس محمد البهجي

الطبعة الاولى
2013

القانون الجوي الدولي

شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع - أحكام دعوى المسؤولية -
دفع مسؤولية الناقل الجوي - تحديد مسؤولية الناقل الجوي - عقد النقل الجوي
للبنائع وفقاً لاتفاقية وارسو - شروط تحديد مسؤولية الناقل الجوي - الإعفاءات
القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي - العيب الذاتي والخفي في الطائرة -
الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي - مصادر النظام القانوني للقوة القاهرة -
مصطلحات النقل الدولي - دليل برنامج مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية - تعليمات
عامة للمفتشين - بنود التفتيش - القائمة التفصيلية للتفتيش على سلامة الطائرات
في ساحات وقوفها في المطار.

الدكتورة

إيناس محمد البهجي

الطبعة الأولى

2013

المركز القومي للإصدارات القانونية

54 ش علي عبد اللطيف - الشيخ ريجان - عابدين - القاهرة

Mob: 01115555760 - 01002551696 - 01224900337

Tel: 002/02/27959200 - 27964395 - Fax: 002/02/27959200

Email: walied_gun@yahoo.com law_book2003@yahoo.com

www.publicationlaw.com

عنوان الكتاب: القانون الجوي الدولي

اسم المؤلف: د. إيناس محمد البهجي

رقم الطبعة: الأولى

تاريخ الطبعة: ٢٠١٣

رقم الإيداع: ٢٠١٢/٢١١٤٥

الترقيم الدولي: 978-977-6223-41-7

عدد الصفحات: ٣٦٠ صفحة

المقاس: ١٧ × ٢٤ سم

ISBN 978 977 6223 41 7



9 789776 223417 >

جميع حقوق الطبع محفوظة للمؤلف وغير مصرح بطبع
أي جزء من أجزاء هذا المؤلف أو إعادة طبعه أو تخزينه أو نقله
علي أية وسيلة سواء كانت اليكترونية أو ميكانيكية
أو شرائط مغنطة أو غيرها إلا بإذن كتابي صريح من الناشر



المركز القومي للإصدارات القانونية

54 ش علي عبد اللطيف - الشيخ ريجان - عابدين

Mob.: 01224900337 - 01115555760

Tel.: 00202 - 27964395 Fax: 00202 - 25067592

E-mail: walled_gun@yahoo.com

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ ﴾⁽¹⁾.

صدقة الله العظيم

(1) الآية رقم 105 من سورة التوبة.



شكر وتقدير

- نتقدم بخالص الشكر والتقدير للمركز القومي للإصدارات القانونية ...
- على الجهد الذي بذله لإخراج هذا العمل على هذه الصورة المتميزة..
- ونختص بالشكر السيد/وليد مصطفى رئيس مجلس الإدارة
- راجين له التوفيق فيما ينشره المركز من إصدارات تسهم في نشر الثقافة والمعرفة القانونية.

الدكتورة
إيناس محمد البهجي

إهداء
إلى أسرتي الغالية



د/إيناس

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمه

تساهم الملاحة الجوية بدور فعال في التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول وذلك بتذليلها المسافات الشاسعة في مدة زمنية قصيرة تحققه الطائرة باعتبارها وسيلة نقل أساسية في الطيران المدني والتجاري ومظهرها بارزا لمدى تطور صناعة الطيران.

وأمام استئثار الطائرة بالسرعة الفائقة في نقل الأشخاص والبضائع تعجز عن توفيره وسائل نقل أخرى لذلك كان لا بد من تنظيم آليات ونتائج استعمالها وأمام تضاؤل الأخطار الجوية التي كانت تواجه النقل الجوي نتيجة الإنجازات التي حققها التطور التكنولوجي والصناعي للطيران تزايد حجم المبادلات التجارية للبضائع مما يبين أهمية النقل الجوي للبضائع وطنيا ودوليا باعتباره مرفقا حيويا في النشاط الاقتصادي وللنقل الجوي للبضائع مفهومان: الأول مفهوم مادي يتمثل في تغيير مكان البضاعة بواسطة الطائرة من نقطة البداية إلى نقطة الوصول. وعرفت مجلة الطيران بالفصل الثاني الطائرة على أنها " كل آلة تستطيع أن تستمد نقاؤها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض " أما المفهوم الثاني للنقل الجوي للبضائع فهو مفهوم قانوني يتمثل في الأداء القانونية لعملية النقل والمتمثلة في عقد

نقل البضائع جوا ولا يختلف هذا العقد عن العقود الأخرى باعتباره اتفاق بين إرادتين فأكثر لإنشاء رابطة قانونية مع تعين شروطها وآثارها⁽¹⁾.

وإستادا على ذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جوا تقوم على أساس عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل من مكان إلى مكان آخر بواسطة الطائرة إلى المرسل إليه لقاء أجر محدد.

وتستقي مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جوا أحكامها القانونية من التشريع الداخلي والدولي. ففي التشريع الداخلي فيتمثل في القوانين الوطنية التي تسنها الدول من أجل تنظيم النقل الجوي، داخل إقليمها وأما التشريع الدولي فيتمثل في المعاهدات والاتفاقات الدولية المنطبقة على دولتين فأكثر.

واتجه المشرع التونسي إلى تنظيم الملاحة الجوية والقانون الجوي الداخلي منذ تاريخ صدور الأمر العلي في 08 فيفري 1935 وتعرض هذا الأمر إلى مسألة نقل البضائع جوا ثم تلاه القانون المؤرخ في 19 جوان 1959 والذي أبقى على معظم أحكام الأمر العلي لسنة 1935 الخاصة بقواعد النقل الجوي، ثم جاء الأمر عدد 201 لسنة 1959 المؤرخ في 04 جويلية 1959 فأنتهى العمل بأمر 8 فيفري 1935، وضبط مجموعة القواعد المنظمة لعقد النقل الجوي ومسؤولية الناقل الجوي وبصدور مجلة الطيران المدني بمقتضى القانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 ألغيت جميع القوانين المذكورة سابقا من تاريخ دخول هذه المجلة حيز التنفيذ. ونص الفصل 2 من هذه المجلة على أن الدخول حيز التنفيذ يكون بعد ستة أشهر من تاريخ نشر القانون بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية وهو 6 جويلية 1999.

(1) محمد الزين : النظرية العامة للإلتزامات : العقد. تونس 1993 - ص 35

وتعرضت هذه المجلة إلى مسؤولية الناقل الجوي بالباب الرابع حيث أخضعت بالفصل 118 التزامات ومسؤولية الناقل الجوي لأحكام الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المبرمة بفر صوفيا في 12 أكتوبر 1929⁽¹⁾ وكل اتفاقية نقحتها أو عوضتها مصادق عليها من قبل الدولة التونسية وغاية المشرع من إخضاع مسؤولية الناقل الجوي الداخلي لأحكام القانون الدولي هو توحيد النظام القانوني وتجنب النتائج السلبية الحاصلة من ازدواج القواعد القانونية الخاصة بنظام مسؤولية الناقل الجوي.

وتعد اتفاقية فرصوفيا والبروتوكولات والاتفاقات المعدة لها التشريع الرئيسي في مجال النقل الجوي الدولي والذي لا يسمح لأطراف عقد النقل بإدراج شروط مخالفة لها.

وكان لاتفاقية فرصوفيا الفضل في توحيد القواعد الخاصة بأسس النقل الجوي ونظام مسؤولية الناقل وأحكام إجراءات دعوى التعويض. ونتيجة للتطور الذي يشهده قطاع النقل الجوي، أحدثت عدة تعديلات على إتفاقية فرصوفيا أولها بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955⁽²⁾ والذي قام بوضع حد جديد للتعويض خاص بنقل الأشخاص ثم تمت أحكامها الإتفاقية المؤرخة في 18 سبتمبر⁽³⁾ 1961 والتي جعلت أحكام إتفاقية فرصوفيا تنطبق على الناقل الفعلي إضافة إلى الناقل التعاقدي.

(1) صادقت تونس عليها بمقتضى الأمر المؤرخ في غرة أوت 1933 الرائد الرسمي للجمهورية التونسية 1933 مؤرخ في 13 سبتمبر 1933 ص 193-

(2) صادقت تونس عليها بمقتضى القانون عدد 66 سنة 1962 المؤرخ في 1962/12/17 الرائد الرسمي للجمهورية التونسية لسنة 1962 ص 1593.

(3) صادقت تونس عليها بمقتضى القانون عددا 65 سنة 1962 المؤرخ في 1962/12/17 الرائد الرسمي للجمهورية التونسية لسنة 1962 ص 1592.

كما تم إدخال تعديلات على إتفاقية فرصوفيا بمقتضى بروتوكول قواييمالا سیتی لعام 1971 وبروتوكولات مونتریال الأربعة لعام 1975، غير أن هذه البروتوكولات لم تدخل بعد حيز التنفيذ لعدم إستكمال التصديقات القانونية اللازمة.

وتمثل شروط الإياتا IATA الإتحاد الدولي للنقل الجوي مصدرا آخر لعقد النقل الجوي حيث يضم هذا الإتحاد في عضويته معظم شركات الطيران في العام ويتم تطبيق شروط الإياتا على النقل الجوي الخاضع لإتفاقية فرصوفيا وعلى النقل الخارج عنها وتعتبر شروط الإياتا الخاصة بنقل المسافرين والأمتعة مجرد توصيات لشركات الطيران الأعضاء وهي على العكس من ذلك بالنسبة لشروط نقل البضاعة حيث تكون ملزمة على كل الشركات الأعضاء.

ومع كل ما تقدم فإن القانون المنطبق على مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جوا ينقسم من حيث المصادر إلى تشريع وطني يتمثل في مجلة الطيران المدني الصادرة في 1999 وفي أحكام الفصول من 627 إلى 669 من المجلة التجارية باعتبارها قانونا عاما بالنسبة لمادة النقل إن يجوز الرجوع إليها كلما سكت النص الخاص وذلك إستنادا إلى مقتضيات الفصل 535 م 1 ع وإلى إتفاقية فرصوفيا والإتفاقات المعدلة لها فيما يتعلق بالإلتزامات ومسؤولية الناقل الجوي، ويقع تطبيق هذه النصوص على النقل الجوي الداخلي وعلى كل نزاع متعلق بالنقل الجوي يكون التشريع التونسي هو المنطبق عليه.

أما المصدر الثاني المنطبق على مسؤولية الناقل الجوي في مادية نقل البضائع جدا فهي إتفاقية فرصوفيا والإتفاقات المعدلة لها والمصادق عليها من قبل الدولة التونسية وذلك في صورة كان النقل دوليا وحددت إتفاقية فرصوفيا بالفصل الأول الفقرة الثانية ماهية النقل الجوي الدولي وهو أولا النقل الذي تكون فيه نقطتا القيام والوصول واقعتان في إقليم إحدى هذه الدول

متى كان مقررا هبوط الطائرة في جهة واحدة في دولة أخرى ولو لم تكن من الدول المتعاقدة.

وحدد الفصل 17 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المقصود بالدولة المتعاقدة وهي كل دولة أصبحت مصادقتها أو انضمامها للإتفاقية نافذا ومادام إنسحابها يرتب أثرا.

وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي من أهم الموضوعات في النقل الجوي ومن أكثر النزاعات التي تثار أمام القضاء.

فمسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع هي جراء إخلال الناقل الجوي بالتزاماته فتقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض حيث لا يلتزم المرسل بإقامة الدليل على وجود خطأ من جانب الناقل بل يقوم فقط بإثبات نشوء الالتزام من قبل الناقل وعدم القيام بتنفيذه ف إن حقق ذلك انعقدت مسؤولية الناقل الجوي.

فما هو النظام القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جدا؟؟؟

تقتضي دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا البحث في قيام هذه المسؤولية (جزء 1) غير أن الناقل الجوي هي إمكانية استيعاب هذه المسؤولية (جزء 2).

الجزء الأول : قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا:

من الضروري لقيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا توفر بعض الشروط عند إخلاله بالتزامات المحمولة عليه والذي سنتعرض إليه في الفصل الأول ويكون من الطبيعي أن يلجأ المتضرر عند عدم تنفيذ الالتزام المحمول عليه إلى القضاء للحصول على تعويض وهو ما سنتعرض عليه في الفصل الثاني عند دراسة دعوى المسؤولية.

الفصل الأول

شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي

في نقل البضائع

حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع فإنه لا بد من توفر جملة من الشروط التي لا يمكن بدونها الحديث عن هذه المسؤولية حيث أن مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جوا هي مسؤولية عقدية تركز على عقد النقل الجوي (مبحث 1) ويترتب عن عقد نقل البضائع جدا التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق في العقد على ميعاد معين فإن وقع الإخلال بالالتزام قامت مسؤولية الناقل لذلك سنتناول شروط تحقق المسؤولية عند الإخلال بالتزام المحافظة على البضاعة من جهة (مبحث 2) وعند الإخلال بالتزام إيصال البضاعة في الميعاد (مبحث 3).

تقتضي دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا البحث في قيام هذه المسؤولية (جزء 1) غير أن الناقل الجوي هي إمكانية استيعاب هذه المسؤولية (جزء 2).

المبحث الأول

وجود علاقة تعاقدية بين الناقل والشاحن

إن العلاقة التي تربط الناقل الجوي بالشاحنة أو مرسل البضاعة هي علاقة تعاقدية ناتجة عن عقد النقل الذي تم إبرامه بين الطرفين وعدم النقل الجوي للبضائع شأنه عقد النقل الجوي للأشخاص يستوجب كغيره من العقود توفر وسائل الأركان العامة وهي الرضا والأهلية والمحل والسبب وهو لا يستوجب لإبرامه على الوجه الصحيح توفر شكلية معينة كالكتابة مثلا وهذا العقد وإن كان يوثق في معظم الأحيان بواسطة خطاب نقل إلا أن هذه الوثيقة أو السند ماهية إلا وسيلة لإثباته، وهي آلية تسهل عملية تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع ذلك أنه في هذا العقد غالبا ما يتطلب الأمر تدخل أطراف ثلاثة لإتمامه، فإضافة إلى مرسل البضاعة أو الشاحن والناقل هناك طرف ثالث وهو الشخص الذي توجه إليه تلك البضاعة ويسمى المرسل إليه.

وبناء على ما تقدم فإننا سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة أقسام تخصص الأول لتكوين هذا العقد (فقرة أولى) وتخصص الثاني لإثباته (فقرة ثانية) ونظرا لأهمية سند نقل البضائع كوسيلة لإثبات وآلية لإتمام هذا العقد سنخصص القسم الثالث إلى خطاب النقل (فقرة ثالثة).

فقرة أولى: تكوين عقد النقل الجوي للبضائع :

لم يثر الأمر عدد 201 لسنة 1959 المتعلق بالملاحة الجوية في الفصول 105 إلى 109 المنظمة لعقد نقل البضائع إلى موضوع تكوين هذا العقد وذلك على عكس أمر 8 أوت 1935 القديم والذي وقع إلغاؤه⁽¹⁾.

(1) أنظر الفصل 124 من الأمر عدد 201 لسنة 1959.

عقد جاء بالفصل 32 من الأمر المشار إليه " أنه على صاحب الفضل أن يحرر بطاقة في بيان نوع البضاعة المنقولة..." وهذا التشريع القديم لم يكن بدوره يشير إلى جزاء عدم تحرير هذه البضاعة وعلى هذا الأساس فإنه يمكن القول بأن عقد النقل الجوي للبضائع لم يكن يستوجب إفراغه في قالب شكلي معين ويبقى شأنه شأن بقية عقود النقل عقدا رضائيا يتكون بمجرد إتفاق أطرافه على الأركان العامة له لكن يجب التوضيح بأن تسليم البضاعة لا يدخل في إطار تكوين العقد بل في تنفيذه، ذلك أن إلزام الناقل لا يبدأ ف عليا من حيث الثمن إلا بعد تسليم البضاعة قصد نقلها، فعقد النقل في مثل هذه الصورة يتكون قانونا قبل أول العمليات التي تدخل في إطار تنفيذه، إلا أن ذلك لا يقلب العقد إلى عقد عيني لا يتكون إلا بتسليم البضاعة⁽¹⁾.

وعقد نقل البضائع يبقى عقد رضائيا حتى بالنسبة للنقل الجوي الدولي فقد نصت إتفاقية فرسوفيا في مادتها 2/2 على أن عدم تحرير خطاب نقل البضائع، أو عدم إحتوائه على التنسيصات الضرورية لا شأن له بوجود أو صحة عقد النقل ولا يثير تكوين عقد نقل البضائع حسب البعض أي مشكلة إلا بالنسبة للإلتزام الناقل بقبول النقل وذلك بإعتبار الناقل في حالة إيجاب عام ودائم إلا أنه يجب التفرقة بين الناقل المنتظم الذي لا يمكنه رفض التعاقد إلا لأسباب معقولة والناقل الغير المنتظم الذي يتمتع بسلطة تحكيمية تمكنه بالقبول أو الرفض ويمكن اللجوء لحل هذه المسألة إلى شروط الجمعية الدولية للنقل الجوي الاياتا IATA إذ ورد بالمادة 4/5 من هذه الشروط أن للناقل حق رفض نقل البضائع التي يمثل نقلها خطرا أو قلقا بالنسبة للطائرة أو الركاب أو بالنسبة للبضائع الأخرى ونشير هنا إلى أنه جرى العمل بالنسبة للشركات التي تتعاطى النقل الجوي الداخلي للبضائع في تونس على

(1) V.Ripert(Geoges) et Reblot (Réné): traité de dt Com.T.2 11 énéd.
L.G.OJ.1988 p624.n°2704 infine°

تسليم الشاحن خطاب نقل جوي مماثل لذلك الذي أعدته الجمعية الدولية للنقل الجوي، والمخصص للنقل الدولي⁽¹⁾ وهذه الخطابات تحمل على الوجه مجموعة من التنصيصات، تخص البضاعة والمرسل والمرسل إليه وفي ظهرها الشروط العامة للنقل.

إلا أن هذه الوثيقة وإن كانت تمثل نموذجا لعقد نقل البضائع، إلا أن عدم تسليمها لا يرتب بطلان العقد الذي يبقى رضائيا ويتكون بمجرد قبالة الرضا بين الأطراف على أركانه العامة.

فقرة ثانية : إثبات عقد نقل البضائع :

لقد كان الفصل 31 من الأمر المؤرخ في 08 فيفري 1935 والذي وقع إلغاؤه بمقتضى الفصل 124 من الأمر عدد 201 لسنة 1959 ينص على أن "عقد نقل البضائع عن طريق الجو يثبت بقائمة أو بتوصي ومن الواجب أن تتضمن تلك القائمة البيانات المنصوص عليها بالفصل 102 من مجلة التجارة..." وهذا الفصل كان يحمل على أحكام المجلة التجارية الفرنسية، بإعتبار أن المجلة التجارية التونسية لم تصدر إلا بتاريخ 1959/10/05 إلا أن أمر⁽²⁾ 1959 المنطبق حاليا لم يأخذ بهذه القاعدة المستمدة من القانون الفرنسي القديم المؤرخ في 31 ماي 1924، بل إنه لم يشير بالمرّة إلى موضوع إثبات عقد نقل البضائع، وهو ما يعني أن إثبات عقد النقل ممكن بكل وسائل الإثبات نظرا لتجارية هذا العقد بالنسبة للناقل.

أما بالنسبة للنقل الدولي للبضائع الخاضع لإتفاقية فرسوفيا فقد نصت المادة 1/5 من هذه الإتفاقية على أن "الناقل الحي في مطالبة المرسل

(1) V.Amor Ben Gerat Droit aérien tunisien et international, tunis 1996 p 320 Et 321

(2) بمقتضى القانون عدد 129 لسنة 1959 : الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 56 الصادر في 3 و 6 و 10 و 13 نوفمبر 1959.

بتحرير خطاب النقل الجوي " كما جعلت قبول هذا الخطاب المحرر بمعرفة المرسل إلزاما على عاتق الناقل ورتبت المادة 9 من الإتفاقية على قبول الناقل للبضاعة دون خطاب النقل أو بخطاب نقل لا يتضمن البيانات المطلوبة الواردة بالمادة 8 حرمانه من التمسك بأحكام النقل وهو أمر يتعلق بجزء عدم تحرير خطاب النقل ولا يتعارض مع حرية إثبات هذا العقد بجميع الوسائل بل إعتبرت أن هذا العقد بالرغم من تحريره لا يعد وأن يكون غير مجرد قرينة على إبرام عقد النقل، وعلى ما تضمنه من شروط وهذه القرينة هي قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بجميع وسائل الإثبات⁽¹⁾.

فقرة ثالثة : خطاب نقل البضاعة :

لم يشر التشريع التونسي المتعلق بالملاحة الجوية لسنة 1959 إلى هذه الوثيقة ولو مجرد إشارة، وهو ما يفسر طبعا بعدم تعرضه أصلا إلى موضوع تكوين هذا العقد ولا لإثباته، بإعتبار أن هذه الوثيقة هي من متعلقات تكوين وإثبات عقد النقل الجوي عموما وهو على العكس من ذلك فقد أقامت إتفاقية فرصويا تنظيما دقيقا وشاملا يخص خطاب نقل البضاعة، إن جاء في المادة 5 من الإتفاقية أنه " كل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه إسم " خطاب النقل الجوي" ولكل مرسل الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا السند " كما إقتضت المادة 8 من الإتفاقية أن يتضمن خطاب النقل بيانات عديدة، تم إختصارها بتعديل لاهاي لسنة 1955 الذي إقتصر على ثلاثة بيانات هي: مكان الإقلاع ومكان الوصول وبيان مكان هبوط الطائرة في دولة أجنبية إذا كانت نقطتا القيام والوصول وأحكامها الخاصة بإستبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل.

(1) أنظر د محمود مختار بربري : سابق الإشارة. ص 154 عدد 208.

ونصت المادة 6 من إتفاقية فرصويا على أنه يجب تحرير هذا الخطاب بواسطة الناقل وفي ثلاثة نسخ أصلية يوقع الأولى منها المرسل والثانية وتتضمن عبارة " المرسل إليه " ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق بالبضاعة والثالثة يوقعها الناقل نفسه الذي يقوم بتسليمها إلى المرسل إليها عند قبول البضاعة وتعين الإشارة إلى أن بروتوكول موريال أضاف إلى البيانات الواجب تضمينها بخطاب النقل بيانا خاصا بوزن البضاعة.

وقد تضمنت إتفاقية فرصويا جزاء يوقع على الناقل في حالة عدم إعداده لخطاب النقل، أو إذا كان هذا الخطاب خاليا من التنبيه إلى خضوع النقل للإتفاقية وتتمثل في حرمانه من الإستفادة من القواعد الواردة ضمنها والتي تستبعد مسؤولية أو تحد منها.

في حين نصت المادة 11 من الإتفاقية إلى دور خطاب النقل في الإثبات، حيث جاء فيها أنه يعتبر حجة على أن العقد قد أبرم وأن البضاعة قد سلمت وبشروط النقل المضمنة بالخطاب ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك فوجود النقل على هذا الأساس يعد قرينة على إبرام عقد النقل الجوي للبضائع ويمكن دحض هذه القرينة بإثبات عكسها.

لكن السؤال الذي يطرح نفسه في هذا المستوى، هو مدى إعتبار خطاب النقل الجوي ممثلا للبضاعة ويخول تبعا لذلك لحامله التصرف فيها ؟ من الناحية النظرية، يمكن القول بأن خطاب النقل يقوم بهذه الوظيفة، ذلك أن المادة 3/15 معدلة في لاهاي من إتفاقية فرصويا نصت على إمكانية تحرير خطاب نقل للحامل أو للأمر أي أنه قابل للتداول ودون ضرورة تعيين المرسل إليه، إلا أن شركات النقل الجوي ترفض في الواقع هذه الإمكانية وتحصر في الغالب على وضع عبارة " غير قابل للتداول " على خطاب النقل⁽¹⁾ وذلك بناء على سرعة إتمام عمليات النقل الجوي، التي لا تسمح

(1) Amor Ben Guirat : ouvrage précité. p. 294

بوجود مبررات للتداول على البضاعة بمقتضى هذه الوثيقة من جهة، وتجنباً من الناقلين لتعقيد إلتزاماتهم وتداخل العلاقات القانونية من جهة ثانية هذا فضلاً على أن شروط الجمعية الدولية للنقل الجوي IDTA لا تسمح بصور خطاب النقل قابلاً للتداول⁽¹⁾.

المبحث الثاني

الإخلال بالتزام المحافظة على البضاعة

يقع على عاتق الناقل الجوي الإلتزام بالمحافظة على البضاعة وهو إلتزام ببذل عناية يكون في خطأ الناقل الجوي مفترضاً، بحيث يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة إلا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم ذلك ونص الفصل 18 الفقرة 1 من إتفاقية فرصوفا على أن " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع إذا وقعت الحادثة التي تولد عنها الضرر خلال النقل الجوي " ويتضح من هذا النص أنه لا بد من توافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي في صورة الإخلال بالمحافظة على البضاعة وهي تحقق الضرر (فقرة 1) وأن يكون ناتجاً عن حادثة (الفقرة 2) وقعت خلال النقل الجوي (فقرة 3).

فقرة أولى : تحقق الضرر:

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع ضرر بالبضاعة، والضرر هو كل ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له وهو في مادة نقل البضائع جواً غالباً ما يكون من قبيل الضرر المادي الذي يصيب البضاعة أثناء فترة النقل ويكون ذلك بهلاكها كلياً أو جزئياً

(1) م. 1/2 من الشروط التي وضعتها الجمعية الدولية للنقل الجوي TATA.

أو فقدانها بتسليمها إلى شخص آخر غير المرسل إليه أو ضياعها كأن يقع سرقته أو تلفها مما ينقص من قيمتها أو يجعلها غير قابلة للإستعمال فيكون الناقل بذلك مسؤولاً عن جبر الضرر اللاحق سواء للمرسل أو المرسل إليه.

فقرة ثانية: أن يكون الضرر ناتجا عن حادثة :

استخدمت اتفاقية فرصويا اصطلاح الحادثة événement عند التطرق إلى المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة في حين استعملت إصطلاح الحادث accident عند التطرق إلى المسؤولية في نقل الركاب ولم تحدد الإتفاقية المقصودة بالحادثة. وهذا الاختلاف راجع إلى سلطة الناقل على البضاعة التي لا تتوفر له على الركاب فالحادثة تشمل كافة الأسباب التي ينجر عنها الضرر.

فقرة ثالثة: أن يكون خلال فترة النقل الجوي :

حددت إتفاقية فرصويا فترة النقل الجوي بالفقرة 2 من الفصل 18 حيث يشمل " الفترة التي تكون خلالها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل، سواء كان ذلك في مطار القيام أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار ".

ويتضح من هذه الفقرة أن إلزام الناقل بسلامة البضاعة تبقى قائمة ما دامت البضاعة في حراسته ويكون بالتالي مسؤولاً عن ما يلحقها من أضرار ولا تنتهي هذه المسؤولية إلا بإنهاء الحراسة بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه حتى وإن بقيت داخل مطار الوصول.

وعلى ذلك فإن خروج البضاعة من الطائرة أو من مبنى المطار لا ينهي مسؤولية الناقل الجوي، كذلك فإن وجودها في المنطقة الجمركية أو تحت حراسة تابعي الناقل الجوي لا يعني إنتهاء حراسة الناقل لها وهو ما ذهب إليه فقه القضاء التونسي في قرار صادر عن المحكمة الابتدائية بتونس عدد 21838

مؤرخ في 21 مارس 1991 حيث أقرت أن الناقل الجوي و المتمثل في شركة الخطوط الجوية التونسية للطيران مسؤولية عن الضرر نتيجة حدوث نقص في البضاعة و ان ديوان الموانئ الجوية التونسية لا يتحمل أي مسؤولية. نتيجة حدوث نقص في البضاعة لأنه لم يكن طرفا في عقد نقل البضائع وذلك لعدم وجود أي إرتباط تعاقدى مع المرسل. وديوان الموانئ الجوية التونسية OPAT يساهم بإيداع البضائع الموردة في خزائنه قبل تسليمها للمرسل إليه ورغم ذلك فإنه خارج نطاق المسؤولية.

كما أن فقه القضاء المقارن وتحديدًا الفرنسي حمل الناقل الجوي مسؤولية إهمال تابعيه حيث وقع سرقة سبائك الذي التي كانت منقولة من باريس إلى بيروت وتمت واقعة السرقة والبضاعة موجودة في مخازن الجمارك ولم يعف ذلك الناقل وهي الخطوط اللبنانية من تحمل مسؤولية إهمال تابعيها بإعتبارها ملزمة بسلامة البضاعة في فترة النقل. وأضافت الفقرة الثالثة من الفصل 18 أنه " لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار "، ويرى البعض أن هذه الفقرة ضيقت من نطاق النقل الجوي عندما أخضعت النقل غير الجوي إلى خارج أحكام إتفاقية فرصوفا إذ يقع تطبيق القانون الداخلي للدولة التي تم على إقليمها هذا النقل. غير أن هذه الفقرة نصت أيضا " على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الإنتقال من طائرة إلى أخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقع الدليل على عكس ذلك ". القاعدة هي عدم شمول فترة النقل الجوي للنقل البري أو النهري أو البحري غير أن الناقل إذا أثبت أن الضرر حصل عند تنفيذ عقد النقل الجوي

فإنه يتحمل المسؤولية طبق أحكام إتفاقية فرصويا وبالتالي الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض.

المبحث الثالث

الإخلال بالتزام إيصال البضاعة في الميعاد

إن أهم ميزة يوفرها الناقل الجوي هي السرعة لذلك من الطبيعي أن يكون الناقل الجوي ملزماً باحترام مواعيد النقل، وهو ما أكدته إتفاقية فرصويا بالفصل 19 و المتعلقة بمسؤولية الناقل في حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي حيث نصت على أنه " يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو".

ولقيام المسؤولية عن التأخير لا بد من توفر شرطين يتمثل الأول في وجود تأخير في إيصال البضاعة (فقرة أولى) والثاني تحقق الضرر عن التأخير (فقرة ثانية).

فقرة أولى: حدود التأخير:

يفيد التأخير مجاوزة الميعاد يفترض حتما نشوء إلتزام في ذمة الناقل بتنفيذ النقل في مدة معينة وبالتالي فإنه لا يمكن الإقرار بوجود التأخير كشرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل.

ويشير التأخير بالنقل الجوي للبضائع عدة صعوبات أولها أن إتفاقية فرصويا لم تحدد المقصود بالتأخير كما لم تحدد المعيار الذي يعرف به إخلال الناقل بالتزامه في إيصال البضاعة في الميعاد. والصعوبة الثانية تتمثل في وجود إختلاف بين ما نص عليه الفصل 19 من الإتفاقية من ضرورة إحترام الناقل تنفيذ العقد في ميعاده حيث تقوم مسؤوليته إذا ما حدث

تأخير في التنفيذ، وبين الشروط العامة للإتحاد الدولي للنقل " إياتا " I.A.T.A حيث نصت الفقرة 3 من الفصل 6 " أنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة و بأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين الجويين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل ولا تعدو أن تكون سوى مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت التي تستغرقه عملية النقل ."

كما يتعارض هذا النص مع الفصل 23 من إتفاقية فرصفيا التي تقتضي بأن " كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين بالإتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن". مما لا شك فيه أن تضارب هذه النصوص إنما ناتج عن تضارب المصالح بين الناقل الجوي الذي يطمح إلى التفصي من المسؤولية أو إلى دفع أقل ما يمكن من التعويض، وبين ملحة الشاحن في الحصول على تعويض قدر الإمكان بإقرار مسؤولية الناقل عن التأخير وهي مسألة تخضع للسلطة التقديرية للقاضي المتعهد بفض النزاع وذلك بالرجوع إلى الضرر الحاصل.

ولكن غالبية الأحكام أجازت شروط عقد النقل القاضية بعدم إلتزام الناقل بيمعاد محدد للنقل شرط ألا يعفى من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي، فالتأخير إذن هو مجاوزة الميعاد المحدد إذا وجد إتفاق على هذا التحديد والمجاوزة غير العادية للميعاد المعقول في حالة عدم التحديد المسبق لميعاد النقل.

ولقد اختلف الفقهاء في تحديد الفترة الزمنية التي يحدث التأخير خلالها، هناك جانب يرى أنه " فترة النقل الجوي " تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تنهياً فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول وهناك جانب آخر يرى أنها الفترة التي تكون البضائع أثناءها

في عهدة الناقل سواء في المطار أو داخل الطائرة أو في مكان ما في حالة الهبوط الإضطراري.

فقرة ثانية : الضرر الناشئ عن التأخير

لا يكفي مجرد حدوث التأخير لإنعقاد مسؤولية الناقل الجوي بل لا بد من وجود ضرر ناتج عن إخلال الناقل بالتزامه في إيصال البضاعة فبمقتضى الفصل 19 من إتفاقية فرصوفيا لا بد من أن يترتب عن التأخير ضرر ولا بد من وجود علاقة سببية بينهما إذ أن العلاقة السببية تعتبر شرطا أساسيا لقيام المسؤولية ولتحديد نطاقها.

ولم تعرف الإتفاقية مدلول الضرر ويمكن بالرجوع إلى القواعد العامة للقانون تحديدها إستنادا للفصل 277 م إ ع حيث ينص على أن عدم الوفاء بالعقد أو المماثلة فيه يوجبان القيام بالخسارة ولو لم يتعمد المدين ذلك وبالتالي فإن هذا الفصل يعرّف الضرر على أنه خسارة.

ومعنى ذلك أنه لا يمكن اعتبار التأخير في حد ذاته ضررا للمرسل أو المرسل إليه بل هو مصدر للضرر فلو أن المرسل إليه تمكن من بيع البضاعة رغم وصولها متأخرة دون نقص في ثمنها كما لو أنها وصلت في الميعاد فلا مجال في هذه الحالة لإثارة مسؤولية الناقل الجوي عن الأخير في غياب حصول الضرر أما إذا أدى التأخير إلى انخفاض سعرها أو تفويت فرصة بيعها يسأل الناقل عن التعويض لجبر الضرر.

واعتمدت اتفاقية فرصوفيا قيام مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع على أساس الخطأ المفترض مما يعني أن الإلتزام بإيصال البضاعة هو إلتزام ببذل عناية فبمجرد تحقق الضرر للبضاعة من تأخير وقع في فترة النقل الجوي هو إخلال بتنفيذ العقد ولا يمكن التفصي من المسؤولية إلا بإقامة دليل على إنتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوي، فإستنادا

إلى الفصل 20 من الإتفاقية لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد إتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذها.

ولا يعني عدم الإتفاق سلفاً عن ميعاد محدد منح الناقل الحرية المطلقة في تنفيذ العقد متى شاء وإلا صار إلتزامه إرادياً وإنما عليه أن يضل ملتزماً بإنجاز النقل في ميعاد معقول خاصة وأن الشروط العامة " للإياتا " I.A.T.A تعتبر المواعيد المعدة سلفاً هي مواعيد تقريبية مما يجعل الناقل الجوي ملتزماً بإنجاز النقل في فترة معقولة والا كانت من قبيل الإعفاء من المسؤولية الباطلة وفقاً لإتفاقية فرسوفيا. وهذا ما يؤكد طبيعة الإلتزام بكونه إلتزام ببذل عناية ليس بتحقيق نتيجة.

إن قيام المسؤولية على أساس الخطأ المفترض للناقل الجوي لا يرتب آثاره بتعويض المتضرر عما أصابه من ضرر إلا إذا أثار دعوى المسؤولية أمام المحكمة المختصة بالنظر.



الفصل الثاني

أحكام دعوى المسؤولية

تتمحور أحكام المسؤولية سواء كان النقل الجوي داخليا أو دوليا حول قسمين رئيسيين، يتعلق الأول برفع دعوى المسؤولية (الفقرة الأولى) فيتم تحديد المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى وأطرافها، بينما يتعلق الثاني بالمدفوع التي تثار أمام المحكمة لدفع دعوى المسؤولية (الفقرة الثانية).

المبحث الأول

رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

إن رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي للبضائع تستوجب تحديد المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى (أ) بالإضافة إلى تحديد أطراف الدعوى (ب).

الفقرة الأولى : المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى :

بالنسبة للنقل الجوي الداخلي يقع تحديد المحكمة المختصة ترابيا وحكميا بالنظر في دعوى المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد نقل جوي بالرجوع إلى أحكام مجلة المرافعات المدنية والتجارية بإعتبارها قانونا عاما. فضبط الفصل 30 م م ت مرجع النظر الترابي للمحكمة حيث المدعي يرفع دعواه أمام المحكمة التي يوجد بدائرتها المقر الأصلي أو المختار للمطلوب⁽¹⁾ مع مراعاة الإستثناء الوارد بالفصل 32 م م ت الذي يقتضي أن ترفع لدى المحاكم المنتسبة بتونس القضايا التي تكون الدولة طرفا فيها. ومن المعلوم

(1) الفصل 7 م م ت : حدد مفهوم المقر الأصلي والمقر المختار.

أن الدولة التونسية تساهم بالأغلبية في رأس مال شركة الخطوط التونسية Tunis-Air⁽¹⁾ وفيما يخص الإختصاص الحكمي يتحدد مرجع النظر حسب مقدار المال المطلوب فإذا كانت قيمة الشيء المتنازع فيه لا تتعدى 7 آلاف دينار يكون الإختصاص حسب مقتضيات الفصل 39 م م م ت من أنظار أحكام محكمة الناحية.

وإذا تجاوزت القيمة 7 آلاف دينار فإن الإختصاص يرجع للمحكمة الابتدائية وفقا لأحكام الفصل 40 م م م ت.

أما النقل الجوي الدولي فقد حددت إتفاقية فرسوفيا القواعد المنظمة للإختصاص القضائي للنظر في دعاوى المسؤولية وذلك سعيا منها لتوجيه أحكام الإجراءات في مختلف الدول. فإقتضى الفصل 28 فقرة أولى من هذه الإتفاقية بأن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي يكون رفعها في إقليم إحدى الدولة المتعاقدة وذلك لضمان تقييدها وإلزامها بنصوص الإتفاقية، وخولت للمدعي الخيار بين إحدى ثلاث محاكم :

- محكمة مقر الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه.
- محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة.
- محكمة جهة الوصول.

وتجدر الملاحظة أن هذه المادة لا تحكم سوى دعاوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي الخاصة بحوادث الركاب وتلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير ولا تسري على الدعوى المرفوعة من الناقل ضد المرسل بسبب إدراج بيانات خاطئة في خطاب نقل البضائع⁽²⁾.

(1) V.Amor Ben Guirat : Ouvrage précité p 9

(2) البارودي، العريني، الفقي: نفس المرجع ص 659

وإذا تم رفع دعوى المسؤولية على الناقل الفعلي أجازت إتفاقية قوادالاخارا لعام⁽¹⁾ 1961 للمدعي رفع الدعوى وفقا لما يختاره أمام المحكمة المختصة و ضد الناقل المتعاقد إستنادا إلى أحكام الفصل 28 من إتفاقية فرصوفيا وأما أمام المحكمة التي يقع بدائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

وتتعلق أحكام الإختصاص الواردة بإتفاقية فرصوفيا بالنظام العام بما أن الفصل 32 منها تبطل كل شرط في عقد النقل الجوي وكل إتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الإختصاص، أما إذا كان لاحقا على وقوع الضرر فيكون الإتفاق صحيحا.

وإستثناء من ذلك أجازت هذه المادة بالنسبة لنقل البضائع إمكانية اللجوء إلى التحكيم بشرط أن يكون في أماكن الإختصاص المحددة بالفصل 28 الفقرة الأولى من إتفاقية فرصوفيا.

إن منح إتفاقية فرصوفيا المتضرر الخيار بين المحاكم لرفع الدعوى أمامها إنما هو لإختيار قانون البلد الذي يوفر أكثر ضمانات له⁽²⁾. والذي تفسر فيه قواعد الإتفاقية في الإتجاه الأفضل له فقانون المحكمة المختار هو الذي ينظم إجراءات الدعوى (الفصل 2/28 إتفاقية فرصوفيا) وهو الذي يحدد قواعد إحتساب مدة السقوط (الفصل 2/29 من الإتفاقية).

الفقرة الثانية : أطراف دعوى المسؤولية:

أطراف دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع جوا هما المدعي: شاحن البضاعة كان أو المرسل إليه، والمدعى عليه دائما هو الناقل.

(1) المادة الثامنة من الإتفاقية

(2) V.Amor Ben Guirat : ouvrage précité ,p314

أ - المدعي :

يجوز للمرسل أو المرسل إليه المذكورين في خطاب نقل البضائع رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي وذلك على أساس المسؤولية العقدية المستمدة من عقد نقل البضائع جوا والذي أبرم بين المرسل والناقل ولخصوصية هذا العقد يدخل المرسل إليه كطرف ثالث في العقد عند التسلم.

فلكل من المرسل أو المرسل إليه الذي لحقه ضرر نتيجة عدم تنفيذ الناقل شروط العقد الحق في القيام بدعوى التعويض والتمسك في مواجهة الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل، وهو ما تضمنه الفصل 4/12 من إتفاقية فرصوفيا التي نصت على أن " للمرسل دعوى التعويض بإعتباره صاحب السيطرة على البضاعة، ولا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه، إلا أنه إذا رفض المرسل إليه خطاب النقل الجوي أو البضاعة أو لم يمكن التوصل إليه فإن المرسل يسترد حقه في التصرف ". كما منحت الفقرة 3 من الفصل 13 المرسل إليه الحق في مطالبة الناقل بحقوقه وذلك في صورة إعتراف الناقل بهلاك البضاعة أو إذا مرت سبعة أيام على الموعد المفترض وصول البضاعة فيه.

ب - المدعى عليه :

تقام دعوى المسؤولية على الناقل بإعتباره المدعى عليه ولا تثار أي صعوبة إذا كان الناقل هو ذاته المدعى عليه ولكن يتطلب الأمر بعض التوضيح في حالة وفاة الناقل أو حالة الناقلين المتتابعين أو حالة الناقل المتعاقدين والناقل الفعلي أو حالة تابعي الناقل.

حالة وفاة الناقل :

رغم أن وجود الناقل الجوي كشخص طبيعي أصبح نادرا، حيث أن الناقل هو في الغالب شخص معنوي في شكل شركة إلا أن هذه الحالة وردت بالمادة 27 من إتفاقية فرصوفيا والتي إقتضت إمكانية رفع دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل على من يخلفه وذلك لضمان حصول المتضرر على التعويض المناسب للضرر الذي لحقه.

حالة الناقلين المتتابعين :

النقل المتتابع هو الذي يتم تنفيذه من قبل عدة ناقلين بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود وتقتضي الفقرة 3 من الفصل 30 من إتفاقية فرصوفيا فيما يتعلق بنقل البضائع والأمتعة أنه من حق المرسل رفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول. ومن حق المرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير، فضلا عن إمكانية قيام كليهما بمقاضاة الناقل الذي حصل في مرحلة نقله التلف أو الهلاك أو التأخير.

في قضية caisse parisienne de réescompte ضد الخطوط الفرنسية والخطوط اللبنانية وتفيد وقائعه أنه تم تسليم سبائك الذهب للخطوط اللبنانية بالنقل من القاهرة إلى بيروت، وعندما وقع الرجوع على الخطوط الفرنسية لمساءلتها عن سرقة السبائك، أدخلت الخطوط اللبنانية في الدعوى باعتبار أن السرقة وقعت في فترة النقل التي كانت فيها الخطوط اللبنانية الحارسة على سبائك الذهب.

الناقل المتعاقد الفعلي : ميزت إتفاقية قوادالاخارا والموقعة في 18 سبتمبر 1961 بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي فالأول هو كل شخص يكون

طرفا في عقد نقل خاضع لإتفاقية فرصويا ومبرم مع الراكب أو المرسل⁽¹⁾ أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل أما الناقل الفعلي فهو الذي يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل النقل أو بجزء منه المشار إليه بالفقرة 2 من الفصل الأول، ولكنه لا يعد بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعاً بالمعنى المقصود في إتفاقية فرصويا، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس⁽²⁾.

أما فيما يخص من يقع الرجوع عليه في صورة قيام ناقل متعاقد وناقل فعلي بعملية النقل، فقد نصت المادة السابعة من إتفاقية قوادالاخارا على أنه "يجوز إقامة دعوى المسؤولية، فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما عليه أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين وفقا لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أحدهما بفمرده جاز له أن يلطب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به".

حالة تابعي الناقل الجوي :

لم تنظم إتفاقية فرصويا حالة الرجوع على تابع الناقل الجوي مثلنا هو الحالة بالنسبة للناقل الفعلي، لذلك أكمل بروتوكول لاهاي فصلا جديدا هو الفصل 25 (أ) من إتفاقية فرصويا الذي نص على أنه "إذا رفعت على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الإتفاقية، جاز لهذا التابع، متى أثبت أنه تصرف في تأدية وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقا للفصل 22-..".

(1) RFDA 1955.p439

(2) الفصل الأول فقرة 2 من إتفاقية قوادالاخارا.

وأساس رجوع المتضرر على تابعي الناقل الجوي يتمثل في المسؤولية التقصيرية بما أنه يرتبط بهم بعقد من العقود.

المبحث الثاني

الدفع الماثرة أمام المحكمة

لقد حرصت الأنظمة القانونية على حماية مصالح الناقل الجوي بعدم ترك دعاوى المسؤولية ترهق كاهله وتعطل نشاطه فمكنته من دفع دعوى المسؤولية التي ترفع ضده وذلك عن طريق الدفع بعدم قبول الدعوى (أ) والدفع بسقوطها (ب).

فقرة أولى : الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية:

إن الدفع بعدم قبول الدعوى هي وسيلة خاصة بنقل البضائع دون نقل الأشخاص، تمنح للناقل الجوي للحد من الدعاوى المرفوعة ضده وذلك بأن يمنع المحكمة من النظر في الدعوى والخوض في مدى قيام مسؤوليته بالتمسك بعدم الإحتجاج عليه من قبل المتضرر وفق الطرق والمواعيد المقررة في القانون سواء كان الوطني أو الدولي.

ففي خصوص النقل الجوي الداخلي للبضائع لم تتضمن مجلة الطيران المدني هذا الدفع، مما يقتضي الرجوع إلى قواعد القانون العام المنظم لعقد النقل بالمجلة التجارية حيث وقع تحديد طرق الإحتجاج المخولة للمتضرر وأجلها التي إن وقع الإخلال بها جاز للناقل الدفع بعدم قبول الدعوى فنص الفصل 646 م ت منها أنه " لا قيام على متعهد النقل من أجل التعيب أو التلف الجزئي بعد تسلم الشيء المنقول إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص نائب عن كليهما في ظرف 3 أيام من تاريخ تسلمه بدون إعتبار أيام الأعياد الرسمية بأخبار متعهد النقل على يد عدل منفذ أو بمكتوب مضمون الوصول والإحتجاج عليه مع بيان أسبابه.

ويكون هذا الإحتجاج صحيحا مهما كانت الطريقة المتبعة لتبليغه إذا ثبت من وثيقة الإخطار بالتبليغ التي بيد متعهد النقل أنه صدر في الأجل المتقدم ذكره.

وإذا طلب أحد الخصوم إجراء الإختبار المقرر بالفصل 645 م ت قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال 3 أيام الموالية لتسلمه فيكون طلبه بمثابة الإحتجاج نفسه بدون لزوم إلى قيامه بالإجراءات المنصوص عليها بالفقرة الأولى من هذا الفصل.

لقد حدد المشرع التونسي في هذا الفصل نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى الذي يكون في حالى تعيب أو التلف الجزئي للأشياء المنقولة ولا يكون له مجال في حالة هلاك البضاعة أو تلفها كليا أو ضياعها، فلا يقع إخطار الناقل بما أنه لم يقع تسلم الأشياء المنقولة أصلا.

أما النقل الجوي الدولي فقد تطرقت إتفاقية فرصويا للدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل بالفصل 26 الفقرة 2 الذي نص على أنه " وفي حالة تلف البضاعة ينبغي على المرسل إليه أن يسارع بالإحتجاج لدى الناقل بمجرد إكتشافه التلف، على أن يكون ذلك خلال 3 أيام بالنسبة للأمتعة و 7 أيام بالنسبة للبضائع بداية من تاريخ قبولها، وفي صورة التأخير فإن الإحتجاج يجب أن يوجه في أجل أقصاه 14 يوما بداية من اليوم إلى توضع فيه الأمتعة والبضائع على ذمته ".

وقد عد بروتوكول لاهاي لسنة 1955 مواعيد توجيه الإحتجاج بالفصل 15 فأصبح الأجل الأقصى لإرسال الإحتجاج بالنسبة لتلف الأمتعة 7 أيام و 14 يوما بالنسبة للبضاعة و 21 يوما بالنسبة للتأخير.

مع الملاحظ أنه لا يجوز تقصير هذه الآجال لإرسال الإحتجاج حتى لا تقع تحت طائلة البطلان، فوفقا للفصل 23 من إتفاقية فرصويا فإن كل شرط

يهدف إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في الإتفاقية يكون باطلا وكل توسع في نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى يعتبر باطلا فلا مجال لإشتراط إرسال احتجاج إلى الناقل في حالة ضياع البضاعة بما أن هذه الحالة خارج نطاق الفصل 26 من إتفاقية فرسوفيا مما يعرضها إلى البطلان لإعتبارها شرطا يعفي الناقل من المسؤولية.

غير أن العمل الجاري في النقل الجوي للبضائع يبين وجود تعارض بين أحكام إتفاقية فرسوفيا والشروط العامة للآيات IATA التي تشتت في حالة ضياع البضاعة ضرورة إرسال احتجاج إلى الناقل ويقع تطبيق هذا الشرط من قبل الناقلين ومساعدتهم وحرفائهم دون العلم ببطلانه⁽¹⁾ إلا إذا وقع إثارتها أمام المحاكم. أما في خصوص إثبات الاحتجاج فقد أوجبت إتفاقية فرسوفيا بالفصل 26 فقرة ثانية أن يكون في شكل تحفظ في سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة للاحتجاج.

وبالتالي يترتب عن عدم إحترام المرسل إليه شكل وآجال الاحتجاج المقررة بإتفاقية فرسوفيا والمعدلة ببروتوكول لاهاي تمسك الناقل الجوي للبضائع بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية. وهو ما وقع إقراره في القرار الصادر عن محكمة الناحية بتونس عدد 20387 المؤرخ في 6 جويلية 1992 حيث رفضت مطلب التعويض المقدم من شركة Renault ضد شركة الخطوط الجوية التونسية وذلك لأن الطالبة لم تثبت أنها قامت بالاحتجاج في أجل 14 يوما من تسلمها البضاعة حسب ما إقتضاه الفصل 26 من إتفاقية فرسوفيا غير أن الفقرة الرابعة من الفصل 26 من الإتفاقية نص على إمكانية حرمان الناقل من الإستفادة من هذا الدفع إذا أثبت المرسل إليه أن سبب تخلفه عن الاحتجاج راجع إلى غش الناقل.

(1) M.de Juglart :ouvrage précité ,p1110

ومما يؤخذ على مجلة الطيران المدني التونسية بأنها لم تقم بتحديد ولا بتمديد أجل الإحتجاج بالنسبة للنقل الجوي الداخلي للبضائع، فإعتماد الأجل المحدد بالمجلة التجارية قصير مقارنة بآجال إتفاقية فرسوفيا، والذي من شأنه إضعاف حقوق المتضرر إذ يفوت عليه إمكانية الحصول على التعويض عن الضرر الذي لحق البضاعة المنقولة، خاصة إذا كان إكتشاف التلف غير ظاهر عند التسليم أو خلال الثلاثة أيام المئوية للتسليم أو كان التلف مما لا يقع التعرف عليه بسهولة ويتطلب خبرة أو مهارة ليست متوفرة في المتضرر.

رغم أن مجلة الطيران المدني التونسية قامت بإطالة أجل سقوط الدعوى⁽¹⁾ بالفصل 119 وهو نفس الأجل المقرر بإتفاقية فرسوفيا، ويؤكد هذا التمديد حرص المشرع على حماية مصالح الناقل، فالأجل الطويل يساعد الناقل على إثبات عدم مسؤوليته ويمنحه الوقت في الحصول على الأدلة لإثبات إنتفاء خطئه، كما أن تحديد أجل السقوط لا يبقّي الناقل مهددا لفترة طويلة بإمكانية رفع دعوى ضده.

فقرة ثانية : الدفع بسقوط دعوى المسؤولية:

تعرضت مجلة الطيران المدني التونسية بالفصل 119 إلى أجل إنقراض الدعوى بأن نصت على أنه: "يجب القيام بدعوى المسؤولية ضد الناقل خلال أجل سنتين من اليوم الذي وصلت فيه الطائرة أو كان عليها الوصول فيه إلى وجهتها وغلا إنقضت الدعوى". ولم تفرق هذه المجلة بين أجل إنقراض الدعوى الخاصة بنقل الأشخاص والدعوى الخاصة بنقل البضائع، حيث جاء هذا النص عاما ليقع تطبيقه على كلا الناقلين.

(1) أجل سقوط الدعوى في عقد النقل عام واحد أنظر الفصل 652 م ت.

وإقتضى الفصل المذكور أنه يجب على المتضرر رفع دعوى المسؤولية خلال أجل عامين إما من تاريخ وصول الطائرة سواء كان وصولها في الموعد المحدد أو متأخرة من اليوم الذي كاتن عليها الوصول فيه إن لم تصل إلى مطار الوصول أصلا.

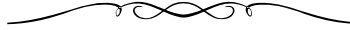
أما سقوط الدعوى في النقل الجوي الدولي فقد حدده الفصل 29 من إتفاقية فرصوفيا والذي نص على أن " دعوى المسؤولية تسقط إذا لم يقع القيام بها في أجل عامين بداية من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان من المفروض أن تصل فيه الطائرة، أو بداية من توقف النقل " وتخضع طريقة حساب المدة لقانون المحكمة التي تنظر في النزاع ."

ونشأ إختلاف فقهي حول التكييف القانوني للأجل، هل هو أجل تقادم أم أجل سقوط؟ وللسؤال أهميته لأنه من خلال طبيعة الأجل تتحدد آثاره، فإن إعتبر أجل تقادم يكون قابلا للتعليق والإنقطاع مما ينجر عنه إسقاط المدة السابقة لظهور سبب التعليق أو الإنقطاع وهو ما يمثل أثرا خطيرا على الناقل، أما إذا إعتبرت مدة العامين أجل سقوط وهو الرأي الغالب⁽¹⁾ لأنه يؤدي إلى توحيد الأحكام بالنسبة لكافة الاتفاقيات الدولية وذلك لإختلاف القوانين الوطنية في تحديد أسباب التعليق والإنقطاع

ولا يجوز تقصير مدة السقوط تطبيقا للفصل 23 من إتفاقية فرصوفيا الذي يعتبر كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية أو يقر حدا أدنى من الحد المعين يكون باطلا.

(1) M.Lemoine : Traité de droit aérien ,p558 M.Pourcele : Ouvrage précité p 218-219

الجزء الثاني : إستبعاد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع:
لقد أبطلت إتفاقية فرصوفا لسنة 1929 شروط الإتفاقية التي تستهدف إما إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية مما يترتب عنه عدم دفع تعويض للمتضرر وإما بالتخفيف من المسؤولية مما يترتب عنه عدم دفع تعويض للمتضرر والذي يترتب عنه دفع جزء من التعويض.
غير أن إتفاقية فرصوفا وسعيا منها إلى تحقيق توازن بين مصالح الناقل ومستعملي الطائرة وللتخفيف من حدة قرينة الخطأ المفترض حددت الوسائل القانونية التي تمكن الناقل من دفع المسؤولية (المبحث الأول) وذلك بإقامة الدليل على إنتفاء الخطأ - من قبل الناقل.
كما أقرت الإتفاقية تحديدا لمسؤولية الناقل الجوي (المبحث الثاني) لا يجوز النزول الإتفاقي عنه.



الفصل الأول

دفع مسؤولية الناقل الجوي

يرتبط دفع المسؤولية إرتباطا وثيقا بالأساس الذي تقوم عليه، حيث تتحدد طرق الدفع إستنادا إلى طبيعة إلتزام الناقل. وهو ما يحيلنا إلى التطرق إلى أساس دفع المسؤولية في الفقرة الأولى ثم طرقها المحددة في إتفاقية فرصوفيا والإتفاقات المعدلة لها في الفقرة الثانية.

المبحث الأول

أساس دفع المسؤولية

إذا أخل الناقل الجوي بإلتزام المحافظة على البضاعة أو بإلتزام تنفيذ عقد النقل في الميعاد المتفق عليه إنعقدت مسؤوليته ولزمه تعويض المتضرر عما لحقه من ضرر، إلا إذا أقام الدليل على إنتفاء خطئه. مسؤوليته فإذا كانت المسؤولية شخصية وقائمة على أساس الخطأ المفترض من قبل الناقل وهو الأساس الذي إعتمدته إتفاقية فرصوفيا 1929 وبرتوكول لاهاي 1955 وإتفاق مونتريال لعام 1966 وبروتوكول قوايتمالا سيدني لعام 1971 بالنسبة لنقل البضائع والتأخير فإن إعفاء الناقل الجوي للبضائع من المسؤولية لا يكون إلا بإثبات أنه وتابعيه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم إتخاذها (الفصل 20 من إتفاقية فرصوفيا) كما أن المسؤولية التعاقدية الناقل الجوي التي تنعقد بمجرد الإخلال بإلتزام سلامة البضاعة وحوصل الضرر في فترة النقل الجوي فلا يطالب صاحب البضاعة والعلاقة السببية بينه وبين الحادث⁽¹⁾ الذي إنجر عنه

(1) أبو زيد رضوان : نفس المرجع ص 358 فقرة 317.

الضرر.

ويكون للناقل الحق في دفعها عن طريق إقامة الدليل على إنتفاء الخطأ من جانبه وعلى أنه بذل في تنفيذ إلتزاماته العناية اللازمة بما أن الإلتزام المحمول على الناقل الجوي هو إلتزام ببذل عناية. أما إذا كانت المسؤولية موضوعية أو مادية أساسها فكرة الخطر وتحمل التبعة. وحيث يكون الإلتزام بتحقيق نتيجة لا ببذل عاية، وهو ما إعتمده بروتوكول مونتريال الرابع الموقع عام 1975، فإن الناقل الجوي للبضائع لا يستطيع التنصل من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة يرجع إلى أحد الأسباب المحددة بالفصل 4 من البروتوكول :

- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها.
- سوء تغليف البضائع الراجع إلى شخص غير الناقل أو أحد تابعيه.
- أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
- عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث وصولها أو خروجها من المطار أو أثناء مرورها العابر به.
- وهكذا لن تبقى المسؤولية على اساس الخطأ المفترض قائمة إلا عن التأخير في صورة دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ.

المبحث الثاني

طرق دفع المسؤولية

حددت إتفاقية فرسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وذلك إستنادا إلى أساس المسؤولية، كما سبق أن وضحنا، فنصت الإتفاقية بالفقرة الأولى من الفصل 20 على عدم مسؤولية الناقل " إذا أثبت أنه وتابعيه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتوقي الضرر أو كان من

المستحيل عليهم إتخاذها".

وقضت الفقرة 2 منها بعدم مسؤوليته " إذا أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة أو الأمتعة المسجلة قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحاة، وأنه قد إتخذ هو وتابعوه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر ".
ونص في الفصل 21 على أنه " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور قد تسبب عنه الضرر أو أسهم في إحداثه فللمحكمة بالتطبيق لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها ".

وملخص هذه النصوص أن للناقل التخلص من المسؤولية بإقامة الدليل على إنتقاء خطئه المفترض عن طريق إحدى الوسائل الثلاث:

- إتخاذ الناقل وتابعوه كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو إستحالة إتخاذهم لها.
 - خطأ المضرور.
 - الخطأ الملاحي والذي وقع إلغائه بمقتضى بروتوكول لاهاي أما الوسيلتين الأولى والثانية فقد وقع إستبقاؤهما.
- وأضاف بروتوكول لاهاي في الفقرة الثانية من الفصل 23 طبيعة البضاعة والعيب الذاتي فيها كشرط إتفاقي لدفع المسؤولية.

فقرة أولى : الطرق القانونية :

أ- إتخاذ التدابير الضرورية:

لم تحدد إتفاقية فرصوبيا معنى التدابير الضرورية، لذلك إختلف الفقه

والقضاء⁽¹⁾ حول تفسير هذه العبارة وهناك نظريات لتفسير هذه العبارة الأولى وقفت عند التفسير الحرفي أي إتخاذ التدابير التي من شأنها منع حدوث الضرر.

أخذت النظرية الثانية بالتفسير الموسع وهي التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر وتقاس معقولة التدابير بما يتخذه الناقل الحريص من تدابير. أما النظرية الثالثة والتي أخذت بالتفسير الضيق والمتمثل في ضرورة إثبات الناقل السبب الذي أدى إلى خطئه ولا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة عند تنفيذ عقد النقل من كان هناك إستحالة في إتخاذ التدابير الضرورية لمنع حدوث الضرر.

وفي هذه الحالة على الناقل إثبات أن سبب الإستحالة راجع إلى القوة القاهرة وهي كل حدث لا يمكن توقعه ودفعه.

لم تتعرض إتفاقية فرصفيا الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي إلى القوة القاهرة في نطاق الأسباب التي تخول للناقل الجوي دفع مسؤوليته.

لذلك وجب الرجوع إلى الأحكام العامة للقانون والوقوف عند مفهوم وتحديد معنى القوة القاهرة.

حسب الفصل 283 م إ ع " فإن القوة القاهرة هي التي لا يتيسر معها الوفاء العقود، هي كل شيء لا يستطيع الإنسان دفعه كالحوادث الطبيعية... ولا يعتبر السبب الممكن إجتنابه قوة القاهرة إلا إذا أثبت المدين أنه إستعمل كل الحزم في درئه وكذلك السبب الحادث عن خطأ متقدم من المدين فإنه لا يعتبر قوة القاهرة ".

(1) علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي : القانون البحري والجوي صفحات من 620 إلى 624.

- وإستنادا إلى ذلك إلى هذا النص فإن القوة القاهرة هي حادثة غير ممكن التوقع مستحيلا⁽¹⁾ الدفع يصبح معه الوفاء بالإلتزام مستحيلا. وبالتالي فإن القوة القاهرة لا تتوفر إلا متى توفرت هذه العناصر:
- عدم إمكان التوقع بمعنى أن يكون الحادث غير ممكن التوقع زمن التعاقد ذلك أنه إذا كان في إستطاعة الناقل توقع الحادثة ولم يسعى لتدارك عواقبها في الإبان فإن وقوعها لا يشكل عذر له ومعيار التوقع هنا هو معيار موضوعي يقدره القاضي إعتمادا على عناصر إستحالة التوقع من جانب أكثر النالين الجويين تبصرا مع مراعاة الأخطار التي يتعرض لها النقل الجوي.
 - إستحالة الدفع تعني عدم إمكانية إجتنا ب وقوع الحادث وعدم إمكانية التغلب على الوضع زمن تنفيذ العقد، أما إذا أمكن دفع الحادث فلا يجوز إعتباره قوة القاهرة حتى إذا أثبت إستحالة توقعه زمن التعاقد.
 - إستحالة تنفيذ العقد إذ يجب أن تكون إستحالة مطلقة ولا نسبية، فإذا كان التنفيذ أصعب وبكلفة أكبر نتيجة حدوث أمر غير متوقع قد تعذر دفعه فإن شروط القوة القاهرة لا تعد بذلك متوفرة ولا ينجر عنه الإعفاء من المسؤولية.

ب- خطأ المتضرر:

إن دفع المسؤولية في هذه الصورة يكون بإثبات أن المتضرر هو المتسبب في الضرر ويقصد بالمتضرر في عقد نقل البضائع المرسل والمرسل إليه بما أنه يحق لهما رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل

(1) أنظر محمد الزين النظرية العامة للإلتزامات : العقد، ص 277.

الجوي⁽¹⁾.

ولقد أحالت إتفاقية فرصويا بالنسبة لهذا الدفع إلى قانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع لتحديد آثار خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل. فإذا كانت المحاكم التونسية هي المختصة بالنظر في النزاع فلها الرجوع إلى القانون العام وبالتحديد الفصل 639 م ت وذلك في غياب نص خاص في مجلة الطيران والذي إقتضى إمكانية إعفاء الناقل من الضمان الكلي أو الجزئي من أجل عدم الوفاء بتعهداته أو الإخلال أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن خطأ ينسب للمرسل أو المرسل إليه.

ج- الخطأ الملاحي :

كانت إتفاقية فرصويا قبل تعديلها بروتوكول لاهاي تعتمد الخطأ الملاحي لدفع مسؤولية الناقل عن نقل البضائع والأمتعة المسجلة دون نقل الركاب وذلك بالفقرة 2 من المادة 20. حيث يقع إعفاء الناقل من المسؤولية عما يقع من أخطاء يقوم بها أفراد الطاقم ذلك لعدم وجود سلطة فعلية من قبل الناقل عليهم فلا يقوم برقابتهم ولا الإشراف عليهم... ومراعاة لمصلحة المتضررين المستعملين للطائرة في نقل البضائع وسعيًا للحد من تفصي الناقل من المسؤولية بالإستناد على الخطأ الملاحي ألغت المادة 10 من بروتوكول لاهاي هذا الدفع.

فقرة ثانية : الطريقة الإتفاقية

الشرط الإتفاقي لدفع المسؤولية : طبيعة البضاعة والعيب الذاتي فيها.

أقرت إتفاقية فرصويا ببطالان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي كمبدأ عام في الفصل 1/23 إلا أن بروتوكول لاهاي لعام

(1) أنظر الفصل 12 و 13 من إتفاقية فرصويا.

1955 أورد إستثناء على هذا المبدأ العام تضمنته الفقرة 2 المستحثة من الفصل 23 من إتفاقية فرصوفيا ومفاده عدم سريان الفقرة الأولى الخاصة ببطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية على الشروط المتعلقة بالهلاك أو الضرر الناشئ من طبيعة البضاعة المنقولة جوا أو عيب ذاتي فيها. وقد كان المشرع التونسي يعتمد العيب الذاتي في البضاعة كطريقة دفع لمسؤولية الناقل بالفصل 105 من الأمر عدد 201 لسنة 1959 المتعلق بتنظيم الملاحة الجوية والذي وقع إلغائه بصدور مجلة الطيران المدني التونسية سنة 1999.

وفي هذا الإطار يطرح التساؤل التالي : هل يجب أن يشتمل خطاب النقل الجوي على أي شرط يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة من طبيعة البضاعة المنقولة أو عيب ذاتي فيها؟ إن لوثائق النقل الجوي حجية نسبية في الإثبات مما يسمح للناقل الجوي بإثبات هذا الشرط بكافة الوسائل حتى وإن كان غير مدون في خطاب النقل.

غير أن الواقع أفرز عدة صعوبات إذ أن بروتوكول لاهاي لم يقيم بحصر البضاعة التي يجوز الإعفاء عن الأضرار التي تلحق بالشاحن بسبب طبيعتها أو قابليتها للتلف.

وفي صورة هلاك أو تلف البضائع يحمل على الناقل عبء إثبات أن العيب الذاتي للبضاعة كان السبب الوحيد والمباشر للضرر، بمعنى أن الناقل لم يدّخر جهدا في منع وقوعه من جهة وأنه لم يرتكب خطأ ساهم في هلاك البضاعة ذلك أنها قد تكون من الأشياء الهشة أو مما هو قابل للتلف بسرعة. ويستطيع الناقل الجوي إثبات أن الضرر كان نتيجة خطأ الشاحن فلا يكون بذلك مسؤولا إلا في حدود مساهمة خطئه في الضرر، ما لم يثبت أنه وتابعيه

قد إتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم إتخاذها. كما يمكن للناقل الجوي في صورة هلاك البضاعة مصحوبة بوجود تأخير من جانبه إثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي بها دون أن يكون للتأخير أدنى أثر في إحداث الضرر مما ينتج عنه إعفاؤه من المسؤولية.

الفصل الثاني

تحديد مسؤولية الناقل الجوي

متى أخل الناقل الجوي بالتزاماته وأخفق في دفع المسؤولية بإثبات إنقضاء الخطأ من جانبه، قامت مسؤوليته بتعويض المتضرر عما لحقه من ضرر.

وخرجت إتفاقية فرصوفا عن القاعدة العامة والمتمثلة في أن التعويض يكون على قدر كامل الضرر حيث أن المبدأ المنطبق في النقل الدولي الخاضع لإتفاقية فرصوفا هو إعتداد الحد الأقصى للتعويض مما يجعل مسؤولية الناقل الجوي محدودة (الفقرة أولى) وأن الإستثناء لهذه القاعدة يكون التعويض الكامل عن الضرر في حالات حصرية حددتها الإتفاقية لتشديد مسؤولية الناقل وهو ما سيكون موضوع (الفقرة الثانية) المسؤولية غير المحدودة.

المبحث الأول

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

نتعرض أولاً إلى مبررات إعتداد تحديد مسؤولية الناقل الجوي (أ) ثم

إلى تطبيق الحد الأقصى لنقل البضائع (ب).

فقرة أولى : مبررات الحد الأقصى للتعويض:

أقرت إتفاقية فرصوفيا مبدأ التعويض المحدد بحد أقصى بحيث لا يقوم الناقل بتعويض المتضرراً أكثر منه والأصل أن يقع تحديد مقدار التعويض على قدر الضرر الحاصل، غير أنه وقع الخروج عن هذا المبدأ بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي مراعاة لمصلحته وتقديراً للمخاطر التي تحق بالناقل والتي ينجر عنها أضرار بليغة يعجز الناقل عند تفاقمها من تعويض كافة الأضرار فينتهي إلى إعلان إفلاسه مما يؤثر سلباً على مشروع النقل الجوي وشل حركة الملاحة الجوية، وهو ضرر لا يقتصر على الناقل الجوي وحده بل يتعداه إلى الإضرار بالمنظومة الاقتصادية والاجتماعية نظراً لما تقدمه الطائفة من خدمات يستفيد منها كافة.

لذلك كان من الضروري تدعيم هذا المرفق وتشجيعه على الإستمرار من خلال توفير حد من الضمانات للناقل والمتمثل في الحد الأقصى للتعويض والذي بدوره يساهم في تشجيع شركات التأمين على الخوض في تأمين مخاطر النقل الجوي للبضائع وهذا ما يفسر عدم تعديل البروتوكولات اللاحقة لإتفاقية فرصوفيا الحد الأقصى التعويض الخاص بنقل البضائع، فلم يقع الترفيع فيه على غرار التعديل الذي شمل مجال نقل الركاب. ففي صورة بقاء الحد الأقصى للتعويض على حاله فإن الشاحنين للبضائع سيقبلون على تأمين بضاعتهم من المخاطر التي قد تتعرض لها أثناء النقل الجوي.

فإزدهار التأمين على البضائع لن يتحقق إذا ما إلتمز الناقل بتعويض كامل الضرر للمتضرر، وذلك لأنه لا يستطيع سلفاً تقدير المخاطر التي قد تتعرض لها البضائع إذ تختلف قيمة التعويض حسب نوعية وقيمة وكمية البضاعة.

فقرة ثانية : تطبيق الحد الأقصى لنقل البضائع

إقتضت الفقرة أولى من الفصل 22 من إتفاقية فرصويا على أنه " وفي نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع، تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلو غرام، ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسليم عن تسلم الطرد إلى الناقل ملتزما بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور، ما لم يقيم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم".

أ- الحد الأقصى للتعويض :

يتضح من الفصل 22 من اتفاقية فرصويا المذكورة أن الحد الأقصى للتعويض محدد بقيمة 250 فرنك عن كل كيلو غرام من وزن البضاعة، لذلك يكفي أن يقوم المتضرر بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير في إيصالها بإثبات وزن البضاعة.

ويقصد بالفرنك كوحدة معتمدة لاحتساب التعويض هي الفرنك الذهب وقد نص الفصل 4/22 من إتفاقية فرصويا على أن " المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من 6 مليغراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهباً خالصا. وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى كل عملة وطنية في أرقام دائرية".

والحد الأقصى للتعويض المحدد للاتفاقية لا يقع استحقاقه بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحاصل للبضاعة. فإذا ما تبين للقاضي المتعهد بالنظر في دعوى التعويض أن قيمة الضرر أقل من الحد المحدد لاتفاقية فرصويا فلا يعوض المتضرر إلا على قدر قيمة الضرر وليس له المطالبة بالتعويض المقرر في الاتفاقية، فشرط الحصول على مقدار التعويض هو أن يكون الضرر مساويا أو أكبر من الحد الأقصى.

ويلاحظ أن الحد الأقصى للتعويض المقرر باتفاقية فرصوفيا في مجال نقل البضائع لم يعدل ببروتوكول لاهاي 1955 رغم مضي وقت طويل على توقيع الاتفاقية ورغم ارتفاع أسعار البضائع الذي يستوجب حداً من التعويض متناسباً مع قيمتها.

1- حالة الضرر الجزئي :

أضاف بروتوكول لاهاي بالفصل 2/22 فقرة ب أنه " في صورة الضياع أو الهلاك أو التأخير الجزئي للأمتعة المسجلة أو البضائع... فإن مبلغ التعويض يحتسب على أساس مقدار هذا الجزء الذي تضرر أما إذا كان الضرر قد أصاب أمتعة أو بضائع أخرى مشمولة بنفس سند النقل فإن المبلغ الأقصى للتعويض يجب أن يحتسب فيه الوزن الجملي لكامل البضاعة المتضررة.

2- الاعتداد بقيمة البضاعة المعلن عنها من قبل المرسل:

اقتضت الفقرة 2 من الفصل 22 من اتفاقية فرصوفيا على أن الحد الأقصى للتعويض عن البضائع هو 250 فرنك عن كل ما لم يذكر المرسل "مصلحة في التسليم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً...".

وتفيد هذه الفقرة أن التعويض عن الضرر يكون بالقدر الذي أعلن فيه المرسل عن قيمة البضاعة المنقولة فتجيز هذه الفقرة الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض ويشترط لتطبيق هذه القاعدة. أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي، وتكون العبرة بالقيمة المعلنة لا الحقيقية للبضاعة.

أن يدفع المرسل الرسم الإضافي في المقرر، فلا يكفي مجرد الإعلان عن قيمة البضاعة لكي تقرر التزام الناقل بالتعويض في حدود القيمة المعلن

عنها وإنما يفترض أن يقوم المرسل بالوفاء بالرسم الإضافي. ومتى أستوفى الإعلان هذه الشروط أنتج أثره الذي يتمثل في استبدال القيمة المعلنة من المرسل بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه بالاتفاقية.

ومكنت الفقرة 2 من المادة 22 من اتفاقية فرصويا الناقل الجوي وبشرط إقامة الدليل عن التعويض بقدر القيمة الحقيقية للضرر الحاصل في حالة وجود مبالغة من المرسل في تحديد القيمة المصرح بها عن البضاعة.

مبحث الثاني

المسؤولية غير المحددة

أخذت إتفاقية فرصويا بتشديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك بالرجوع به إلى قاعدة التعويض عن كامل الضرر وحرمانه من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض ومن التمسك بأحكام الفصل 20 من الإتفاقية المتعلقة بطرق دفع المسؤولية.

وعلقت الإتفاقية توقيع هذا الجزاء على الناقل الجوي للبضائع كلما توفرت إحدى الحالتين التاليتين : الأولى تتمثل في إهماله تسليم المرسل خطاب النقل أو عدن تنصيبه على بعض أو كل البيانات الإلزامية التي حددتها الإتفاقية.

الحالة الثانية تتعلق بثبوت أن الضرر راجع إلى غشه أو إلى خطأ من جانبه يكون حسب قانون المحكمة المتعهددة بالنظر في النزاع مساويا للغش.

فقرة أولى : حالة عدم تسليم خطاب النقل أو عدم اشتماله على البيانات الإلزامية:

ألزمت إتفاقية فرصويا الناقل الجوي للبضائع تسليم المرسل خطاب

النقل عند قبوله نقل البضاعة ويكون هذا الخطاب محرراً وفق ما حددته فصول الإتفاقية من 5 إلى 11، أي متضمناً كافة البيانات الإلزامية المتعلقة بالبضاعة مع البيان الرئيسي الذي يبين فيه الناقل المرسل أن النقل خاضع لنظام المسؤولية المحدودة الذي حددته الإتفاقية.

وحرص الإتفاقية على إلزام الناقل تسليم خطاب النقل غايته تبصير المرسل بخضوع النقل إلى المسؤولية المحدودة مما يمنحه فرصة إبرام عقود تأمين على بضاعته إذا ما قدر عدم تناسب التعويض المحدد بإتفاقية فرصوفا مع الضرر الذي يلحق ببضاعته.

ولإجبار الناقل على تنفيذ هذا الإلتزام رتبت الإتفاقية جزاء بالفصل 9 منها يقضي بحرمان الناقل الجوي من دفع مسؤوليته طبق أحكام الإتفاقية ومن التمسك أو الإستفادة من أحكام تحديد المسؤولية في صورة عدم تسليم الشاحن خطاب النقل أو دون إحتوائه على البيانات الإلزامية ولقد عد بروتوكول لاهاي من الجزاء حيث إقتصر على حرمان القنال من التمتع بالحد الأقصى للتعويض دون حرمانه من التمسك بطرق دفع المسؤولية.

غير أن أحكام بروتوكول مونتريال الموقع في 195 والذي لم يدخل بعد حيز التنفيذ لم يحرم الناقل من الإستفادة من التحديد القانوني للتعويض رغم تخلف خطاب النقل أو عدم إشماله على البيانات الإلزامية.

فقرة ثانية: حالة رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ من جانبه مساو للغش :

ينص الفصل 1/25 من إتفاقية فرصوفا على أن الناقل الجوي لا يستطيع دفع مسؤوليته أو التمسك بالحدود القصوى للتعويض " إذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ يعد في نظر قانون المحكمة المطروح عليها

النزاع معادلا للغش ". ويمتد هذا الحرمان في حالة إحداث أحد أعوان الناقل الجوي الضرر في نفس الظروف وأثناء مباشرته لوظيفته. ولقد أثار تحديد المقصود بعبارة " الغش والخطأ المساوي له " صعوبات في التطبيق كذلك معرفة المقصود بعبارة " يراه قانون المحكمة المطروح عليها لا نزاع "، فهل أن الإتفاقية تحيل إلى القوانين لتحديد مفهوم الخطأ المعادل للغش ؟. إختلف الفقه حول تفسير هذه الحالة : فذهب فريق إلى أن الفصل 25 من الإتفاقية تضمن قاعدة إسناد إلى القانون الوطني في تحديد الخطأ المعادل للغش. وذهب فريق آخر إلى إعتبار أن الفصل 25 لا يتضمن قاعدة الإسناد وإنما يتضمن قاعدة موضوعية أن الدولة التي يعرف قانونا الداخلي حالة الغش تكون مسؤلية الناقل فيها غير محدودة فيحرم من التمسك بأحكام إتفاقية فرصويا الخاصة بدفع المسؤولية أو تحديدها. أما الدولة التي لا يعرف قانونها الداخلي حالة الغش فإنها تأخذ بحالة الخطأ القريب الشبيه بالغش. وأمام هذا الإختلاف جاء بروتوكول لاهاي بالفصل 13 معدلا للفصل 25 من إتفاقية فرصويا، فقضى بأنه لا تسري حدود المسؤولية المقررة في الفصل 22 متى قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن عمل أو عن إمتناع من جانب الناقل أو أعوانه وقاع إما بقصد إحداث ضرر وإما تهورا منه مقرونا بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك فإذا وقع الفعل أو الإمتناع من جانب أعوان الناقل فيجب إقامة الدليل على أنهم تصرفوا عندئذ أثناء مباشرتهم لوظائفهم. وبهذا التعديل حاول بروتوكول لاهاي توحيد القواعد القانونية المطبقة

على النقل الجوي الدولي والتخفيف من التباين في تفسير مفهوم الغش. فأغلى بذلك الإحالة إلى قانون المحكمة المتعهد بالنظر في النزاع وضع محلها تعريفا جديدا وموحدا للخطأ الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من نظام المسؤولية المحدودة. ولم يتم إستبعاد تطبيق الفصل 25 من إتفاقية فرصوفيا والمعدلة بروتوكول لاهاي في مجال نقل البضائع إلا بمقتضى بروتوكول مونتريال الرابع الموقع سنة 1975 والذي لم يدخل حيز التنفيذ بعد.

الخاتمة

ظل نقل البضائع جوا خاضعا لتنظيم المعاهدات والإتفاقات الدولية أكثر من القانون الوطني حتى بعد صدور مجلة الطيران المدني وذلك لطابعه الدولي ولمساهمته الفعالة في تنشيط التجارة الدولية. غير أن هذا لا يعني عدم حاجة هذا القطاع إلى تدخل التشريع الوطني خاصة إذا لم توفر الإتفاقات الدولية الضمانات الكافية للشاحن أو المرسل إليه المتضرر من إخلال الناقل للإلزاماته. فأمام ما يتمتع به الناقل الجوي من دعم وحماية لمصالحه بتمكينه من آليات للتفصي من تعويض المتضرر كالدفع بسقوط دعوى المسؤولية، فكان من الأجدر وتحقيقا للتوازن بين مصالح أطراف عقد نقل البضائع جوا لو أن الشمرع التونسي أدرج نصا قانونيا يشترط فيه أن التمسك بهذا الدفع لا يجوز لو أنه صدر من الناقل أو من أعوانه غش أو خطأ جسيم كإتلاف الناقل للبضاعة أو في حالة سرقتها من طرف أحد عماله، وذلك في ظل غياب نص مماثل في اتفاقية فرصوفيا والبروتوكولات المعدلة لها. أما بالنسبة للدفع بعدم قبول الدعوى الممنوحة للناقل الجوي في صورة

فوت المتضرر أجل الاحتجاج والمحدد بثلاثة أيام با لمجلة التجارية هو أجل قصير جدا من شأنه أن يحرم المتضرر من لحصول على تعويض من تلف بضاعته، فكان من الأفضل لو إعتد المرع التونسي نفس الآجال المحددة بإتفاقية فرصوفيا وهي 14 يوما من تسليم البضاعة وذلك حماية لحقوق المتضرر وتوحيدآ لآجال الإحتجاج بين النقل الدولي والداخلي.

الفصل الخامس

عقد النقل الجوي للبضائع

وفقا (لاتفاقية وارسو 1929)

عقد النقل الجوي للبضائع (اتفاقية وارسو 1929)

وقعت هذه الآتفاقية في 12-10.1929 ودخلت في حيز التنفيذ في 14.10.1933

أن النقل الجوي قد يكون داخليا وقد يكون دوليا، ويختلف حكم العقد في كلا الحالتين حيث الأحكام القانونية التي تسري عليه. يكون النقل الجوي داخليا إذا تم بأسره داخل الحدود الإقليمية لدولة واحدة. وان الأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي هي أحكام قانون الطيران المدني للدولة. وبالرغم من خضوع هذا النوع للقانون الوطني، فان أحكام القانون الوطني نادرا ما تطبق، والسبب في ذلك هو لان شركات الطيران درجت علي النص علي شروط الاياتا IATA في عقود النقل الجوي.

لقد استقر القضاء علي اعتبار شروط الاياتا جزء من مضمون العقد

وأعطائها صفة الالتزام تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة، ولا ترقى شروط
الاياتا إلى هذه الدرجة إلا في حاله عدم تعارضها مع القواعد الآمرة
الواردة في القانون الوطني الواجب التطبيق أو في اتفاقية وارسو.

النقل الجوي الدولي :

يكتسب النقل الجوي الصفة الدولية متى تجاوز تنفيذه الحدود
الإقليمية للدولة الواحدة، فتتم أجزاء الرحلة الجوية بين دولتين علي
الأقل ويخضع هذا النوع من النقل إلى أحكام اتفاقية وارسو لسنة
1929.

عقد النقل الجوي :

هو "عقد بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل شخص أو بضاعة من مكان إلى آخر بواسطة طائرة مقابل أجر".

خصائص عقد النقل الجوي :

يتميز عقد النقل الجوي بعدة خصائص وهي كالاتي :

1- الرضائية.

2- الصفة التجارية.

3- الالتزام للجانبين.

4- صفة الإذعان.

5- الاعتبار الشخصي.

1- الرضائية :

يعتبر النقل الجوي من العقود الرضائية التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى إفراغه في شكل معين. حيث كما تقضي القاعدة العامة بان يكون هذا الرضا صادر عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها. فالرضائية هنا كما هي في عقد النقل البحري للبضائع. فكونه عقدا رضائيا، فان ذلك يتحقق بتوافر الأركان الثلاثة اللازمة للانعقاد كما هو في العقود البحرية والتي هي الرضا والمحل والسبب. فالرضا كما تم شرحه أعلاه، أما المحل (أي محل عقد النقل الجوي للبضائع)، فمحلته هو الشيء الذي يلتزم الناقل بنقله بالطائرة من مطار القيام إلى مطار الوصول.

ولابد من توافر الشروط العامة في هذا المحل ، وهي :

1- أن يكون الشيء موجودا أو قابل الوجود.

2- أو لا يكون محظورا.

إذن فالتراضي الذي ينصب علي محل غير معين ولا قابل للتعين لا يعتبر التراضي منتجاً، بينما لو ورد علي المحل دون تعيين الأجرة أو التطرف إليها، فيمكن القول هنا بان الرضا منتج ولو أن الأجرة لم تعين، لأنها لا تعد محلاً للعقد، فهي محل لالتزام ناتج من العقد بعد إبرامه والذي يمثل التزام المرسل بسدادها إلى الناقل، ويمكن تعيين (اي الأجرة) وفقاً للقواعد العامة في اجر المثل، ولانتفاء نيه التبرع في أعمال الشركات الخاصة بالطيران باعتبار أعمالها من الأعمال التجارية. حيث لا يكون النقل الجوي لها إلا عملاً بمقابل، مهما اتخذ من شكل هذا المقابل.

أما من ناحية السبب في عقد النقل الجوي اي (السببية)، فالسبب مفترض في كل عقد ومشروع مالم يثبت العكس، اي أن السبب هو الذي يحتمل التعامل التجاري الخاص بنقل البضاعة جوا دون السؤال عن السبب في إبرام العقد. كما نلاحظ في أعمال المصارف حيث تخصص الأوراق التجارية دون أن تسأل عن السبب وتصرف الشيكات المسحوبة عليها دون أن تسأل عن السبب، حيث لو الزمنا المصاريف بالتحقق من السبب لما تمكنت من أداء أعمالها، فكيف الحال في النقل الجوي المتميز بسرعة الأداء.

2- الصفة التجارية:

يعتبر عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متى تم النقل علي سبيل المقابولة بغض النظر عن الشخص القائم به، سواء كان فرداً أم شركة أم شخصاً من أشخاص القانون العام. أما النسبة للطرف الآخر اي الشاحن فان العقد يعتبر أيضاً تجارياً متى كان هذا الطرف تاجراً، وتعلق النقل بأعمال تجارية، تطبيقاً لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية، ويفترض دائماً تعلق النقل بشؤون تجارة التاجر إلى أن يثبت العكس.

3- الإلزام للجانبين :

كما هو في العقد النقل البحري للبضائع، فهو عقد ملزم للجانبين ويرتب التزامات في ذمة كل من طرفين، فليزَم الناقل بالمحافظة علي البضاعة التي استلمها من الشاحن (المرسل) وتسليمها إلى المرسل إليه، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة.

4- صفة الإذعان :

كذلك كما هو في عقد النقل البحري للبضائع حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط عقد النقل الجوي، ذلك أن شركات النقل تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها، والنقل الجوي يعتبر من المرافق العامة التي لا غنى للناس عنها، ومن هنا يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لأن الطرف الآخر يذعن ويقبل بشروط الناقل.

5- الاعتبار الشخصي :

إن عقد النقل الجوي لا يعتبر قائماً علي الاعتبار الشخصي في كل صورة بل غاية ما يقال أن يتضمن نوعاً من الاعتبار الشخصي والمتمثل ببعض الاستثناءات التي يمكن أن يرفض الناقل إبرام العقد مع الشاحن، التي تتعلق بطبيعة النقل بالطائرات وهذه :

1- الطاقة الاستيعابية للطائرة محدودة. حيث لا يجوز للشاحن أن يلزم الناقل الجوي بقبول الشحن عندما تغطي الطاقة الاستيعابية للطائرة أو غالبيتها العظمي، ففي هذه الحالة يحق للناقل أن يرفض إلزام العقد معه.

2- يكون الناقل الجوي ملزماً بالرفض عندما لا تتلائم طبيعة الشحنة مع النقل بالطائرات، وفي هذه الحالة على الناقل إعطاء السبب المبرر للرفض.

مستند الشحن الجوي

كما هو في عقد النقل البحري للبضائع ينقسم من حيث الشكل إلى ثلاثة أقسام:

- 1- **المستند الاسمي:** فيكون المستند اسماً عندما يتضمن اسم المرسل إليه، فيعرفه الناقل مقدماً. ويستعمل هذا المستند عندما يكون المرسل والمرسل إليه شخصاً واحداً، أو عندما يرسل المرسل البضاعة إلى ممثلة التجاري في ميناء الوصول، ويغلب استعماله في النقل الجوي خصوصاً بسبب سرعة هذا النقل وعدم وجود الوقت الكافي كي يتم تداول المستند خلاله، ويكون عادة قابلاً للتظهير ويتضمن أحياناً هذه العبارة بالذات، فيكون الناقل ملزماً بتسليم البضاعة ولو أن المرسل إليه فقد السند، وذلك بعد أن يتأكد من هويته الشخصية
- 2- **المستند لأمر أو الأذن،** ويكون تداوله بالتظهير.
- 3- **المستند لحاملة -** ويتم ذلك بتسليم البضاعة لحاملة، حيث في هذه الحالة لا يعرف الناقل مقدماً اسم المرسل إليه إلا عند مراجعته له.

آثار نقل البضائع جواً

أولاً : التزامات الناقل :

- 1- الالتزام بتسليم البضاعة وشحنها في الطائرة.
- 2- التزامه بالمحافظة على البضاعة أثناء النقل.
- 3- التزامه بالنقل بالموعد المحدد.
- 4- التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

1- الالتزام بتسليم البضاعة :

يلتزم الناقل بمجرد إبرام العقد أن يستلم البضاعة من المرسل وشحنها على الطائرة ورسها بداخلها بطريقة لا تؤثر على توازنها، كذلك حفظ

البضاعة وصيانتها من التلف وتحديد وقت استلام البضاعة مهم بالنسبة للناقل، حيث تبدأ مسؤوليته العقدية عن سلامة البضاعة من وقت تسلمه البضاعة سواء في مطار القيام أو في مخازنة. حيث يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تعيبها أو نقصانها عدا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب قديم في البضاعة أو عن خطأ المرسل. كذلك يعتبر مسؤولاً في حالة احتفاظ الناقل للبضاعة في مخازنة لأغراض النقل، حيث يعتبر متمماً لعقد النقل الجوي.

2- التزام الناقل بالمحافظة علي البضاعة أثناء النقل :

يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة علي البضاعة أثناء النقل الجوي، حيث في مثل هذه العقود يكون التزام الناقل خاضعاً إلى قواعد المسؤولية العامة، والتي تقضي بأنه ناتج من التزام تعاقدى يقع علي عاتقه، والذي يمثل ببذل العناية المعتادة أثناء الطريق (أى من مكان القيام إلى مكان الوصول)، كأن يعيد حزم الأشياء أو إصلاح أغلفتها وغيرها من التدابير الوقائية، ولكنة غير ملزم بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام الحيوان أو سقيه أو تقديم الخدمات الطبية له، إلا إذا اتفق علي مثل هذه التدابير.

3- التزام الناقل بالموعد المحدد :

لهذا الالتزام أحكامه الخاصة تميزه عن عقود النقل الأخرى، حيث تقضي الشروط العامة (للإياتا) بأن " مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل أو أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد نقل البضاعة ولا يوجد ما يمنع في مواجهة الناقل- أي ميعاد محدد لنقل أو تسليم البضاعة، بمعنى آخر أنها (الإياتا) أعفت الناقل الجوي من الالتزام بالمواعيد المحددة في خطاب النقل أو أية وثائق أخرى - لا تمام عملية النقل، ولكن هذا لا يعني

بان يعفي الناقل الجوي من المسؤولين عن التأخير عن المدة المعقولة. حيث أن الناقل رخصته في إتمام عملية نقل البضاعة خلال "فترة معقولة" يحددها قاضى الموضوع والذي يأخذ بنظر الاعتبار طبيعة البضاعة فيما إذا كانت سريعة التلف.

4- التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه :

تقضى اتفاقية وارسو بإلزام الناقل الجوي بأخطار المرسل إليه حال وصول البضاعة، إلا إذا اتفق علي خلافه وتقضى أيضا بان يبرز المرسل إليه النسخة الأصلية من مستند النقل الجوي لغرض استلام البضاعة. ولكن المرسل إليه قد يرفض استلام البضاعة بعد إخطار الناقل له بوصولها لأي سبب كما لو وصلت البضاعة تالفة أو تأخر وصولها بحيث لم يعد له مصلحة في استلامها، أو أن المرسل إليه لم يحضر أو حضر وامتنع عن دفع الأجرة والمصروفات المستحقة، أو يستحيل الاهتداء إلى عنوانه لخطأ في هذا العنوان، فالناقل هنا ملزم بمراعاة القيود التي يفرضها قانون مطار الوصول (او دوله التسليم) وإخطار المرسل كتابته بواقعة تعذر التسليم انتظارا لتعليماته. وكذلك بإمكان الناقل بعد إخطار المرسل كتابته بواقعة عدم تسليم البضاعة أن يعيد نقلها وإعادةها إلى مطار القيام (أن كان بطائرة أو بطائرة أخرى) وانتظار تعليمات أخرى من المرسل وفي حالة عدم وصول تلك التعليمات من المرسل فبإمكانه التوجه لمحكمة القضاء المستعجل لبيع البضاعة بالمزاد العلني.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن الناقل الجوي ليس له حق في الزامية المرسل إليه بقبول تسلم البضاعة.

التزامات المرسل :

1- التزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل :

التسليم هو التزام ينشأ حين إبرام العقد، وإذا تطلب النقل استعدادا خاصا فعلي المرسل إخطار الناقل بذلك قبل تسليم البضاعة إليه بوقت كاف. حيث ترجع أهمية التزام المرسل بتسليم البضاعة إلى أنه شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه الأساسي، إلا وهو نقل البضاعة ولا يتصور هذا التنفيذ ما لم يتم تسلمها إلى الناقل فعلا.

2- دفع أجرة النقل :

تشمل الأجرة بالإضافة إلى معناها الإعتيادي كل المصاريف الضرورية لإجراء النقل دفع قسط التأمين ورسوم الخزن والأرضية والرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم التي يجيب دفعها. أي بمعنى آخر لا يدخل في أجرة النقل الأصلية أجرة المصروفات الإضافية التي يجب أن يدفعها المرسل مقابل خدمات الإيداع والتأمين والمصروفات الأخرى تكون ضرورية لنقل البضاعة. ويفترض أن المرسل هو الذي يلتزم بأدائها بضمنها المصاريف المذكورة ما لم يتفق على تحمل تلك المصاريف المرسل إليه ولكن المرسل إليه قد لا يكون مسئولا عن دفع الأجرة إلا إذا قبل البضاعة ومع ذلك فإن التزام المرسل بدفع الأجرة لا يسقط بل يظل التزامه قائما إلى جوار التزام المرسل إليه بدفعها. وفي حالة امتناع المرسل إليه عن دفع الأجرة فإن حق الناقل أن يحبس البضاعة تطبيقا للقواعد العامة وهذا مما يؤدي إلى إسرار المرسل إليه في دفع الأجرة المستحقة للناقل.

أثر عقد النقل الجوي بالنسبة للمرسل إليه :

طبقا للنظرية العامة للالتزام فإن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين وحدهما. فإن العقد لا يرتب التزاما في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقا.

ووفقا لهذه القواعد العامة، فإن عقد النقل يقتصر على طرفية من ناحية الالتزامات والحقوق الناشئة عنه، ولكن إبرام هذا العقد هو لمصلحة المرسل إليه، لذلك فقد استقر الفقه بان المرسل إليه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط عقد النقل الجوي، حيث للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير، وأن هذا الرجوع يكون على أساس المسؤولية التعاقدية لان المرسل إليه يكون في مركز (الطرف) بالنسبة لعقد النقل وسبب ذلك يعود إلى كون المرسل إليه في عقد النقل الجوي كما هو في النقل البحري يعد طرفا ذو شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن.

أساس مسؤولية الناقل الجوي : طبقا لاتفاقية وارسو 1929م :

تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود الخطأ في جانب الناقل بل يلتزم فقط بإثبات تخلفه عن التزام فرضه العقد عليه، وأن الناقل لا يستطيع التخلي من المسؤولية إلا إذا اثبت أنه أو تابعية قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها بسبب القوة القاهرة أو لسبب أجنبي لا يد لهم فيه، أو أن المضرور (الشاحن) قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر.

حالات مسؤولية الناقل الجوي :

- 1- الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة
- 2- الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل (أي مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير).

1- الإخلال بالالتزام بالمحافظة علي البضاعة :

وفقا لاتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولا عن ضمان المحافظة علي البضاعة وسلامتها حيث يكون مسؤولا إذا هلكت البضاعة أو تلفت أن كان ذلك الهلاك أو التلف جزئيا أو كليا ويعفي من تلك المسؤولية إذا اثبت أنه:

1- قد قام بكل ما من شأنه من منع حدوث الضرر للبضاعة أو

2- استحالة علي ذلك أو

3- أثبت أن الضرر يعود إلى العيب الذاتي للبضاعة أو خطأ المرسل (الشاحن) اذن فلغرض تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن سلامه البضاعة فلا بد من توفر الشروط التالية :

1- وقوع الحادث المسبب الضرر (اي حدوث واقعة).

2- ان يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي.

1-وقوع الحادث المسبب لضرر :

يقصد بالحادث جميع الاسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي ام غير متصلة به. وعله ذلك كون أن الناقل له كل الهيمنة والسيطرة علي البضائع المنقولة. فيعتبر حادثا تشغل علي اثرة ذمة الناقل بالمسؤولية عن ذبول الزهور المنقولة لسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع اخري موجودة إلى جانبها, أو تلف اقمشة بسبب انسكاب زيوت أو سوائل حمضية عليها, أو عن فقدان بضاعة بسبب سرقتها من مخازن الناقل بالمطار (اي داخل مطار القيام أو الوصول).

2- أن يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي :

وفقا للمادة (18 فقرة 1 و2) من اتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة إذا نجم هذا الضرر من واقعة حدثت خلال النقل الجوي.

ويقصد بعبارة خلال النقل الجوي وفقا لهذا الاتفاقية هو :

ان النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في مطار أو علي متن طائرة أو في اى مكان اخر عند الهبوط خارج المطار(أى حالة الهبوط الاضطرارى). أذن ففترة النقل الجوي طبقا لهذه الاتفاقية هي الفترة تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل والتي تبدأ من وقت استلام الناقل للبضاعة من المرسل حتي تسليمها إلى المرسل إليه أو وكيله في مطار الوصول. فيلاحظ هنا بان الاتفاقية قد اخذت بفكرة حراسة الناقل الجوي للبضاعة وحدها دون فكرة مخاطر الطيران. حيث إذا تم انزال البضاعة من الطائرة وتم وضعها في مخازن تابعة للناقل أو لأشخاص اخرين, فإن ذلك لا يعد تسليمها لها, ويبقى الناقل معدا حارسا لها وبالتالي مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بها. ولكن هنا يجب الملاحظة بان المادة 18 فقرة 3 من هذه الاتفاقية قد ابعدت كل نقل برى أو بحري أو نهري من نطاق فترة النقل الجوي الذي يتم خارج المطار بالرغم من أن البضاعة خلال فترة هذا النقل البحري أو البري أو النهري ما زالت تحت حراسة الناقل, وعدم مسؤولية عن الاضرار وفقا لاحكامها, ولكن تخضع مسؤولية عن الاضرار طبقا للاحكام الواردة في القانون الوطني الواجب التطبيق. حيث نصت الفقرة 3 من المادة 18 من اتفاقية وارسو "اذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى, يفترض في الضرر, إلى أن يثبت العكس, أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي". وهذا يعني انه إذا تمت عمليات نقل البضاعة بنقل غير النقل الجوي بسبب (أي لاجل) تنفيذ عقد نقل جوي وتعرضت البضاعة خلال تلك الفترة (اي النقل الغير الجوي) لضرر معين فان هذا الضرر يعد قد وقع اثناء فترة النقل الجوي ويكون الناقل مسؤولا عن

الضرر وفقا لاحكام المسؤولية في اتفاقية وارسو. وبالرغم من أن الناقل الجوي يكون مسؤولا عن تضرر البضائع خلال فترة النقل الجوي أو غير، ولكنه قد يستفيد في حالة اثباته بان الضرر قد وقع في غير فترة النقل الجوي وهذه الإستفادة تكون فيما إذا قد اشترط في عقد النقل بإعفائه من المسؤولية أو بتحديد مسؤوليته بأقل مما هو مقرر في الإتفاقية وذلك بتطبيق القانون الوطنى.

2- الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل (مسؤوليته عن التأخير) :
نصت المادة 19 من اتفاقية وارسو على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو " ولكى تتعقد مسؤولية الناقل الجوى عن التأخير وفقاً لهذه الإتفاقية يقتضى توافر الشروط التالية :

1- أن يكون هناك تأخير (أى وقوع التأخير فى النقل).

2- أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوى.

3- حدوث ضرر من التأخير (ترتب ضرر).

1- أن يكون هناك تأخير :

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معين وأن هذا الميعاد قد تم تفويته أو تجاوزه وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل أو يكون محددا من قبل شركة الطيران فى جدول مواعيد طائراتها.

ولكن جرت العادة لدى الناقلين الجويين بان لا يلتزموا بمواعيد نقل محدد بدقة. وسبب ذلك أن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل أو تابعوه من السيطرة عليها. فهي تعتمد بشكل

خاص علي الظروف الجوية وعلي الامكانيات المادية للطائرة لجهة سعتها ومقدار حمولتها.

وبناء على ذلك فإن شروط الأياتا (IATA - الاتحاد الدولي للنقل الجوي) أكدت في مادتها السادسة على أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءا من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل. ولكن هذا لا يعني بأن الناقل الجوي حر في تنفيذ التزامه بإتمام النقل متى ما شاء، وإنما تفيد التزامه بإتمام النقل في الميعاد المعقول. أي أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تنعقد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.

2- أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوي:

أن الناقل الجوي يكون مسؤولا عن التأخير في اتمام النقل دون الرجوع إلى المرحلة التي سببت ذلك التأخير. ولكن مسؤوليته لا تخضع لاتفاقية وارسو إلا إذا وقع التأخير أثناء فترة النقل الجوي وكما ذكرنا مسبقا إذا كان سبب التأخير ناتجا عن نقل البضاعة بواسطة البر أو البحر أو النهر فإن مسؤوليته عن التأخير تخضع للقانون الوطني الواجب التطبيق.

3- حدوث ضرر من التأخير (ترتب الضرر):

على عكس ما تضمنته القوانين والاتفاقية الدولية (هامبرج) المتعلقة بالنقل البحري والتي ألزمت الناقل البحري بدفع تعويض عن التأخير حتى ولو لم ينتج عنه ضرر بالبضاعة حيث أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولا إلا إذا نشأ عن التأخير ضرر يصيب الشاحن (المرسل) ولكن الاتفاقية لم توضح ما هو المقصود بالضرر وما هي عناصره. والرأي على وجوب الرجوع في ذلك إلى القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي.

ويعد من قبيل الإضرار الناجمة عن التأخير والموجبة لمسؤولية الناقل تأخر البضاعة في الميعاد مما أدى إلى تلفها وانخفاض أسعارها أو تأخرها في الوصول سبب فوات الفرصة على المرسل في الاشتراك في معرض دولي أقيم لعرض هذا النوع من البضائع.

طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي

الاعفاءات من المسؤولية الخاصة بالناقل الجوي :

نصت المادة 20 (الفقرة 1) من اتفاقية وارسو على أنه : "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها "

وإضافت الفقرة 2 من نفس المادة أن "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر" كما نصت المادة 21 من الاتفاقية أيضاً أنه :

" إذا ثبت الناقل أن خطأ الشخص المضروب تسبب في الضرر، أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها "

أذن وفقاً لنصوص المواد أعلاه من الاتفاقية، فإن الناقل الجوي بإمكانه دفع مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة بإثباته بأنه لم يخطأ، ويتحقق ذلك في حالتين هما : اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية كافة لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، أو أن الضرر يعود لخطأ المضروب. ولكن يجدر الإشارة هنا أن العبارة التي جاءت بها المادة 20 (فقرة 1) من اتفاقية وارسو بأنه كان:

"يستحيل على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر" تشمل القوة القاهرة، العيب الذاتي للبضاعة وفعل الغير. وتفرعاً لما تقدم، تكون أسباب دفع المسؤولية للناقل الجوي الدولي هي:

- 1- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر
- 2- خطأ المضرور
- 3- القوة القاهرة
- 4- العيب الذاتي
- 5- فعل الغير (الخطأ الملاحي)

1- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر :

لم تبين الاتفاقية المقصود من عبارة التدابير الضرورية واختلفت وجهات النظر في تفسير هذه العبارة ولكن الرأي الراجح في الفقه والقضاء اتجه إلى تفسير واسع لتلك العبارة وتطلب من الناقل لغرض إعفائه من المسؤولية أن يثبت فقط أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الجوي الحريص لتفادي الضرر، لاسيما وأن التزام الناقل الجوي بسلامة البضائع هو التزام بعناية وليس التزام بنتيجة كان يثبت الناقل :

- 1- أن الطائرة كانت صالحة تماماً للطيران ورعي في شأن تحميلها القواعد الخاصة بأمنها.
- 2- أن الطائرة كانت موضع عناية وتخضع لصيانة دورية دقيقة ومزودة بالقدر الكافي من الوقود لتمام الرحلة.
- 3- أن الأحوال الجوية كانت تسمح بإقلاع الطائرة، والطائرة مزودة بالأجهزة الضرورية والخرائط.
- 4- أن أفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يستلزمها القانون.

5- أنه وتابعيه بقوا على اتصال دائم بالطائرة طوال الرحلة واستمروا باتخاذ تدابير السلامة إلى وقت وقوع الحادث.

وأن تقدير كفاية هذه العناية التي يبذلها الناقل الحريص أو عدم كفايتها هو من شأن القاضي الموضوع. ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها.

2- خطأ المضرور:

أن الطرف المضرور في عقد النقل تجاه الناقل قد يكون المرسل أو المرسل إليه. فقد نصت المادة 21 من اتفاقية وارسو "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور هو الذي تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، فللمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها" ومقتضى ذلك أن الاتفاقية قد تركت لقاضي الموضوع أن يقدر، ووفقاً لقانون بلده، ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل. فإذا كان القاضي يعد خطأ المضرور سبباً في الإعفاء من المسؤولية، فإن الناقل يعفي منها، وإذا كان خطأ المضرور قد ساهم في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية، أي أن الناقل يعفى جزئياً من المسؤولية بنسبة مساهمته في حدوث الضرر. ومثال خطأ المضرور أن يثبت الناقل إهمال المرسل الشاحن تغليف البضاعة تغليفاً يتناسب وطبيعتها فتصاب بتلف من جراء ذلك، أو أن يرسل الشاحن بضاعة قابلة للاشتعال دون أن يعدها الإعداد الكافي لوقايتها من الاحتراق.

أما خطأ المرسل إليه فيتمثل بتأخره عن تسلم البضاعة القابلة للتلف السريع مثل الفواكه واللحوم وتعفننها بالتالي، أو تقاعس المرسل إليه عن تسلم الطرود المرسلة إليه فترة طويلة الأمر الذي أدى إلى نقلها إلى مخزن المهملات وبالتالي إلى ضياعها.

3- القوة القاهرة :

أن القوة القاهرة تعد في جميع التشريعات العالمية سببا من أسباب دفع المسؤولية. والقوة القاهرة في النقل الجوي التي تعفي الناقل من مسؤولية هي تلك الحوادث المباغتة التي تخرج عن دائرة نشاطه ولا يمكنه توقعها أو تلافي مخاطرها. كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها وتهوي وتتحطم، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو أن يصاب قائدها بنوبة قلبية تؤدي لجباته، أو يصاب بانحيار أو إجهاد مفاجئ ليست له أي إمارات سابقة، أو أن تتعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملا يسمح أو يقضي بذلك.

هذا ولا يكلف الناقل بإثبات أن الحادث كان نتيجة قوة القاهرة، وإنما يكتفي منه أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية كافة والمناسبة لتوقي الضرر طبقا لمعيار الناقل الحريص العاقل.

4- العيب الذاتي :

العيب الذاتي قد يكون في الطائرة وقد يكون في البضاعة المنقولة على الطائرة. أن الناقل لا يكون مسؤولا عن العيب الخفي بالطائرة الذي يجهله تماما ويتعذر عليه كشفه ولم تكن له أي إمارات سابقة. ويمكن للناقل في سبيل الإعفاء من المسؤولية أن يعتمد على شهادة قيامه بواجبه. فلو حدث عارض أثناء الرحلة كانفجار محرك الطائرة أو تلف اطاراتها، أو تسرب الزيت أو عطب أجهزة الاتصال المفاجئ أو غير ذلك فإن الناقل لا يتحمل المسؤولية. وقد يرجع العيب إلى الطبيعة الذاتية للبضاعة كالزهور التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة فتذبل، وكذلك الفواكة قد تتعفن، واللحوم والسوائل التي تحدث فيها تفاعلات كيميائية فتتلف.

ولكن يشترط في العيب الذاتي لغرض إعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، أي أن لا يكون بمقدور الناقل أو تابعيه توقعه أو دفعه. فإذا أمكن توقع العيب ولم يتخذ الناقل حياله التدابير اللازمة لتفادي ما قد ينشأ عنه من ضرر، فإنه يكون مقصراً في تنفيذ التزامه بالمحافظة على الشيء ويسأل بالتالي عن الضرر الحاصل له، مثال ذلك، نقل حيوان عدة أيام دون إطعامه مما يؤدي إلى هلاكه.

5- فعل الغير (الخطأ الملاحي) :

لقد نصت الفقرة الثانية من المادة 20 من اتفاقية وارسو أن "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى، كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر" أي إذا أثبت الناقل أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة الجوية من قبل أفراد هيئة الطاقم الخاصين بعمليات التسيير الفني للطائرة.

ويتحقق فعل الغير مثلاً: بخطأ طيار طائرة أخرى يصطدم بطيارة الناقل، أو خطأ ضابط برج المراقبة بالمطار بالسماح لطائرتين بالهبوط في الوقت نفسه على ممر واحد.

ويشترط في الغير لكي يؤدي فعله أو تصرفه إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أن يكون أجنبياً أي أن لا يكون من الأشخاص اللذين يرتبطون معه بعلاقة تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل. كقائد الطائرة والمضيفين ومن في حكمهم من مستخدمي وعمال الناقل.

تحديد مسؤولية الناقل:

تقضي القواعد العامة أنه عندما تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن واقعة ألحقت ضرراً بالغير أن يترتب في ذمته التعويض للمضرور.

والأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر الذي يمثل بما لحق المضرور من خسارة وبما فاتته من كسب. إلا أن اتفاقية وارسو قد خرجت عن هذه القاعدة وأقرت مبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه.

تحديد الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع:

قررت اتفاقية وارسو مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك عن طريق تحديد مبلغ التعويض المستحق للمضرور ولكن بشروط معينة أهمها أن يكون الناقل حسن النية، ومن ناحية أخرى بطلان الشروط التي يضعها الناقل بقصد إعفاءه من المسؤولية أو تخفيض التعويض عن الحد الأقصى الذي قرره الاتفاقية.

فقد نصت المادة 22 فقرة 2 من اتفاقية وارسو : في حالة نقل الأمتعة المسجلة والبضائع، تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ بحد أقصى 250 فرنك عن كل كيلو غرام (الفرنك / هو الفرنك الفرنسي الذي يحتوي على 65.5 ميلغرام من الذهب عيار 900 في الألف) أي إذا كان الضرر أدنى من هذا الحد، فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي للضرر.

ولكن كيف يتم احتساب الحد الأقصى للتعويض في حالة هلاك أو تلف أو ضياع أو تأخير جزء من البضائع والأمتعة المنقولة ؟
لقد حسم هذه المشكلة بروتوكول لاهاي (1955) وذلك باستحداث حكما جديدا لم يكن واردا في اتفاقية وارسو، وأوضح بموجبه طريقة احتساب الحد الأعلى للتعويض وفي هذا الحكم يجب أن نفرق بين نقطتين.

1- أن يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة دون أن يؤثر ذلك في قيمة الطرود الأخرى ففي هذه الحالة لا يؤخذ في الحسبان، عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر.

2- إذا لحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة وكان من شأنه هذا الضرر أن يلحق ضرراً في قيمة الطرود الأخرى المتضررة، فإن حساب الحد الأقصى للتعويض يكون على أساس وزن جميع الطرود. فمثلاً لو تعلق الأمر بنقل آلة ميكانيكية مفككة وموزعة على عدة طرود، ففي هذه الحالة، أن هلاك أو تلف أو تأخير جزء منها سوف يؤثر في قيمة بقية الأجزاء (الطرود) حتى ولو لم يلحقها أي ضرر بذاتها، فيحسب التعويض عن مجموع أوزان الطرود كلها لأن الآلة لم تعد تصلح للاستعمال.

شروط تحديد مسؤولية الناقل الجوي :

يشترط في الناقل لغرض استفادته من تحديد التعويض (أي الحد الأقصى):

- 1- أن يكون الناقل حسن النية أي أن لا يكون الضرر راجعاً إلى غشه أو خطئه المعادل للغش.
- 2- أن يكون الناقل قد سلم الشاحن مستندات النقل الخاصة بالبضاعة.

ولكن إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، قد تم إما بنية إحداث الضرر، وإما عن رعونة بأحتمال نشوء ضرر بشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم، أنهم تصرفوا في نطاق تأدية وظائفهم، فإن الناقل في هذه الحالة لا يستفيد من تحديد التعويض الوارد في الاتفاقية ويلزم بتعويض كامل الضرر.

وكذلك الحال ينطبق عليه أيضاً في حالة عدم تسليمه (أي الناقل) أي المستندات الخاصة بنقل البضاعة إلى الشاحن المتعاقد معه، أو سلمه مستندات لا تحتوي على البيانات المطلوبة.

الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي

مقدمة :

يعتبر النقل الجوي بأنه الوسيلة الأسرع للربط بين الدول والقارات بحيث ساهم في ازدهار التجارة والالتقاء الحضاري بين الشعوب في وقت أصبح فيه العالم يقاس بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة. ورغم هذه الامتيازات فإن هذه الوسيلة محفوفة بالمخاطر مما دفع بالمجتمع الدولي إلى التدخل من أجل تكوين قواعد خاصة تنظم حركة واستعمال الطائرة، وذلك بوضع قواعد آمنة تكفل سلامة هذه المركبة بما فيها. ولهذا لجأت الدول إلى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان الاستقرار والسلم والتعاون بين الأمم، وهكذا كانت الخطوات الأولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل، أو توجه إن أمكن القانون الخاص الجوي. هي مبادرة فرنسية من الرئيس بوانكاريه، وكان ذلك عام 1924 في نفس الوقت الذي قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا. وقدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروعا شكل المؤتمر لدراسته من اللجنة الدولية المكونة من خبراء قانونيين جويين، وانتهت هذه الدراسات إلى إبرام اتفاقية فارسوفيا للنقل الجوي الدولي في 12 أكتوبر 1929 ودخلت حيز التنفيذ ابتداء من 13 فبراير 1933، إلا أنه قبل انعقاد اتفاقية فارسوفيا كانت هناك اتجاهات متباينة في شأن الأسس التي يمكن الارتكاز عليها لتحديد مسؤولية

الناقل الجوي، بحيث ذهبت بعض القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على أساس تعاقدى بينما ذهبت طائفة أخرى من القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على فكرة الخطأ التقصيري بصفة عامة وأخيراً ذهبت طائفة أخرى إلى تأسيس المسؤولية على فكرة المخاطر وتحمل التبعية.

إلا أننا نرى بأن الأستاذ مختار بكور يرى بأن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية شخصية (1) قائمة على أساس الخطأ، إلا أن الخطأ هو مفترض (2) ذلك أن الراكب أو صاحب البضاعة غير ملزم بإثبات خطأ الناقل بل فقط إثبات حصول ضرر أثناء النقل الجوي ليفترض عندئذ هذا الخطأ في جانب الناقل (3)، إلا أن هذا افتراض بحيث يبقى لهذا الناقل الحق في دفع المسؤولية عنه وذلك بنفي الخطأ عنه بمعنى إثبات أن الضرر الذي حصل للمسافر أو البضاعة أو الأمتعة لا يعزى إلى خطأ عنه أو أحد تابعيه، بل إلى سبب آخر وأنه اتخذ خلال عملية النقل جميع الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها وهو ما يتضح من المادة 20 من معاهدة فارسوفيا التي قالت " لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها" وهو ما جاءت به الفقرة الأولى من الفصل 193 من مرسوم الملاحاة الجوية فإذا كان من السهل على المسافر أو صاحب البضاعة أو الأمتعة إثبات مسؤولية الناقل الجوي ما دام أنها قائمة على أساس الخطأ المفترض ويكفي لهؤلاء إثبات أمرين أنه حصل ضرر وأن هذا الضرر قد حصل خلال النقل الجوي، فإن هذه السهولة في إثبات المسؤولية التي منحت لمستعملي الطائرة نجد أنه في المقابل قد منحت للناقل الجوي نفس التسهيلات في دفع المسؤولية عنه والتي من شأنها أن تجعل من تلك التسهيلات التي منحت لمستعملي الطائرة غير ذي جدوى وعدمية الأثر.

وفي هذا الإطار نرى في القانون الإنجليزي كان الناقل سواء انتسب إلى طائفة (4 Common Carrier) أو طائفة (5 Private Carrier) يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد، فكان له وفقا لهذا القانون، الحق ليس فقط في تحديد مسؤولية بمبلغ معين من النقود وكذلك في اشتراط الإعفاء منها إعفاء مطلقا. أما في فرنسا أباح تشريع الملاحة الجوية الصادر في 31 ماي 1924 الشروط الخاصة بتحديد التعويض وبعض شروط الإعفاء من المسؤولية كشرط الإعفاء من المسؤولية بسبب المخاطر الجوية والأخطاء الملاحية، ولكنه أبطل شروط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الشخصية للناقل الجوي.

ولهذا فمن خلال الموضوع المطروح علينا والذي يتعلق بالإعفاء القانوني والاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي سنحاول دراسته من خلال فصلين إثنين وهما على الشكل التالي :

◆ الفصل الأول : الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي.

◆ الفصل الثاني : الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي.



الفصل الأول

الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافر سالماً أو بتسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد (6) وهكذا اهتمت اتفاقية فارسوفيا (7) بالالتزامات الملقة على عاتق الناقل الجوي، على أنه في حالة الإخلال بها يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا الإخلال، لكن لا يمكن الجزم بأن الأضرار التي تصيب الأشخاص أو البضائع تكون نتيجة خطأ صادر في الناقل مباشرة إذ قد تتدخل أحيانا عوامل شتى تكون سببا في هذه الأضرار وبالتالي التحلل منها إما كلية أو في جزء منها.

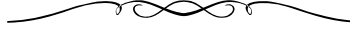
وتختلف وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي باختلاف الأساس الذي بنيت عليه هذه المسؤولية، وإذا رجعنا إلى كل من اتفاقية فارسوفيا والمرسوم المغربي الخاص بالملاحاة الجوية الصادر سنة 1962 وكذا بروتوكول لاهاي الصادر سنة 1955 (8) والذي عدل اتفاقية فارسوفيا نجد أن الأساس الذي بنيت عليه المسؤولية هو الخطأ المفترض وعليه فإن الناقل الجوي يستطيع هدم هذه القرينة بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر بإثبات السبب الأجنبي. إلا أن هناك حالات أخرى لا يستطيع فيها الناقل أن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ هو وتابعيه، وأن الضرر يعود إلى أسباب أخرى إذن ما هي هذه الأسباب التي يلتجئ إليها الناقل الجوي ليستطيع التحلل من مسؤولية؟ كما سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول جوتيমাلا سيتي:

وعليه، سنحاول تقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث:

◆ المبحث الأول : إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي.

◆ المبحث الثاني : إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات عدم الخطأ.

◆ المبحث الثالث : أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول جوتيমাلا سيتي 1971 وبروتوكول مونتريال الرابع 1975.



المبحث الأول

إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات العيب الأجنبي

السبب الأجنبي هو فعل أو حادث معين لا ينسب إلى المدعي عليه ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار أمرا مستحيلا (9) ولهذا قد يكون مرد الأضرار الحاصلة للركاب أو البضائع إلى أسباب أجنبية وخارجة عن نطاق نشاط الناقل الجوي مما أدى باتفاقية فارسوفيا والقانون المغربي إلى إجازة هدم قرينة الخطأ المفترض من قبل الناقل كلما نسب إليه الخطأ.

وهذه الأسباب الأجنبية التي تؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية هي القوة القاهرة والحادث الفجائي أو خطأ المضرور أو فعل الغير إذ من خلال هذا التعداد سنحاول أن نخصص لكل من هذه الأسباب مطلبا مستقلا وعلى النحو التالي:

◆ **المطلب الأول: القوة القاهرة والحادث الفجائي.**

◆ **المطلب الثاني: خطأ المضرور.**

◆ **المطلب الثالث: فعل الغير.**

المطلب الأول

القوة القاهرة والحادث الفجائي

تمثل القوة القاهرة والحادث الفجائي وسيلة قانونية هامة تسمح للمدين في التزام عقدي أصبح مستحيل التنفيذ طبقا لها، بالتحلل من هذا الالتزام، إضافة إلى أنها وسيلة قانونية تسمح له بالتخلص من مسؤوليته المدنية عموما (10) ولقد نظمت اتفاقية فارسوفيا وسائل دفع الناقل الجوي لمسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافرين في الفقرة الأولى من المادة 20 حيث قررت أن : "1- لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير

اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليه اتخاذها"، فإذا نظرنا إلى الفقرة الأخيرة من هذه المادة لوجدنا أنها تنص على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان من المستحيل عليه هو أو على تابعيه اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر وهذا في حقيقة الأمر هو مما ينطبق على القوة القاهرة والحادث المفاجئ وتكون الاتفاقية قد اعتبرتها سببا لدفع المسؤولية وإن لم ترد بنص صريح ومن ثم يتوجب الرجوع فيها إلى القواعد العامة في القوانين الوطنية، والمشرع المغربي في الفصل 193 من مرسوم الملاحاة الجوية نص على نفس الحكم المدني الذي جاء في المادة 20 من اتفاقية فارسوفيا (11).

ولهذا تعتبر القوة القاهرة والحادث الفجائي مسوغا قانونيا يؤدي إلى انهيار القوة الملزمة للعقد متى توافرت شروطها.

أولاً: مفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي في التشريع المغربي:

لقد نظم المشرع المغربي القوة القاهرة والحادث الفجائي في الفرع الثاني من القسم الرابع من قانون الالتزامات والعقود الذي خصص لآثار الالتزامات بوجه عام ما يتصل منها بتلك التي تجد مصدرها في العقد مباشرة أو تلك التي تجد مصدرها في غيره من مصادر الالتزام الأخرى كالمسؤولية التقصيرية أو الإثراء بلا سبب على سبيل المثال. ولهذا نرى أن المشرع المغربي قد عرفها في الفصل 269 من قانون الالتزامات والعقود وتحت عنوان القوة القاهرة والحادث الفجائي بأنها " كل أمر لا يستطيع الإنسان أن يتوقعه كالظواهر الطبيعية (الفيضانات والجفاف والعواصف والحرائق والجراد) وغارات العدو، وفعل السلطة ويكون من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيل".

ومن الملاحظ أن التعريف الذي جاء به المشرع المغربي في الفصل 269 من قانون الالتزامات والعقود لا يختلف كثيرا عن تعريف الفقيه

الرماني ألبيان Ulpun والذي عرف القوة القاهرة بأنها " كلما لم يكن في وسع الآدمي أن يتوقعه وإذا أمكن توقعه فإنه لا يمكن مقاومته".

ثانياً: شروط القوة القاهرة والحادث الفجائي :

إن اتفاقية فارسوفيا المعدلة في لاهاي والقوانين التي أخذت عنها كالقانون المغربي لم تتعرض مباشرة لفكرة القوة القاهرة لأنها اكتفت لدفع المسؤولية بإثبات انتفاء خطأ الناقل إلا أن ذلك يستخلص من الفقرة الأولى للمادة 20 من الاتفاقية والفصل 193 من المرسوم المغربي الذي ينص على: "..... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها ذلك أن استحالة اتخاذ التدابير الضرورية من جانب الناقل الجوي وتابعيه لا تتحقق إلا في مواجهة الحادث غير الممكن توقعه ولا دفعه ويكون ناتجا عن حادث قادم من خارج دائرة نشاط الناقل " إذن فمن خلال هذا النص القانوني نستخلص مجموعة من الشروط المكونة للقوة القاهرة والحادث الفجائي وهي كالتالي:

- (1) يجب أن يكون الحادث خارجي عن مقابلة النقل.
- (2) يجب أن يكون غير قابل للدفع.
- (3) يجب أن يكون غير متوقع.

أ- يجب أن يكون خارجي عن مقابلة النقل: يقصد به أن يكون الحادث قادما من خارج دائرة نشاط الناقل خارج دائرة مشروعه، وقد احتدم الجدل حول هذا العنصر، حيث يرى البعض أنه لا يمكن اعتبارها قوة القاهرة في النقل الجوي على أساس أن النقل الجوي مرتبط بالمحيط الذي نشأ فيه وبالتالي فهناك ارتباط بين الحوادث الجوية وعوامل الطبيعة، ورغم وجهة هذا الرأي لا يمكن تحميل الناقل مسؤولية بسبب أجني خارج عن إرادته. فمخاطر الطيران الناتجة عن العوامل الطبيعية تعتبر خارجة عن مجال نشاط الناقل وما ينطبق على النقل البحري والنقل البري ينطبق على النقل عبر الجو، فأصحاب هذا الرأي لم يفكروا في

إنكارهم صفة الخارجية على عوامل الطبيعة في طرق النقل الأخرى كالنقل البحري، حيث تعتبر العاصفة القوية المفاجئة قوة قاهرة.

ب - يجب أن يكون غير قابل للدفع: تفيد هذه الفكرة معنيين الأول يتمثل في عدم قدرة الشخص على منع نشوء الواقعة المكونة للقوة القاهرة، والثاني يتمثل في عدم تمكنه من التصدي للآثار المترتبة عنها وليس من قبيل القوة القاهرة والحادث الفجائي ما يمكن دفعه ولا يعتبر فيه تنفيذ النقل مستحيلا، بل يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا استحالة مطلقة.

يجب أن يتم تقدير هذا الشرط على ضوء التقدم الذي شهده اليوم وقوع الحادث في مجال الطيران، ففي البداية كان من الصعب مطالبة عوامل الطبيعة وكوارثها، أما الآن فقد وصل هذا المجال إلى مستوى عال من التقدم التكنولوجي وزودت الطائرة الحديثة الصنع بمعدات متطورة لقياس الضغط الجوي وأجهزة الرادارات التي تفيد في الحصول على معلومات بخصوص المتغيرات الجوية وبالتالي أصبح بالإمكان تفادي خطر مفاجئ أثناء التحليق في الوقت المناسب، إلا أن إثبات ذلك في بعض الأحيان يكون عسيرا خاصة عند تهشم الطائرة نهائيا أو فقدانها في أعالي البحار.

ج - يجب أن يكون غير متوقع: يجب أن لا يكون في الإمكان توقع الحادث أي أن الحادث الطارئ بطبيعته غير ممكن توقعه عقلا وما لا يمكن في حدود المألوف توقعه.

وعدم إمكان التوقع يجب أن يكون المعيار فيه موضوعيا حسبما تمليه ظروف الحال فيقاس عدم التوقع بالناقل المعتاد مع مراعاة الظروف العامة والخارجية لكل حالة على حدة دون الاعتداد بشخص الناقل أو ظروفه الداخلية الخاصة به وعدم توقع الحادث الجوي هو ما لا يستطيع الناقل العادي توقعه.

ويجب أن يكون عدم التوقع هذا مطلقا لا نسبيا لذلك فتقصير الناقل فيما يجب توقعه لا يعفيه من المسؤولية.
ثالثا : صور القوة القاهرة والحادث الفجائي: سنحاول استعراض أهم صور القوة القاهرة وهي : مخاطر الجو والإضراب ورمي البضاعة.

(1) مخاطر الجو:

باعتبار أن مجال هذا النوع من النقل هو الجو، لذا فإن هذه المخاطر الجوية تعتبر من أهم الأسباب التي تؤدي إلى حدوث أضرار بمستعملي وسيلة النقل هذه، في غياب النصوص التشريعية حاول الفقه إعطاء مفهوم لهذه المخاطر الجوية وتبيان الحالات التي من شأنها أن تشكل قوة القاهرة.

وهكذا يقول ربير Repert يجب أن يتاح للناقل الجوي إثبات أن الحادثة كانت نتيجة قوة القاهرة بما تضمنته هذه العبارة من مخاطر التي تحدث أثناء الرحلة والتي لا تعزى إلى الربان ولا إلى عيب في الطائرة.

وقد أحسن الفقيه شوفو Chauveau توضيح مفهوم خطر الجو حيث قال " مخاطر الجو تشمل بطبيعة الحال كل الحوادث الفجائية التي يمكن أن تحدث أثناء الطيران الجوي وبالخصوص تلك التي مصدرها الحوادث الطبيعية". ولا تكفي أن تشكل هذه المخاطر الجوية صعوبة أمام الناقل أثناء تنفيذ التزاماته التعاقدية بل يجب أن تكون مستحيلة التوقع ومستحيلة الدفع، هذا وأن مفهوم هذه الاستحالة يتغير مع تطور تكنولوجيا الطيران بمعنى أوضح أن كثيرا من المخاطر الجوية التي كانت تشكل قوة القاهرة أصبحت أمورا عادية ومألوفة. وبالتالي لا مجال للناقل الجوي من التمسك بها لدفع مسؤوليته.

(2) الإضراب :

إن الناقل يسعى دائما للبحث عن الأسباب التي يقول له دفع مسؤوليته ومن بينها الإضراب الذي قد يحول دون تنفيذ التزامه بنقل المسافرين

والبضائع إلا أنه يجب مراعاة شروط معينة حتى يكون ذلك الإضراب فعلاً
قوة قاهرة وهي على الشكل التالي:

- أ- أن يكون الإضراب عاماً.
- ب- أن يكون الإضراب مفاجئاً وغير متوقع.
- ج- ألا يكون الإضراب نتيجة خطأ الناقل.
- د- **رمي البضاعة:** لم تشر إليها اتفاقية فارسوفيا والمرسوم المغربي
واكتفى المشرع المغربي في الفصل 235 من مرسوم الملاحاة الجوية
بتحريم عملية الإلقاء التلقائي وغير الضروري للأشياء والمواد
الخطرة. والواقع أن عملية الإلقاء مستحدثة من القانون البحري
الذي يسمح لربان السفينة إذا ما وجد نفسه في حالة الضرورة
القصوى أي كان لابد من إلقاء البضاعة لإنقاذ السفينة من الغرق
ويشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن رمي البضاعة:
1) أن يكون رمي البضاعة ضروري لإنقاذ الطائرة.
2) ألا تكون ضرورة رمي البضاعة قد تسبب فيها الناقل بخطئه أو
خطأ تابعيه.
3) أن يتقيد في حالة ضرورة الإلقاء، برمي البضاعة ذات القيمة
الزهيدة.

المطلب الثاني

خطأ المضور

قد ينجم الضرر عن خطأ المضور نفسه، كأن يتعجل الهبوط قبل
وقوف الطائرة نهائياً. فيسقط ويتعرض للضرر، أو يقترب من إحدى مراوح

الطائرة فيصاب بأذى أو يغادر مقعده أثناء عمليات الإقلاع والهبوط رغم تحذيرات الناقل بالتزام الأماكن، فيصاب بضرر، وقد نصت اتفاقية فارسوفيا في مادتها 21 على خطأ المضرور حيث تقول " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب في الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص، أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

ونلاحظ أن المادة تضمنت قاعدة إسناد تحيل بمقتضاها الاتفاقية على قانون المحكمة المعروض عليها النزاع ذلك لعدم تمكن المؤتمرين في التوفيق بين مختلف الحلول التي تقررها التشريعات الوطنية بشأن خطأ المضرور.

وقد أضيف هذا العنصر في مؤتمر فارسوفيا باقتراح من المندوب البريطاني وإعفاء الناقل في المسؤولية يكون بقدر خطأ المضرور إحداث الضرر على أن التحديد يكون من اختصاص قانون المحكمة المطروح عليها النزاع لتقدير أثر خطأ المضرور في المسؤولية.

وفي التشريع المغربي تطبق أحكام الفصل 193 من مرسوم الملاحه المغربية الصادر بتاريخ 10 يوليوز 1962 والذي نص على أنه " يمكن استبعاد مسؤولية الناقل الجوي أو تخفيفها إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور أو أنه ساهم في إحداثه".

من خلال هذا النص نستشف أن المشرع المغربي، يشترط للحكم بانقضاء مسؤولية الناقل الجوي، أن يكون الضرر بأجمعه راجعا إلى خطأ المضرور وحده، أما إذا كان راجعا إلى المساهمة بين خطأ المضرور والناقل فإنه يجب توزيع المسؤولية بينهما بقدر المساهمة في الضرر.

وهكذا إذا كانت المادة 21 من اتفاقية فارسوفيا قد أحالت على القانون الوطني الواجب التطبيق فإنه في ظل التشريع المغربي نراه يعترف بخطأ

المضرور كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية وتمشيا مع تحقيق مصالح جميع أطراف عقد النقل الجوي سواء المساطر أو الناقل فقد يختلف الحكم حسب مساهمة كل منهما في إحداث الضرر على النحو التالي:

1- إذا استطاع الناقل الجوي أن يثبت أن الضرر يعود إلى خطأ المضرور وحده وإن لم يرتكب أي خطأ ولم يكن بإمكانه أن يتوقع حدوث الضرر أو أن يدفعه (20) أي أنه اتخذ وتابعه كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر.

2- أما إذا كان خطأ المضرور لم يكن هو السبب الوحيد للضرر ولكنه ساهم إلى جانب خطأ الناقل دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فإن قواعد العدالة تأبى أن تلقي المسؤولية بكاملها على عاتق الناقل وهذا ما نهجه المشرع المغربي في الفصل 193 من مرسوم الملاحاة الجوية بأن أعطى للقاضي تقدير الموقف والحكم إما بتعويض كامل أو إنقاص التعويض بقدر مساهمة كل منهما في إحداث الضرر. أما إذا رجعنا إلى القانون الأمريكي على وجه الخصوص فإن الناقل الجوي يعفى تماما من أية مسؤولية متى كان هناك الخطأ للمضرور ولو وجد بجانب خطأ الناقل لأنها لا تعرف نظام التخفيف أو تجزئة المسؤولية، فإذا أن تكون مسؤولية كاملة أو لا مسؤولية، وذلك إعمالا لقاعدة الإهمال المشترك والتي تفيد أنه بإمكان الناقل أن يثبت أن المضرور كان يمكنه تفادي الضرر لو تصرف على نحو معقول.

المطلب الثالث

فعل الغير

قد يحصل أن الراكب أوالبضاعة يصاب بضرر من طرف شخص أجنبي من الناقل لا تربطه به أية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل الجوي، مثلا كالموظفون الإداريون وسلطات المطار والجمارك والأمن. لم يرد في نص الاتفاقية فعل الغير كوسيلة لدفع مسؤولية الناقل الجوي وكل ما فعلته هو النص على أن يثبت الناقل أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتفادي الضرر. ومرسوم الملاحه الجوية المغربي في الفصل 193 لم يتعرض للغير وإنما حدى حدى اتفاقية فارسوفيا في النص على اتخاذ التدابير الضرورية أو كان يستحيل عليه وتابعيه اتخاذ تلك التدابير

وعليه يشترط في الغير ألا يكون من الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل أي من يستخدمهم في تنفيذ التزامه بحيث يجب أن يكون الغير أجنبيا تماما عن الناقل، ولا يرتبط بأية رابطة عقدية مع الناقل يكون فيها نائبا عنه أو مستخدما لديه.

وهكذا حتى يستطيع الناقل الجوي أن يتحلل من مسؤوليته عن الضرر الحاصل من الغير، أن يثبت أن هذا الخطأ غير متوقع وليس في إمكانه دفعه وأنه هو السبب الوحيد للضرر الذي وقع.

المبحث الثاني

إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات عدم الخطأ

إذا كان الناقل الجوي يستطيع أن يتحلل من مسؤوليته عن طريق إثبات السبب الأجنبي المتمثل في القوة القاهرة والحادث الفجائي وفعل الغير وخطأ المضرور، فإن هناك حالة لا يستطيع فيها الناقل أن يثبت أنه لم يرتكب أي

خطأ هو وتابعيه وأن الضرر يعود إلى أسباب أخرى، إذن فالسؤال المطروح ما هي هذه الأسباب التي يركن إليها الناقل ليستطيع التحلل من مسؤوليته؟ وهذا ما سنحاول التعرف عليه من خلال المطلبين الإثنيين.

المطلب الأول

اتخاذ التدابير الضرورية

لم تحدد اتفاقية فارسوفيا ولا المرسوم المغربي المقصود بالتدابير الضرورية وبالرجوع إلى الأعمال التحضيرية للفقرة الأولى من المادة 20 لا نجد توضيحا لمصطلح التدابير الضرورية سوى ما ذكره المندوب البريطاني بأنها التدابير المعقولة التي طالب إدراجها في مشروع الاتفاقية في مؤتمر باريس 1925 مما أدى بالفقه والقضاء التصدي لذلك.

أولاً الفقه: لقد تضاربت الآراء حول تحديد مفهوم التدابير الضرورية، فانصراف العبارة إلى المعنى الحرفي يؤدي لا محالة إلى ضرورة إثبات الناقل للسبب الأجنبي في أغلب الحالات هذا ما يخالف ما قصد إليه واضعوا الاتفاقية، لأن الإثبات المطلوب من الناقل ليس إثباتا سلبيا أي إثبات عدم ارتكابه خطأ بل هو إثبات إيجابي أي إثبات أنه اتخذ تدابير معينة لتفادي وقوع الضرر.

وعلى ذلك قد أثارت عبارة التدابير الضرورية اختلاف في معناها

يمكن حصرها في اتجاهين اثنين:

الاتجاه الأول: يذهب إلى تفسير العبارة بما يتفق ومضمون الالتزام الذي تفرضه الاتفاقية على عاتق الناقل وهو بذل عناية لا تحقيق غاية مع الأخذ في الاعتبار المجال الذي يستغل فيه المدعى عليه، وهو واقع الملاحاة الجوية ومخاطرها، ولذلك فالتدابير الضرورية هي تلك التي تفرضها العناية العادية للنقل، من قبل ناقل جوي عادي ويؤخذ في تحديد العناية بمعيار

موضوعي هو الناقل الجوي العادي إذا مر في نفس الظروف التي يوجد فيها الناقل المسؤول، وأخذاً من هذا الرأي على الناقل الجوي إذا أراد التحلل من المسؤولية أن يقيم الدليل على انتفاء خطئه أي أنه وتابعيه قد بذلوا العناية العادية في تنفيذ عقد النقل، أي بذلوا العناية المطلوبة، أي اتخاذ التدابير المعقولة. إلا أنه في حالة ما إذا كان سبب الحادث مجهولاً وهذا حال أغلب الحوادث الجوية فالناقل لا يتحمل تبعه هذا الحادث ويتحرر من المسؤولية ما دام قد أثبت أنه قد بذل العناية المطلوبة من مثله من الناقلين الجويين منذ بدء الرحلة وحتى الحادث

الاتجاه الثاني : يذهب أنصاره إلى أن التطور الذي لحق صناعة الطيران وعرفه ميدان النقل الجوي والأرصاء الجوية، يدعو إلى فهم عبارة التدابير الضرورية في ضوء سبب الحادث الذي أدى إلى الضرر وبطلب من الناقل أن يثبت أمرين، لكي ينتج الدفع أثره في انتقاء مسؤوليته وهما:

- (1) إقامة الدليل على أن سبب الحادث هو سبب أجنبي لا يد فيه.
 - (2) إقامة الدليل على أن السبب لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه، بإثبات أنهم قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر.
- فإذا ما أثبت الناقل هذين الأمرين، استطاع أن يتحلل من المسؤولية أما دون ذلك فمسؤوليته تبقى قائمة.
- أما إذا ظل سبب الحادث مجهولاً، فالناقل يتحمل تبعية السبب المجهول، وتبقى قرينة الخطأ المقررة في المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا سارية ضده.

فاتجاهان لا يختلفان عن بعضهما في تحديد التدابير الضرورية إلا في حالة بقاء سبب الحادث مجهولاً.

ثانياً القضاء : لقد أدى هذا الخلاف الفقهي حول تفسير نص الفقرة الأولى من المادة العشرين إلى اختلاف في الاجتهاد القضائي في العديد من الدول.

فالقضاء الأمريكي أخذ في البداية بالتفسير الضيق للنص إذ استلزم من الناقل اتخاذ التدابير الضرورية الممكنة، أو أن يكون قد بذل أقصى ما في استطاعته من التدابير الضرورية، لذلك لا يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان هناك إجراء أو تدبير كان يمكن أن يمنع وقوع الضرر ولم يتم باتخاذها، إلا أن القضاء الأمريكي بدأ يتحول موقعه المتشدد هذا ضد الناقل حيث قررت محكمة جنوب نيويورك في أحد أحكامها أن عبارة التدابير الضرورية ينبغي صرفها إلى معنى التدابير المعقولة، بحيث لا يتطلب من الناقل الجوي أقصى درجات الحرص بل فقد درجة الحرص المناسبة تبعاً لظروف كل حالة على حدة.

أما القضاء الفرنسي فلم يتخذ موقفاً موحداً من تفسير عبارة التدابير الضرورية مما أدى إلى تضارب في الأحكام، فبعضها أخذ بمعيار الناقل الحريص حيث طلبت المحكمة من الناقل إثبات بذل العناية المعقولة التي يقوم بها ناقل حريص في تسيير شؤون مؤسسته وقد سارت بعض المحاكم في هذا الاتجاه نفسه إلا أن هناك محاكم أخرى لم تقبل بهذا التفسير فاستلزمت من الناقل وتابعيه اتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر قبل وقوع الحادث، كما أن هناك أحكام أخرى أخذت بالتفسير الضيق للنص حيث طلبت أن يثبت الناقل أن الضرر الناجم عن سبب خارجي وأنه وتابعوه لم يتسببوا في حدوث الضرر.

ويمكننا استخلاص اتجاه القضاء المغربي رغم ندرة الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي من خلال حكم المحكمة الابتدائية بالرباط في قضية الحاج عمر بن سعيد والذي توفي إثر سقوطه من سلم الطائرة حيث جاء في حيثيات الحكم "وحيث أن الناقل قد ارتكب خطأ يكاد أن يكون منعزلاً وحيث كان على المستخدمين التابعين للطائرة أن يرافقوا المسافرين ويمكنوهم من

إرشاداتهم اللازمة... وحيث كان من الممكن تفادي وقوع الحادثة لو أن الناقل اتخذ جميع الاحتياطات الضرورية لسلامة المسافرين مما يجعل مسؤولية الحادثة تقع بكاملها على عاتقه".

على الرغم من أن المحكمة في هذه القضية قد استبعدت تطبيق أحكام اتفاقية فارسوفيا لم تستند في حكمها إلى الفصل 193 من مرسوم الملاحة الجوية بل اعتمدت في حكمها على العلاقة التعاقدية التي تثبتها بطاقة ركوب المسافر وعليه فإن ما ذهبت إليه المحكمة يتماشى مع روح نص المادة 1/20 ونص الفصل 113 من المرسوم الذي يتطلب من الناقل اتخاذ التدابير المعقولة لتفادي وقوع الحادث وتقدير ذلك يرجع إلى قاضي الموضوع في المحكمة المعروض عليها النزاع (27).

المطلب الثاني

العيب الذاتي و الخفي في الطائرة

رغم الاحتياطات التي يتخذها الناقل الجوي وتابعوه، فإنه يحدث أن تسقط الطائرة وتتحطم لعيب ذاتي فيها لا يعلمه الناقل ولم يكن بإمكانه أن يعلمه إلا بالصيانة الدورية لطائرته إذن فالسؤال المطروح هو هل يبقى الناقل مسؤولاً رغم أن الضرر كان بسبب عيب ذاتي وخفي في الطائرة أن يتحلل من مسؤوليته استناداً إلى هذا السبب؟ كان مشروع اتفاقية فارسوفيا يحمل نصاً يحدد فيه مسؤولية الناقل الجوي عن العيب الذاتي في الطائرة "... ما لم يكن الضرر راجعاً إلى عيب ذاتي في الطائرة" لكن مندوب فرنسا، رفض هذا النص بعلّة أن ذلك يفتح الباب أمام الدعاوى الكيدية التي تضر بمصالح الناقل وأيده المندوب الإنجليزي، فألغى النص رغم اعتراض المندوب السويسري، الذي كان يقف إلى جانب الشخص المنقول خاصة وأن الناقل دعوى الرجوع إلى الصانع.

وهكذا أصبح العيب الخفي في الطائرة يخضع لأحكام المادة 20 من الاتفاقية ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت، أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتلافي الضرر، أو كان يستحيل عليه اتخاذها وهو في هذه الحالة أخذ تطبيقات القوة القاهرة، ويجب عليه أن يتوافر فيه عنصرا عدم إمكان التوقع بأن كان العيب خفيا لا يمكن كشفه ببذل العناية العادية والفحص الفني الذي يقوم به المختصون، وعدم إمكان التلافي بأنه لم يكن في مقدور الناقل وتابعيه تفادي وقوع الضرر فور ظهور العيب.

وذهب الدكتور تروت الأسيوطي في رسالته مسؤولية الناقل الجوي إلى أن الاتفاقية أعفت الناقل من تابعة العيب الخفي في الطائرة لأنه يستطيع أن يقدم شهادة صلاحية للطائرة، وأنها كانت موضع فحص دقيق منتظم وأنه ليس بالإمكان الكشف عن هذا العيب ويستطيع إن لم يكن بإمكانه منح حدوث الضرر ولكن هذا الرأي، محل نظر لأن الاتفاقية بعد حذف المادة المتعلقة بالعيب الخفي لم تميز بين الناقل والمسافر بل جعلت الفرص متكافئة بينهما لأن الناقل عند حصول الحادث الجوي لسبب عيب خفي في الطائرة يظل مسؤولا ما لم يثبت أن العيب كان حقيقيا ويستحيل عليه توقعه، وكذلك استحالة دفعه ويظل مسؤولا كذلك إذا ظل الحادث مجهولا.

المبحث الثالث

أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971

وبروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975

سنحاول من خلال هذا المبحث التطرق إلى كل من بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 وكذا إلى بروتوكول مونت ريال الرابع لسنة 1975.

المطلب الأول

أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971

إن مسؤولية الناقل في بروتوكول جواتيمالا سنة 1971 هي مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر وتحمل التبعية عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو أمتعتهم وذلك فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابة أو فقد أو تلف الأمتعة أما بالنسبة لتأخير المسافرين أو أمتعتهم أو تلف أو هلاك أو تأخير البضاعة، فقد ظلت المسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض.

وتنص الفقرة الأولى من المادة 4 من البروتوكول على أنه "... ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحية فقط ". كما تقرر الجملة الأخيرة من الفقرة الثانية من المادة المذكورة عدم مسؤولية الناقل إذا كان الضرر ناجما فقط من طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها(30). إذن فالناقل الجوي يستطيع تفادي المسؤولية إذا بين الأسباب التالية:

(1) الحالة الصحية للراكب كأن يكون مريضا مرضا شديدا ومصابا بجرح خطير أو شيخا طاعنا في السن.

(2) خطأ المصاب : يؤدي هذا الخطأ إلى إعفاء الناقلين من المسؤولين كليا أو جزئيا حسبما إذا كان خطأ المصاب هو السبب الوحيد في إحداث الضرر أو إذا كان قد ساهم مع فعل الناقل الجوي في إحداث الضرر.

وإذا رفعت دعوى التعويض من ورثة المضرور، فإنه وفقا للمادة 7/6 حق للناقل الجوي التمسك اتجاههم بخطأ المضرور.

(3) إذا كان الضرر لاحقا بالحقائب أو الأمتعة يرجع إلى طبيعة الحقائب أو عيب ذاتي بها.

المطلب الثاني

أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول مونتريال الرابع 1975

تقضي المادة 3/8 معدلة في هذا البروتوكول على إعفاء الناقل من المسؤولية في نقل البضائع إذا أثبت أن هلاك البضاعة وفقدتها أو تلفها قد نشأ فقط من واحد أو أكثر من الأسباب المذكورة على سبيل الحصر وهي:

- 1- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها
 - 2- التغليف السيء للبضاعة بواسطة شخص آخر غير الناقل أو تابعيه.
 - 3- فعل الحرب أو نزاع مسلح.
 - 4- عمل صادر من السلطة العامة متعلق بدخول البضاعة إقليم الدولة أو خروجها أو مرورها العابر به.
- فالناقل إذن يستطيع دفع مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن فقد البضاعة أو تلفها أو هلاكها بوسيلة واحدة أو أكثر من الوسائل الأربعة المذكورة في النص على سبيل الحصر على شرط أن تكون هي السبب الوحيد في حدوث الضرر.

بناء على ذلك فإن الناقل الجوي يتحمل تبعية القوة القاهرة وفعل الغير وخطئه وخطأ تابعيه متى كانت سببا لإحداث الضرر للبضاعة، كما يتحمل التبعية كاملة متى ساهم أي من هذه الأسباب مع واحدة أو أكثر من الوسائل الأربعة المشار إليها بالنص في إحداث الضرر، وهذا الحكم مستفاد من النص الذي اشترط لكي تستنتج هذه الوسائل أثرها بإعفاء الناقل من المسؤولية أن تكون هي السبب الوحيد في إحداث الضرر.

يمكن القول بأن بروتوكول مونتريال الرابع لم يضيف أي جديد على الرغم من أنه حاول حصر أسباب دفع مسؤولية الناقل في أربعة طرق والتي تعتبر كلها قبل هذا التعديل من الأسباب العامة لدفع المسؤولية إلى جانب الوسائل الأخرى.

الفصل الثاني

الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي

لقد منح التشريع الدولي والوطني للنقال الجوي عدة وسائل قانونية يدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالراكب. إلا أن الناقل لا يكتفي بهذه الوسائل رغم كثرتها مما نراه قد يسلك طريقا آخر من أجل إدراج شروط أو اتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول لها التنصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

إذن هل تعتبر هذه الاتفاقات صحيحة أم باطلة؟ وهذا ما سنحاول الإجابة عنه من خلال هذه المباحث الثلاثة:

◆ المبحث الأول : المقصود باتفاقات المسؤولية.

◆ المبحث الثاني : نطاق اتفاقات الإعفاء من المسؤولية.

◆ المبحث الثالث: نطاق بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية.

المبحث الأول

المقصود باتفاقات المسؤولية

اتفاقات المسؤولية هي اتفاقات يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون، ويقصد تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع، إما أن يرفع المسؤولية عن المدين فيمتنع أن تترتب آثارها في ذمته رغم توافر جميع عناصرها بحيث لا يلتزم هذا الأخير بدفع تعويض إلى الدائن، وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين، فيتضاءل أثرها تجاهه، وبحيث لا يلتزم بالتالي إلا بدفع تعويض جزئي إما بإنقاص المدة التي يجوز خلالها للدائن رفع دعواه تجاه المدين.

واتفاقات المسؤولية تتميز عن اتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام ناشئ عنه أو بتخفيفه. فموضوع اتفاقات المسؤولية ليس إعفاء المدين من التزام أو تخفيف عنه، بل يظل المدين مثقلا بالالتزام ويجب عليه الوفاء به كل ما هنالك أن المدين إذا لم ينفذ التزامه لا يكون مسؤولا تجاه الدائن عن الإخلال بالالتزام وبالتالي لا يلتزم بدفع تعويض عن الضرر الذي يلحق الدائن من جراء عدم التنفيذ إما في اتفاقات التحديد مضمون العقد بحذف التزام منه أو بتخفيفه، فإن المدين لا يكون ملتزما على الإطلاق بالالتزام المحذوف أو فيما جاوز الالتزام المخفف ومن ثم لا تنعقد مسؤوليته أصلا أو تقوم مخففة ابتداء.

المبحث الثاني

بطلان اتفاقيات الإعفاء من المسؤولية

لقد كان النقل الجوي في السابق في مرحلة التطور والنمو مما جعل بعض التشريعات إجازة شرطا خطيرا يمس مصلحة الركاب وهو الاتفاق على إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته وذلك من أجل مساندة الناقلين الجويين. ومن بين التشريعات نذكر على سبيل المثال لا الحصر قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر بتاريخ 31 ماي 1924 حيث أباح شروط الإعفاء من المسؤولية من مخاطر الجو والخطأ في قيادة الطائرة وقيد نفاذ هذه الشروط بتوافر أمور معينة نصت عليها المادة 42 وهي:

- (1) أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية وقت إقلاع الطائرة.
 - (2) أن يتوافر أعضاء الطاقم على الشهادات والتراخيص الإدارية اللازمة.
- كما تبني المشرع المغربي هذا الشرط بمقتضى ظهير فاتح أكتوبر 1928 بحيث نصت المادة 28 من هذا الظهير على ما يلي: " يمكن للناقل بشرط صحيح أن يتحلل من المسؤولية الملقاة على عاتقه نتيجة مخاطر الجو

والأخطاء المرتكبة من طرف كل شخص يعمل على متن أو في قيادة الطائرة سواء تعلق الأمر بأشخاص أو ببضائع". ولقد تعرضت هذه التشريعات لانتقادات مما جعلها تعدل عنها ومن بينها المشرع المغربي الذي نص في الفصل 195 من مرسوم الملاحه الجوية الصادر في 1962 على بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، كما سلكت اتفاقية فارسوفيا نفس المسلك الأخير بحيث قررت بطلان كل الاتفاقيات على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وذلك حماية للركاب والشاحنين وحرصا على الحفاظ على التوازن الذي أقامته بين مصلحة مستعملي الطائرة ومصلحة الناقل الجوي ولذلك نصت في مادتها 22 على أن " كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا وكأن لم يكن على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".

وقد استثنى بروتوكول لاهاي من حكم هذا البطلان الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناتج من طبيعة البضاعة أو من عيب ذاتي فيها (36).

المبحث الثالث

نطاق بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية

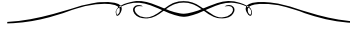
إذا كان المبدأ في الاتفاقية والمرسوم المغربي هو بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، فلا يقتصر هذا البطلان على الشروط التي تهدف إلى ذلك بطريق مباشر، بل يمتد أيضا ليلحق كل شرط يهدف بطريق غير مباشر إلى مثل هذا الإعفاء أو التخفيف، وهو بالانتقاص مما تقرر للمضروور من حقوق في سبيل تعويض ما يلحق من ضرر وعلى هذا النحو يجب أن تعتبر باطلة شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط أو تقادم

الدعوى وشروط نقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق الراكب أو المرسل بدلا من الناقل إذ يحمل ذلك معنى التحايل على ما تقرره الاتفاقية والمرسوم من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظرا لتعذر قيام الراكب أو المرسل بمثل هذا الإثبات.

ولكن يخرج عن نطاق البطلان المقرر في الاتفاقية الشروط الاتفاقية التي تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود التعويض أعلى من الحدود الواردة في المادة 22 وذلك لأن مثل هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة 23 ولكن تقدير صحة هذه الشروط يترك للقانون الوطني الواجب التطبيق.

كما نضيف أن الإعفاء من المسؤولية أو النزول بحدها من الحد الأقصى المحدد في المادة 22 فهي بدورها تخرج عن نطاق البطلان، لأن هذا الأخير المنصوص عليه في الاتفاقية لا يشمل إلا الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر. ويستفاد ذلك من نص المادة 32 من الاتفاقية التي تقضي بأن "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص"

غير أن هذه الاتفاقيات المعقودة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقديرها إلى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق.



قانون عدد 21 لسنة 1998 مؤرخ في 11 مارس 1998

يتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع

الفصول

الباب الأول: أحكام عامة

الفصل 1:

تنطبق أحكام هذا القانون على كل عقد نقل دولي متعدد الوسائط إذا كان مكان أخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده أو مكان تسليمها وفقا لأحكام عقد النقل الدولي متعدد الوسائط، واقعا بالبلاد التونسية، وذلك ما لم تتفق الأطراف المتعاقدة على خلاف ذلك.

الفصل 2 :

لا تخل أحكام هذا القانون بحق المرسل في الاختيار بين النقل الدولي متعدد الوسائط والنقل المجزأ.

الفصل 3 :

لا تحول أحكام هذا القانون دون تطبيق الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في ميدان النقل الدولي للبضائع إذا كانت منطبقة وخاصة إتفاقية الأمم المتحدة المؤرخة في 31 مارس 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع أو إتفاقية جنيف المؤرخة في 19 ماي 1956 المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع برا أو إتفاقية فرسوفيا لتوحيد بعض قواعد تتعلق بالنقل الجوي الدولي المؤرخ في 12 أكتوبر 1929.

الفصل 4 :

تنطبق على معنى هذا القانون التعاريف التالية:

- النقل الدولي متعدد الوسائط: كل نقل للبضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر. أما عمليات تسليم وتسليم البضائع التي يتم القيام بها تنفيذا لعقد نقل وحيد الوساطة وفقا للتعريف الوارد في العقد المذكور، فلا تعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط.
- وسائط النقل: النقل عبر الطرقات والنقل بالسكك الحديدية والنقل البحري والنقل في الممرات المائية الداخلية والنقل الجوي.
- النقل المجزأ: كل نقل للبضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل يتم القيام به تنفيذا لعقود نقل وحيدة الوساطة.
- متعهد النقل متعدد الوسائط: كل شخص يبرم اصاله عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوبه، عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفة شخصية لا بالوكالة أو النيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد.
- عقد النقل متعدد الوسائط: كل عقد يلتزم بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط، مقابل دفع أجره النقل، بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق غيره.
- مستند النقل متعدد الوسائط: وثيقة تثبت عقد متعدد الوسائط، واخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده، وتعهده بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور.

- المرسل: كل شخص ابرم عقد نقل متعدد الوسائط سواء باسمه أو بالنيابة عنه مع متعهد النقل متعهد الوسائط أو كل شخص سلم البضائع فعلا.
- او سلمت البضائع باسمه أو بالنيابة عنه إلى متعهد النقل متعدد الوسائط عملا بعقد النقل المذكور.
- المرسل اليه : الشخص الذي له الصفة القانونية في تسلم البضائع. وتشمل عبارة البضائع الواردة بهذا القانون كل حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة إذا قدمها المرسل كما يشمل مصطلح كتابة البرقية و التلكس و الفاكس وكل وسائل الاتصال الحديثة المكتوبة.

الفصل 5 :

لا يعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط على معنى الفقرة الأولى من الفصل 4 من هذا القانون، كل نقل للبضائع تسري عليه أحكام الفصل الثاني من اتفاقية جنيف المؤرخة في 19 ماي 1956 المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع برا، أو اتفاقية برن المؤرخة في 9 ماي 1980 المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية.

الباب الثاني

حقوق والتزامات ومسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

القسم الاول : مستند النقل متعدد الوسائط

الفصل 6 :

حين يأخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط يكون قابلا أو غير قابل للتداول حسب اختيار المرسل.

يوقع على مستند النقل متعدد الوسائط متعهد النقل متعدد الوسائط أو وكيله.

الفصل 7 :

يجوز، إذا وافق المرسل على ذلك، إصدار مستند نقل متعدد الوسائط غير قابل للتداول، باستخدام أي وسيلة ميكانيكية، أو وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات التي ينص الفصل 11 من هذا القانون على ان يحتوي عليها مستند النقل متعدد الوسائط. وفي هذه الحالة، يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بعد أخذه البضائع في عهده، بتسليم المرسل مستندا مقروءا يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة، ويعتبر المستند المذكور، في حكم هذا القانون، مستند نقل متعدد الوسائط.

الفصل 8 :

يمكن إصدار مستند نقل متعدد الوسائط في شكل قابل للتداول للأمر أو لحامله :

أ- إذا كان للأمر فيكون قابلا للتحويل بالتظهير.

ب- إذا كان لحامله فيكون قابلا للتحويل دون تظهير.

ج- إذا صدر المستند في أكثر من اصل واحد، فيجب أن يشير إلى عدد هذه الفصول.

د- إذا صدر منه أي نظير فيجب أن توضع على كل نظير عبارة، "نظير غير قابل للتداول".

الفصل 9 :

لا تحق مطالبة متعهد النقل متعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة إلا مقابل تقديم مستند النقل متعدد الوسائط القابل للتداول مظهرًا حسب الأصول أن كان ذلك التظهير ضروريا.

وفي حالة إصدار مستند النقل في أكثر من اصل واحد تبرأ ذمة متعهد النقل متعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع، إذا قام هو أو شخص

يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة بحسن نية في مقابل تسلمه أحد الأصول المذكورة.

الفصل 10 :

إذا صدر مستند النقل متعدد الوسائط في شكل غير قابل للتداول فيجب أن يحدد فيه اسم المرسل اليه. وتبرأ ذمة متعهد النقل متعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع إذا سلمها إلى المرسل اليه المحدد في مستند النقل متعدد الوسائط غير القابل للتداول أو إلى شخص آخر وفقا لما يكون قد تلقاه، كتابة.

الفصل 11 :

يجب أن يحتوي مستند النقل متعدد الوسائط على البيانات التالية:

- أ - الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف عليها، وإشارة صريحة -عند الاقتضاء إلى كون البضائع خطرة، وعدد الطرود، أو القطع، والوزن الخام للبضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات المقدمة من المرسل.
- ب- الحالة الظاهرة للبضائع،
- ج- اسم متعهد النقل متعدد الوسائط ومكان عمله الرئيسي،
- د- اسم المرسل،
- ر- اسم المرسل اليه، إذا حدده المرسل،
- و- مكان وتاريخ اخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده،
- ز- مكان تسليم البضائع،

- ح- تاريخ أو اجل تسليم البضائع في مكان التسليم، إذا اتفق الطرفان على ذلك صراحة،
- ط- إشارة إلى كون مستند النقل متعدد الوسائط قابلاً للتداول أو غير قابل للتداول،
- ي- مكان وتاريخ إصدار مستند النقل متعدد الوسائط،
- ك- توقيع متعهد النقل متعدد الوسائط أو وكيله،
- ل- أجرة النقل لكل واسطة من وسائط النقل، إذا اتفق عليها صراحة بين الطرفين، أو أجرة النقل، مع تحديد عملتها، في حدود كونها واجبة الأداء على المرسل اليه، أو ما يشير إلى أن أجرة النقل واجبة الأداء عليه،
- م- خط سير الرحلة، ووسائط النقل ونقاط تغييرها إذا كانت معروفة حين إصدار مستند النقل متعدد الوسائط.
- ن- التنصيص المشار إليه في الفقرة الثالثة من الفصل 44 من هذا القانون.
- س- أي بيانات أخرى يتفق الطرفان على إدراجها في مستند النقل متعدد الوسائط ولا تكون مخالفة لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل متعدد الوسائط.

الفصل 12 :

مستند النقل متعدد الوسائط المستوفي للشروط المبينة بالفصل 11 والذي يكون بيد المرسل يقوم حجة بين جميع الأطراف الذين يهمهم الشحن فيما بينهم من جهة وفيما بينهم وبين المؤمنين من جهة أخرى. وكل مستند نقل متعدد الوسائط خلا من التنصيص على البيانات السبع الأولى المذكورة لا يعتبر إلا كبداية حجة كتابية.

لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها بالفصل 11 في مستند النقل متعدد الوسائط بالصفة القانونية للوثيقة وباعتبارها مستند نقل متعدد الوسائط بشرط ان تكون مع ذلك مطابقة للتعريف الوارد بالفقرة السادسة من الفصل 4 من هذا القانون.

الفصل 13 :

إذا كان مستند النقل متعدد الوسائط يحتوي على بيانات بشأن الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع أو كميتها وكان متعهد النقل متعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه يعرف ان البيانات المقدمة من المرسل لا تمثل البضائع التي اخذها في عهده تمثيلا دقيقا، أو كانت لديه دواع معقولة للاشتباه في ذلك، أو إذا لم تكن لديه وسائل كافية للتثبت من هذه البيانات، وجب على متعهد النقل متعدد الوسائط أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه ان يدرج في مستند النقل متعدد الوسائط تحفظا يحدد فيه البيانات غير الصحيحة، أو دواعي الاشتباه، أو عدم وجود وسائل كافية للتثبت.

إذا لم يسجل متعهد النقل متعدد الوسائط، أو شخص يتصرف بالنيابة عنه، الحالة الظاهرة للبضاعة على مستند النقل متعدد الوسائط، فإنه يعتبر قد سجل ان البضائع في حالة جيدة ظاهريا.

الفصل 14 :

باستثناء البيانات التي سجل بشأنها تحفظ يسمح به طبقا للفصل 13 من هذا القانون وفي حدود هذا الإجراء:
أ - يعتبر مستند النقل متعدد الوسائط قرينة على كون متعهد النقل متعدد الوسائط قد اخذ في عهده البضائع كما هي موصوفة في المستند المذكور ما لم يثبت خلاف ذلك.

ب- ولا يقبل من متعهد النقل متعدد الوسائط إثبات العكس إذا كان مستند النقل متعدد الوسائط صادرا في شكل قابل للتداول وتم تحويله إلى شخص ثالث، بما في ذلك المرسل إليه. وتصرف هذا الشخص الثالث بحسن نية اعتمادا على وصف البضائع الوارد في المستند.

الفصل 15:

إذا نص متعهد النقل متعدد الوسائط في مستند النقل متعدد الوسائط، بقصد التبرير على معلومات كاذبة عن البضائع أو أغفل أي معلومات إدراجها بموجب الفقرة "أ" أو "ب" من الفصل 11 أو بموجب الفصل 13 من هذا القانون، يكون مسؤولا، دون أن يكون له حق الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون، عن أي تلف أو تعيب أو مصاريف تحملها الغير، بمن في ذلك المرسل إليه، إذا كان تصرفه قد اعتمد على وصف البضائع الوارد في مستند النقل متعدد الوسائط.

الفصل 16 :

يعتبر المرسل قد ضمن لمتعهد النقل متعدد الوسائط أن البيانات التي قدمها للإدراج في مستند النقل متعدد الوسائط فيما يتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، وعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها، وكونها خطرة إذا كانت كذلك، هي بيانات صحيحة حين اخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده.

الفصل 17 :

يعوّض المرسل لمتعهد النقل متعدد الوسائط أي خسارة تنجم عن عدم صحة البيانات المشار إليها في الفصل 16 من هذا القانون أو عن وجود ثغرات في هذه البيانات. ويتحمل المرسل تبعات ذلك حتى لو قام بتحويل مستند النقل متعدد الوسائط إلى الغير، على أنه لا يجوز لمتعهد النقل متعدد الوسائط أن يحتج بعدم صحة البيانات تجاه أي شخص آخر غير المرسل.

القسم الثاني: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
الفصل 18 :

تمتد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن البضائع بموجب هذا القانون من وقت أخذه البضائع في عهده إلى حين تسليمها. وتعتبر البضائع في عهدة متعهد النقل متعدد الوسائط :
أ - من حين تسلمه البضائع:

- 1- من المرسل أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه.
- 2- من سلطة أو طرف آخر يتوجب تسليم البضائع اليه لنقلها، بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان أخذه البضائع في عهده.
- ب - إلى حين قيامه بتسليم البضائع :

- 1- إلى المرسل اليه.
 - 2- في الحالات التي لا يتسلم المرسل اليه فيها البضائع من متعهد النقل متعدد الوسائط، بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقا لعقد النقل متعدد الوسائط أو للقوانين والأعراف السائدة في التجارة المعنية والمنطبقة في مكان التسليم.
 - 3- إلى سلطة أو طرف آخر يتوجب تسليم البضائع اليه بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان التسليم.
- تشمل الإشارة إلى متعهد النقل متعدد الوسائط بهذا الفصل مستخدميه أو وكلاءه أو أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط، وتشمل الإشارة إلى المرسل أو المرسل اليه مستخدميهما ووكلاءهما.

الفصل 19:

على متعهد النقل متعدد الوسائط في حالة انقطاع الرحلة ان يقوم بمواصلتها بكل وسيلة ناجعة حتى وصول البضاعة إلى محل الوصول المتفق عليه ويبقى هذا الالتزام محمولا عليه مهما كان سبب انقطاع الرحلة.

الفصل 20 :

مع عدم الإخلال بأحكام الفصلين 31 و32 من هذا القانون، يكون متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولا عن كل تصرف أو تقصير، كما لو كان صادرا عنه شخصا، إذا كان صادرا عن مستخدميه ووكلائه حين يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته، أو عن أي شخص آخر يستعين بالمتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد.

الفصل 21 :

يكون متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولا عن الخسارة الناتجة عن تلف أو تعيب البضائع، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي سبب التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده طبقا لأحكام الفصل 18 من هذا القانون ما لم يثبت متعهد النقل متعدد الوسائط انه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو أي شخص آخر مشار إليه في الفصل 20 من هذا القانون باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه.

ويكون هناك تأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع خلال المدة المتفق عليها صراحة. وفي حالة عدم وجود اتفاق، خلال المدة التي من المعقول أن يحتاج إليها متعهد نقل متعدد الوسائط مع مراعاة ظروف الحالة.

إذا لم يتم تسليم البضائع خلال تسعين يوماً تلي تاريخ التسليم المحدد وفقاً للفقرة الثانية من هذا الفصل، يجوز لمن له الحق في البضاعة أن يعتبرها قد تلفت.

الفصل 22 :

إذا اقترن خطأ أو إهمال متعهد النقل متعدد الوسائط أو مستخدميه أو وكلائه، أو أي شخص آخر مشار إليه في الفصل 20 من هذا القانون، مع سبب آخر فأنتجا التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم لا يكون متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولاً إلا بقدر الجزء الذي يمكن أن يعزى إلى خطئه أو إهماله بشرط أن يثبت الجزء الذي لا يعزى إليه من التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم.

الفصل 23 :

توضع على متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية الخسارة الناجمة عن تلف أو تعيب البضائع وفقاً لأحكام الفصلين 20 و 21 من هذا القانون، وتقتصر قيمة هذه الخسارة على أكبر المبلغين التاليين:
أ- مبلغ أقصى عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى
ب- مبلغ أقصى عن كل كيلوغرام من الوزن الخام للبضائع التالفة أو المعيبة.

يضبط هذان المبلغان بأمر.

تطبق القاعدتان التاليتان في حساب المبلغين المذكورين في الفقرة

الأولى من هذا الفصل لمعرفة أيهما أكبر:

أ - حين تستخدم حاوية أو منصة نقالة أو أداة مماثلة في تجميع البضائع، يعتبر طرد أو وحدة شحن كل طرد أو وحدة شحن أخرى مدرجة في

مستند النقل متعدد الوسائط على أنها معبأة في أداة النقل المذكورة. وفي غير هذه الحالة تعتبر البضائع المحتواة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب- في الحالات التي تكون فيها أداة النقل ذاتها قد تلفت أو تعيبت، تعتبر أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة منفصلة ان لم تكن على ملك متعهد النقل متعدد الوسائط أو مقدمة منه على نحو آخر.

الفصل 24 :

خلافا لأحكام الفصل 23 من هذا القانون، تقتصر مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط على مبلغ أقصى عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع التالفة أو المعيبة يضبط بأمر، إذا كان النقل الدولي متعدد الوسائط لا يشتمل، وفقا للعقد، على نقل بضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية.

الفصل 25 :

تقتصر مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم وفقا لأحكام الفصل 21 من هذا القانون على مبلغ يعادل مرتين ونصف أجرة النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة على ان لا يتجاوز مجموع أجرة النقل التي تستحق بموجب عقد النقل متعدد الوسائط.

الفصل 26 :

لا يتجاوز مجموع مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، بمقتضى الفصلين 23 و25 أو الفصلين 24 و25 من هذا القانون، حدود المسؤولية عن التلف الكلي للبضائع كما يحددها الفصل 23 أو 28 من هذا القانون.

غير انه يجوز، بالاتفاق بين متعهد النقل متعدد الوسائط والمرسل ان تضبط حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفصول 23 و24 و25 من هذا القانون في مستند النقل متعدد الوسائط.

الفصل 27 :

إذا وقع تلف أو تعيب البضائع اثناء مرحلة واحدة معينة من النقل متعدد الوسائط توجد في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق تنص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الناتج عن تطبيق الفصول 23 و24 و25 من هذا القانون، تكون حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن هذا التلف أو التعيب وفقا لأحكام تلك الاتفاقية.

الفصل 28 :

يمكن الدفع بالإعفاء من المسؤولية وبحدودها المنصوص عليها في هذا القانون في أي دعوى تقام ضد متعهد النقل متعدد الوسائط بخصوص الخسارة الناتجة عن تلف أو تعيب البضائع وكذلك عن التأخير في التسليم، سواء كانت الدعوى مؤسسة على المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية أو غيرها.

الفصل 29 :

إذا رفعت دعوى بشأن الخسارة الناتجة عن تلف أو تعيب البضائع أو التأخير في تسليمها ضد مستخدم أو وكيل متعهد النقل متعدد الوسائط، واثبت هذا المستخدم أو الوكيل أنه تصرف في نطاق وظيفته، أو ضد أي شخص آخر يستعين بخدماته لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط، واثبت هذا الشخص الآخر أنه تصرف في حدود تنفيذ العقد، يحق للمستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور أن يستفيد من الأحكام المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية وبحدودها التي يحق لمتعهد النقل متعدد الوسائط أن يتمسك بها بموجب هذا القانون.

الفصل 30 :

باستثناء ما ينص عليه الفصلان 31 و32 من هذا القانون، لا يمكن أن يتجاوز مجموع التعويض المستحق من متعهد النقل متعدد الوسائط أو من احد مستخدمييه أو وكلائه أو أي شخص يستعين المتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون.

الفصل 31 :

لا يحق لمتعهد النقل متعدد الوسائط ان يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذا ثبت أن التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من متعهد النقل متعدد الوسائط تم بقصد إحداث هذا التلف أو التعيب أو التأخير، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوثها.

الفصل 32 :

خلافًا لأحكام الفصل 29 من هذا القانون، لا يحق لمستخدم أو وكيل متعهد النقل متعدد الوسائط أو لشخص آخر يستعين متعهد النقل متعدد الوسائط بخدماته لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط، ان يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها بهذا القانون إذا ثبت ان التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور قد تم بقصد إحداث هذا التلف أو التعيب أو التأخير المذكور، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوثها.

الباب الثالث مسؤولية المرسل الفصل 33 :

يكون المرسل مسؤولاً عن الخسارة التي تحملها متعهد النقل متعدد الوسائط إذا كانت الخسارة المذكورة ناتجة عن خطأ أو إهمال من المرسل، أو من مستخدميه أو وكلاءه حين يتصرف هؤلاء المستخدمون أو الوكلاء في نطاق وظيفتهم. ويكون أي مستخدم أو وكيل للمرسل مسؤولاً عن الخسارة المذكورة إذا كانت ناتجة عن خطأ أو إهمال من جانبه.

الفصل 34 :

على المرسل أن يضع العلامات والملصقات المناسبة على البضائع الخطرة الدالة على ذلك. إذا سلم المرسل بضائع خطيرة إلى متعهد النقل متعدد الوسائط أو إلى أي شخص يتصرف بالنيابة عنه، عليه أن يعلمه بأن هذه البضائع خطيرة وبالاحتياطات الواجب اتخاذها.

الفصل 35 :

إذا لم يقيم المرسل بالالتزامات المحمولة عليه بموجب الفصل 34 من هذا القانون ولم يكن متعهد النقل متعدد الوسائط على علم، بوسيلة أخرى، بكون هذه البضائع خطيرة: أ- كان المرسل مسؤولاً تجاه متعهد النقل متعدد الوسائط عن كل خسارة ناتجة عن شحن هذه البضائع.

ب - جاز في اي وقت إنزال البضائع أو إعدامها أو إزالة خطرهما حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.
لا يجوز لأي شخص التمسك بأحكام الفصل 34 والفقرة الأولى من هذا الفصل من هذا القانون إذا كان قد اخذ البضائع في عهده أثناء عملية النقل متعدد الوسائط وهو على علم بأنها خطرة.

الفصل 36 :

في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة (ب) من الفصل 35 من هذا القانون أو التي لا يجوز فيها التمسك بتلك الأحكام، وإذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات، يجوز إنزالها أو إعدامها أو إزالة خطرهما، حسبما تقتضيه الظروف، دون دفع تعويض ما عدا الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في الخسائر المشتركة التي يكون فيها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولا وفقا لأحكام الفصل 21 من هذا القانون.

الباب الرابع

المطالبات والدعاوي

القسم الاول : الإعلام بالتلف أو التعيب أو التأخير

الفصل 37 :

على المرسل اليه إعلام متعهد النقل متعدد الوسائط كتابة بالتلف أو التعيب مع تحديد الطبيعة العامة لذلك في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع اليه والا اعتبر هذا التسليم قرينة على ان متعهد النقل

متعدد الوسائط سلم البضاعة كما هي موصوفة في مستند النقل متعدد الوسائط ما لم يثبت خلاف ذلك.
إذا كان التلف أو التعيب غير ظاهر، لا تسري أحكام الفقرة الأولى من هذا الفصل إلا إذا لم يوجه الإعلام كتابة خلال الستة أيام الموالية ليوم تسليم البضاعة إلى المرسل اليه.

الفصل 38 :

إذا كانت قد أجريت في مكان التسليم بصورة مشتركة من الطرفين أو ممثليهما عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل اليه، تنتفي الحاجة إلى توجيه إعلام كتابي بالتلف أو التعيب الذي تم التحقق منه اثناء المعاينة أو الفحص المذكورين.
في حالة وجود، أو خشية وجود، أي تلف ان تعيب، يقدم كل من متعهد النقل متعدد الوسائط والمرسل اليه إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.

الفصل 39 :

لا يستحق أي تعويض عن أي خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إعلام كتابي مضمون الوصول مع الإعلام بالبلوغ إلى متعهد النقل متعدد الوسائط خلال 60 يوما تلي يوم تسليم البضاعة إلى المرسل اليه أو يوم إعلام المرسل اليه بأن البضاعة قد سلمت وفقا للفقرة 2(ب)، أو 3(ب) من الفصل 18 من هذا القانون.

الفصل 40 :

ما لم يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بإعلام المرسل بمكتوب مضمون الوصول مع الإعلام بالبلوغ بالتلف أو التعيب مع تحديد الطبيعة العامة لهذا

التلف أو التعيب، في موعد لا يتجاوز 90 يوما تلي حدوث التلف أو التعيب أو تسليم البضاعة وفقا للفقرة (ب) من الفصل 18 من هذا القانون، ايهما جاء بعد الآخر، فان عدم توجيه مثل هذا الإعلام يكون قرينة على ان متعهد النقل متعدد الوسائط لم يتحمل تلفا أو تعيبا نتيجة خطأ أو إهمال المرسل أو مستخدميه أو وكلاءه ما لم يثبت خلال ذلك.

الفصل 41 :

إذا انتهى احد آجال الإعلام المنصوص عليها في الفصول 37 و39 و40 من هذا القانون في يوم عطلة ببلد التسليم، يمتد هذا الأجل إلى يوم العمل الموالي.

ويعتبر الإعلام الذي يوجه إلى شخص يتصرف بالنيابة عن متعهد النقل متعدد الوسائط أو عن المرسل كأنه وجه إلى متعهد النقل المذكور ويعتبر الإعلام الذي يوجه إلى شخص يتصرف بالنيابة عن المرسل كأنه وجه إلى المرسل.

القسم الثاني: تقادم الدعاوي

الفصل 42 :

تسقط بالتقادم اي دعوى تتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط بموجب هذا القانون إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.

تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل متعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها أو إذا لم يتم تسليم البضائع من اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه.

كما تسقط الدعوى خلال ستة اشهر من يوم تسليم البضائع أو إذا لم يتم تسليم البضائع من اليوم الذي كان ينبغي تسليمها فيه إذا لم يوجه إعلام كتابي

يبين طبيعة المطالبة وبياناتها الرئيسية.

ويجوز للمدعى عليه ان يقوم في اي وقت خلال مدة التقادم بتمديد هذه المدة بإعلام كتابي يوجه إلى المدعي، ويجوز إعادة تمديد هذه المدة بإعلام أو بإعلامات أخرى.

الفصل 43 :

يجوز للمدعى عليه الذي تقع عليه المسؤولية بموجب هذا القانون ان يرفع بدوره دعوى للتعويض حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها بالفصل 42 من هذا القانون على انه يجب ان لا تقل المدة المسموح بها عن 90 يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه المدعى عليه بتسوية المطالبة أو اليوم الذي وقع إعلامه فيه بالدعوى المقامة ضده كل ذلك في حدود المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تقام فيها إجراءات تلك الدعوى وما لم يتعارض ذلك مع أحكام اتفاقية دولية مصادق عليها.

الباب الخامس

الشروط التعاقدية

الفصل 44 :

كل شرط في عقد النقل أو في مستند النقل متعدد الوسائط يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذا القانون يعتبر باطلا. ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند.

ويعتبر باطلا اي شرط ينص على التنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل متعدد الوسائط.

خلافا لأحكام الفقرة الأولى من هذا الفصل، يجوز لمتعهد النقل متعدد الوسائط، باتفاق مع المرسل، ان يتحمل مسؤوليات والتزامات إضافية عما

يتحمله بموجب هذا القانون.

يجب ان ينص مستند النقل متعدد الوسائط على ان النقل متعدد الوسائط يخضع لأحكام هذا القانون واي شرط مخالف له يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل اليه يكون باطلا.

الفصل 45 :

إذا لحقت بمن له الحق في البضائع خسارة نتيجة لشرط باطلا بموجب الفصل 44 من هذا القانون، يتعين على متعهد النقل متعدد الوسائط دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض من له الحق في البضائع وفقا لأحكام هذا القانون عن اي تلف أو تعيب لحق البضائع وكذلك عن التأخير في التسليم.

ويتعين على متعهد النقل متعدد الوسائط، علاوة على ذلك دفع تعويض عن المصاريف التي تحملها صاحب الحق من اجل ممارسة حقه، بشرط ان يتم تحديد هذه المصاريف خلال الدعوى.

الباب السادس

الخسائر المشتركة

الفصل 46 :

باستثناء الفصولين 42 و43 من هذا القانون، فان أحكام هذا القانون المتعلقة بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن تلف أو تعيب البضاعة تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل اليه رفض الاشتراك في الخسائر المشتركة، وما إذا كان متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولا عن تعويض المرسل اليه عن اي اشتراك دفعه في الخسائر المشتركة أو أي مصاريف إنقاذ أداها.

الفصل 47 :

لا تحول أحكام هذا القانون دون تطبيق ما يرد في عقد النقل متعدد

الوسائط أو أحكام التشريع الجاري به العمل المتعلقة بتسوية الخسائر المشتركة.

الباب السابع

ممارسة نشاط النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع

الفصل 48 :

لا يمكن إبرام عقود نقل متعدد الوسائط للبضائع وإصدار المستندات اللازمة لذلك الأمن قبل الأشخاص المؤهلين طبقاً للتشريع الجاري به العمل لتعاطي نشاط نقل دولي للبضائع براً أو بحراً أو جواً وكذلك وكلاء العبور.

الفصل 49 :

لا يمكن لمتعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع تنفيذ أي جزء من أجزاء النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع بنفسه إلا إذا كان مؤهلاً لذلك طبقاً للتشريع والتراتيب الجاري بها العمل.

الفصل 50 :

يجب على متعهد النقل متعدد الوسائط في صورة قبوله لعملية تتعلق بأكثر من حريف واحد لهم مصالح متعارضة أو من شأنها أن تكون كذلك أن يعلمهم بذلك ويتحصل على موافقتهم المسبقة كتابياً. علاوة على حقه في التعويض يمكن للمتعاقد الذي لم يكن على علم بتعدد صفات متعهد النقل متعدد الوسائط أن يطلب أبطال عقد النقل متعدد الوسائط الذي أبرمه معه شريطة أن يثبت أنه قد تضرر من ذلك.

الفصل 51 :

يجب على متعهد النقل متعدد الوسائط أن يبرم عقد تأمين يغطي

مسؤوليته الناتجة عن تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط.

تحرير النقل الجوي

الظرفية

يستلزم تحقيق "رؤية 2010" الخاصة بقطاع السياحة خوض عدة رهانات على صعيد النقل الجوي حيث يتحتم حدوث قطيعة كبيرة في مستوى تطور هذا النوع من النقل لتحفيز ارتفاع أعداد السياح المتوافدين على المغرب، فمن اللازم أن:

- يرتفع عدد المسافرين عبر الجو من 5.8 إلى 15.6 مليون سنويا.
- يرتفع عدد الرحلات الدولية من 600 إلى 1300 رحلة أسبوعية
- ترتفع نسبة الرحلات المباشرة في اتجاه الأقاليم المغربية (دون التوقف بالدار البيضاء) من 40 إلى 60 %.

يستدعي السير على هذه الوتيرة، المفروض تحقيقها بين سنتي 2003 و2010، مضاعفة عرض النقل الجوي الدولي ثلاث مرات وبالتالي زيادة مهمة في حجم الأسطول الجوي الوطني لتأمين مزيد من الرحلات.

بلغة الأرقام، وماشيا مع أهداف "رؤية 2010"، يلزم لتحقيق هذا النمو الكبير في النقل الجوي الدولي نحو المغرب تعبئة حوالي 60 طائرة إضافية (طائرات من نوع بوينغ 737 وإيربس 320 بحمولة متوسطة تقدر بـ 150 مقعد)، أي ما يمثل استثمارات تقدر بـ 30 مليار درهم.

وبالنظر إلى وثيرة نمو الأسطول الجوي الوطني البالغ سنة 2003 حوالي 30 طائرة، وإلى القدرة الاستثمارية للفاعلين الوطنيين بما فيهم "شركة الخطوط الملكية المغربية"، يعد دخول فاعلين جويين جدد ضروريا أكثر من أي وقت مضى لتحقيق الأهداف الوطنية الطموحة المتعلقة بالتنمية

سياسة جديدة للقطاع سنة 2004

وتبعاً لهذا وبعد دراسة معمقة وتشاور مع قطاع السياحة والمتدخلين في قطاع النقل الجوي كالخطوط الملكية المغربية والمكتب الوطني للمطارات، أقدمت وزارة التجهيز والنقل خلال سنة 2004 على وضع وتنفيذ سياسة لتحرير النقل الجوي وللانفتاح المؤطر للفضاء الجوي الوطني.

تحرير الأجواء المغربية هذا، تم التأكيد عليه في الرسالة الملكية الموجهة إلى المشاركين في المناظرة الوطنية الرابعة للسياحة بتاريخ 12 فبراير 2004:

"... وتنفيذا للتوصية التي تضمنتها الرسالة الملكية التي وجهناها لكم بمناسبة المناظرة الوطنية للسياحة المنعقدة بأكادير، في بداية السنة الفارطة، فقد تم إتمام مشروع إصلاح الخريطة الجوية، مما سيمكن من تحرير القطاع، وتخفيض كلفة النقل وتيسير حركته بين الأسواق الموفدة والجهات السياحية. وهو ما سيجعل من النقل الجوي في المستقبل، حافزا حقيقيا للسياحة، وليس عائقا من عوائقها، كما كان من قبل."

إطار 1 : خمس محاور للسياسة الجديدة لقطاع النقل الجوي:

- 1- مواصلة التحرير المؤطر والشفاف للنقل الجوي يعتمد على قواعد واضحة للمنافسة.
- 2- إحداث فاعل وطني متخصص في النقل الجوي السياحي.
- 3- تركيز النشاط الرئيسي لشركة الخطوط الملكية المغربية على النقل الجوي المنتظم التقليدي.
- 4- اعتماد سياسة تحفيزية وغير تمييزية لمواكبة المرحلة الأولى من تنفيذ

الاستراتيجية.

5- اعتماد مقارنة واقعية ومتميزة بحسب البلدان المستهدفة، وذلك بتنسيق مع وزارة السياحة.

وقد تحققت منذ ذلك التاريخ نتائج مهمة:

- على صعيد عدد الفاعلين: دخلت الأجواء المغربية 22 شركة جديدة (19 منها أوروبية) لتأمين الرحلات المنتظمة (AigleAzur و Corsair انطلاقا من فرنسا، Air Europa انطلاقا من أسبانيا، Neos و Air one و My Way انطلاقا من إيطاليا، Thomsonfly و Easyjet انطلاقا من إنجلترا...) ليصل العدد الإجمالي إلى 44 شركة أجنبية عاملة بالمغرب سنة 2006، إضافة إلى الشركتين المغربيتين للنقل الجوي ذي التكلفة المنخفضة (Atlas Blue و Low cost jet4you المحدثتين على التوالي سنتي 2004 و 2006.
- لائحة شركات الطيران المنتظمة في اتجاه المغرب منذ تحرير القطاع في فبراير 2004
- على مستوى العرض: يتم حاليا الربط بين المغرب و 37 بلد و 66 مطار بالخارج عن طريق خطوط منتظمة مقابل 29 بلد و 43 مطار فقط سنة 2003.

إطار2: تطور العرض الجوي انطلاقا من بريطانيا العظمى:

شهد النقل الجوي بين بريطانيا والمغرب منذ تحرير القطاع سنة 2004 طفرة مهمة، حيث انتقل الرواج الجوي بين البلدين من 223-000 مسافر سنة 2003 إلى 359.000 مسافر سنة 2005 أي بنسبة زيادة بلغت 62-% فيما يتعلق بالطاقة الاستيعابية عرف الربط الجوي بين البلدين المرور من

34 رحلة أسبوعية سنة 2003 إلى 42 سنة 2005. ويرجع هذا التطور إلى دخول عدة شركات بريطانية الأجواء المغربية مثل Britannia First choice Airways و My travel Airways، تعمل على تأمين رحلات منتظمة و عارضة بين لندن/مانسشتر ومراكش/أكادير إضافة إلى دعم هذا الربط الجوي من طرف شركتي British Airways و Atlas Blue.

- على صعيد رواج السوق: عرف الرواج الجوي الدولي خلال السنوات الأخيرة ارتفاعا مضطربا ومستمر وبنسب نمو أحدثت قطيعة مع الماضي 21 % سنة 2004، 22 % سنة 2005 و 18 % خلال الستة أشهر الأولى من 2006، من المرتقب أن يصل الرواج مع متم السنة الحالية حوالي 8.4 مليون مسافر مقابل 5.5 مليون فقط سنة 2003 + 1-2 مليون مسافر دولي خلال 2004-2005

- على صعيد التعريفات: عرفت هذه الأخيرة انخفاضا هاما بالنسبة للرحلات المتجهة نحو وجهات سياحية، والتي شهدت دخول أكبر عدد من الفاعلين الجدد وبالتالي تنافسا أكبر. كما أن التعريفات المطبقة على الرحلات المتوجهة إلى الدار البيضاء بدأت في أخذ منحى تنافسي تحت ضغط منافسة قوية خاصة مع الرحلات التي توفرها jet4you

رهانات جديدة للقطاع:

صحيح أن النتائج المحصل عليها إلى حد الآن جد محترمة، لكن تبقى حاجيات تطوير وتحسين النقل الجوي في السنين المقبلة جد هامة بالقياس مع أهداف "رؤية 2010". وهكذا فالحاجيات فيما يخص الخطوط الجوية المباشرة (نحو الأقاليم) في تصاعد مستمر خلال الفترة 2006-2010

محدثة بذلك قطيعة مع وثيرة الفترة الماضية. يجب إحداث، سنويا، 100 رحلة أسبوعية جديدة عبر خطوط للنقل الجوي المباشر خلال الفترة 2006-2010 و تشكل حاجيات نمو سوق النقل الجوي هذه، تحديات للقطاع تتمثل في توفير وتعبئة طاقات استيعابية إضافية وبالتالي التشجيع وبقوة على دخول فاعلين أساسيين جدد في النقل الجوي، خاصة انطلاقا من أوروبا، أهم سوق موفد للسياح إلى المغرب. وبالرغم من الانفتاح التدريجي بسبب العدد المهم من الاتفاقيات الجوية الثنائية المبرمة بين المغرب والبلدان الأوروبية، لازالت العديد من الإكراهات تفرض على شركات الطيران بالجانبين. فليس بإمكان ناقل جوي أوروبي مثلا إقامة خطوط مع المغرب إلا انطلاقا من بلده الأصلي أو وفقا لمسارات محددة في إطار اتفاق تنائي بوجود تحديدات وشروط من حيث الطاقات الاستيعابية وتردد الرحلات في بعض الحالات. إضافة إلى نفس الإكراهات السالفة الذكر، ليس بإمكان الناقلين الجويين المغاربة استغلال خطوط جوية بين نقطتين داخل المجموعة الأوروبية أو الاستثمار للحصول على أغلبية المساهمة في رأسمال شركة أوروبية للنقل الجوي. ستتطلب مواصلة تحرير القطاع في إطار الاتفاقيات الثنائية بين المغرب وأوروبا بصورة منعزلة وقتا وسنين طويلة. كما أن هذا الإطار لا يكفل رفع الإكراهات إلا جزئيا الشيء الذي سيعطل تحقيق أهداف النمو الاقتصادي المنشود وخاصة تلك المتعلقة ب "رؤية 2010" **اتفاقية الأجواء المفتوحة:** للتذكير فقط، تقدم المغرب منذ عدة سنوات بطلب للمفوضية الأوروبية

بغرض التفاوض حول اتفاقية الأجواء المفتوحة مع الاتحاد الأوروبي. ففي الاتفاقية المجسدة لـ " رؤية 2010 " الموقعة بأكادير في أكتوبر سنة 2001، وضعت الحكومة عقد هذه الاتفاقية مع أوروبا من بين أهدافها. ولهذا ووعيا منها بضرورة إلغاء الإكراهات السالفة الذكر وبغرض مواصلة ديناميكية تحرير القطاع التي بدأت سنة 2004، ضاعفت الحكومة مجهوداتها من أجل انطلاق المفاوضات مع الاتحاد الأوروبي بشأن اتفاقية الأجواء المفتوحة و بالفعل وبفضل هذه المجهودات، أعطى المجلس الوزاري الأوروبي بعد اجتماعه في دجنبر 2004، الصلاحية للمفوضية الأوروبية لبدء المفاوضات مع المغرب في أفق توقيع هذه الاتفاقية.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذه المفاوضات هي الأولى من نوعها بين أوروبا وبلد من حوض البحر الأبيض المتوسط والثانية للاتحاد الأوروبي بعد تلك التي خاضها مع الولايات المتحدة الأمريكية. وبهذا بدأت المفاوضات مع المفوضية الأوروبية منذ الربع الأول لسنة 2005. وبعد عدة جولات من المحادثات، اتفق الطرفان على مشروع اتفاقية صادق عليه يوم 14 دجنبر 2005 كل من السيد كريم غلاب وزير التجهيز والنقل والسيد جاك بارو نائب رئيس المفوضية الأوروبية المكلف بالنقل بمناسبة انعقاد المؤتمر الوزاري الأوروبي متوسطي الأول بمراكش.

تحمل اتفاقية الأجواء المفتوحة مع الاتحاد الأوروبي للمغرب والناقلين الجويين العديد من المزايا تهم جوانب مختلفة. فمن المنتظر أن تساهم في تحرير الأسواق وتحسين شروط المنافسة بين شركات طيران الجانبين وأيضا في رفع مستوى التعاون والتقارب على صعيد القوانين التي تنظم الملاحة الجوية المدنية.

على صعيد تحرير الأسواق:

- تحذف الاتفاقية جميع الشروط الخاصة بالجنسية، الطاقة الاستيعابية، تردد الرحلات ومسارات نقل المسافرين بين المغرب والاتحاد الأوروبي (حقوق الرواج: الحريات الثالثة والرابعة).

سيمكن هذا الحذف أي شركة طيران أوروبية، مهما كانت جنسيتها، من الربط الجوي بين المغرب والاتحاد الأوروبي بدون تحديدات للطاقة الاستيعابية وعدد الرحلات أو الجنسية (الشركات الأنجلزية مثلا لها الحرية في ربط المغرب جويا انطلاقا من مدريد أو ميلانو أو أي مطار بالاتحاد الأوروبي).

هذه الحرية من شأنها أن تسمح بدخول شركات الطيران الأوروبية الكبرى إلى الأجواء المغربية، وبالتالي إتاحة مواصلة التنمية السياحية المسجلة سنتي 2004 و2005.

كما سيسمح هذا الإجراء من تمكين المغرب من الاستفادة من الإمكانيات و الفرص التي يمنحها قطاع النقل الجوي الأوروبي. إذ بوسع الشركات المغربية أيضا تأمين الربط الجوي عبر أي خط بين المغرب والاتحاد الأوروبي بكل حرية دون أي تحديدات تخص الطاقة الاستيعابية أوعدد الرحلات.

- تسهل الاتفاقية إجراءات منح الرخص لشركات الطيران من قبل سلطات الملاحة الجوية و ذلك بإزالة التعيين « la désignation » وتبسيط المساطر إلى حد يؤمن معالجة طلبات الترخيص بسهولة ويسر.

- الاتفاقية تمنح الشركات المغربية حق الربط الجوي بين دول الاتحاد الأوروبي (الحرية الخامسة) بحيث أنه بإمكان أي شركة مغربية القيام برحلات جوية بين دولتين من الاتحاد الأوروبي (مدريد - باريس مثلا).

بالمقابل، بإمكان الناقلين الجويين الأوروبيين الربط الجوي عبر خطوط جوية انطلاقا من المغرب مع الاقتصار على الدول المجاورة للاتحاد الأوروبي.

- تمنح الاتفاقية المغرب إمكانية تقديم طلبات الاستثمارات للحصول على أغلبية المساهمة في رأسمال شركات طيران أوروبية، للجنة المشتركة المعنية لتدبير الاتفاقية.

أعطى هذا البند للمغرب والمغاربة المقيمين بالخارج إطارا امتيازيا يخرج عن قانون المجموعة الأوروبية فيما يخص الجنسية اللازمة للتحكم في شركات الطيران الأوروبي. وبالتالي توفرت للمستثمرين المغاربة فرص لم تكن من قبل ممكنة في إطار الاتفاقيات الثنائية. وبالمثل يعرض الأوروبيون طلبات الاستثمارات من أجل الحصول على أغلبية المساهمة في رأسمال شركات مغربية للنقل الجوي على اللجنة المشتركة السالفة الذكر.

على صعيد التعاون والتقارب القانوني:

تنص الاتفاقية على مستوى عال من التعاون وتقريب التشريع المغربي في ميدان الملاحة الجوية من نظيره الأوروبي في مختلف المجالات (الأمن والوقاية الجوية، تدبير الرواج الجوي، حماية المستهلكين، المحافظة على البيئة....).

الدخول حيز التنفيذ:

سوف تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، بشكل مؤقت مباشرة بعد التوقيع عليها يوم 12 دجنبر 2006 وبصفة نهائية عندما تنهي جميع الأطراف الأوروبية إجراءات المصادقة عليها داخليا.

الآثار الأولى للاتفاقية:

ستمح اتفاقية الأجواء المفتوحة مع الإتحاد الأوروبي المغرب مقوما أساسيا للوصول إلى تحقيق أهدافه التنموية خاصة على مستوى قطاعه السياحي إذ ستمكن من تحسين الربط الدولي من خلال دخول أكبر عدد من الفاعلين الأوروبيين الأجواء المغربية. كما تمثل بالنسبة للفاعلين المغربية فرصة للتنمية والانفتاح على السوق الأوروبي للنقل الجوي. وقد بدأت آثار مهمة لهذه الاتفاقية بالظهور، لكي تفتح آفاقا واعدة لتطوير الربط الجوي بين المغرب والاتحاد الأوروبي.

ولعل دخول شركتي Ryanair و Easyjet التي تعد من كبريات شركات النقل الجوي ذي التكلفة المنخفضة، يمثل دليلا على مدى تحقيق أهداف المغرب من خلال هذه الاتفاقية.

وكمثال للنجاح الذي يمكن أن يعرفه الربط الجوي بين المغرب والاتحاد الأوروبي تحت تأثير هذه الاتفاقية نذكر التطور الباهر الذي شهدته الخدمات الجوية بين المغرب والمملكة المتحدة (انظر الإطار 3)

الإطار 3: مراكش، وجهة بريطانية

في أفق دخول الاتفاقية حيز التطبيق، أعلنت أهم شركتين للنقل الجوي ذي التكلفة المنخفضة Ryanair و Easyjet نيتهما استغلال خطوط للنقل الجوي بين المملكة المتحدة والمغرب محدثة بذلك أول خطوط لها خارج أوروبا.

وهكذا، بدأت Easyjet فعليا القيام برحلة يومية بين لندن ومراكش منذ يوليوز الأخير كما تقوم Ryanair انطلاقا من أكتوبر 2006، بتنظيم 7 رحلات أسبوعيا بين لندن ومراكش/فاس.

إن توافد هاتين الشركتين على الأجواء المغربية خلق ديناميكية تنافسية في السوق الذي عرف تدعيما للربط الجوي انطلاقا من المملكة المتحدة من طرف شركات الطيران المتواجدة مثل مجموعة الخطوط الملكية المغربية (بما فيها Atlas Blue) والذي انتقل من 3 إلى 14 رحلة أسبوعية على الخط الرابط بين لندن ومراكش كما تعتزم أيضا شركات Thomsonfly و British airways رفع نسبة خدماتها الجوية نحو المغرب عبر الخطوط لندن ومانشستر نحو مراكش.

الخط الجوي الرابط بين مراكش ولندن هو الخط الذي شهد بالتأكيد أكبر نمو على الإطلاق إذ سجل المرور من 8 رحلات أسبوعيا سنة 2003 إلى 46 رحلة أسبوعيا ابتداء من نونبر 2006.

وجود منافسة كبيرة في هذا الخط الجوي ساهم بشكل مهم في تخفيض التعريفات من طرف الفاعلين (Easyjet ابتداء من 40 أورو للرحلة-ذهاب ، Atlas blue ابتداء من 33 أورو للرحلة -ذهاب، Ryanair ابتداء من 10 أورو للرحلة ذهاب).



شرط القوة القاهرة في العقود الدولية

مقدمة عامة:

تحتل المبادلات التجارية الدولية موقعا مهما في النشاط الاقتصادي لكل دولة، حيث تلعب دورا أساسيا ومؤثرا في تقرير وتقييم مستوى وحجم التبادل في هذا المجال. وتتحقق هذه العلاقات التجارية من خلال معاملات المؤسسات أو الشركات تنفيذا لسياساتها التسويقية أو التحويلية بتسويق إنتاجها خارج حدود بلدها سواء كانت على شكل مواد زراعية، صناعية، إنشائية أم في نطاق الخدمات .

ولقد تطور سوق التبادل التجاري و تعقدت المعاملات بين الدول بسرعة متزايدة بسبب كثرة العروض التجارية و تنوعها و تضاعفت الحاجة للمواد الأجنبية لأغراض التنمية و الاستهلاك .وأدى التحول الأخير في النظم الاقتصادية لكثير من الدول و تبنيها مبدأ اقتصاد السوق L économie du marché إلى إيجاد سوقا جديدا واسعا لهذا التبادل التجاري، حيث يسمح هذا النظام الاقتصادي الحر للشركات في أن تتعامل وتطور علاقاتها التعاقدية، و تمارس نشاطها الطبيعي باستقلالية داخل البلد و خارجه لتأمين حاجة السوق المحلية من البضائع والخدمات.

تنشأ العلاقات التجارية الدولية في البحث أولا عن موردين لجنس البضاعة وكميتها. ويتم بعد ذلك التفاوض على ثمن العقد و تاريخ و مكان التنفيذ ومعايير أخرى تتعلق بظروف تسليم المبيع و دفع الثمن، وكذلك تحديد القضاء والقانون المختص عند النزاع. وهذا يعني إنه لابد من إيجاد البنية القانونية لتحرير الرابطة العقدية بين الطرفين مستوفية شروط ملائمة لضمان حقوقهما.ولكن ما هي أهم البنود التي ينبغي أن يتضمنها العقد الدولي لضمان التوازن المالي والقانوني بينهما؟.

قد يتعرض تنفيذ العقد الدولي تبعا لخصوصياته إلى مخاطر وصعوبات تحول دون تنفيذه بالشروط التي وردت في العقد. فهي قد تجعل أحيانا تنفيذ العقد مستحيلا impossibilité d'exécution بصورة نهائية، أو أن تكون استحالة التنفيذ حادث مؤقت. وفي الحالتين يصبح عدم التنفيذ ضارا بحقوق الدائن مما يؤدي إلى الإخلال بقاعدة التوازن العقدي بين الطرفين.

ينصب عدم التنفيذ في العقد التجاري الدولي غالبا على محل العقد أو محل الالتزام. وهو لا يختلف في ذلك عن عقد البيع المحلي. ومعروف فقها بأن محل العقد هو المعقود عليه وهو الشيء الذي ورد عليه العقد وثبت أثره فيه، أما محل الالتزام فمعناه تنفيذ ما اتفق عليه المتعاقدين. فان محل العقد هو الشيء المبيع و الثمن، ومحل التزام البائع هو ليس فقط تسليم المبيع وإنما أيضا حمايته من العيوب الخفية و ضمان الاستحقاق. أما محل التزام المشتري هو دفع الثمن واستلام المبيع⁽¹⁾. ونحن هنا لسنا بصدد تحليل الالتزامات المتقابلة الناشئة عن العقد الدولي تجاه كل من الطرفين المتعاقدين⁽²⁾. غير إن طبيعة محل العقد الدولي وأهمية التزامات الطرفين في هذا العقد يستلزم الأخذ بعين الاعتبار كثير من المفاجئات التي تحول دون تنفيذها. ونحن نعلم إن هذه الالتزامات تخضع في الأصل لمبدأ القوة الملزمة للعقد Le force obligatoire الذي يصعب التحلل عنها إلا عند استحالة التنفيذ لأسباب قاهرة.

(1) د. عبد المجيد الحكيم " الوسيط في نظرية العقد " الجزء الأول في انعقاد العقد، شركة الطبع والنشر الأهلية - بغداد 1967، ص. 362.

(2) انظر رسالتنا للدكتوراه : La protection de l'acheteur dans la vente de marchandises en droit du commerce international , Université de Rennes I ,France, 1991

فعندما يصبح تنفيذ العقد مستحيلا لسبب أو لآخر فنحن أمام حالة القوة القاهرة *La force majeure*. وهذه الظاهرة التي تسمى أيضا بالحادث الجبري أو المفاجيء تعبر عن مفهوم غير شخصي لأنه حدث لا يتصل بتصرف شخص ما أو مجموعة أشخاص⁽¹⁾. ويتخذ الحادث هذه الصفة وهذا التكييف عندما يكون غير متوقعا، لا يمكن مقاومته وسببه أجنبي، بمعنى أنه لا دخل لإرادة طرفي العقد فيه، فهو يستبعد فكرة الخطأ في تنفيذ الالتزامات. وقد حاول الفقه أن يقدم له تعريفا عاما واعتبره ذلك الحادث الذي لا يمكن تجاوزه مطلقا، غير متوقع، و غير منظور، ينتج عن قوة أجنبية كالعاصفة والانهيار و الهزة الأرضية وكذلك الحرب و أحيانا قرار السلطة⁽²⁾.

ومن المتوقع كثيرا أن يتعرض طرفي العقد على السواء، البائع أو المشتري، لحالات القوة القاهرة. وينتج عن ذلك استحالة تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد بشكل مؤقت أو بصورة نهائية. وإذا صح هذا الافتراض في العقود المحلية داخل البلد الواحد، فإن احتمال نشوء القوة القاهرة يتضاعف وقوعه في العقد الدولي لأسباب عديدة منها :
إن تنفيذ العقد الدولي تتجاوز عناصر تنفيذه جغرافيا حدود الدولة الواحدة سواء ما كان يتعلق في نوع وكمية المبيع، أم في تنوع وسائل نقله. عند ذلك تبرز مشاكل النقل الدولي ومنها اجتياز الحدود وتوفير الترخيص الرسمي الخاص بالاستيراد والتصدير وتحويل العملات اللازمة لتسديد الثمن وكذلك مراعاة المعايير الصحية والبيئية لجنس المبيع.

(1) CHABAS F. " Force majeure " , Encyclopédie Droit Civil , IV , n°

(2) LE TOURNEAU Ph. " La responsabilité civile " Dalloz 3è Ed. 1982 , n° 704

أضف إلى ذلك بأن العقد الدولي يتصف دائماً بطول الفترة التي تفصل بين وقت إبرامه وبين تاريخ التنفيذ. فإذا كانت القاعدة العامة تقضي بتسليم المبيع و دفع الثمن حال انعقاد العقد واشترط أن يكون المبيع محل العقد معيناً و محدداً في هذا الوقت، إلا أن العرف التجاري الدولي يبرهن دائماً وجود فترة قد تطول أو تقصر تفصل بين تاريخ انعقاد العقد و وقت التنفيذ الفعلي له. ومن الدارج أيضاً في العقود الدولية أن يحصل التعاقد على الشيء محل البيع، وإن كان غير متوفراً وقت إبرام العقد على أن يتم صنعه في المستقبل طبقاً لنموذج متفق عليه حيث يجوز أن يكون محل العقد معدوماً وقت التعاقد إذا كان ممكن الحصول في المستقبل و عين تعييننا نافياً للجهالة والغرر. ويكفي أن يتفق الطرفان على نموذج يمثل محل العقد *La vente sur échantillon* وهو ما يسمى البيع بالعينة، و يجري تسليم المبيع في تاريخ لاحق على أن يكون مطابقاً للنموذج في جنسه وخصائصه التقنية المتفق عليها⁽¹⁾.

إن حالة القوة القاهرة لا تستهدف التزامات البائع فقط فتحول دون تنفيذها، إنما يتعرض إليها أيضاً المشتري مما تجعله غير قادراً على الوفاء بالتزاماته العقدية وأهمها استلام المبيع أو دفع الثمن وسواء كان المانع مؤقتاً أم نهائياً لنفس الأسباب التي وردت أعلاه. ولكن هل تقترب القوة القاهرة إلى غيرها من الحوادث المفاجئة التي تعيق تنفيذ العقد؟ من المفيد هنا التمييز بين حالة القوة القاهرة و الظرف الطارئ *L'imprévision* والذي نسميه أيضاً *Le Hardship* في الفقه الانكليزي. وهو ذلك الحادث الذي لا يجعل تنفيذ العقد مستحيلاً كما هو الحال في القوة القاهرة، ولكنه ممكن التنفيذ، إلا أن تنفيذه بالشروط التي جاءت بها نصوص

(1) انظر نص المادة 129 من القانون المدني العراقي، وكذلك نص المادة 131 من القانون المدني المصري والمادة 457-فق1 من القانون المدني الكويتي.

العقد تحمل المدين بالتنفيذ أعباء مالية وخسارة جسيمة و باهضة النتائج⁽¹⁾. فهو ينتج عن تغيير جذري بوضع المتعاقد بفعل الظروف المحيطة بتنفيذ العقد سواء كانت اقتصادية، اجتماعية أم سياسية لها أثر مباشر على التوازن الأساسي للعقد، و من ثم تقود إلى الإخلال بالتوازن الاقتصادي الذي يجب أن يتمتع به العقد خلال مدة تنفيذه. ولكن يقترب الظرف الطارئ مع القوة القاهرة باعتباره وضع جديد لا دخل لإرادة طرفي العقد في إنشائه وإنما مصدره أجنبي عنهما ولا يختص مطلقاً بتصرفاتهما أو سلوكهما المرافق لتنفيذ التزاماتهما.

إلا إن آثار الظرف الطارئ هي أقل وطأة على حياة العقد من آثار القوة القاهرة. إنه يجعل فقط تنفيذ العقد مرهقاً مالياً باهض الثمن بحيث يؤدي إلى خسارة فادحة للمدين بالتنفيذ بسبب انقلاب توازن العقد⁽²⁾ إلا إن هذا الظرف لا يؤثر على مبدأ استمرار تنفيذ العقد. فبالرغم من التغيير الجذري الذي طرأ على التوازن الاقتصادي للعقد، على المدين أن لا يتوقف عن تنفيذ التزاماته طبقاً لما نصت عليه شروط العقد وإلا اعتبر إخلالاً بالعقد توجب عليه المسؤولية. غير أن مبدأ العدالة يقضي بإعادة النظر في التزامات المدين لغرض تحقيق الموازنة العقدية و التوفيق بين مصلحة الطرفين⁽³⁾. أما القوة

(1) FONTAINE M. : La clause de hardship , D. P. C. I 1976 , T.2 , n° 1 , p. 7 .

CHABAS F. " Les clauses de hardship " ,Thèse Montpellier 1981.

Conseil d'Etat, 14 juin 2000, Bulletin juridique des contrats publics, 01/11/2000, P.434-439.

(2) OPPETIT B. L' adaptation des contrats internationaux aux changements de circonstances , la clause de hardship " , Clunet 1974 , p. 797 .

(3) انظر المادة 147 ق م مصري، المادة 146 ق م عراقي وكذلك المادة 198 من القانون المدني الكويتي

القاهرة، فإنها تؤدي إلى تعليق تنفيذ العقد بشكل مؤقت أحيانا، أو بشكل دائم بسبب استحالة التنفيذ المطلقة ومن آثارها انقضاء العقد. وبناء على ما تقدم، فهل يسمح شرط القوة القاهرة الاختلاط مع مبدأ الظروف الطارئة؟.

إن غياب تشريع عام ملزما للجميع يحكم العلاقات التجارية الدولية يكون سببا في عدم الاطمئنان من نتائج تطبيق قواعد القانون الداخلي على العقد الدولي في حالة القوة القاهرة . فمن المعروف مثلا إن أغلب التشريعات الداخلية تتجاهل فكرة الظرف الطارئ L'imprévision وذلك عملا بأن مبدأ القانون الذي يقضي بالقوة الملزمة للعقد تتعارض مع أي تعديل يستوجبه العقد تتطلبه حالة الظرف الطارئ. وهناك أيضا من التشريعات من لا تعترف أساسا بقاعدة الظرف الطارئ كالقانون السويسري والألماني والأسباني⁽¹⁾ وتعتبره غير قانونيا.

والأمر ليس كذلك بالنسبة لحالة القوة القاهرة رغم فقدان تعريف قانوني دقيق لها في ظل التشريعات الداخلية. ولقد حاول القضاء الفرنسي تحديد خصائصها وبيّن عناصر تكوينها الأساسية وهي التي نطلق عليها مفهوم النظرية التقليدية للقوة القاهرة. فهل يصح أن تتعرض هذه المحاولة للنقد باعتبارها تستهدف من حيث الأساس الظروف المحيطة بالعقود المحلية؟ كما إنها لم تأخذ بعين الاعتبار خصوصية الصعوبات والمشاكل التي تعترض تنفيذ العقود في ظل العلاقات التجارية الدولية التي يكون فيها مبدأ القوة الملزمة للعقد أكثر مرونة وموضوعية.

إن هذه النتائج تفرض البحث عن حلول جديدة تلائم ظروف تنفيذ العقد الدولي من خلال اتفاق الطرفين في الأخذ بشرط القوة القاهرة. وعليه ينبغي في تقديرنا الاسترشاد بما درج عليه العرف التجاري الدولي في صياغة

(1) المادة 1502 من القانون المدني السويسري

شروط العقد عملاً بمبدأ حرية سلطان الإرادة في التعاقد L'autonomie de la volonté حيث يجوز أن يتضمن العقد أي شرط يرتضيه المتعاقدان لتحديد مسؤولية المدين عند عدم تنفيذ العقد، وتقييم آثاره على الرابطة العقدية وتشخيص آليات تطبيق هذا الشرط. وإن صياغة هذه الشروط و تحديد محتواها يعكس دائماً أهمية البنود التي يجري التفاوض عليها بين المتعاقدين من أجل أن لا تتعارض في مضمونها مع قيود القوانين الداخلية.

من جانب آخر، حاول المشرع الدولي في اتفاقية الأمم المتحدة، فينا عام 1980، بشأن عقد البيع الدولي للبضائع⁽¹⁾ أن يخلق قواعد موحدة تحكم التزامات طرفي العقد مستهدفاً إزالة الحواجز القانونية بين المتعاقدين الدوليين. وفي مبدأ الإعفاءات من المسؤولية، يمكننا أن نلمس مفهوم القوة القاهرة عند المشرع الدولي وآثاره قبل الطرفين. إلا أن تطبيق هذه الاتفاقية يستلزم التصديق عليها ratification بضمها لتشريعات المحلية كي تصبح قواعد أمرة ملزمة للأطراف المتعاقدة حسبما تقضي قواعد القانون الدولي الخاص، وتسري أحكامها على العقد عملاً بقاعدة الاختصاص القانوني. ولكن كيف يساعد مفهوم القوة القاهرة كما يراه المشرع الدولي في صياغة مضمون الشرط كما يريده المتعاقدين؟.

نستخلص من جميع ما تقدم أهمية صياغة شرط القوة القاهرة في العقود الدولية من قبل المتعاقدين. ويتطلب ذلك قبل كل شيء الوقوف عند خصائص النظرية التقليدية باعتبارها دليلاً لا يمكن تجاهلها كلياً عند تحديد مفهوم القوة القاهرة، ثم لابد بعد ذلك من بيان التطور القانوني لهذا المفهوم الذي ينسجم مع مرونة مبدأ القوة الملزمة للعقد الدولي. وفي جميع الافتراضات، ينبغي بيان آليات تطبيق شرط القوة القاهرة و آثارها على

(1) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، نيسان 1980، فينا.

المدين عند عدم التنفيذ . وإن صياغة النص بهذه الطريقة يجنب في الأصل تجاهل أو رفض قواعد القانون الداخلي سريان آثار هذا الشرط على العقد ثم إلزام القضاء المختص الأخذ به عند النزاع عملاً بقاعدة العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه أو تعديله إلا باتفاق الطرفين، ما لم يكن ممنوعاً قانوناً أو مخالفاً للنظام العام أو حسن الآداب⁽¹⁾.

وهكذا نتناول الموضوع في ثلاث مباحث هي:

◆ المبحث الأول: مصادر النظام القانوني للقوة القاهرة.

◆ المبحث الثاني: آليات تطبيق شرط القوة القاهرة.

◆ المبحث الثالث: آثار شرط القوة القاهرة.

المبحث الأول

مصادر النظام القانوني للقوة القاهرة

إن من أهم مصادر شرط القوة القاهرة هو ما يتفق عليه طرفي العقد عند صياغة النص كي تكون آثاره ملزمة قبل الطرفين . ولهذا السبب ينبغي اختيار ما هو ملائماً من النصوص لتقييم الخصائص و طرق التطبيق و أثر ذلك على العقد. و يتمتع الطرفين في العقد التجاري الدولي بكامل الحرية في تبني ما هو افضل لتوفير الحماية القانونية لحقوقهم عند احتمال عدم التنفيذ بسبب تعرضهم لحالة القوة القاهرة ولضمان الحفاظ على التوازن العقدي بينهما. فمن المعروف بأن العقد التجاري الدولي عقد ملزم للجانبين فإذا استحال على أحد المتعاقدين تنفيذ التزامه لسبب خارج عن إرادته، فإن التزامه ينقضي وتبرأ ذمته و ينقضي في الوقت ذاته الالتزام المقابل للطرف

(1) انظر نص المادة 1-147 من القانون المدني المصري، وكما تنص المادة 175 من القانون المدني الكويتي

الآخر، فينفسخ العقد من تلقاء نفسه⁽¹⁾. ومفهوم القوة القاهرة نجد أصوله كذلك في نصوص التشريع الداخلي أو الدولي أو مما قدمه لنا القضاء. ولكننا نجده واسع المحتوى وأقرب إلى واقع المعاملات الدولية وظروفها في موقف العرف التجاري الدولي.

الفرع الأول

النظام القانوني التقليدي للقوة القاهرة

لقد ذكرت بعض التشريعات الداخلية حالة القوة القاهرة و حددت خصائصها و آثارها، إلا أنها كما ذكرنا سابقا لم تقدم لنا تعريفا دقيقا لها، تاركة للقضاء مهمة تشخيص عناصر وجودها و تقييمها حسبما تقتضي ظروف الحادث.

تستند فكرة القوة القاهرة في التشريع الداخلي عند أغلب الدول على نظريتين رئيسيتين تكونان خصائص الحادث الذي يمكن اعتباره قوة القاهرة في مبدأ القانون الداخلي. فلقد تضمنت هاتين النظريتين بعض المبادئ التي يمكن الاستعانة والاستدلال بهما في صياغة شرط القوة القاهرة.

النظرية الأولى: نظرية الاستحالة المطلقة: وتعتمد على معيار الاستحالة المطلقة لتنفيذ التزام المدين L'impossibilité d'exécution وهو ما نجده واضحا في مبدأ القانون الأردني، الألماني و الإنكليزي رغم إن لكل منهم تعريفه الخاص لهذه الاستحالة مما يتطلب التوقف لمعرفة محتواها وآثارها.

النظرية الثانية : نظرية القضاء في القانون الفرنسي: وهي تمثل المبدأ العام في القانون الفرنسي، وقد صاغه لنا القضاء الفرنسي حيث حدد أركان

(1) المادة 159 من القانون المدني المصري. المادة 215 فق1 من القانون المدني الكويتي.

هذه الظاهرة. ولكي يعتبر الحادث مكونا لحالة القوة القاهرة فلا بد أن تجتمع فيه ثلاث خصائص كي يكون التكييف صحيحا ومعتمدا وينتج أثره على تحديد أو إبراء مسؤولية المدين بالتنفيذ وهي: سبب أجنبي Extérieur، لا يمكن توقعه Imprévisible، ولا يمكن مقاومته Irrésistible رغم ذلك فإننا نجد أخيرا موقفا معتدلا للقضاء الفرنسي يسمح في تجاوز هذا المنطق الثلاثي.

أولا : القوانين التي تعتمد معيار استحالة التنفيذ:

القانون الأردني : تنص المادة 274 من القانون المدني الأردني بأن "في العقود الملزمة للجانبين إذا طرأت قوة القاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا انقضى معه الالتزام المقابل له، و انفسخ العقد من تلقاء نفسه، فإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابل الجزء المستحيل، و مثل الاستحالة الجزئية الاستحالة الوقتية في العقود المستمرة و في كليهما يجوز للدائن فسخ العقد بشرط علم المدين"⁽¹⁾. و المعروف في هذا النص عدم وجود تعريف محدد و دقيق لحالة القوة القاهرة و اكتفى المشرع بذكر معيار " استحالة التنفيذ " واعتبره عنصر أساسي في تقييم الحادث على انه حالة من حالات القوة القاهرة. و من الملاحظ أيضا أن المشرع لم يهتم بتشخيص مصدر هذه الاستحالة و ظروفها و مدى تأثيرها الخاص على تنفيذ التزامات المدين . إن موقف القانون هذا يترك المجال واسعا لسلطة القضاء لغرض تحليل الحادث و البت فيما إذا كانت الحالة موضوع الدعوى تتمتع بصفة القوة القاهرة وتقييم ما ينتج عنها من آثار على قدرة المدين بالتنفيذ.

(1) يأخذ المشرع الكويتي بهذه القاعدة القانونية في نص المادة 215 في الفقرتين 1 و 2 من القانون المدني.

كما أن تقييم الحادث يجب أن يأخذ بعين الاعتبار زمن وقوعه و المكان الذي حصل فيه و الظروف التي رافقته، وهذه العناصر بحد ذاتها متنوعة وليست ثابتة وخاصة في ظروف تنفيذ عقد البيع التجاري الدولي. وقد ينتج عن ذلك إصدار قرارات قضائية متباينة و متنوعة وقد تكون أحيانا متناقضة.

ولقد جاء النص مطلقا لمعيار استحالة التنفيذ. ولاشك انه يبقى بهذا التجريد مبهما وغير محدد المعالم ولكنه بنفس الوقت شاملا. رغم ذلك يمكننا تعريفه بأنه "ذلك الحادث الذي يجعل المدين عاجزا بشكل مطلق من إنجاز أو متابعة إنجاز التزامه بصورة دائمة أو مؤقتة". و استحالة التنفيذ متعددة المصادر، فقد تنصب الاستحالة على العين محل العقد. فإذا كانت تستند على سبب مادي فتسمى الاستحالة المادية Impossibilité Matérielle أو قد تكون ناتجة عن سبب قانوني مصدره التشريع الداخلي أو قرار السلطة فتسمى بالاستحالة القانونية juridique Impossibilité وقد يحصل الحادث بفعل الوضع الاقتصادي العام أو الخاص بالمدين بالتنفيذ فتسمى بالاستحالة الاقتصادية Impossibilité Economique واستحالة التنفيذ مهما كان سببها أو مصدرها تتمتع بقوة الإلزام أمام القضاء إذا حدد الطرفان مضمونها ونطاقها صراحة في العقد. وبهذه الصيغة فإننا نجد لها مدرجة دائما في الشروط التي يتناولها العرف التجاري الدولي. ونرى فيه سببا في خلق مفهوم جديد لخصائص القوة القاهرة تنسجم مع حاجة المعاملات و العقود ذات الطابع الدولي كي تجعل الأطراف المتعاقدة أكثر اطمئنانا على مصير العقد وفي ضمان حقوقهم عند النزاع. وهذا ما سنحاول بحثه مفصلا بعد التعرف على أثر موقف بعض القوانين الأخرى في صياغة مفهوم القوة القاهرة بشكل مباشر أو ضمنيا.

القانون السويسري: تقترب خصائص القوة القاهرة في القانون السويسري من المعايير التي جاء بها القانون الفرنسي. رغم ذلك، أراد القانون السويسري أن يكون معيار الحادث الذي لا يمكن مقاومته أكثر واقعية عندما جعله يتصل بمعيار استحالة التنفيذ بصورة غير مباشرة. لقد اعتبر القضاء السويسري بأن حالة القوة القاهرة هي "حدث غير عادي، أجنبيا يؤثر في الاستثمار - حدث غير متوقع، لا يمكن لأحد تجنبه حتى بعد إعطائه كامل العناية، دون أن يعرض للخطر بالكامل الاستثمار و مال ومصير المشروع L'entreprise، إنه حدث لم يحسب حسابه رئيس المشروع حتى وإن كان يحصل غالبا"⁽¹⁾.

نجد في ذلك بأن القضاء السويسري قد طور فكرة استحالة التنفيذ و اعتبر وجود هذه الاستحالة متحققة في حالة إن الاستمرار في التنفيذ سيعرض حتما إلى الخطر الاستثمار و الوضع الاقتصادي النهائي للمشروع شركة أو مؤسسة. ومثل هذا الموقف يمكن أن يقودنا إلى اعتماد مفهوم نظرية الظرف الطارئ L'imprévision التي تستند في حجتها على معيار الاستحالة الاقتصادية، تلك التي تجعل تنفيذ العقد مرهقا للمدين ويعرضه لخسارة جسيمة وقد تؤدي إلى إفلاسه⁽²⁾.

وقد ذهب كذلك الفقه السويسري بنفس الاتجاه حيث اعتبر الفقيه⁽³⁾ (Engel) إن القوة القاهرة هي ذلك الحدث الذي يجب أن يسبب إكراه لا يمكن تجاوزه. وهذا المعيار يقترب في مضمونه و غرضه من فكرة الحادث

(1) انظر: Lamy contrats internationaux , La vente , Division IV, article 390

(2) انظر : Conseil d'Etat, 14 juin 2000, Bulletin juridique des contrats publics,

01/11/2000, P.434-439

(3) Engel M. : Traité des obligations en droit Suisse , p. 528 – 534.

الذي لا يمكن تجنبه أو مقاومته Irrésistible والذي تبناه القانونين الفرنسي و البلجيكي كواحد من خصائص القوة القاهرة، ومثل ذلك من الحوادث التقليدية هي تلك الحالة التي تجعل التنفيذ كليا مستحيلا، بفعل حوادث الطبيعة أو الإنسان أو قرار السلطة العامة Le fait du prince.

القانون الألماني: تطرق القانون الألماني لحالة القوة القاهرة في قانون الالتزامات B.G.B. حيث تنص المادة 275 " بأن يعفى المدين من التزامه من أداء العمل، عندما يصبح هذا العمل مستحيلا نتيجة ظرف حصل منذ نشوء الدين والذي لم يكن مسؤولا عنه ". و موقف القانون هذا لا يشترط عدم توقع الحادث L'imprévisibilité، وإنما يستند فقط على معيار استحالة التنفيذ. وقد وجد القضاء الألماني من جانبه بأن استحالة التنفيذ قد تكون مادية أو قانونية أو اقتصادية و بالتالي فقد جعل من مبدأ المادة 275 من قانون الالتزامات الألماني أساسا للتمتع بمفهوم القوة القاهرة و الظرف الطارئ حسب تقديره إلى حجم طبيعة الحادث و مقدار عدم التوقع في حصوله.

القانون الإنكليزي : لقد كانت القاعدة العامة في القانون الإنكليزي ولغاية عام 1863 تقضي بأن على أي طرف في العقد مسئولية تنفيذ كامل التزاماته العقدية ولا يتمتع بعد ذلك بأي عذر عند عدم تنفيذه للالتزام بحجة أن هذا التنفيذ قد أصبح لاحقا مستحيلا وغير ممكنا. ويرى القضاء بأنه كان على الطرفين تنظيم نتائج المخاطر ذات السبب الأجنبي ضمن العقد. و نذكر على سبيل المثال قضية (Paradiou)⁽¹⁾ حيث قررت المحكمة ما يلي :

When the party by his own contract create a duty or charge upon himself , he is bound to make it good , not withstanding any accident by inevitable necessity , because he might have provided against it by his contract".

(1) انظر: S. 826, 839, 3B and 1863 Caldwell Blackbrun J. in Taylor

وهذا يعني إن " الطرف الذي أنشأ بإرادته العقدية التزاما، يفرض عليه تنفيذه، ولا يتذرع بوجود حادث لا يمكن تجنبه، لأن عليه توقع ذلك عند التعاقد ".

ولقد كان موقف القضاء هذا سببا في أن تحتوي أغلب العقود على قائمة طويلة تذكر الحوادث التي تعتبر بأنها مخاطر متوقعة exepcted risks يرغب الطرف المتعاقد تجنبها. إلا أن تغييرا في موقف القضاء قد طرأ في قضية (Taylor)⁽¹⁾ التي عرضت أمام محكمة Queen's Bench حيث أعتبر القضاء فيها بأن - في بعض الافتراضات، حتى وإن كان العقد لا يتضمن اتفاق صريح يسمح بإبراء الطرف الآخر من الالتزامات، فمن الممكن تفسير هذا العقد من قبل القضاء و كأنه يحتوي ضمنا مثل هذا الاتفاق. ولاشك إن مثل هذا الموقف يعطي سلطات تقديرية واسعة للقضاء في إمكانية إعفاء المدين.

ولم يبقى القانون الإنكليزي عند حدود معيار استحالة التنفيذ، وإنما قدم لنا افتراضا آخر سمي بحالة الإحباط التجاري La Frustration commerciale التي قد يتعرض لها المدين وقت تنفيذ العقد. وهي تعني حالة إخفاق المدين كليا في قدرته على تنفيذ التزاماته والتي يمكن اعتبارها سببا للإعفاء من المسؤولية العقدية. و حالة الإحباط هذه تقود إلى تحليل العقد موضوعيا و اعتباره شيئا متكاملا، بحيث لا يتوقف فقط عند معيار التوقع أو عدم التوقع، أو أن يكون الحادث لا يمكن مقاومته، إنما ينبغي كذلك النظر إلى تطور الظروف المحيطة بالعقد و أخذ جميع هذه العناصر بنظر الاعتبار كحوادث تؤدي مجتمعة إلى الإعفاء من المسؤولية . فإذا فقد العقد غايته

(1) انظر: SCHMITTHOFF M Clive , L'exportation , ses problèmes - leurs solutions , p. 168 , éd. Jupiter, Paris 1975

الاقتصادية لطرف من أطرافه، فهل يستوجب بعد ذلك إكراه المدين على تنفيذ العقد ؟ فعندما يفقد العقد هذه المحصلة الاقتصادية يمكن القول بان العقد لم يعد وجوده ممكنا. وهذا المفهوم الذي جاء به القانون الإنكليزي ينسجم إلى حد ما مع حاجة العقود التي يطول زمن تنفيذها والتي تسمى بالعقود الطويلة الأمد *Les contrats de longue durée*، أو في عقود التوريد المستمرة. و بدون شك يبدو موقف القانون الإنكليزي هذا أكثر ملائمة لتطور المعاملات الاقتصادية أو عقود التصنيع ذات التكنولوجيا العالية التي يستهدفها تنفيذ العقد الدولي والتي يطول دائما زمن تنفيذها.

من ناحية أخرى يبدو هذا الحل أكثر مرونة مقارنة بالمفهوم التقليدي للقوة القاهرة في القانون الفرنسي، كما انه يقربنا من مبدأ الظرف الطارئ. مع ذلك فإن تطبيق مفهوم القوة القاهرة في القانون الإنكليزي يستوجب بعض الافتراضات التي اعتبرها الفقه الإنكليزي سببا لاستحالة تنفيذ العقد كليا : هنالك من الأحداث ما يكون فيها تنفيذ العقد مستحيلا بسبب تدمير عين معينة وجوهرية يقوم عليها تنفيذ العقد، أو عندما يتضمن العقد تقديم خدمات شخصية تجعل التنفيذ مستحيلا بالوفاة أو العجز أو مرض المدين⁽¹⁾. ويحصل هذا الافتراض عندما يتضمن العقد شرطا ضمنيا يكون بموجبه التنفيذ معلقا على قدرة المدين في تنفيذ التزاماته. ويسري نفس الحكم عندما يكون منع السلطات العامة تنفيذ العقد بشكل نهائي أو تتجاوز حدود الفترة الممكنة لتنفيذ العقد⁽²⁾.

(1) انظر: S. 826, 839, 3B and 1863 Caldwell Blackbrun J. in Taylor c

(2) انظر: SCHMITTHOFF M Clive , L'exportation , ses problèmes - leurs solutions , p. 168 , éd. Jupiter, Paris 1975

وقد يصبح إنجاز العقد مستحيلا عندما تطرأ تعديلات في القانون الداخلي لا تسمح للمدين بتنفيذ التزاماته، أو إعلان حالة الحرب، وخاصة عندما يكون أحد طرفي العقد من رعايا الدولة المعادية.

ثانيا : موقف القانون الفرنسي :

لقد تطرق القانون الفرنسي⁽¹⁾ إلى حادث القوة القاهرة و شبهها بالحادث الجبري Le cas fortuit حيث تنص المادة 1148 من القانون المدني بأن: "ليس هنالك تعويض عن الأضرار بسبب قوة القاهرة أو حادث جبري منعت المدين إعطاء أو عمل ما التزم به. أو القيام بعمل كان ممنوعا عليه ":

Il n' y a lieu à aucun dommages et intérêts , lorsque ,
par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit,
le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à
quoi il était obligé , ou a fait ce qui lui était interdit .

والملاحظ من النص إن المشرع الفرنسي لم يقدم لنا تعريفا لمعنى القوة القاهرة أو الحادث الجبري و اكتفى فقط بذكر آثارها على المدين كمانع من تنفيذ التزاماته. كما إنه من ناحية أخرى أهمل أن يقدم لنا معيارا يمكن القياس عليه لتقييم الحادث و ترك المجال مفتوحا أمام القضاء لتحديد عناصر القوة القاهرة. ومنح هذا الوضع للقضاء كامل الصلاحيات في تقييم طبيعة الحادث أو وصفه قوة القاهرة⁽²⁾ حسب ما يحيط بظروف الواقعة المعروضة أمامه. ولقد كان لزاما على القضاء الفرنسي أن يحدد بالتالي خصائصها ونطاق تطبيقها. إلى إيجاد الحلول وتبنى في البداية موقفا قانونيا ثابتا بشأن حالة القوة القاهرة.

(1) كذلك القانون البلجيكي فإنه يتخذ القاعدة ذاتها في تقييم حالة القوة القاهرة.

(2) حكم محكمة النقض Cass. Com. 3 oct. 1989 , JCP 1990 , II , 21423, conclusion .M. Jéol

وأصبح موقف القانون الفرنسي هذا يشكل "النظرية التقليدية" التي يسترشد بها الكثير من القضاء في الدول الأخرى. و رغم ما تضمنته هذه النظرية من عناصر محددة وصارمة تكون أساسا لتقييم حالة القوة القاهرة، فإنها أصبحت أحيانا تشكل القاعدة التي تستعين بها بعض الاتفاقات العقدية في تدوين معنى ومضمون شرط القوة القاهرة وتمييزها عن الظروف الطارئة.

أ- النظرية التقليدية للقوة القاهرة لدى القضاء الفرنسي:

إن مفهوم القوة القاهرة لدى القضاء الفرنسي يعني " ذلك الحادث الأجنبي الذي يعفي المدين من تنفيذ التزاماته شريطة أن يكون ذلك الحادث غير متوقعا و لا يمكن مقاومته " (1)(2).

ومن هذا المفهوم يتبين أن حالة القوة القاهرة يجب أن تتوفر فيها ثلاث عناصر أساسية، فعندما تجتمع معا فإنها تكون قاعدة قانونية تسمح بحماية المدين في إعفائه من المسؤولية العقدية التي تنتج عند إخلاله بالتزاماته.

وقبل التطرق لخصائص القوة القاهرة في النظرية التقليدية لابد من تحليل السند القانوني الذي يقوم عليه القضاء الفرنسي عند صنعه لهذه النظرية.

يرتكز المفهوم التقليدي للقوة القاهرة على المبدأ الذي جاء به القانون الروماني بما يتعلق بالقوة الملزمة للعقد المحلي Le force obligatoire du contrat وقد تبني القانون الفرنسي هذا المبدأ في نص المادة 1134 من القانون المدني حينما أعتبر بأن الاتفاقات التي تكونت شرعيا تكتسب حجة القانون قبل من أنشأها.

(1) حكم محكمة النقض - 1993 , JCP , 1993 , Cass. 3e civ. 24 mars 1993 .

(2) I. 3727 , n° 12 obs. G. Viney. Jean Pierre Gridel, note sous Civ.1, 3 juillet 2002, Bulletin, 2002,I, Le Dalloz , 3 octobre 2002, n° 34, Jurisprudence, Page 2631 – 2635.

"Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites".

ونجد هذه القاعدة القانونية في تفسير الفقه حيث يرى بأن الأصل في العقد هو رضا المتعاقدين والالتزام على ما تم الاتفاق عليه بينهما. و ينتج عن ذلك بأنه من الصعب علي أي طرف في العقد إيجاد الوسيلة القانونية لتحلل من التزاماته العقدية. فكما يعتبر الفقيه Mazeaud بأن هناك معياراً أخلاقياً ينشأ من التعامل بين الأطراف يقضي بأن " من أعطى العهد عليه التمسك به، و الوعد ينبغي تنفيذه مهما كلف الثمن"⁽¹⁾.

ونحن نرى إن العلاقات التجارية الدولية تخضع لمبدأ القوة الملزمة للعقد الدولي La force obligatoire du contrat international. ومن خلال ذلك، يمكن تشخيص بعض الافتراضات التالية :

نرى في الحقيقة وجود معياراً اقتصادياً وآخر اجتماعياً يهتم بهما مبدأ القوة الملزمة للعقد، و مفادهما أن مثل هذا العقد ينتج أثر مزدوج يدخل في حساب الأفراد والمؤسسات Entreprises الاقتصادية الخاصة أو العامة التي تبني تعاملها في الأصل على ما استقرت عليه إرادة الأطراف المتعاقدة في شكلها الخارجي volonté externe حيث كلما اشتد النشاط التجاري صار من الضروري أن نطمئن إلى الظاهر. وهذه الفكرة تستند على الثقة المشروعة التي من الواجب احترامها حتى لا تضطرب المعاملات. فإذا

(1) تقضي المادة 196 من القانون المدني الكويتي، وكذلك المادة 147 فقرة 1 من القانون المدني المصري، بأن العقد شريعة المتعاقدين. فلا يجوز نقضه أو تعديله إلا باتفاق الطرفين، أو للأسباب التي يقرها القانون.

انظر : MM. MAZEAUD H.L.et J. " Leçons de droit civil " , Tome II , n° 721 , p. 655 ,

كانت القوة الملزمة للعقد ترمي إلى تحقيق العدالة والمنفعة العامة للمتعاقدين، فإن هذين المعيارين يقضيان أن تكون هذه الثقة الظاهرة والمشروعة التي يولدها العقد أساسا لقيام الالتزام⁽¹⁾.

إن هذه القاعدة ما هي إلا تجسيد لمبدأ العدالة والمبادئ العامة للقانون. إلا أن تطبيقها يتعارض مع ضرورة إعفاء المدين من مسؤولية عدم التنفيذ بسبب القوة القاهرة، وكما يصعب القبول بها ليس فقط في نطاق العلاقات العقدية الدولية و إنما أيضا في حالة العقود المحلية.

ب - خواص النظرية التقليدية للقوة القاهرة:

يرى القضاء الفرنسي إن ثمة عناصر ثلاثة يجب أن تتوافر حتى نكون بصدد القوة القاهرة وهي :

حادث غير متوقع Impévisible، حادث لا يمكن مقاومته (لا يمكن تجنبه) Irrésistible، حادث أجنبي (خارج عن إرادة المدين) Extérieur

فعند تقدير القضاء إعفاء المدين من المسؤولية العقدية لعدم التنفيذ، لابد أن تكون حالة " القوة القاهرة، أو الحادث الجبري " مستقلا عن إرادة الطرفين، غير متوقعا، وكذلك لا يمكن مقاومته. فعندما تتوفر هذه العناصر يجوز للمدين كما يرى الفقه أن يتمسك بوجود قوة قاهرة حتى يعفى من مسؤوليته، ولكن شريطة أن يكون الحادث الذي يتمسك به المدين ناشئا بعد تاريخ سريان العقد، و ذات طبيعة تمنع التنفيذ كليا أو جزئيا للالتزامات الناتجة عنه، سواء كان هذا المانع مؤقت أم نهائيا⁽²⁾.

(1) د. عبد المجيد الحكيم : المصدر السابق، ص 129.

(2) CHABAS F. " Force majeure " Rép. Dalloz , droit civil , 1985 , n° 1 ;
MAZEAUD H. L. ET J. , op. cit. n° 575 à 577 p. 517 ;

Jean Pierre Gridel, note sous Civ.1, 3 juillet 2002, Bulletin, 2002,I,

إن تعريف القوة القاهرة بهذا المحتوى فيه خاصيتين هما : حالتي التعميم La généralité و التجريد L'abstraction فهو تعريف عام وشامل. وهذا يعني بأنه ليس من الضروري وضع صورة مسبقة لتحديد نوعية الحوادث التي ممكن أن تعتبر حالة من حالات القوة القاهرة⁽¹⁾. ومن ناحية أخرى يمكن اعتبار هذا المفهوم في تطبيقه ذات نطاق ضيق جدا ومقيدا لظروف موضوع الدعوى لأنه يتطلب في كل مرة تحليل فيما إذا كان الحادث يشتمل فعلا على خصائص القوة القاهرة. و قد ينتج عن ذلك احتمال الخطأ أو عدم الدقة في صحة تقييم الحالات المعروضة أمامنا نظرا لاختلافها وتنوع ظروف نشأتها. ويتأكد ذلك عندما يرى القضاء الفرنسي إنه في الأصل بأن الحادث مهما كان لا يعتبر بحد ذاته حالة من حالات القوة القاهرة كقرار السلطة العامة أو حالة الحرب أو العاصفة⁽²⁾ أو الفيضان أو ارتفاع الأسعار⁽³⁾ حيث تتأثر كل منها بعامل الزمن والتأريخ وظرف المكان وغيرها...

رغم ذلك نجد تطبيقات للقضاء الفرنسي في أحكامه على بعض الظواهر التي تتعرض لها المعاملات الداخلية يميل إلى اعتبارها غالبا حالة من حالات القوة القاهرة أو أن تكون مصدرا لنشوتها فقد قضي إن:

-
- = Le Dalloz , 3 octobre 2002, n° 34, Jurisprudence, Page 2631 – 2635
LE TOURNEAU Ph. : La responsabilité civiles , dalloz Droit Civil , 3ème Ed. 1982 , n° 708
MM CADIET et LE TOURNEAU, Droit de la responsabilité , Dalloz Action, 1998 , n° 915.
- (1) Moniteur 1982 , p. 218. DUBISSON M. : La négociation des marchés internationaux
- (2) C A Paris 28 fév. 1990, Gaz. Pal. 1990. 2- somm. 461.
- (3) Cass. 1re civ. 23 fév. 1994 , Dalloz 1995 , 214 note N. Dion.

قرار السلطة العامة Le fait du Prince يكون من الطبيعي في أغلب الحالات حادث قوة قاهرة⁽¹⁾. ويرى ذات القضاء إن تقدير وجود حالة عدم التوقع للحادث الجبري يكون وقت انعقاد العقد⁽²⁾.

- يشكل الإضراب حالة القوة القاهرة إذا كانت أسبابه خارجية لا يتمكن صاحب العمل من تجنبها، و لكن لا يكتسب الحادث خاصية القوة القاهرة إن كانت أسباب الإضراب ترجع في حقيقتها إلى خلل في النظام الداخلي للمشروع حيث يتمكن رب العمل من وضع حد له بالتنازل عن بعض الحقوق لصالح المضربين⁽³⁾.

ولكن الإفلاس لا ينشأ عنه حالة القوة القاهرة لصالح المدين⁽⁴⁾.

وكذلك حالة الحرب لا يمكن من حيث المبدأ اعتبارها قوة قاهرة، إلا إن هذه الخاصية يمكن أن تنسب لها استثناء بفعل الظروف المحيطة بها⁽⁵⁾.

وفي بعض المعاملات الدولية نرى تحقق حالة القوة القاهرة من خلال أحكام أخرى للقضاء الفرنسي كما تكشف لنا الوقائع التالية :

تتحقق استحالة التنفيذ المادي لمحل العقد فيما إذا تعرضت البضاعة للحريق، أو غرقت أثناء سفرها أو فقدت في ميناء المغادرة أو ميناء الوصول

(1) Cass. Civ. 1er , 29 nov. 1965 : D. S. 1966 , 101.

(2) Cass. Com. 21 nov. 1967 : J C P 1968 , II , 15462 , note Le Galcher-Baron.

(3) Cass. Civ. 1er, 7 mars 1966 et Cass. Com. 28 fév. 1966: J. C P 1966 , II , 14878 , note J. Mazeaud.

(4) Cass. Civ. 15 mai 1944 : Dalloz 1945 , 15 ; Cass. Civ. 15 mai 1945 : Dalloz 1946 , 35.

(5) Civ. 2e , 26 janvier 1971: Bull. I , n° 27, p. 22 ;Cass Cass. Com. 10 oct. 1950 : Gaz. Pal. 1951 , 1 , 20

بسبب قصف عسكري أصاب الميناء. وقد اعتبر القضاء في مثل هذه الحالة وجود سبب أجنبي لا يعود بصلة للبائع⁽¹⁾ ويعتبر العقد منقضيا بحكم القانون وبالتالي إعفاء الدائن من ضرورة تقديم دعوى فسخ العقد⁽²⁾.

وبعض أحكام القضاء الفرنسي ترى أنه لا يحق للمشتري المطالبة بتسليم البضاعة نظرا لوجود قرار يمنع تصديرها، حيث اختلفت ظروف التسليم عن تلك التي كانت في تاريخ الاتفاق⁽³⁾ وقد يتمسك القضاء بالنتائج المباشرة للحرب واعتبارها قوة قاهرة. مثال ذلك احتلال العدو لبلد آخر تجعل فيه التاجر المدين بالتنفيذ في حالة استحالة مطلقة أن يستمر في نشاطه الصناعي أو التجاري⁽⁴⁾ أو تعليق حركة النقل كغلق شبكات السكك الحديدية⁽⁵⁾.

-
- (1) Cass. Civ. 27 fév. 1967 : Dalloz 1967 , p. 415 ; TGI Paris 17 oct. 1973 : Gaz. Pal. 5 mars 1975 ; Cass. Civ. 1e 2 juin 1982 : J C P 1982 , IV , p. 285 ; Gaz. Pal. 14 dèc. 1982.
- (2) dr. civ. 1982 , 398 , obs. Chabas F. ; Cass. Com. 16 juil 1980 : Rev. trim . Cass. Com. 28 avril 1982 : Bull. civ. IV n° 145 ; Rev trim. dr. civ. 1982 , 340. Gasette de Palais 1998 , n° 78 , Page 18 , Note sous Civ.2, 19 fevrier 1997, Bull 1997, II, n° 56,P.32 ; 1ere Civ. – 18 Octobre 2005 , BICC n° 633 du 1er fevrier 2006.
- (3) Trib. Com. Marseille : 16 janv. 123 : Rec. Marseille 1924 , 250. Cass. Civ. 3 juin 1929 : Gaz. Pal. 1929 , 2 , 277 ; Sirey 1929 , 1 , 265.
- (4) Trib. Com. Seine 16 nov. 1917 : Gaz. Pal. 1916 / 1917 , 1032.
- (5) Trib. Com. Marseille 15 mai 1918 : Rec Marseille 1918 , 1 203 ; Trib. Com. Nantes , 30 oct. 1924 : Gas. Pal. 1925 , 142.

وهناك أحكام قضائية مغايرة، حيث اعتبرت أن قرار السلطة العامة الذي استهدف مصادرة البضاعة محل العقد⁽¹⁾ أو إلغاء إجازة الترخيص⁽²⁾ لا يعفي المدين من تنفيذ التزاماته التعاقدية.

بل قضي أنه كل عمل ناتج عن الحرب لا يعتبر بحد ذاته غير متوقع أو بأنه لا يمكن مقاومته ولا يمكن تجاوزه⁽³⁾ وهذا الموقف القضائي ينسجم مع المبدأ العام بأن "حالة وجود الحرب المعلنة رسميا لا تمنع بحد ذاتها تنفيذ العقد، إنما ما يترتب على هذه الحرب " من نتائج تحول دون تنفيذه مثل غلق الموانئ أو المصانع ...⁽⁴⁾.

إن هذا الموقف للقضاء الفرنسي في تكييف حالة القوة القاهرة له ما يبرره في نطاق علاقات القانون الداخلي، وهو يهدف بالأساس إلى حماية السوق المحلية والمستهلك و لغرض تقليل إمكانية لموردين من التحلل من المسؤولية العقدية لعدم التنفيذ إلى أقصى ما يمكن وذلك لضمان استقرار المعاملات التجارية المحلية. إلا أن تطبيق هذه النظرية التقليدية يكشف عن وضع قضائي متغير ومتفاوت نسبيا في صحة الأحكام بسبب تعدد الحالات التي تمنع تنفيذ الالتزامات و تنوعها. ومثل هذا الاحتمال يمكن أن يتضاعف في نطاق العلاقات العقدية ذات الطابع الدولي حيث تتميز بمعوقات خاصة

(1) Cass. Com. 16 juin 1953 : Bull. Civ. III, n° 221.

(2) Cass. Com. 18 juin 1958 : Bull. Civ. III , n° 257.

(3) Trib. com. Paris 23 juin 1977 : Gaz. Pal. 1, Somm. 273.

(4) Cass com 2 août 1948 : Bull. Civ. II , 1948 n° 212- TUNC A. Colloque d' HELSINKI 1960 : Problèmes de l'inexécution et la force majeure dans les contrats de vente internationale , Discussions , p. 255.

أكثر تعقيدا تتجاوز في طبيعتها ومصدرها العقود المحلية أو قد لا يكون مثلها موجودا في ظروف تنفيذ العقد المحلي.

إن صرامة مفهوم القوة القاهرة عند القضاء الفرنسي يجعل نطاق تطبيقه ضيقا و مقيدا لأنه يفرض في كل مرة تحديد فيما إذا كان الحادث موضوع الدعوى يتضمن فعلا العناصر المكونة للقوة القاهرة. ومن مساوئ ذلك هو أن تتعرض الحماية القانونية اللازمة للمدين بالتنفيذ للانتقاص حيث هناك كثير من الوقائع المانعة من تنفيذ الالتزامات العقدية الدولية، أما بصورة مؤقتة أو بشكل نهائي، لا تجمع خصائص القوة القاهرة كما يشدد عليها القضاء الفرنسي رغم أن مثل هذه الحالات المفاجئة لا يمكن مقاومتها و إنها مستقلة تماما عن إرادة المدين، أي أنها راجعة إلى سبب أجنبي لا يد لأحد المتعاقدين في نشأتها، إلا إنها تعتبر أحيانا متوقعة الحدوث في تقدير رجال الأعمال و القضاء.

نأخذ مثلا الاستحالة القانونية L'impossibilité juridique التي تمنع المشتري في العقد الدولي تنفيذ التزاماته. و يحصل ذلك عندما يتعرض للموانع الإدارية المتعلقة بتعليمات الاستيراد أو إصدار الإذونات الرسمية في كثير من الدول بنقل العملات اللازمة لتسديد الثمن. و غير ذلك من القرارات الظرفية التي تفرضها السلطة التشريعية أو التنفيذية وتكون بلا شك مصدر لنشوء الاستحالة القانونية. وهي تتعارض أيضا مع مبدأ "القدرة المستقلة" للمدين بالوفاء وإمكانية تنفيذ الالتزامات في العقود الدولية. فهل من الجائز التساؤل فيما إذا كانت مثل هذه الوقائع تنشئ فعلا معيار الاستحالة في تنفيذ الالتزام كما تطرقت إليها بعض القوانين الداخلية⁽¹⁾ والتي اعتبرتها قوة القاهرة و سببا معفيا من المسؤولية لعدم التنفيذ؟.

(1) انظر نص المادة 247 من القانون المدني الأردني.

رغم ذلك، قدمت إحدى لجان التحكيم الدولي حكما مغايرا لهذا الافتراض حينما استندت فقط على خصائص المفهوم التقليدي للقوة القاهرة، معتبرة أن المدين لم يقدم الإثبات في الدعوى بتوفر العناصر الثلاثة للقوة القاهرة وهي (سبب أجنبي، لا يمكن مقاومته، و غير متوقع) وعليه لا يتمكن المدين بالتنفيذ التمتع بشرط الإعفاء من المسؤولية التي جاءت بها الفقرة (1-18) من العقود المبرمة بين الطرفين. أما الدفع بأن البنك المركزي... لم يضع تحت تصرفه العملات الأجنبية اللازمة لتسديد الفواتير، فإنها لا تنشأ حالة القوة القاهرة⁽¹⁾.

من الجائز أن يتعرض هذا الحكم إلى النقد إذا علمنا عدم توفر إهمال أو تقصير متعمد يمكن أن ينسب إلى المدين بالتنفيذ. فإذا كان القرار الصادر عن السلطة المخولة رسميا بتحويل العملات الصعبة تمنع المدين من تسديد الثمن، أو تجعل مستحילה استلام المبيع كخلق ميناء الوصول مكان استلام البضاعة، فهذا يعني بأن الحادث الذي يجابه المدين لا يمكن مقاومته و لا يسعه تجنبه و يجعله عاجزا تماما و غير قادر على تجاوزه. أليست هي في طبيعتها وقائع غير عادية و مستقلة عن إرادة المتعاقد ؟ و من ناحية أخرى كيف تصور بأن الدائن سيتمكن من استيفاء التعويض من المدين بسبب عدم تنفيذه العقد، كما إن كسبه دعوى التعويض ليس ضمانا كافيا لتنفيذها. فمن الخطأ التصور بأن السلطات المالية ستوافق على دفع مبلغ التعويض للدائن " التاجر الأجنبي " التي ترتبت على المدين بالتنفيذ في بلدها في الوقت الذي منعت فيه تسديد الثمن بالعملات الأجنبية لقيمة أصل العقد الذي سبق أن منحته التحويل الرسمي 'autorisation' والموافقة على إبرامه.

(1) الحكم الصادر عن محكمة التحكيم لل غرفة التجارة الدولية - باريس : Affaire 3093
3100 , 1979 : Clunet 1980 , p. 954.

ويتميز العقد الدولي بمعيارين أساسيين لهما آثارا مباشرة وغير مباشرة على مبدأ سلطان الإرادة في حرية تكوين العقد وكذلك في تخمين وتقدير نوع الظروف والصعوبات التي سترافق شروط تنفيذه وهما :

أولاً : المعيار الاقتصادي Le critère économique :

و يمكن استنتاج هذا المعيار في عقد البيع الدولي عندما نرى انتقال البضاعة محل العقد وتجاوزها حدود الدولة الواحدة، وكذلك تحويل مبلغ العقد لتسديد الثمن. وقد عبر القضاء الفرنسي عن هذا المعيار في غرضه الاقتصادي بأنه " يحقق تدفق البضاعة و عودة قيمتها بالمقابل إلى ما بعد الحدود "(1).

إن حرية انتقال الثروات بين المجتمعات الدولية لها أولا ضروراتها الإنسانية بالإضافة إلى الحاجة الحضارية . فمن الطبيعي أن تتسم العلاقات التجارية الدولية بحركة متبادلة للأموال الاقتصادية بكل أشكالها. لكنها تبقى مشروطة بما ينتج عنها أولا من توازن اقتصادي يخدم الدخل القومي للبلد ذات العلاقة . وبالتالي فهي تكون خاضعة لضوابط فنية وقواعد قانونية لا يمكن تجاهلها من قبل الطرفين عند تحرير بنود العقد الدولي.

كما إن هذا المعيار الاقتصادي يستلزم تحقيق التوازن العقدي بين الطرفين L'équilibre contractuel عندما يتم الاتفاق على صياغة شروطه. ومفاده بأن ما يترتب من التزامات مادية على أحد طرفي العقد ينبغي أن ينشأ ما يعادلها بحق الطرف الآخر من حقوق والتزامات. وينتج تبعا لذلك آثارا اقتصادية متوازنة لصالح كل واحد منهما. فالتوازن العقدي

(1) Un flux de marchandises et reflux de valeurs au dela des frontières
Cass. Civ. 17 mai 1927 : Dalloz 1928 , I, p. 25, note Capitain H.; G. P. 1927 ,
2 , 173 ; Cass. Civ. 4 mars 1964 : G. P. 1964 , 2 , 223.

هو ضمان التوازن الاقتصادي L'ulibre économique الذي أهم ما يجب أن يحققه العقد هو وقت تحقيق تنفيذ كافة البنود الواردة فيه.

ثانيا : المعيار القانوني Le critère juridique :

والموجب يخضع العقد في أحكامه إلى قواعد قانونية تنتمي إلى تشريعات دول متعددة⁽¹⁾. وهذا يفسر بأن عناصر العقد الدولي ممكن أن ترتبط بأكثر من نظام قانوني وقضائي تخضع لاختصاصه، إذا ما أخذنا بالاعتبار بعض العوامل مثل مكان إبرام العقد و مكان تنفيذه و جنسية الطرفين المتعاقدين ومحل إقامتهم ومنشأ البضاعة⁽²⁾.

والمعيار القانوني له أيضا أهمية جوهرية تؤثر على حياة العقد الدولي لأنه يقرر مصير وضمان تطبيق شروطه وقت التنفيذ أو بشكل خاص بما يتعلق بحالات النزاع القانوني التي قد تنشأ لاحقا بين الطرفين لعدم التنفيذ. ومن المعروف بان اغلب التشريعات القانونية لن تنظم لنا مثلا حالة القوة القاهرة، ومنها من لا يعترف كليا بمبدأ الظرف الطارئ L' imprévision . وموقف التشريعات الدولية هذا قد يكون طبيعيا إذا علمنا بان لكل بلد قواعده التشريعية الخاصة به وقانونه الذي يعكس دائما فلسفة ومفهوما للعدالة تتفق مع خصوصية ظروفه⁽³⁾، إلا إن هذا الموقف يتعارض

(1) Loussouarn Y. et Bredin J. D. " Droit du commerce hnternational " Sirey 1969 , n° 511 et 556

(2) Batiffol H. " Contrats et conventions " , Encyclop. Dalloz - droit international " , n° 9 , P. 564 .

Goldman V. , note sous Paris 19 juin 1970 : J. C. P. 1971 , II , 16927 Batiffol H. et Lagarde P: Traité de droit international privé , L. G. D. J. , T.II , n° 4

(3) de demain " Ed. Dalloz 1984 , p. 195 ; , droits d' hier , droits DAVID R. " Le droit comparé.

أحيانا مع ما يتطلبه التعامل التجاري الدولي و ما تمليه الحاجة من قواعد قانونية و شروط خاصة أقرها العرف ينبغي أن يحتويها العقد في مجال العلاقات التجارية الدولية كشرط القوة القاهرة حينما يصبح تنفيذ العقد مستحيلا، وكما هو أيضا في حالة الظروف الطارئة أي عندما يكون تنفيذ العقد مرهقا لأحد أطرافه حيث يتعرض العقد أيضا لاحتمال عدم التنفيذ.

وبرأينا إن العقد الدولي يجمع في آن واحد بين المعيارين الاقتصادي والقانوني، ولهما آثار جوهرية على بناء العقد الدولي. و بناء على ذلك فان تحرير العقد و تحديد عناصره ينبغي أن يأخذ بالاعتبار أهمية الجانب الاقتصادي والتقيد في تحديد الأطراف المستفيدة منه، وكذلك تثبيت النظام القانوني الذي سيحكم العقد عند التنفيذ وعند النزاع المحتمل أو عند الحكم في صحة وشرعية الشروط الواردة فيه.

الفرع الثاني

النظام القانوني الحديث للقوة القاهرة

لقد تدارك المشرع الدولي في اتفاقية فينا لعام 1980 وكذلك العرف التجاري الدولي الحاجة إلى إيجاد نظام قانوني موحد وملائم تنظم قواعده العلاقات العقدية الدولية ويأخذ في الاعتبار تحقيق التوازن لضمان حقوق المتعاقدين عند كافة أسباب عدم التنفيذ التي قد يتعرض لها العقد.

أولا : اتفاقية فيينا لعام 1980

لم يتطرق المشرع الدولي صراحة لمفهوم القوة القاهرة، لكنه تدارك وجود مثل هذه الحوادث ضمن هذا المفهوم وما ينتج عنها من آثار. ولقد

= THIEFFRY J. et GRANIER Ch. " La vente internationale " , Ed. C.F.C.E. , Paris 1985 , p. 27.

تناولها بشكل غير مباشر عندما تطرق لأحكام الإعفاءات من المسؤولية عند عدم تنفيذ العقد. حيث تنص الفقرة الأولى من المادة 79 من اتفاقية فينا لعام 1980 بشأن عقود البيع الدولي للبضائع بما يلي: " لا يسأل أحد الطرفين عن عدم تنفيذ أي من التزاماته إذا ثبت إن عدم التنفيذ كان بسبب عائق يعود إلى ظروف خارجة عن إرادته و إنه لم يكن من المتوقع بصورة معقولة أن يأخذ العائق في الاعتبار وقت انعقاد العقد أو أن يكون بإمكانه تجنبه أو تجنب عواقبه أو التغلب عليه أو على عواقبه." إن تحليل هذا النص يقودنا إلى استنتاج خصائص الحادث كما يراها المشرع الدولي والتي يمكن بموجبها إن اجتمعت إعفاء المدين من مسؤوليته لعدم تنفيذ التزامه و اعتبار ذلك حالة من حالات القوة القاهرة. وهذه الخصائص هي:

أن يكون الحادث أجنبي أي خارج عن إرادة الطرفين. وأن يكون الحادث غير متوقع وقت انعقاد العقد. وقد أراد المشرع قياس عدم التوقع بصورة معقولة Raisonnable ادراك الحادث ولا يمكن تجاوز هذا الحادث أو تجنبه إن وقع.

ومن الملاحظ على ذلك أن المشرع الدولي لا يشترط بأن ظروف الحادث التي منعت التنفيذ يجب أن تحصل بعد إبرام العقد، حيث من الممكن التمسك بمبدأ الإعفاء من المسؤولية لحادث القوة القاهرة حتى وإن وجدت جذوره في وقت يسبق انعقاد العقد. و لقد اعتمد المشرع الدولي لتحقيق هذه القاعدة على نية الطرفين عند إبرام العقد، حيث يتمكن أي طرف منهما أن يدفع بإعفائه من المسؤولية إذا أثبت إن عدم التنفيذ كان بفعل الظروف التي لم يأخذها بعين الاعتبار عند التعاقد ولا يتمكن تجنبها أو تجاوزها أو ما ينتج عنها من آثار. وبهذا فإن المشرع الدولي يتجاوز في مفهومه نطاق تطبيق القوة القاهرة المعمول به في مبدأ القانون الداخلي الذي أعتمد النظرية

التقليدية للقضاء الفرنسي، وإنه يقترب نوعاً ما من القوانين التي أخذت بمعيار استحالة التنفيذ أياً كان مصدرها لتقييم الحادث كقوة القاهرة. وهذا ما يفسر موقف المشرع الدولي عندما تجاهل النص بشكل صريح في اتفاقية فيينا 1980 على معنى حادث القوة القاهرة. ويمكن أن نجد لذلك موقفاً متشابهاً لدى المشرع المصري عندما اعتبر استحالة التنفيذ سبباً من أسباب انقضاء المسؤولية العقدية، حيث تنص المادة 373 من القانون المدني بأن " ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء به أصبح مستحيلاً عليه لسبب أجنبي لا يد له فيه " ⁽¹⁾.

وإذا كان نافعاً الأخذ بمبدأ استحالة التنفيذ في تقييم حالة القوة القاهرة، فقد لا يتضمن الحماية اللازمة لحقوق رجال الأعمال في معاملاتهم الدولية إلا بعد تشخيص مضمون هذه الاستحالة من قبل المتعاقدين.

ثانياً: العرف التجاري الدولي :

لقد كان من مساوئ تطبيق مبدأ القانون الداخلي و اختلاف أحكامه أثره في معاملات رجال الأعمال في البحث عن حلول من شأنها أن توفر لهم الاطمئنان في علاقاتهم العقدية و تضمن حقوقهم وكذلك تعيين حدود مسئوليتهم عندما يتعرض العقد إلى صعوبات تعيق تنفيذه أو تجعل تنفيذه مستحيلاً تبعاً لطبيعتها وما ينتج عنها من مشاكل يعهدونها في هذا الحقل من أعمالهم. ولقد ساعد على حرية صياغة مضمون القوة القاهرة حسب رغبة المتعاقدين هو إن صياغة هذا البند ليس من النظام العام ومن ثم يحق للطرفين تحديد خصائصه ومحتواه وشروط تطبيقه وآثاره بالشكل الذي يخدم وضعهم و يؤمن لهم الحماية القانونية اللازمة.

(1) انظر كذلك نص المادة 425 ق م عراقي.

وهذا الترتيب الاتفاقي هو ما نطلق عليه "شرط القوة القاهرة La clause de force majeure" يوفر في محتواه عوامل المرونة ويعبر عن صياغة متطورة لاتفاقات المتعاقدين لأنه يجمع في عناصره كثير من مفاهيم الحماية المتنوعة. ولقد خلق بالتالي نظام عقدي يبتعد كليا عما جاء به مبدأ القانون التقليدي للقوة القاهرة. و أصبح هذا الشرط من الاهتمامات الأساسية عند تحرير بنود العقد الدولي وقدم بالنتيجة مفهوما حديثا في محتواه. كما إنه أوجد لنا نماذج متعددة يمكن الاسترشاد بها عند التفاوض لصياغة الشرط. و لقد حاولت الغرف التجارية الدولية من جانبها تنظيم قواعد شرط القوة القاهرة. وهنالك أيضا نماذج العقود الدولية التي يتمكن بموجبها طرفي العقد الاستدلال بها و الأخذ بنصوصها أما كليا أو جزئيا حسبما يرونه مناسبا واعتمادها عند صياغة شرط القوة القاهرة.

ومن الملاحظ أن المفهوم الجديد للقوة القاهرة لا ينظر إلى الحادث كونه نادرا أو استثنائيا أو يجب أن لا يحصل، ولكنه يأخذ بالاعتبار ذلك الحادث الذي يحصل بعيدا عن السيطرة الطبيعية لطرفي العقد. وإذا كان شرط القوة القاهرة يحتوي على كثير من عوامل المرونة لتقييم أثر الحادث على تنفيذ العقد، إلا أنه من ناحية أخرى يفرض على المدين التزامات صارمة لضمان التمتع بآثار حالة القوة القاهرة المعفية من المسؤولية عند عدم التنفيذ.

وقبل التطرق لمعرفة أنواع شرط القوة القاهرة التي درج عليها العرف التجاري الدولي، فإن المفهوم الحديث للقوة القاهرة يركز على معيارين رئيسيين هما، أولا استحالة تنفيذ الالتزام لأحد أطراف العقد. ولا يهم كثيرا في هذه الحالة إن كان الحادث مؤقتا أو دائما. وثانيا، يجب أن لا يرجع حادث القوة القاهرة لفعل المدين كي ينتج أثره في إعفاء هذا الأخير من المسؤولية العقدية عند استحالة تنفيذ العقد.

أ - أسباب استحالة التنفيذ في العرف التجاري الدولي :

عندما نتحدث عن استحالة التنفيذ، فهذا يعني بأن الحادث عند حصوله يجعل المدين في وضع غير قادر نهائيا إنجاز التزامه أو متابعة تنفيذه. وهذه الاستحالة قد يكون سببها ماديا أو قضائيا أو اقتصاديا. ومهما يكن مصدر هذه الاستحالة فأنها تكفي أن تقدم حجة قانونية لإعفاء المدين من مسؤوليته عند عدم التنفيذ. وهذا هو الأساس الذي يبنى عليه الموقف الجديد لفكرة القوة القاهرة في العرف التجاري الدولي.

1- الاستحالة المادية للتنفيذ : L'impossibilité matérielle

ويمكن أن نطلق عليها أيضا بالاستحالة الفيزيائية. وهي التي تحول دون تنفيذ العقد Impossibilité physique. لأنها تنصب على العين محل الالتزام. فهي ترجع كما يرى الفقه⁽¹⁾. إلى استحالة الشيء في ذاته لا إلى استحالاته بالنسبة للمتعاقد. وتسمى أيضا في هذه الحالة بالاستحالة الموضوعية Impossibilité objective أي الاستحالة التي تعود كما قلنا سابقا إلى المحل في ذاته. و لهذا المعيار مفهوم ضيق يتمثل أساسا بالظرف الذي يمنع نهائيا الوفاء بهذا الالتزام من قبل المدين بالتنفيذ الذي لا يد له مطلقا بوقوعه. وإذا نظرنا إليه من جانب البائع في عقد البيع التجاري الدولي، فيمكن أن يتحقق هذا الافتراض عندما يتعرض المبيع بعد فرزه أو تعيينه للدمار الكلي بسبب الحريق، أو غرقه أثناء نقله البحري، أو دماره بفعل حالة الحرب في ميناء الوصول أو ميناء المغادرة أو الدمار الكامل للوحدة الإنتاجية لمؤسسة البائع المنتجة للمادة محل العقد و غير ذلك...

(1) د. عبد المجيد الحكيم، المصدر السابق، ص. 368.

لاشك إن القاعدة العامة تقضي في مثل هذه الحوادث بان الالتزام بالتنفيذ ينقضي إذا ثبت بان الوفاء به من قبل المدين أصبح مستحيلا عليه لسبب أجنبي لا يد له في هلاك المبيع⁽¹⁾. والافتراضات أعلاه لا تقبل الشك بتوفر معيار استحالة التنفيذ المادية للعقد، و بالتالي لا يمكن أن يتحمل المدين عبء المسؤولية العقدية لعدم التنفيذ.

وقد يتبادر إلى الذهن فيما إذا كان المبيع من جنس المثليات Choses Fongibles، في مثل هذا الافتراض يقضي المبدأ ضرورة استبدال مصدر التجهيز وعلى مسؤولية البائع حيث لا يصبح تنفيذ العقد مستحيلا وإنما ممكنا بمجرد توفر نفس جنس المبيع في السوق التجارية. و نذكر مثلا لذلك فيما إذا كان المبيع ينصب على تسليم ألف قدم مكعب من خشب الصاج و احترق الخشب قبل التسليم، يبقى البائع ملزما بتسليم الكمية المذكورة على نفقته من مصدر آخر، لان احتراق الخشب الذي في مخزنه لا يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، حيث في إمكانه - البائع - شراء الخشب اللازم من الأسواق ما دام جنس الأشياء المتعهد بتسليمها لم يهلك. و هذا ما يؤكده القانون بشكل عام حيث يقرر أنه لا توجد قوة قاهرة إلا في غياب أية وسيلة أخرى بديلة للتنفيذ. ومنطق استقرار التعامل الدولي يقضي كذلك التمسك بهذا المعيار لغرض الحفاظ على مبدأ حسن النية و استمرار المعاملات بين المتعاقدين. ألا إن الأمر يختلف حكمه عندما ينصب العقد على تسليم شيء معين لأنه يحوي في خصائصه مواصفات فنية و مقاسات و كفاءة تشغيل ومقومات جودة لا تتوفر إلا بما يختص بصنعه مشروع هذا البائع، وهو الدافع لإبرام

(1) المادة 373 القانون المدني المصري، المادة 215 و المادة 437 من القانون المدني الكويتي، المادة 425 من القانون المدني العراقي.

العقد. فلا يمكن عند ذلك استبدال المبيع بإنتاج من مشروع آخر لان التنفيذ بمادة بديلة في مثل هذا الافتراض ينطوي على مخالفة جوهرية للعقد *Contravention essentielle* تؤدي إلى فسخ العقد لعدم التنفيذ⁽¹⁾.

إن خاصية الاستحالة المادية في تنفيذ العقد تتشابه مع المعيار الذي أوجبه المفهوم التقليدي للقوة القاهرة. إلا إن هذا الأخير اعتبر بان المدين بالتنفيذ كان عليه أن يعلم إمكانية تحقق مثل هذا الظرف، ومن ثم فإن الحادث الذي يتوقع حدوثه يحرمه من الانتفاع من مبدأ الإعفاء من المسؤولية، حيث لا يمكن الدفع بحجة وجود الحالة التي أدت إلى فقدان الشيء محل العقد أو اعتبارها قوة القاهرة.

أما العرف التجاري الدولي، فقد أجاز في كثير من نماذج الشروط العقدية اعتماد معيار استحالة التنفيذ مهما كانت طبيعتها و مصدرها واعتبرها حادث جبري. ومثال ذلك ما نراه في نصوص الشروط التالية :

- تعد حالة من حالات القوة القاهرة كل حادث مهما كانت طبيعته، عندما يكون خارج السيطرة المعقولة للبائع، وذات طبيعة تعرقل أو تؤخر تنفيذ البيع⁽²⁾.

ومحتوى النص في هذا الشرط يفيد بأن الاستحالة المادية تعتبر حالة من حالات القوة القاهرة.

(1) Seront considérés comme cas de force majeure tous les événements de quelque nature .

qu ils soient , en dehors du contrôle raisonnable du vendeur , de nature à entraver ou à retarder l exécution de la vente.

(2) En cas de survenance d'événements indépendants de la volonté des parties et d'impossibilité totale ou partielle par une des parties engagées par la présente convention .

إذا طرأت حوادث مستقلة عن إرادة الطرفين أدت إلى الاستحالة الكلية أو الجزئية لتنفيذ ما التزم به أي منهما ضمن هذه الاتفاقية، فإن هذه الحوادث تعتبر حالة من حالات القوة القاهرة⁽¹⁾.
والتعبير عن الاستحالة في هذا الشرط قد جاء بصيغة مطلقة، و بالتالي فإنه يشمل بنظرنا كافة أنواع الاستحالة سواء كانت مادية أم قانونية أم غيرها من موانع تنفيذ العقد⁽²⁾.

2-الاستحالة الاقتصادية للتنفيذ L'impossibilité économique:

يمكن اعتبار الاستحالة الاقتصادية لتنفيذ اتفاق الطرفين مصدرا لنشوء حالة القوة القاهرة في إطار العلاقات التجارية الدولية. ومن خصائص هذه الاستحالة إنها قد تستهدف في آثارها التزامات أحد الطرفين أو كليهما بنفس الوقت⁽³⁾.
تبعا لحجم مصدر هذه الاستحالة واتساع آثارها التي قد تتجاوز حدود أكثر من دولة واحدة كما هو الحال في حدوث الأزمات الاقتصادية الدولية.

إن تعقد النشاطات الصناعية أو التجارية قد يؤدي إلى أن يجد المتعاقد نفسه في وضع المجابهة المباشرة مع معوقات مالية ذات طبيعة لا يمكن مقاومتها ولا يمكن تجاوزها، تجعل تنفيذ التزاماته مستحيلا استحالة مطلقة. وفكرة الاستحالة الاقتصادية هذه تختلف عن مفهوم الصعوبات الاقتصادية التي تتناولها قواعد الظرف الطارئ imprévision أو شرط الظرف الطارئ Hardship لأنها

(1) انظر المادة 49 فق 1 من اتفاقية فينا لعام 1980.

(2) انظر هذه الشروط العقدية : Conditions générales SA Minerais et métaux , note

M. Alter :L'obligation de délivrance dans vente de meubles corporels , thèse

, Paris 1968 , n° 179, p. 303

(3) انظر : M. Fontaine , op. cit. : D.P.C.I. , 1979 , p. 474

كما ذكرنا سابقا حوادث لا تجعل تنفيذ الالتزام التعاقدي مستحيلا وإنما تجعل فقط تنفيذ هذا الالتزام مرهقا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة⁽¹⁾ وتتعدد مصادر الحوادث التي تخلق حالة الاستحالة الاقتصادية. فد يكون مصدرها حالة النظام التنافسي الشديد في الاقتصاد الحر ومفاجئات ظروف العولمة الجديدة. وهذا ما يجعل دائما كثير من الشركات في وضع مالي لا يمكن إصلاحه ولا يؤهلها الاستمرار في نشاطها الصناعي أو التجاري بحيث يؤدي في النهاية إلى الإفلاس وغلق معاملها ومنشأتها. و طبقا للمفهوم التقليدي للقوة القاهرة، فان حالة الإفلاس لا تعتبر سببا معفيا من المسؤولية عند عدم التنفيذ لأنه حادث متوقع و غير أجنبي على المدين. و للقضاء الفرنسي موقف واضح في ذلك⁽²⁾.

أما حالة الإضراب، فإنها ظاهرة عامة تتكرر أحداثها في الدول الصناعية باعتبارها حقا يقره القانون للعاملين. و من آثاره توقف الإنتاج في المشروعات الإنتاجية وكذلك الخدمات ذات الصلة الوثيقة بالإنتاج كوسائل النقل لفترة قد تطول أو تقصر. و ينتج عن ذلك استحالة تصنيع المبيع أو نقل مكوناته من مناطق أخرى أو إمكانية تسليم المبيع أن كان جاهزا في التاريخ المتفق عليه في العقد. إن اعتبار حالة الإضراب قوة القاهرة قد يحظى أحيانا بتأييد القضاء الفرنسي حتى ضمن مبدأ النظرية التقليدية لمفهوم القوة القاهرة. لكن هذا التكييف يخضع إلى ضرورة تحليل ظروف الإضراب و بالتالي يمكن اعتبارها أو عدم اعتبارها حالة من حالات القوة القاهرة. فهي إذن

(1) المادة 198 من القانون المدني الكويتي، المادة 146 من القانون المدني العراقي، المادة 147 من القانون المدني المصري.

(2) Cass. Civ. 15 mai 1944 : D 1945 , 15 , Cass. Civ. 15 mai 1945 : D. 1946 , 35.

مسألة وقائع تخضع لتقدير سلطة القضاء⁽¹⁾ ولقد اعتبر القضاء الفرنسي حديثا في محكمة استئناف فرساي حالة الاضراب العام باعتباره ردة فعل للاجراءات الحكومية لم يكن متوقعا ولا يمكن التغلب عليه بالتفاوض في اطار المؤسسة المعنية لانه ناتج عن موقف سياسي لا يمكن فنيا تجاوزه اصاب الحياة الاقتصادية بالكامل⁽²⁾.

وقد يكون اندماج أو تمركز الشركات La concentration سببا في استحالة تنفيذ بعض الالتزامات العقدية للمدين. فقد يتعرض أي مشروع إلى صعوبات فنية أو استثمارية ناتجة عن وضعه المالي أو بما يفرضه واقع الأعمال التجارية المحيطة بنشاطه. هذه الظروف تفرض عليه البحث عن حل قانوني - اقتصادي ينقذه من أزمته وذلك بانضمامه إلى تجمع من الشركات Groupe de Sociétés يتمتع بتنظيم جيد للنشاط الاقتصادي وله من المستلزمات والوسائل الصناعية والتجارية ما يؤهله لمجابهة سوق التبادل التجاري الحديث على المستوى المحلي والدولي .

والمبدأ القانوني يقضي بأن الشركة المندمجة تنتقل معها التزاماتها العقدية إلى الشركة الأم الدامجة. مع ذلك، فإنها ستفقد كامل استقلاليتها المالية والقانونية في إدارة سلطاتها بحرية وبالتالي فقد يتعذر عليها الوفاء في تنفيذ التزاماتها السابقة لان في مفهوم الاندماج هو إن الشركة الرئيسية تمارس كامل السلطات القانونية، الاقتصادية، المالية والتسويقية على بقية

(1) Cass. Com. 24 nov. 1953 : JCP 54 , II , 8302 note Radouant Cass. Civ. 1e , 7 mars 1966 , et com. 28 fèv. 1966 : JCP , 66 , II, 14878 note Mazeaud.

(2) La Cour d'appel de Versaille 12 ème chambre 2002 , BICC n° 553 du 1er avril 2002.

المشروعات الأخرى المندمجة داخل هذا التجمع. ويقودها لذلك مبدأ تحقيق المنفعة العليا للمجموعة. ويمكن أن نذكر مثلاً على ذلك في قضية Fruehauf التي عرضت أمام محكمة النقض الفرنسية⁽¹⁾ وفيها منعت الشركة الأمريكية، الأم في التجمع، منعت الشركة الفرنسية عضو في هذا التجمع، تنفيذ التزاماتها مع المشتري، الجانب الصيني. ولقد كان موقف القضاء في هذه القضية سبباً في ولادة تطور مهم في قانون الشركات الفرنسية عندما قررت المحكمة بأن منفعة المشروع المندمج تكمن في المنفعة الجماعية L'intérêt social والمشروع وإن كان جزء من مجموعة، يعتبر بحد ذاته مركزاً لمنافع متعددة من عاملين فيها ومساهمين ودائنين وغيرهم. ونظراً لذلك، لا يمكن للشركة الأم إلغاء التزامات هذه المشروع التابع لسلطانها القانوني والمالي. وإذا كان هذا الحكم القضائي نادراً اتخاذاً ومتعلقاً بالقانون الفرنسي في نطاق إصدار الأحكام في القضايا التي تثيرها نزاعات نظام اندماج الشركات في الدول الصناعية، فعليه أن ندرك احتمال الخطر الذي قد يؤدي إلى استحالة التنفيذ للعقود التي تبرمها الشركة العضو في التجمع الرئيسي تجعلها أحياناً عاجزة عن تنفيذ التزاماتها.

ومن المعروف وجود تباين في نوع الأنظمة الاقتصادية للدول. فمنها من يتبع نظام الاقتصاد الموجه، ومنها من يأخذ بنظام الاقتصاد الحر أو من يحاول التوفيق بينهما معاً. وقد يكون ذلك سبباً في صعوبة تبني شروط عقدية للقوة القاهرة ذات مضمون موحد يستند على معيار الاستحالة الاقتصادية في اعتبارها سبباً معفياً للمدين من المسؤولية عند عدم التنفيذ، حيث أن هنالك كثير من الأحداث تنتج عن النشاط الصناعي والتجاري في ظل

(1) CONTIN R : L'arrêt Fruehauf et l'évolution du droit des sociétés , JCP 1968 , chr.45.

الاقتصاد الحر لا يوجد لها ما يشبهها من الحالات في ظل نظام اقتصاد الدولة. عند ذلك يصعب الاتفاق على موقف موحد لتقييم معيار الاستحالة الاقتصادية لعدم التنفيذ. ومن الممكن أن يكون هذا المعيار سببا في منع عقود البيع والشراء في التجارة الدولية المتمتع بالاستقرار الضروري. وقد يؤدي أيضا إلى توسع غير نافع لمفهوم القوة القاهرة مما قد يجعل تطبيقه غير مؤكدا وغير مستقرا في بعض الأحيان.

رغم ذلك فإن للأطراف المتعاقدة في التجارة الدولية وضعهم المتميز الذي يفرضه عليهم طابع التعامل التجاري.

ومن الناحية الاقتصادية، فإن تقلبات السوق المالية الدولية تستهدف في نتائجها بدرجة أو بأخرى كافة الدول بغض النظر عن نوع نظامها الاقتصادي. وبالتالي فلها مخاطرها المباشرة وغير المباشرة على تنفيذ العقود الدولية. وهذا هو سبب اهتمام طرفي العقد الدولي في مواجهة ومراقبة الأحداث ومنها تلك التي قد تخلق الاستحالة الاقتصادية لتنفيذ التزاماتهم، واعتبار هذه الاستحالة حالة من حالات القوة القاهرة، ولكنه مقيد في ظروف معينة يستوجب تحديدها في العقد. إن هذا الحل يبدو منطقيا، حيث لا يمكن استبعاد الاستحالة الاقتصادية بشكل كلي عند كافة الافتراضات وعدم اعتبارها سببا للإعفاء من المسؤولية. في حين إننا من ناحية أخرى نحاول دائما تعديل شروط تنفيذ العقد والحرص على إعادة التوازن الاقتصادي له عندما يتعرض إلى صعوبات اقتصادية بسبب وجود الظروف الطارئة التي تجعل فقط تنفيذ العقد مرهقا للمدين.

رغم ذلك، فإن اتساع فكرة القوة القاهرة وقبولها بمعيار الاستحالة الاقتصادية قد تجعل في بعض الأحيان العلاقات التجارية غير مستقرة خاصة

عندما يفتقر طرفي العقد إلى حسن النية في التعامل واعتماده كوسيلة للتهرب من تنفيذ التزاماتهم. وإذا علمنا أيضا بان الاستحالة الاقتصادية هي مسالة وقائع acte de fait أكثر مما هي مسالة قانون acte de droit . ولهذا السبب فان وجود هذه الخاصية للقوة القاهرة قد يعوزها أحيانا الأساس القانوني الضروري الذي يمنحها نوعا من حجة الإلزام لكي يجعل الحل الذي تقدمه أكيدا ومتطابقا مع مصلحة طرفي العقد. يبقى إذن دفاع المدين الذي يستند فقط على معيار الاستحالة الاقتصادية لتنفيذ الالتزامات، يبقى في اغلب الأحيان عرضة للنقاش ونتأجه غير أكيدة لأنه يخضع في تقديره لتقييم القاضي .

3- الاستحالة القانونية للتنفيذ : L'impossibilité juridique

ترجع هذه الاستحالة في نشأتها إلى نص قانوني .و حكمها يتماثل مع حكم الاستحالة المطلقة. فهي التي تمنع العقد من الانعقاد إذا كانت سابقة عليه حيث لا التزام بمستحيل à l' impossible nul n'est tenu (1)

وبالتالي لا التزام قبل المدين. ولكن كما تنص المادة 127 فقرة 2 من القانون المدني العراقي _ إذا كان محل الالتزام مستحيلا على المدين، دون أن تكون الاستحالة في ذاتها مطلقة Impossibilité absolue، صح العقد والزم المدين بالتعويض لعدم وفائه بتعهد. وإذا كانت الاستحالة لاحقة لانعقاد العقد، كما هو الحال وقت تنفيذ الالتزامات، فان لم تكن بخطأ المدين فإن الالتزام ينقضي بدون تعويض الدائن (2). وهذا هو ما ينتج عن آثار القوة القاهرة.

(1) المادة 132 ق م مصري، المادة 159 ق م أردني .

(2) د. عبد المجيد الحكيم، المصدر السابق، ص. 369 .

ومن الجدير بالذكر إن الاستحالة القانونية تحتل مجالا واسعا في العقود الدولية لأنها دائما ما تكون النتيجة الفعلية لتدخل الدولة في الحياة الاقتصادية من خلال وضعها سياسة السوق لأغراض التبادل التجاري الدولي. وفي هذه الحالة نجد غالبا المدين يتعثر في إنجاز التزاماته بموانع قانونية صادرة عن السلطة العامة لبلده. ومثل هذا الافتراض قد يكون مصدر خصوصية الصعوبات التي تسود العلاقات الدولية في الوقت الحاضر . فمن الضروري إذن لشرط القوة القاهرة المتفق عليه أن يأخذ بالاعتبار تلك الحوادث التي تقود أحد أطراف العقد إلى وضع الاستحالة القانونية لتنفيذ العقد، ونذكر منها على سبيل المثال : الإجراءات التي تتعلق بعمليات الاستيراد والتصدير. منها مثلا رفض إجازة التصدير لبعض أنواع البضائع لأسباب صحية أو تقنية، وكذلك القيود الخاصة بتحويل ثمن العقد بالعملات الأجنبية التي وردت في شروط العقد. وغير ذلك من القرارات التي قد تصدرها السلطات التشريعية أو التنفيذية. إلا انه من المؤسف إن هذه الأحداث لم تتطرق إليها أحيانا أو تنص عليها صراحة شروط القوة القاهرة رغم آثارها السلبية على تنفيذ العقود الدولية، حيث يحضى غالبا حادث القوة القاهرة بتعريف عام ذات محتوى قد لا يكون محددا بشكل جيد ودقيق .

رغم ذلك يمكن القول بان المفهوم الحديث للقوة القاهرة أصبح أكثر قربا من واقع ظروف تنفيذ العقد وانسجاما مع حاجة المعاملات التجارية الدولية. وهذا الوضع الجديد كان محصلة قواعد اتفاقية صريحة يهدف منها المتعاقدين التخفيف من تشدد الموقف التقليدي لعناصر القوة القاهرة. وهكذا نرى بان خاصية عدم التوقع وكذلك خاصية عدم المقاومة قد حصل لهما بعض التراجع، بحيث لم يعد من الضروري تلازمهما في الحادث المكون للقوة

القاهرة. من ذلك يتضح لنا جليا أن هناك ثمة تعديل مهم اتسم بالتوسع في المحتوى والتطبيق وأدى بالنتيجة إلى القبول بان الاستحالة القانونية لتنفيذ العقد تعطي تبريرا واقعا لا يمكن تجاهله ولا خلاف على أثره في تكوين المفهوم الحديث للقوة القاهرة .

وهناك من الشروط التي خففت من معيار الحالة التي لا يمكن تجنبها L'inévitable . وفيما يتعلق بهذا المعيار يمكن أن نستشهد بالمثال التالي : " يفهم من حالة القوة القاهرة لتنفيذ العقد كل عمل لا يمكن توقعه، لا يمكن مقاومته، خارج سيطرة الطرفين، لا يمكن تجنبه من قبلهما رغم كل الآثار المعقولة والممكنة⁽¹⁾ .

On entend par force majeure pour l'exécution du contrat tout acte ou événement imprévisible , irrésistible , hors du contrôle des parties et qui ne pourra être empêché par ces dernières malgré des effets raisonnables possibles

وهذا التطور في المفهوم الحديث للقوة القاهرة نجده في نص الاتفاقية الدولية الأخيرة المتعلقة بالبيع الدولي للبضائع عندما أخذت بمعيار المعقولة Raisonnablement حيث تنص المادة 79 فقره 1 بأنه (لا يسال أحد الطرفين عن عدم تنفيذ أي من التزاماته إذا اثبت إن عدم التنفيذ كان بسبب عائق يعود إلى ظروف خارجة عن إرادته وأنه لم يكن من المتوقع بصورة معقولة أن يأخذ العائق في الاعتبار وقت انعقاد العقد أو أن يكون بإمكانه تجنبه أو تجنب عواقبه أو التغلب عليه أو على عواقبه)⁽²⁾ .

(1) Fontaine M. , op. cit. DPCI 1979 , n°4 , p. 474 .

(2) المادة 79 فق 1 من اتفاقية فينا لعام 1980. هذا هو النص العربي لهذه الاتفاقية .

قد نلاحظ أيضا إشارات لهذا التطور حتى في أحكام محكمة النقض الفرنسية. وكما عبر عن ذلك الفقيه TUNC هو أن " المحكمة تبحث فيما إذا كان الحادث المفاجيء الذي جابهه المدين في تنفيذ التزامه كان غير متوقع بشكل اعتيادي، وأنه لم يستطيع بشكل واقعي ومعقول أن يتجنبه " ⁽¹⁾. والتطور الحديث لمفهوم للقوة القاهرة الذي أخذ بهذا المعيار نجده أيضا في محتوى الشروط العامة التي أعدتها المنظمة الاقتصادية للدول الأوروبية CEE ⁽²⁾.

وبموجبها فإن معيار الإعفاء من المسؤولية يستقر في الحادث، الذي مهما كان المتعاقد ذكيا ويقضا فإنه لا يمكن تجنبه ولا يتمكن إدراك نتائجه. ولكي يتمتع المدين بالتنفيذ بالإعفاء من كل المسؤولية ذات الصلة بالحادث، أو عند عدم احترامه لالتزاماته، فإنه يتمكن وبسهولة أن يدفع بوجود حالة (الاستحالة القانونية للتنفيذ). ويتحقق هذا الافتراض في كل مرة يحول الحادث دون تنفيذ المدين للالتزامات على الرغم من بذل كافة الجهود التي يقوم بها المدين العادي. ومن المفيد أن نستشهد ببعض الأحكام التي اعتبرت أن قرار السلطة كان سببا رئيسيا لاستحالة التنفيذ للالتزامات المدين في العقود الدولية.

(1) TUNC A. , : Colloque d' Helsinki 1960 , p. 255 . مناقشات حول مشاكل عدم التنفيذ والقوة القاهرة في عقود البيع الدولية , انظر أيضا : Cour de Cass.2ème Chambre civile, 13 juillet 2000, BRDA , n° 15 , 2000, P. 5

(2) Conditions Générales n° 401 , clause 18-1; Conditions Générales n° 312, clause 312-1 . Conditions de vente des combustibles solides , clause 13-1

في قضية الشركة النرويجية :

لن تتمكن هذه الشركة من استلام كمية البترول المتعاقد عليها مع إحدى المشروعات التابعة للدولة المنتجة للنفط. وتدفع الشركة النرويجية، مدعى عليها، أسباب عدم تنفيذ التزاماتها لتبرير موقفها، بأن السلطات النرويجية المختصة بتحويل العملات اللازمة للوفاء، ستعترض على تنفيذ العقد بسبب هذا التحويل الذي قد يؤدي إلى خسارة في العملات الصعبة لميزانية النرويج. وهذا التدخل في ظروف تنفيذ العقد يمكن أن ينشأ للمدين حالة القوة القاهرة. وكما ترى لجنة التحكيم من جهة أخرى بأن هنالك ترابط لمعيار عدم التوقع ومعيار استحالة المقاومة لموقف وقرار السلطة العامة⁽¹⁾.

في قضية الشركة الفرنسية المدعية والشركة الرومانية:

المدعى عليها بسبب عدم تنفيذ التزاماتها، قررت لجنة التحكيم بأن إلغاء الترخيصات بالتصدير من قبل السلطات الرومانية يخلق بشكل لا يقبل النقاش حالة القوة القاهرة للشركة الرومانية طبقا للمبادئ العامة للقانون أو لنصوص العقد⁽²⁾.

ويمكن الإشارة أيضا لقرارات كثيرة للسلطات الإدارية مؤخرا التي منعت دخول اللحوم الحمراء المستوردة من بعض الدول المنتجة وخاصة إنكلترا وفرنسا لأسباب صحية. ولاشك بأن طابع هذه القرارات وآثارها تضع المدين بالتنفيذ، سواء كان البائع منتج اللحوم أو وكيله، في وضع الاستحالة القانونية لتنفيذ التزاماته العقدية.

(1) قرار الغرفة التجارية الدولية في القضية رقم 2216 عام 1974 : مجلة القانون الدولي Clunet 1975 ص 912 ملاحظات Derains .

(2) قرار الغرفة التجارية الدولية CCI رقم 2478 عام 1974 : مجلة القانون الدولي Clunet 1975، ص 925، ملاحظات Derains .

ب - يجب أن لا ترجع استحالة التنفيذ لفعل المدين:

لكي تكتمل عناصر حالة القوة القاهرة، يجب ألا يكون الحادث الذي حال دون تنفيذ الالتزام هو نتيجة طبيعية لعمل من أعمال المدين أو تقصير منه، كما لو كان الحادث مثلاً حاصلًا نتيجة التنظيم السيئ لوظيفة مشروعه أو تخمينه الخاطئ للشروط التي تستند عليها ظروف تنفيذ التزاماته بشكل اعتيادي. وحسنا فعل المشرع عندما اعتبر استحالة تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد، بسبب يعزى للمتعاقد، تعتبر في حكم مباشرته خيار العدول عن العقد⁽¹⁾. ولقد اخذ المفهوم الحديث للقوة القاهرة بهذا المبدأ حيث وضع أيضا بعض القيود المهمة والدقيقة كي ينتظم بموجبها العمل به. ولتأكيد وجود استحالة التنفيذ التي تحرر المدين من عبء المسؤولية، تفرض الشروط العقدية للقوة القاهرة معيار جوهري مفاده هو أن يحصل الحادث خارج السيطرة المعقولة لطرفي العقد (hors du contrôle raisonnable des parties). وهذا يعني إن مثل هذا الحادث لا يمكن منع وقوعه رغم الجهود الممكنة والمعقولة التي يبذلها المدين حرصا منه لتنفيذ التزاماته. وهذا المعنى الجديد للقوة القاهرة يمكن أن نجد له ما يعبر عنه بالإنكليزية beyond the reasonable control of the party affected by، وأنه يتجاوز عندئذ في محتواه حدود المعنى التقليدي لتكييف حالة الحادث الجبري الذي بدأ القضاء الفرنسي أخيرا تعديل مضمونه في كثير من الأحكام⁽²⁾.

(1) المادة 77 فق 1 من القانون المدني الكويتي .

(2) Cass. 1re civ. , 10 fév. 1998, D. 1998, Jur. P. 539; Cass. 1re civ. , 9 mars 1994, Bull. Civ. I , n° 91 ; D. 1994 , IR p. 108; Cass. Com.. 1er oct. 1997 , Bull. Civ. IV , n° 240 D. 1998 Somm. P. 199, obs. P. Delebecque ; Cass. Com. 28 avr. 1998 ,D. 1999 , Jur. P. 469 .

وليس غريبا أن نجد لهذا الموقف الجديد للقوة القاهرة تطبيقات كثيرة في العرف الدولي بسبب تقديمه حولا ملائمة لتطور العلاقات التجارية. ونرى ذلك مثلا في نصوص الشروط العامة لتوريد المكائن لأغراض التصدير رقم 188، حيث تنص نماذج هذه العقود بأنه في إطار هذا العقد، يعتبر حاصلا خارج سيطرة الطرفين، كل حادث لا يمكن رده إلى خطأ في سلوك الطرف المتعاقد⁽¹⁾.

إن تفسير حالة القوة القاهرة بهذا المعنى يتطلب أن يكشف الحال عن عدم قدرة المدين سواء كان في مواجهة ما ينتج عن حوادث الكوارث الطبيعية كالفيضانات أم الحريق والزلازل الأرضية أم الانهيارات، أم تلك التي تنجم عن قرار السلطة العامة بما ينشأ عنها من حواجز قانونية تمنع تنفيذ الالتزامات العقدية، كمنع الاستيراد أو التصدير أو تحويل العملات الصعبة إلى خارج البلد لتسديد ثمن العقد، أو استحالة استخدام طرق النقل والمطارات والموانئ وغيرها من الأسباب التي لها من الآثار المباشرة وغير المباشرة التي تجعل تنفيذ العقد مستحيلا على المدين.

يهتم المفهوم الحديث للقوة القاهرة كثيرا بظاهرة تدخل الدولة في الحياة الاقتصادية وخاصة ما يتعلق بالعقود التجارية الدولية. وهو يهدف في قواعده إعفاء المدين وسواء كان المشتري أو البائع من المسؤولية العقدية عندما يكون في مواجهة تلك الصعوبات سابقة الذكر التي تحول دون تنفيذ التزاماته. فإن ما يتعرض إليه المشتري غالبا هو استحالة تنفيذ التزامه باستلام المبيع أو دفع

(1) DOLLE H. Colloque d'Helsinki , p. مناقشات ندوة هلسنكي سابقة الذكر .
FONTAINE M , op. cit. DPCI 1979 n°. 4 , p. 479; Conditions générales de vente de la C.E.E. : n°. 188 A .,Genève1953; n° 574 , Genève 1955 ; n° 730, Genève 1961 .

الثلث بتحويل العملات الأجنبية الضرورية لذلك. وهذا الوضع يخرج بلا شك عن سيطرة المشتري عندما يكون من رعايا الدول التي تتحكم كليا في حركة رؤوس الأموال إلى خارج حدودها مما يجعل أحيانا تنفيذ العقد الدولي مستحيلا دون أن يتمتع المتعاقد الدولي بنسبة من الاستقلالية المالية في الوفاء بالتزاماته عبر الحدود.

ولكي ينتفع المدين من هذه الحماية العقدية للقوة القاهرة ينبغي ألا تكون الدولة طرفا في العقد، أي عليها أن تكون غريبة تماما عن العلاقة العقدية. فإذا افترضنا بأن المشتري هو الدولة أو إنه إحدى مشروعاتها فإنه يعتبر شخص من أشخاص القانون العام، ويتمتع بإرادة تعاقدية غير منفصلة عن إرادة الدولة في إبرام العقد. ونتيجة لذلك فلا يمكن لها أن تفرض على نفسها ما يمنعها تنفيذ التزاماتها. وهذا الاستنتاج ينطبق كذلك على البائع عندما يكون أحد مشاريع الدولة حتى وإن كان هذا المشروع يتمتع بنظام قانوني خاص ينظم نشاطه ويدعم شخصيته المعنوية المستقلة باعتباره شركة تجارية.

فإذا وجد ما يمنع من تنفيذ العقد من خلال قرارات الدولة، فلا يمكن لهذه الشركة أن تدفع مسؤوليتها عند عدم التنفيذ بحجة وجود القوة القاهرة، لأن الفعل المانع للتنفيذ ينسب إليها، ولأن تصرفا كهذا يكون جزء من النظام الاقتصادي للدولة، وليس مهما القول بأن الشركة تتمتع بنظام الصلاحيات المطلقة والمستقلة في التعاقد باسمها .

إن الاستقلال القانوني لمشروع القطاع العام، سواء شركة أو مؤسسة، لا يبرر له التمتع بحالة القوة القاهرة لأنه كان سببا غير مباشر في نشوء هذه الحالة. وهكذا قضت محكمة التحكيم للغرفة التجارية الدولية بموجب هذه

القاعدة حيث اعتبرت بان منع تحويل العملات الصعبة من قبل البنك المركزي للبلد لا ينشأ للمؤسسة المذكورة في هذه الدعوى حالة القوة القاهرة نظرا لكونها من مشروعات القطاع العام لهذا البلد⁽¹⁾. مع ذلك، فان تطبيق هذا المبدأ لن يكون عاما في جميع الحالات . ففي إحدى القضايا، دافعت محكمة التحكيم في صوفيا عن مصالح مشروعات القطاع العام حيث اتخذت موقفا مغايرا كليا عندما اعتبرت بان قرار التخطيط للبلد planification acte de prince Fait de prince وانه يثير استحالة تنفيذ موضوعية لا تنسب إلى مؤسسة القطاع العام البلغارية⁽²⁾.

إن هذا التباين في الأحكام، بسبب التقدير المتناقض لتقييم استحالة التنفيذ التي يطالب بها المدين، تقودنا إلى عدم الاطمئنان في ضمان حقوق الأطراف المتنازعة في العلاقات التجارية الدولية . وإنه من الضروري تبني موقفا موحدا آخذا بالاعتبار الوضع القانوني للمتعاقدین بهدف تقليل التأثير السلبي للتدخل الذي تمارسه دائما السلطات المالية على مصير تنفيذ العقود الدولية .

ومن جانب آخر فمن المعلوم بأن على طرفي العقد التعاون فيما بينهما من اجل أن يحقق تنفيذ العقد غرضه. ونظرا لذلك، فان حالة القوة القاهرة ينبغي أن لا تؤدي تلقائيا إلى إنهاء الرابطة العقدية إنما هي تخدم إن حصلت إلى إعادة النظر في هذه الرابطة عندما لا تصبح شروطها ملائمة مع

(1) محكمة التحكيم للغرفة التجارية الدولية CCI، حكم القضية رقم (3093 / 3100 1979)

انظر مجلة القانون الدولي: Clunet 1980 , p. 952

(2) محكمة التحكيم في صوفيا، مجموعة أحكام رقم (, 7/61 , 20 dèc 1961 , 21/56 , 16/56

(41/64 , 61/65

انظر مجلة القانون الدولي.: Clunet 1969 , jurisprudence Bulgare , p. 176 et suiv.

ظروف التنفيذ. إذن لا يكون حادث القوة القاهرة غير متوقعا أو انه لا يمكن مجابهته أو تجاوزه، إلا انه ذلك الحادث الذي يخرج عن السيطرة المعقولة للطرفين في الالتزام حرفيا بما نص عليه العقد. ولقد أخذت بهذا المفهوم، كما ذكرنا ذلك سابقا، اتفاقية الأمم المتحدة في نص المادة 79 - 1 حيث "لا يسأل أحد الطرفين عن عدم تنفيذ أي من التزاماته إذا اثبت إن عدم التنفيذ كان بسبب عائق يعود إلى ظروف خارجة عن إرادته وانه لم يكن من المتوقع بصورة معقولة أن يأخذ العائق في الاعتبار وقت انعقاد العقد...."⁽¹⁾.

وهذا لا يعني بان المتعاقدين ليست لديهم القدرة نهائيا للتنفيذ، إلا إن العائق أصبح لا يمكن تجاوزه insurmontable عندما يتطلب استعمال وسائل ومبالغ هي ليست من الأمور المعقولة. ولكن هذا التنفيذ لابد أن يحصل حسب شروط مختلفة عما جاءت بها النصوص التي كانت مثبتة سابقا في العقد. ولكي نقف على آثار معيار الرقابة المعقولة عندما يكون الحادث غير متوقعا، نذكر على سبيل المثال نص الشرط التالي للقوة القاهرة :

"يراد بالقوة القاهرة، كل حادث أو ظرف أو حالة وقائع لا يتمكن البائع إدراك توقعها، ولا تجنبها وعندها يكون مستحيلا عليه معالجتها بطريقة تمكنه احترام مواعيد التسليم التي نص عليها العقد " :

Pour force majeure, on entend tout évènement ,
circonstance ou état de fait que le vendeur
ne pouvait raisonnablement ni prévoir , ni empêcher et
auquel il lui a été impossible de porter
remède de manière à pouvoir respecter les délais
contractuels de livraison"⁽²⁾

(1) المادة 79 فق1، النص العربي لاتفاقية فيينا لعام 1980 سابقة الذكر .

(2) FONTAINE M. المصدر السابق، ص. 474 .

ويراد من هذا النص التعرض إلى معيار عدم التوقع l'imprévisibilité وجعله أكثر مرونة كي لا يكون تقييمه خاضعا إلى نظرية تجريدية in abstracto جامدة إنما ينبغي أن يكون هذا التقييم واقعيًا in concreto يجمع كل الاحتمالات، فإن مثل هذا التقييم سيعتمد قبل كل شيء على ظروف الحادث وكذلك على شخص المتعاقد المدين بالتنفيذ. وبالتأكيد فإن إضفاء صفة شخص المتعاقد على معيار عدم التوقع لتقدير الظرف سيؤدي إلى إضفاء نوع من المرونة في تعريف حالة القوة القاهرة⁽¹⁾.

ولكن يبقى السؤال قائما لمعرفة وتحديد طبيعة الحادث الغير متوقع رغم توفر الرقابة المعقولة من قبل المدين بالتنفيذ. أما ما ورد في نص الشرط أعلاه، فإنه من وجهة نظرنا لم يعطي التحديد الدقيق لمعرفة الحادث الذي يعتبر من الناحية المعقولة غير متوقع حصوله. وهذا ما سيخلق خلل وخطورة في صحة التقييم، بحيث يستلزم عندئذ ضرورة الاتفاق عليه صراحة من قبل طرفي العقد لاستبعاد النتائج السلبية عند عدم التنفيذ. ويجب ألا يترك النص بهذا الإطلاق دون تحديد طابع الحادث باعتباره غير متوقع الإدراك raisonnablement imprévisible. من ناحية أخرى، قد يكون لمفهوم الرقابة المعقولة تعيين حادث القوة القاهرة باعتباره حدث لا يمكن تجاوزه insurmontable كما هو الحال في نص الشرط التالي: "يراد بالقوة القاهرة كل عمل أو حدث غير متوقع، لا يمكن التغلب عليه، خارج سيطرة الطرفين، ولا يمكن لهما تجنبه رغم الجهود الممكنة المعقولة".

(1) انظر:

SARIS M. N.: Les clauses particulières du contrats internationaux thèse Monpillier 1981 , p. 252 .

On entend par force majeure tout acte ou évènement
impévisible , hors du contrôle des parties
et qui ne pourra être empêché par ces dernières malgré des
efforts raisonnablement possibles ⁽¹⁾.

ونفهم من هذا النص بان الحادث أضفى على آثار القوة القاهرة
موقفا معتدلا لصالح المدين بالتنفيذ لأنه يفترض كي يتجاوز هذا العائق
،ينبغي عليه استعمال وسائل ومبالغ مهمة تتجاوز حدود تلك التي
يجب أن توظف بصورة معقولة. فإذا كان تنفيذ الالتزام يوجب استعمال
مثل تلك الوسائل الباهضة، فلا يعد ممكنا تنفيذ العقد وبالتالي يقتضي
إعادة النظر في ظروف تنفيذه استنادا لقيام حالة القوة القاهرة. إن مثل
هذا الحل يتعارض مع المبدأ العام لموقف القضاء الفرنسي عند النظر في
النزاعات المدنية أو التجارية لأنه يؤدي إلى التداخل مع نظرية الظروف
الطارئة التي لم يتردد مجلس الدولة الفرنسي تبنيها فقط في نزاعات
عقود الأشغال العامة ⁽²⁾.

ولكن هذا الحل، كما سنرى، أخذ مكانا واسعا أيضا في ميدان
التعامل التجاري الدولي واتخذ لضرورته أشكالا متعددة تنسجم مع
رغبة أطراف العقد.

ثالثا : تنوع صياغة شرط القوة القاهرة :

يحتل مبدأ سلطان الإرادة مكانا مهما في العقد التجاري الدولي. فإذا
افترضا بان على الطرفين إخضاع العقد إلى أحكام قانون معين واجب
التطبيق، فانهما بدون شك يتمتعون بكامل الحرية في الاتفاق على محتوى

(1) انظر : FONTAINE M. المصدر السابق، ص. 474.

(2) Conseil d'Etat, 14 juin 2000, Bulletin juridique des contrats publics , 01 nov.
2000, P. 343-349 .

شرط القوة القاهرة واختيار النص الذي يبدو لهم اكثر ملائمة ومنفعة لحماية حقوقهم. وهذا الحل يتطابق مع القاعدة القانونية التي تجيز أن يتضمن العقد أي شرط يرتضيه المتعاقدان، إن لم يكن ممنوعاً قانوناً أو مخالفاً للنظام العام وحسن الآداب⁽¹⁾. فليس على طرفي العقد إلا تحديد مضمون هذا الشرط عند تحرير العقد لمعرفة آثار تطبيقه. وقد يلجأ الطرفان إلى نموذج بند مفضل درج عليه العرف التجاري. وفي كل الأحوال، يجب أن يحقق مثل هذا الشرط المتفق عليه على قدر مهم من التوازن العقدي الضروري لمصالحهما وحماية حقوقهما عند احتمال عدم تنفيذ العقد.

وبشكل عام يمكن تشخيص أنواع متعددة لشرط القوة القاهرة، تختلف في صرامتها تبعاً لطبيعة العلاقة العقدية أو ما تتطلبه من مرونة يهدف منها الحفاظ على الرابطة التجارية والعلاقات العقدية المستمرة بين المتعاقدين في العقود الدولية. وهكذا فإن الحادث المفاجيء يصبح ذلك الحادث الذي لا يمكن تجاوزه عندما نستعمل من الوسائل والكلفة ما يكون غير معقولاً. ويصح ما ورد في رأي الفقهاء بأنه من الفائدة ملاحظة إن كافة الحوادث التي تعترض تنفيذ العقد يمكن تجاوزها أحياناً إذا وضعنا لها الأموال الضرورية، أما المعيار الاقتصادي الذي يقيد منفعة مشروع المتعاقد فإنه لا يجوز استعمال أية وسيلة مهما تكن كلفتها، إنما ينبغي أن تكون الالتزامات المادية ما يمكن تحملها دون إن تقود بالمدين العاجز عن الوفاء بالتزاماته إلى تعطيل عمل مشروعه بالكامل⁽²⁾.

(1) المادة 175 من القانون المدني الكويتي.

(2) KAHN Ph.: Force majeure et contrats internationaux de longue durée , Clunet 1975 , p.477.

هنالك ثلاث أنواع أساسية يمكن بموجبها صياغة شرط القوة القاهرة. ولطرفي العقد حق اختيار نوع الصياغة التي تقدم لهم التعريف المتكامل بحيث يغطي المفاجئات التي تعترض، حسب تقديرهم، ظروف تنفيذ التزاماتهم .

1- الشرط ذات التعريف العام للقوة القاهرة:

يتمكن طرفي العقد إعطاء تعريف عام للحدث الذي سيعتبر حالة من حالات القوة القاهرة. وهذا الاختيار ما هو إلا تطبيقا لما جاء به النموذج التقليدي لتعريف الحادث الجبري. وتتميز هذه الصياغة ببساطة النص وضرورة تسهيل محتوى شروط العقد في المعاملات الدولية. والشرط التالي يعطينا مثالا لهذا الأسلوب :

" يقصد بالقوة القاهرة كل عمل أو حادث غير متوقع، لا يمكن التغلب عليه يعود إلى ظروف خارجة عن إرادة الطرفين، ولا يمكن لهما تجنبه رغم الجهود الممكنة والمعقولة":

On entend par force majeure pour l'exécution du contrat tout acte ou événement imprévisible , irrésistible , hors du contrôle des parties et qui ne pourra être empêché par ces dernières malgré des efforts raisonnablement possibles ⁽¹⁾

ولكي يحقق التعريف العام لشرط القوة القاهرة التوازن بين مصلحة طرفي العقد، ينبغي أن يأخذ بالاعتبار كافة الظروف التي تهم طرفي العقد حين تقييمها لخصائص الحالة الجبرية. إلا أنه من الملاحظ في نماذج العقود الجاهزة، أن

(1) انظر نماذج الشروط العقدية التالية :

Les conditions générales de livraisons de l'équipements mécanique , n° 574

A Les conditions générales de vente-achat de bois conifère , n° 410

هذه الصياغة دائما تكون لمصلحة المجهز أي البائع دون أهمية لمصلحة المشتري.

ومثال على ذلك نص الشرط التالي : " تعتبر حالة من حالات القوة القاهرة كل الحوادث مهما كانت طبيعتها، خارج السيطرة المعقولة (للبائع) ذات طبيعة تعوق أو تؤخر تنفيذ البيع " :

Seront considérés comme cas de force majeure tous les événements de quelque nature qu'ils soient , en dehors du contrôle raisonnable du (vendeur) de nature à entraver ou à retarder l'exécution de la vente ⁽¹⁾.

ولغرض الحفاظ على التوازن العقدي، ينبغي عدم إعطاء تعريف للقوة القاهرة ذات ميل لطرف واحد أو تحقيق مصلحة أحد طرفي العقد دون الآخر. فهناك من الأحداث التي تعرقل تنفيذ الالتزام سواء من جانب البائع أو من جانب المشتري، حيث أن لكل طرف الظروف الخاصة به التي ترافق تنفيذ التزاماته العقدية الدولية. وبالتالي فإن صياغة الشرط يجب أن تعطي تعريفا محايدا لحالة القوة القاهرة كما هو في نص الشرط التالي :

" يقصد بالقوة القاهرة أو الحادث الجبري، كل حادث مستقلا عن أي خطأ أو أي عمل لطرفي العقد غير متوقعا له، يجعل تنفيذ التزامات المتعاقدين مستحيلا بشكل مطلق فيما عدا تلك الحوادث التي تجعل التنفيذ أكثر صعوبة أو أكثر كلفة " :

Par cas de force majeure ou par cas fortuit , il faut entendre tout événement qui idépendement de toute faute ou de tout

(1) ALTER M. : thèse cit. n° 179 , p. 303 ; FONTAINE M. , op. cit. DPCI 1979 , T.5 , n° 4 , p. 474.

fait de la parties , et de façon imprévisible pour elle rend absolument impossible l'exécution des obligations contractuelles , à l'eclusion des événement qui rendent cette exécution plus difficile ou plus onéreuse ⁽¹⁾ .

ومن الملاحظ على هذا الشرط شموله لطرفي العقد على السواء، ولكن تعريف القوة القاهرة يتمسك أيضا بنفس الخصائص التي جاءت بها النظرية التقليدية. فهو لا يمثل حلا مرضيا للمتعاقدین في إطار العلاقات التجارية الدولية، حيث هنالك الكثير من الظروف التي هي حادث جبري، لا يتم اعتبارها إلا بصورة ضيقة ومحددة، إنها قد تعرض حماية حقوق المدين إلى خطر تحمل المسؤولية رغم وجود الحادث الذي كان سببا فعليا في منع المدين تنفيذ التزاماته ⁽²⁾. ومن ناحية أخرى فإن احتمال إلغاء العقد يبدو أكيدا بمجرد تخلف أحد عناصر القوة القاهرة لهذا التعريف التقليدي الضيق، ولا يدع أية فرصة للحفاظ على العقد لفقدانه أية وسيلة تسمح بالتفاوض في إعادة توازن العقد.

ومن الشروط ذات المضمون الشامل نجد النص التالي :

" يعد من قبيل القوة القاهرة كل حادثة اتفق عليها القضاء واعتبرها قوة قاهرة".

"Par cas de force majeure, on entend les cas communément admis par la jurisprudence "

وهذا الشرط غير دقيق وجاء مطلقا في مضمونه. كما أنه بتقديرنا حلا لا يخلو من المخاطر ولا يؤمن مطلقا الحماية اللازمة لطرفي العقد عندما يتعرض أحدهما باستحالة تنفيذ التزاماته العقدية. وإن مجرد الإشارة إلى ما وافق عليه

(1) KAHN Ph. المصدر السابق، ص. 470.

(2) انظر حكم محكمة التحكيم الدولية للغرفة التجارية الدولية :

CCI , affaire n ° 3093/3100 , 1979 , Clunet 1980 , p. 952

القضاء لتقييم الحادث باعتباره قوة قاهرة، فانه ليس واضحا حيث لا يسمح بمعرفة أي قضاء يقصده هذا الاتفاق. ومن المعروف أن موقف القضاء الدولي ليس موحدًا ولكل له نظريته الخاصة التي يستند عليها في تقييم حالة القوة القاهرة .

ومن المفضل إذن أن لا يتعرض طرفي العقد إلى مثل هذا الغموض في صياغة شروطهم العقدية. كما أن عليهم الابتعاد عن قيود النظرية التقليدية لمفهوم القوة القاهرة. فما عليهم إذن إلا إعطاء تعريفًا وإن كان عاما، إلا أنه يجب أن يقلل من صرامة معيار اعتبار الحادث الذي يعتبر غير متوقعا Imprévisible كما هو واضح في الشرط التالي : " يقصد بالقوة القاهرة في تنفيذ العقد كل الحوادث مستقلة عن رغبة الطرفين غير متوقعة، أو إن كانت متوقعة، لا يمكن تجنبها ⁽¹⁾ " .

On entend par force majeure pour l'exécution du contrat tous les événements "

"indépendants de la volonté des parties , imprévisibles ou , si prévisibles , inévitables .

إن مثل هذا الاتفاق الذي يرمي إلى تعديل المفهوم التقليدي للقوة القاهرة، يتطلب تقييم عدد كبير من الحالات التي ممكن أن تكتسب صفة القوة القاهرة. وهذا الحل يدع المجال واسعا لشمول عدد كبير من الحالات التي ممكن أن تندرج تحت أحكام القوة القاهرة. ولكن رغم المرونة التي يمنحها التعريف العام لشرط القوة القاهرة، فإن نطاق تطبيقه يعود أخيرا لتقدير القاضي المختص عند النزاع، حيث له كامل سلطة التقدير للحكم فيما إذا كان الحادث أو الحوادث التي تعيق المدين من تنفيذ التزامه ممكن اعتبارها أو عدم

(1) Fontaine M. المصدر السابق، ص. 474 .

اعتبارها حوادث جبرية. وبما أن ذلك هي مسألة وقائع فقد تكون النتائج غير أكيدة وغير مرضية لضمان حقوق الطرفين .

2- شرط يعدد حالات القوة القاهرة Par Enumération:

إنه إجراء بسيط يتضمن بأن يتفق الطرفين عند صياغة نص الشرط على ذكر الحوادث بالتحديد، تلك التي يعتبرونها إن وقعت عند تنفيذ العقد حالة من حالات القوة القاهرة. وهذا الأسلوب يفرض على المتعاقدين التفاوض بجدية

بهدف التوصل إلى الاتفاق الذي يسمح بتحديد تلك العوائق التي قد يتعرض إليها كل منهما وقت تنفيذ العقد. ومثل هذا التطبيق يمكن أن نلاحظه في نص الشرط التالي:

" اتفق الطرفان بأن الحوادث التالية هي حالة من حالات القوة القاهرة، الحرب، التمرد، الحريق، الفيضانات. الهزات الأرضية، وغيرها من الكوارث الطبيعية:

Les parties retiennent d'un commun accord comme cas de force majeure les événements

suivants : guerre , rébellions , incendie , inondations , tremblements de terre et autre calamités naturelles ⁽¹⁾

وهذا النوع من الشرط يمثل في الحقيقة النموذج الذي اقترحه وأوصي به القانون الإنكليزي، حيث أنه لا يأخذ مباشرة بفكرة القوة القاهرة. كما أن مثل هذا النص يحقق من ناحية أخرى رغبة القضاء الإنكليزي الذي يتقيد حرفياً بما عبرت عنه إرادة الطرفين والنية المعلنة صراحة في العقد دون الحاجة في البحث عن سواها.

(1) انظر: SARIS M. N.، المصدر السابق، ص. 247 .

ولاشك بأن صياغة الشرط بهذا المضمون يقدم من حيث المبدأ ضماناً أكيداً لمعرفة حدود مسئولية المدين العقدية ونطاق تمتعه بقاعدة الإعفاء عن المسئولية عند عدم التنفيذ، دون أن يدخل طرفي العقد في نزاع قانوني قد يكون باهظاً وغير أكيد في نتائجه أو يأتي بآثار سيئة على ديمومة العلاقات التجارية بينهما. إن هذا الشرط لا يترك لتقدير القاضي مهمة تقييم الحادث.

أما الاتفاقات العقدية التي تحدد حالات القوة القاهرة، فإنها تأخذ شكلين رئيسيين. ويرجع لطرفي العقد حرية الأخذ بذلك الشكل الذي يرونه مناسباً.

أ - التعداد المحدد بالذات للقوة القاهرة:

بموجب هذه الصياغة، يجهز الطرفان قائمة بالحوادث على سبيل الحصر التي من الممكن أن تحدث أو يقدران وقوعها بأن لو حصلت فإنها تنشأ الحادث الجبري الذي يمنع تنفيذ العقد. ومن محاسن هذا الاتفاق أنه يستبعد كل نقاش لاحقاً لأي حادث قد يطرأ فيما بعد لم ينص عليه الشرط صراحة في العقد. ومن الجدير بالذكر أن على طرفي العقد أن لا يغيب عن ذاكرتهم النص على كافة الحوادث التي تجعل تنفيذ التزاماتهم مستحيلاً.

على البائع مثلاً أن يذكر كافة الحوادث التي تهدد نشاط مشروعه، كتلك التي تنشأ بقرار من السلطة العامة أو تحصل بفعل الأزمات الاقتصادية وكذلك الكوارث الطبيعية وغيرها من الكوارث ذات أثر يجعل تنفيذ التزامه بتسليم المبيع مستحيلاً. وعلى المشتري أن يحدد أيضاً نوع الحوادث التي تعيق تنفيذ التزامه باستلام المبيع وكذلك تلك التي تتصل بدفع مبلغ العقد. ومثال ذلك قرارات منع الاستيراد أو منع تحويل العملات الأجنبية أو غلق ميناء الوصول وبمعنى شامل، ينبغي على طرفي العقد ذكر كافة أنواع الحوادث التي تكون سبباً في إثارة المسئولية العقدية لعدم التنفيذ حسبما يرونه نافعا وضروريا لضمان حقوقهم.

ومن مزايا هذا الشرط الذي يحدد حالات القوة القاهرة هو :

- أن يتمكن البائع الاتفاق على إن حالة الإضراب في منشآته يمكن اعتبارها قوة القاهرة. ومثل هذا النص قد يكون تطورا مهما وعنصرا يساهم في تكوين المفهوم الحديث للقوة القاهرة يستند على مبدأ سلطان الإرادة للمتعاقدين في العقود الدولية. ولاشك أن هذا الحل يتعارض مع المواقف المتشددة حاليا لكثير من التشريعات المحلية التي لا تعتبر الإضراب سببا معفيا من المسؤولية العقدية للمدين عند عدم التنفيذ. وحتى إذا نظرنا إلى موقف القضاء الفرنسي فإنه محترسا كثيرا في هذا الجانب حيث يدعو إلى تحليل حادث الإضراب بشكل متعمق لتقييمه فيما إذا كان حالة من حالات القوة القاهرة . أما في الدول ذات الاقتصاد الموجه، فمن الصعب غالبا القبول بفكرة الإضراب ذاتها، فكيف الموافقة على تحمل نتائجها واعتبارها قوة القاهرة .

- إمكانية الاتفاق بين طرفي العقد على اعتبار تدخل السلطة العامة في المعاملات التجارية سببا لإعفاء المدين من المسؤولية عند عدم التنفيذ. إن كثير من القرارات السياسية والصحية والاقتصادية ما يؤثر سلبيا على حياة العقد أو قد تعطله نهائيا وتجعل تنفيذه مستحيلا. وقد يحصل ذلك بسبب الفوضى السياسية والاقتصادية لذلك البلد الذي يكون المتعاقد أحد رعاياه. رغم ذلك، ليس صحيحا إطلاق القاعدة باعتبار قرار الدولة في كل الافتراضات حالة من حالات القوة القاهرة. فعندما تكون الدولة نفسها طرفا في العقد وذلك في العقود الدولية التي تبرمها من خلال مؤسساتها في عمليات الاستيراد أو التصدير فإنه لا يحق لها الدفع بعدم المسؤولية لعدم التنفيذ كما حصل في المثال التالي حينما أجازت إحدى الدول عقد تجهيز مع دولة أخرى. ولقد تضمن شرط القوة القاهرة حالة قرار السلطة العامة Le fait du Prince يعد سبب معفيا

لمسئولية المدين بالتنفيذ . ولقد أصدرت الدولة المجهزة فيما بعد قرار اقتصادي يترتب على تطبيقه جعل تنفيذ العقد مستحيلا. وتطبيقا لشرط القوة القاهرة الذي ورد في العقد ما كان إلا إعفائها من المسؤولية إضرارا بالمتعاقد الآخر⁽¹⁾.

- إنه من غير الصحيح القبول على اعتبار قرار السلطة حالة من حالات القوة القاهرة عندما يتعلق الأمر بالعقد الذي يكون فيه أحد مشروعاتها، شركة أو مؤسسة، طرفا في هذا العقد بشكل مباشر أو من خلال الغير. إن ذلك يتعارض بدون شك مع القاعدة القانونية التي تقضي بأن استحالة تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد، يجب ألا تكون بسبب يعزي للمتعاقد⁽²⁾، وحيث إن مثل هذا الوضع يؤدي إلى الإضرار بالتوازن العقدي، ويعطل مبدأ حسن النية في التعامل بين الطرفين في العقود الدولية. فقد تتعمد الإدارة المالية للطرف المدين إلى خلق الموانع بقصد التخلص من تنفيذ التزاماتها العقدية مع الدائن الأجنبي.

إن حرية المتعاقدين في تعداد وتحديد الحالات التي يشملها شرط القوة القاهرة وبما يروونه ضروريا لا يخلو من النقد.

حيث قد ينطوي الشرط على إهمال أو إغفال حالة معينة كان يجب أن تدرج ضمن الحالات التي تم إدراجها في النص. ونذكر على سبيل المثال نص الشرط التالي:

"جميع الظروف المستقلة عن رغبة الطرفين تحصل بعد إبرام العقد وتمنع تنفيذه في الظروف الاعتيادية تعتبر أسباب معفية للالتزامات الطرفين.

(1) PISAR : Transactions entre l'est et l'ouest , Dunod , Paris 1972 .

(2) انظر نص المادة 77 فق1 من القانون المدني الكويتي .انظر كذلك تحليلنا سابقا صفحة 26.

وتكون مستقلة عن إرادة الطرفين ضمن مفهوم هذا الشرط، الحالات التي لا تنتج عن خطأ من الطرف الذي يثيرها، وخاصة الحالات مثل الحرب، التمرد، الهزات الأرضية، نزاع العمل،الخ"

Toutes circonstances indépendantes de la volonté des parties intervenant après la conclusion

du contrat et en empêchant l'exécution dans les conditions normales sont considérées comme causes d'exonérations des obligations des parties. Sont indépendantes de la volonté des parties au sens de ctte clause les circonstances qui ne résultent pas d'une faute de la partie que les invoque , et , notamment les circonstances telles que guerre , insurrection , tremblements de terre , conflit de travail , etc (1)

إلا إن من مزايا دقة تحديد الحالات التي يتم الاتفاق عليها في الشرط تسهل عمل القضاء في إصدار أحكامه دون الحاجة للبحث عن مفهوم القوة القاهرة⁽²⁾.

ب- عدم الدقة في تعداد حالات القوة القاهرة:

يكون أحيانا ذكر حالات القوة القاهرة غير محدد وينطوي على مجرد الإشارة إلى بعض الأمثلة، وبالتالي فإن القياس عليها يعتبر مثيل لها واعتبار ما شابهها حالة من حالات القوة القاهرة التي جاء الاتفاق عليها في العقد. وهنالك نماذج لمثل هذه الشروط تتضمن دائما أحد التعابير الآتية : خصوصاً "notamment"، أو مثال ذلك "par exemple"، أي ظروف مشابهة أخرى .autres circonstances analogues

(1) SARIS M.N، المصدر السابق، ص. 249 .

(2) انظر الأحكام القضائية التالية : CA ، p.247 ، Bull. IV ، 8 juil.1981 : Cass. Com

BRDA : 9 déc. 1986 : Cass. Com. 797 ، n° 906 ، RJDA 12 déc. 1996 : Versailles

. 68 ، p. 198011 : Bull. Cour d'Aix 6 mars 1980 ، CA Aix ، p.2 ، 87 / 3

إن اعتماد هذه الصياغة لتعريف القوة القاهرة من قبل طرفي العقد أساسه الرغبة المزدوجة في إعطاء شيء من المرونة لمفهوم هذا الشرط، وأحيانا تضيق نطاق تطبيقه بإعطاء أمثلة محددة كما هو الحال في النص التالي:

"نزاعات العمل وغيرها من الظروف كالحرائق، التعبئة العامة... تعد على وجه الخصوص من قبيل القوة القاهرة إذا وقعت بعد إبرام العقد ومنعت تنفيذه:"

Sont notamment considérés comme cause d'exonération s'ils interviennent après la conclusion du contrat et en empêchant l'exécution : les conflits de travail et toutes autres circonstances telles qu'incendies , mobilisation. ⁽¹⁾

ومن الملاحظ على هذا النوع من النموذج الغير محدد لحالات القوة القاهرة أنه لا يوفر ضمانا أكيدا للعلاقات التجارية الدولية، حيث يتمتع القاضي المختص في هذه الحالة بدور كبير في تشبيه الحادث من خلال القياس للأمثلة التي تضمنها الشرط لتقدير فيما إذا كان الحادث الذي يدفع به المدين يجعل تنفيذ العقد مستحيلا. وقد يكون القرار غير صائبا وينتج عن ذلك خطر أن تتعرض حقوق طرفي العقد عندما يتعرض حقيقة أحدهما لحادث جبري يجعل تنفيذ التزامه غير ممكنا .

3- التعريف مع التعداد لحالات القوة القاهرة:

في هذا النوع من الشروط، نحاول التخلص من مساوئ النص الذي يقدم فقط تعريفا عاما للقوة القاهرة، أو ذلك النص الذي يحدد فقط حالاتها سواء تلك الحالات التي يذكرها على سبيل الحصر أو على سبيل المثال. وإذا كان مهما

(1) FONTAINE M.، المصدر السابق، ص. 481 .

أن يتضمن الشرط على تعريف دقيق لحالة الإعفاء من المسؤولية العقدية عند عدم التنفيذ، فإن ذلك سيسمح للمتعاقدین معرفة المبدأ القانوني الذي يستقر عليه تسوية خلافتهما بشأن القوة القاهرة. وفي هذا الاتجاه فإن محتوى الشرط المتفق عليه ينبغي أن يقدم تعريفا عاما للحوادث الجبري. وبقدر ما يتعلق الأمر بالعلاقات التجارية الدولية وما يرافق تنفيذ الالتزامات المترتبة عليها من خصوصية الحوادث التي تعرقل تنفيذها، فإن معايير المفهوم الحديث للقوة القاهرة هو أكثر ضمانا وملائمة لظروف العقد الدولي كما هو في نص الشرط التالي :

" تعتبر حالة من حالات القوة القاهرة جميع الظروف غير المتوقعة، لا يمكن تجنبها، خارج سيطرة الطرفين، والتي تجعل مستحيلا بصورة معقولة التنفيذ الكلي أو الجزئي للالتزام العقدي " :

Sont considérées comme cas de force majeure toutes les circonstances imprévisibles , irrésistibles , hors du contrôle des parties qui rendent raisonnablement impossible l'exécution totale ou partielle de l'obligation contractuelle .

لاشك أن هذا التعريف للقوة القاهرة جاء بصياغة أكثر مرونة من تلك التي يقدمها المفهوم التقليدي لها. مع ذلك، فإن الاكتفاء بإعطاء تعريف للحوادث مهما يكن مضمونه يبقى خاضعا لتقدير القاضي المختص حينما لا ترافقه ذكر بعض الحالات المهمة التي قد يتعرض إليها تنفيذ التزامات المتعاقدین. ومن حيث المبدأ، فإن التطرق لتحديد وتعداد بعض الحوادث يعبر في الحقيقة عن قلق الطرفين والخشية من تعرضهم لموانع وعقبات خاصة بهم عند تنفيذ العقد مما يفترض عليهم التخلص من عواقبها⁽¹⁾.

(1) انظر في هذا المعنى : ALTER M. ، المصدر السابق، ص. 304 .

ومن الشروط التي تعطي تعريفا لحالة القوة القاهرة وتنص بنفس الوقت على ذكر بعض الحالات الخاصة بظروف المتعاقدين، نذكر نص الاتفاق التالي:

" لا يكون أي من الطرفين مسئولا عن عدم تنفيذ الالتزامات التي تعهد بها في هذا العقد عندما تمثل ظروف قوة القاهرة أو حادث جبري. وهذا يعني أي حادث أو ظرف مستقل وخارج سيطرة الطرفين. وتعتبر قوة القاهرة أو حادث جبري حسب الحالة، ما فيها، الحرب (معلنة أو غير معلنة)، التمرد....":

Aucune des parties ne sera responsable de la non-exécution des obligations qu'elle assume par le présent contrat , s'il se présente des circonstances de force majeure et / ou de cas fortuit , c'est - à - dire n'importe quel événement ou circonstance indépendant et en dehors du contrôle des parties. On considèrera force majeure ou cas fortuit , selon le cas , entre autres , la guerre (déclarée ou non) , la rébellion..⁽¹⁾

لاشك إن هذا النص يفتقر إلى التحديد الدقيق. إلا أنه رغم ذلك يمثل الصياغة المتعارف عليها في أغلب العقود الدولية. وقد يكون سبب ذلك هو إنها تحدد النظام القانوني الذي تتجه إليه نية الطرفين ورغبتهم الخضوع لأحكامه عند النزاع لتعريف القوة القاهرة. ومن جانب آخر يقدم النص إيضاحا يسترشد به القاضي لتفسير ما هو اقرب لنية الطرفين عند ذكر بعض الحالات علي سبيل المثال. وقد يجد القضاء أحيانا في ذكر جميع الحوادث المحتمل وقوعها عدم الحاجة في البحث لتحديد حالات القوة القاهرة عندما

(1) KAHN Ph : La clause de force majeure dans les contras internationaux , DPCI 1979 , T. II , 481 .

ينص عليها الشرط صراحة⁽¹⁾. من ذلك نفضل بأن على المتعاقدين تضمين الشرط جميع الاحتمالات التي يقدرونها ذات أثر يعيق تنفيذ التزاماتهم خاصة تلك التي يكون مصدرها عمل من أعمال الدولة. ولقد تطرقنا سابقا لأهمية هذا الافتراض وكيف يؤدي تدخل السلطة الدائم من آثار تحد من قدرة المتعاقدين في احترام التزاماتهم في العلاقات التجارية الدولية. ومنها : - منع التصدير أو الاستيراد - منع تحويل العملات الأجنبية - غلق المطارات أو محطات السكك الحديدية أو الموانئ، وغير ذلك من الأسباب والتي يكون دافعها أما اقتصاديا، سياسيا، صحيا، أمنيا أو فنيا.... ويفترض مبدأ حسن النية ألا يتحمل أي من المتعاقدين مسؤولية عدم تنفيذ التزاماته لأسباب خارجة عن إرادته. وإذا افترضنا توفر هذا المبدأ لدى المشتري في علاقاته الدولية، فإن قرارات السلطة الرسمية بأنواعها السالفة، لابد أن تخلق له عقبات تمنعه احترام التزاماته العقدية. ويصبح من غير العدالة أن تنسب إليه مسؤولية عدم التنفيذ لأسباب خارجة نهائيا عن إرادته. وليس أكثر ضررا بحد ذاته أن يتحمل ما ينتج عن فقدان عقدا دوليا إذا ما عرفنا مقدار الخسارة الناتجة عن عدم التنفيذ وخطر ذلك الذي قد يهدد نشاطه الاقتصادي إلى الانهيار. وتأثير عدم تنفيذ العقد بقرارات السلطة يهدد أيضا البائع ويجعله غير قادرا احترام التزاماته العقدية. ينبغي عليه إذن اشتراط الظروف الخاصة به والنص عليها لكي ترافق التعريف العام للقوة القاهرة، على أن لا يؤثر ذلك بالتوازن العقدي .

ويعني ذلك ألا يكون متشددا في ذكر بعض الظروف التي يراد منها

(1) انظر الأحكام القضائية التالية : CA : Cass. Com 8 juil.1981 : Bull. IV , p.247 ; Versailles 12 déc. 1996 : RJDA 797 , n° 906 ; Cass. Com. 9 déc. 1986 : BRDA 3 / 87 , p.2 ; CA Aix , 6 mars 1980 : Bull. Cour d'Aix 198011 , p. 68 .

محاولة التخلص من الالتزام بمتابعة تنفيذ العقد. وفي كل الأحوال، فإن محتوى شرط القوة القاهرة لابد أن يخضع لتقييم طرفي العقد عند التفاوض، ومن ثم الاتفاق على صياغته بشكله النهائي بهدف الحفاظ على التوازن العقدي بينهما، رغم أن هذا الافتراض يعتمد تحقيقه على بعض المعايير التي تتصل بوضع المتعاقدين وقوة التفاوض الذي يتمتع به كل واحد منهم وقت تكوين العقد . وما يؤثر على ذلك أيضا الثقة المتبادلة بين الطرفين والمنافسة التجارية الدولية وكذلك مقدار خضوعهما لمعيار النظام الاقتصادي الدولي⁽¹⁾ .

المبحث الثاني

تطبيق شرط القوة القاهرة

عندما يتفق طرفي العقد على تحديد معنى القوة القاهرة في العقد، فانه من الضروري أيضا وضع الترتيبات الخاصة لتطبيقه بالشكل الذي يؤمن التوازن العام للعقد بين طرفيه. فما هي إذن شروط التطبيق عندما يتحقق حادث القوة القاهرة ؟ ونظرا لخاصية وطبيعة العقد الدولي، فإن ما يرافقها من الحوادث التي تمنع التنفيذ تشكل من حيث المبدأ حالة خاصة بالمدين لهذا التنفيذ ناتجا عن تنوع الأنظمة السياسية والاقتصادية والقانونية. ومن ناحية أخرى، فان ابتعاد طرفي العقد جغرافيا أحدهما عن الآخر يستلزم معرفة طبيعة الموانع التي يتعرض إليها أحدهم، مما يترتب على المدين بتنفيذ الالتزام إعلام الطرف الآخر

(1) SALEM M. : Vers un nouvel ordre économique international , Clunet 1975 , p. 753 à 799
CARREAU D : Le nouvel ordre économique international , Clunet 1977 , p. 595 à 629 .

لحالة القوة القاهرة واثبات وقوعها بالوسائل الأكيدة. فوق ذلك، على المدين أن يبذل جهدا مهما لإيقاف حالة القوة القاهرة. سنحاول إيضاح ذلك في الفقرتين الآتيتين.

الفرع الأول

الالتزام بإعلام الطرف الآخر عن حالة القوة القاهرة

تؤدي الظروف التي خلقت حالة القوة القاهرة إلى نشوء آثار سلبية مهمة تنعكس على إمكانية تنفيذ العقد الدولي.

فعندما يلاحظ أحد طرفي العقد وجود العائق الذي يمنعه من الاستمرار واحترام التزاماته العقدية، عليه إعلام الطرف الآخر بعدم إمكانية تنفيذها. ويبدو هذا الالتزام ضروريا لأنه سيتيح الفرصة للمتعاقد الذي تم إخباره من

أن يعمل بدوره تقليل الإضرار التي قد تنتج عن استمرار تنفيذ التزاماته من جانبه.

فإذا افترضنا بأن السلطات الإدارية تمنع البائع من تصدير البضاعة محل العقد، فلم يعد هنالك سببا للمشتري اتخاذ الإجراءات اللازمة لفتح الاعتماد لصالح البائع لغرض تحويل مبلغ العقد أو الاستمرار بمتابعة هذه الإجراءات إن بدأ بتنفيذها. وكذلك الأمر عندما يتعرض المشتري إلى قرار السلطة يمنعه من الاستيراد أو استحالة حيازة الموافقة الرسمية اللازمة للوفاء بضمن الشراء، فلا بد من إخطار البائع بالحاد الجبري لكي يتوقف عن شحن البضاعة أو دفع رسوم التصدير أو إجراء عقد النقل وكل ما يتصل بإجراءات تصدير وإرسال المبيع لبلد المشتري حسبما جاءت به بنود العقد الأخرى. والتقييد بهذا الالتزام من قبل طرفي العقد على السواء أثرا إيجابيا

في المحافظة على ديمومة العلاقات التجارية الدولية بينهما، لأنه يؤكد توفر حسن النية في التعامل بين الطرفين.

لقد أعطاهما المشرع الدولي هذه الأهمية في نص المادة 79 من اتفاقية فينا لعام 1980، حيث تنص الفقرة الرابعة من هذه المادة على ما يلي :

" يجب على الطرف الذي لم ينفذ التزاماته أن يوجه إخطارا إلى الطرف الآخر بالعائق وأثره في قدرته على التنفيذ. وإذا لم يصل الإخطار إلى الطرف الآخر خلال مدة معقولة بعد أن يكون الطرف الذي لم ينفذ التزاماته قد علم بالعائق أو كان من واجبه أن يعلم به فعندئذ يكون مسئولا عن التعويض عن الأضرار الناتجة عن عدم استلام الإخطار المذكور" .

ويبدو من محتوى هذا النص بأن على الطرف الذي لا يتمكن تنفيذ التزاماته ليس فقط إخطار الطرف الآخر بالعائق وإنما عليه أن يعلم به. وقد اعتبر المشرع الدولي هذا الافتراض التزاما مضافا يقتضيه مبدأ حسن النية في التعامل التجاري الدولي يجد سنده في افتراض امتلاك الخبرة المهنية لدى المتعاقد ومعرفته لطبيعة الظروف القائمة التي تسمح أو إنها لا تسمح بتنفيذ العقد بمقتضى الشروط التي تم الاتفاق عليها .

وإذا كان إعلام الطرف الآخر بحادث القوة القاهرة ملزما للمدين بالتنفيذ، هل يخضع ذلك إلى ضوابط معينة تحدد الكيفية والفترة التي يجب أن يحصل فيها هذا الإخطار؟

عندما يتأكد حدوث القوة القاهرة، فإن الالتزام بالإخطار يجب أن يخضع إلى احترام بعض الضوابط الشكلية وكذلك الفترة التي ينبغي خلالها تبليغ الإخطار. وهذا ما تؤكد صياغة النصوص التالية:

"على الطرف الذي يدعي حدوث القوة القاهرة أن يوجه حالا إخطار صريح للطرف الثاني":

La partie qui invoque un cas de force majeure devra aussitôt adresser une notification expresse à l'autre partie (1)

"الطرف الذي يدعي بحالة القوة القاهرة، فبمجرد وقوعها عليه أن يوجه خطابا صريحا ومسجلا للطرف الثاني":

La partie qui invoque le cas de force majeure devra , aussitôt après sa survenance , adresser une notification expresse et recommandée à l'autre partie . (2)

"على البائع أن يعلم المشتري حالا عند حصول القوة القاهرة، مبينا الفترة المحتملة لإعاقة التنفيذ، فإذا لا يراعي أحد طرفي العقد هذا الالتزام، فلا يتمكن أن يدعي حالة القوة القاهرة ":

Le vendeur est tenu à informer immédiatement l'acheteur de l'arivée du cas de force majeure , en indiquant la durée probable de l'entrave. Si une des parties du contrat n'observe pas cette

1) obligation , elle ne pourra pas invoquer le cas de force majeure

ومن حيث المبدأ فإن الإخطار بحالة القوة القاهرة يجب أن يحصل باستخدام الطرق الملائمة المضمونة والأكثر سرعة ضمن الوسائل المتعارف عليها في حقل الاتصالات ونقل المعلومات. وليس أسرع اليوم من اتصالات الفاكس أو البريد الإلكتروني. أما ما يتعلق بمدة إخبار الطرف الآخر، فقد لا تكون لها أهمية إلا عندما نعلم متى بدأت حالة القوة القاهرة.

(1) FONTAINE M ، المصدر السابق، ص. 482 .

(2) انظر : SARIS M N. ، المصدر السابق، ص 254 .

مع ذلك فإن ما جرى عليه العرف في الاتفاقات العقدية يركز على ضرورة إيصال الخبر بالسرعة القصوى. فلقد درج على ذكر صيغ متنوعة مثل : حالا aussitôt، في فترة وجيزة dans un bref delai، بالحال immédiatement أو في وقت معقول with in a reasonable time. ومن المفضل أن يتفق طرفي العقد على تحديد الفترة الزمنية التي في خلالها يجب على من تعرض لحالة القوة القاهرة إعلام الطرف الثاني بوقوعها. وللطرفين كامل الاستقلالية في تحديد فترة نفاذها كما هو في الشروط التالية :

" على البائع في غضون سبعة أيام من تاريخ حصول القوة القاهرة أن يخطر المشتري وأن يشهد غرفة التجارة المختصة في منطقته. ما عدا ذلك، لا يستطيع الادعاء بحالة القوة القاهرة " .

Le vendeur remettra dans les 7 jours de l'arrivée du cas de force majeure et simultanément avec l'avis y relatif , la confirmation par sa Chambre de Commerce compétente. Au cas où cet avis ne serait pas donné dans les 7 jours , il ne pourra plus invoquer le cas de force majeure. ⁽¹⁾

" يجب على البائع إخبار المشتري بالظروف التي تؤخر تنفيذ العقد في حدود خمسة عشر يوما اعتبارا من وقوع حالة القوة القاهرة " ⁽²⁾. والملاحظ في اتفاقية فينا لعام 1980، إنها تلزم في مادتها 79 ضرورة إخطار الطرف الآخر في فترة معقولة dans un délai raisonnable ويسري ذلك ابتداء من اللحظة التي يعلم فيها الطرف المدين بالتنفيذ أو كان

(1) انظر : SARIS M N، المصدر أعلاه، ص 255 .

(2) انظر : EISEMANN F : Usage de la vente commerciale internationale , Coll.

Exporter, Ed. Jupiter 1980, p. 140

عليه العلم بوجود العائق. وإن تنوع هذه الصيغ لتحديد فترة الأخطار لا تمنع طرفي العقد تثبيت المدة التي يجب أن يحصل فيها الإعلام عن حالة القوة القاهرة في خلال أيام محددة تسري ابتداء من تاريخ حصولها أو التاريخ الذي ينبغي على المدين بالتنفيذ معرفة وجودها عندما يكون الإخطار خلالها ملزما.

إن مراعاة مبدأ الالتزام بإعلام الطرف الآخر سيحقق المنفعة المتوقعة من مزايا وجود شرط القوة القاهرة. وإن أي إهمال من المدين بعدم مراعاة واحترام هذا الالتزام يؤدي من حيث المبدأ إلى سقوط حقه في المطالبة بالإعفاء من المسؤولية ما لم يكن سبب عدم إجراء الإخطار بحادث القوة القاهرة ناتج بحد ذاته عن هذا الحادث. ويحصل ذلك مثلا عندما تتعرض وسائل الاتصالات إلى الدمار الشامل بسبب الحرب أو غيرها من الأسباب التي تمنع نهائيا إمكانية إرسال المعلومات من خلال القنوات الإعلامية المتعارف عليها في العرف التجاري الدولي بين المتعاقدين .

أما في غير هذا الافتراض، سيكون المدين مسئولا عن تعويض الأضرار الناتجة عن عدم التنفيذ. وهذا ما يؤكد الشرط التالي : " يجب التنبيه عن جميع أسباب التأخير فور ظهورها بطريقة تمكننا من اتخاذ كافة التدابير النافعة، وبشكل خاص تجاه زبائننا، وفي غياب ذلك تكون مسئولا عن ما ينتج من أضرار لشركتنا " :

Vous devez nous signaler de toutes les causes de retard dès qu' elles apparaîtrons , de manière que nous puissions prendre toutes dispositions utiles , en particulier vis-à-vis des clients , faute de quoi vous seriez tenu pour responsables des préjudices qui en résulteraient pour notre société.⁽¹⁾

(1) FONTAINE M، المصدر السابق، ص. 484 .

ومفاد هذا الشرط إنه يرتب على المدين نوعاً من العقوبات مبنياً على افتراض الخطأ La faute من قبله عندما أهمل إخبار الطرف الثاني عن وجود عائق القوة القاهرة. وكما هو واضح أيضاً في نص الشرط التالي :

" الطرف الذي لا يراعي هذا الشرط يتحمل بشكل نهائي تبعه المخاطر وجميع ما ينتج عن القوة القاهرة "

La partie qui n'a pas respecté cette condition sera réputée avoir pris en charge irrévocablement les risques et toutes les conséquences de la force majeure ⁽¹⁾

ومن ناحية أخرى، فإن من آثار إخبار الطرف الآخر عن الحادث الجبري هو تعليق تنفيذ التزام المدين طالما يبقى هذا التنفيذ ممكناً بعد زوال العائق. فقد تكون حالة القوة القاهرة طارئة ومؤقتة مرهونة بفترة زمنية فرزت استحالة تنفيذ الالتزام، فيحق للدائن التمسك بالعقد. إلا أنه ومن مصلحة طرفي العقد الإشارة إلى تعليق التنفيذ عند صياغة اتفاقهم كما هو الحال في النص التالي:

" كل حالة للقوة القاهرة أو ما شابهها ...تعلق التنفيذ لهذا العقد ابتداء من اللحظة التي يكون فيها الطرف ذات العلاقة قد أخبر الطرف الآخر " :

Tout cas de force majeure ou assimilé ...suspend l'exécution de la présente convention ...à partir du moment où la partie intéressée informe l' autre ⁽²⁾

ومفهوم هذا النص يعني أن تعليق التنفيذ وإن تم الاتفاق عليه بين الطرفين، إلا إنه لا يمكن أن يحصل طوعاً، وإنما هو مشروط بإعلام

(1) SARIS M N، المصدر السابق، ص. 257 .

(2) FONTAINE M، المصدر السابق، ص. 484 .

الطرف الآخر به لاتخاذ الإحترازاات اللازمة لتقليل الأضرار الناتجة عن عدم التنفيذ في الوقت أو التأريخ المقرر. ولكن كيف نأخذ بعين الاعتبار مثل هذا الأخطار ما لم يكن متضمنا لبعض الإثباتات التي تفيد فعلا وجود حالة القوة القاهرة ؟.

الفرع الثاني

الالتزام بإثبات حالة القوة القاهرة

إذا كان إعلام الطرف الآخر عن وجود حالة القوة القاهرة في وقتها المناسب يزيل كل اعتراض محتمل حول صحة الموانع التي تعرض لها تنفيذ العقد، فإنه من المفضل أن ترافق هذا الإخطار تقديم بعض دلائل الإثبات. ولا يهم أن تقدم مثل هذه الإثباتات للطرف الآخر في فترة لاحقة لإعلامه بوجود حالة القوة القاهرة .

و هذا ما تبينه النصوص العقدية التالية :

"الإخطار بحالة القوة القاهرة يجب أن يرافقه كافة المعلومات المفصلة والنافعة":

Cette notification devra être accompagnée de toutes les informations circonstanciées utiles ...

أو في هذا النص : " بعد الإخطار بحالة القوة القاهرة، سوف ترسل جميع المعلومات مفصلة ...":

Après cette notification seront envoyées toutes les informations circonstanciées ...

أما قيمة الإثبات لهذا الوثائق، فإنها لا تكتسب قوتها الملزمة إلا بعد خضوعها لإجراءات الجهات ذات العلاقة بإصدارها. ولهذا السبب، فإن على المدين بالتنفيذ

الحصول على وثيقة أو استشهاد يؤكد بدليل قاطع وجود حالة القوة القاهرة، وبالتالي فإنه سيتمنح هذه المعلومات حجة الإثبات في مواجهة الغير. ومن المسائل التي يثيرها هذا الافتراض هو معرفة نوع الهيئة أو الجهة المؤهلة لإصدار مثل هذه الإثباتات لحادث القوة القاهرة. . ويقضي الإجماع بأن الشهادات التي تصدرها أو توثقها الهيئات الرسمية تشكل إثباتاً قاطعاً يبعد أي نوع من الاجتهاد أو الاعتراض عليها من قبل القاضي المختص أو المحكم عند النزاع المحتمل. وحول هذه المسألة، فإن العرف التجاري يعترف بدور متميز للغرف التجارية والصناعية المحلية لإصدار مثل هذه الوثائق، وقد نجد لمثل هذا الافتراض في نص الشرط التالي :

" هذا الأعلام يجب أن توثقه الغرفة التجارية المحلية للبلد الذي حصلت فيه حالة القوة القاهرة. ":

Cette communication devra être confirmée par la Chambre locale du pays dans lequel est survenu le cas de force majeure ⁽¹⁾ .

ولابد من القول بأن الإهمال أو أي سبب آخر في عدم تقديم الإثبات اللازم لبيان حقيقة الحادث الجبري، سيخضع المدين لنفس المسؤولية المنصوص عليها في حالة غياب مثل هذه المعلومات كلياً. وأساس هذه المسؤولية في كلا الافتراضين قائم على وجود الخطأ لدى المدين بعدم تنفيذ التزاماته والذي سينتج عنها أضرار مماثلة بحق الدائن. وإذا كان من أولويات المتعاقدين هو تحقيق تنفيذ العقد، لماذا لا يسعيان إلى إيقاف حالة القوة القاهرة إن كان ذلك ممكناً؟

(1) ورد هذا النص في عقد مع هنغاريا. انظر في هذا المعنى قائمة من الشروط التي ذكرها Fontaine، المصدر السابق، ص 484 .

الفرع الثالث

الالتزام بإيقاف حالة القوة القاهرة

إن الحفاظ على ديمومة حياة العقد هو الهدف الأساسي في العلاقات التجارية الدولية. وهذا الباعث يفرض أولا على المدين بالتففيذ بذل الجهود اللازمة لإيقاف حالة القوة القاهرة، ويفرض ثانيا قدر من التعاون بين الطرفين .

1 - مضمون هذا الالتزام :

إن ما يميز النظام القانوني لشرط القوة القاهرة هو أنه يوفر لطرفي العقد إمكانية تعليق التنفيذ خلال الفترة التي يبدو فيها هذا التنفيذ مستحيلا بصفة مؤقتة. وهذه القاعدة توجب على المدين التصرف بجدية مع حسن النية للحفاظ ومواصلة تنفيذ التزاماته. ومن جانب آخر، فإن التزام المدين بإيقاف حالة القوة القاهرة له أثر إيجابي ينفع مصير العلاقة العقدية حيث لا تؤدي دائما حالة القوة القاهرة إلى انقضاء العقد، إنما تقود إلى تعليق تنفيذه عندما يكون هذا التنفيذ مستحيلا استحالة طارئة ومؤقتة. وهي تكون كذلك حينما يستقر مصدرها في قرار السلطة أو حالات الإضراب العام أو التمرد أو الحظر على الاستيراد والتصدير لبعض المواد لأسباب صحية. كما إن تطبيق هذه القاعدة يستلزم حسن النية والعمل الجاد من قبل المدين بالتنفيذ وكافة الأطراف المعنية بهذا التنفيذ، لغرض أن يتحقق الهدف الأساسي وهو العودة لتنفيذ العقد بتوفير الظروف الملائمة له .

إن مضمون هذا الالتزام يفرض على المدين عمل ما هو ضروريا في تقليل الأضرار التي قد يتعرض إليها الطرف الآخر إلى أقصى ما يمكن.

ويحصل ذلك باستئناف تنفيذ العقد بمجرد أن يكون ممكنا وذلك بالعمل في إعادة مستلزمات التنفيذ والعودة إلى الوضع الاعتيادي للعقد. ومثال ذلك ما جاء في صياغة الشرط التالي :

"في جميع الأحوال، يجب على الطرف المعني بالتنفيذ، أن يأخذ جميع الترتيبات النافعة في فترة وجيزة لتأمين العودة إلى التنفيذ الطبيعي للالتزامات التي شملتها حالة القوة القاهرة، وتقليل ما أصابها من تأخير إلى أقصى درجة".

Dans tous les cas , la partie concernée devra prendre toutes dispositions utiles pour assurer dans le bref delai la reprise normale de l'exécution des obligations affectées par le cas de force majeure et réduire au maximum le retard subi⁽¹⁾

2- التعاون بين طرفي العقد:

لقد حرص العرف التجاري الدولي الحفاظ على الرابطة التجارية بين المتعاقدين، معتبرا أن حالة القوة القاهرة ما هي إلا ظرفا استثنائيا تعرضت لها بنود تنفيذ العقد كما اتفق عليها الطرفين. وإن تجديد العلاقات العقدية بينهما وديمومتها تفرض نوعا من التعاون الضروري بينهما. ومن الممكن اعتبار ذلك نوعا من الالتزام الذي ينبغي احترامه لأنه يثبت حسن النية في التعامل ويعزز استمرار العلاقات التجارية بين المتعاقدين. ينص الشرط التالي :

"في حالة القوة القاهرة، على الطرفين المتعاقدين المساهمة في بذل كافة جهودهم من أجل إزالة أو تقليل الصعوبات والأضرار التي تسببها".

(1) FONTAINE M.، المصدر السابق، ص. 488 .

En cas de force majeure , les parties contractantes sont tenues de conduire tous les efforts nécessaires dans le but de supprimer et/ ou de diminuer les difficultés et les dommages provoqués ,...

ومن الملاحظ على هذه القاعدة بأن الالتزام بالتعاون بين الطرفين المتعاقدين لا يكون ناجحاً وممكناً في جميع الافتراضات إذا علمنا اختلاف الظروف الجغرافية التي تحصل عندها حالة القوة القاهرة، وكذلك الإقامة المتباعدة بينهما. فقد يقع الحادث الجبري في بلد البائع، أو في بلد المشتري فقط. عند ذلك كيف نتصور تطبيق مبدأ التعاون بينهما لإزالة آثار الحادث عندما تقع بظروف وحدود بلد واحد. فنحن لا نرى لهذه القاعدة إمكانية تطبيقها إلا من خلال إخطار الطرف الآخر فوراً بحصول القوة القاهرة، أو استئناف التنفيذ حالما تنتهي استحالة التنفيذ المؤقتة. ولهذا التصرف آثاره الإيجابية لتقليل الأضرار الناتجة عن عدم تنفيذ العقد، حيث سيسمح للدائن ترتيب وضعه التجاري أو الصناعي بعودة علاقاته العقدية مع الآخرين لوضعها الطبيعي. وتبقى دائماً فرضية تعاون المدين بالتنفيذ مسألة وقائع قد تجعله في كثير من الأحيان عاجزاً عن إزالة أسباب حالة القوة القاهرة طالما هي خارجة عن إرادته ومن المستحيل تجاوزها. أما استئناف تنفيذ العقد بعد زوال المانع، فإنه سيسمح لطرفي العقد تحقيق الغرض الذي من أجله تم إبرام العقد. وكل إهمال أو سوء النية من أي طرف في العقد تعرضه للعقوبات اللازمة لإصلاح الضرر. وفي هذا الموضوع نستطلع نص الشرط التالي :

"على طرفي العقد في حالة القوة القاهرة بذل كل الجهود الضرورية لغرض إنهاء أو تقليل الصعوبات والأضرار التي تسببت، وفي هذه الحالة

ينبغي أن يكون الطرف الآخر دائماً على علم بهذا الوضع. وبخلاف ذلك، قد يتعرض الطرف المتخلف للمطالبة بدفع التعويضات اللازمة من قبل الطرف الآخر " :

En cas de force majeure , les parties contractantes sont tenues de conduire tous les efforts nécessaires dans le but de supprimer et/ ou diminuer les difficultés et les dommages provoqués , auquel cas l' autre partie sera constamment tenue au courant de la situation. Dans le cas contraire , la partie défaillante pourra se voir réclamer des dommages - intérêts par l' autre partie. ⁽¹⁾

إن صياغة الشرط بهذا المضمون يبين في الواقع الافتراض التالي، وهو: إما إن تكون حالة القوة القاهرة حادثاً لا يمكن تجاوزه مطلقاً، وعند ذلك ينبغي إخبار الطرف الآخر بضرورة فسخ العقد. أو إعادة التفاوض من جديد للنظر في شروط تنفيذه إن كان ذلك ممكناً. وعليه ينبغي استخدام الوسائل الفعالة التي بواسطتها يمكن تجاوز سبب عدم التنفيذ، و يستمر العقد في صياغته الأساسية أو تعديلها نسبياً بما يتعلق مثلاً بفترة التنفيذ. ولهذا السبب، يجب العلم دائماً بتطور الأحداث المحيطة بتنفيذ العقد وإخبار الأطراف المعنية حال انتهاء حادث القوة القاهرة. أما استمرار هذه الحالة، يترتب عليها آثار متنوعة على التزامات الطرفين حيث أول ما تستهدف مصير الرابطة العقدية وما ورد في العقد من بنود أخرى. فما هو القاعدة القانونية لهذه الآثار؟

(1) FONTAINE M.، المصدر السابق، ص 488 .

المبحث الثالث

Les effets de Force majeure آثار القوة القاهرة

تتحقق آثار القوة القاهرة بسبب توفر معيارين أساسيين في حالة عدم تنفيذ الالتزامات العقدية. وهذه القاعدة تنطبق سواء كان العقد محليا أم ذات طابع دولي.

المعيار الأول :

أنه في حالة تخلف أي طرف من الأطراف تنفيذ التزاماته العقدية، فإن إخفاق المدين بسبب الحادث الجبري ينشأ عنه بالضرورة آثارا سلبية مباشرة على مصير العقد. وإذا كان مبدأ القانون المحلي أو الدولي يقضي بفسخ العقد وانحلال الرابطة بين المتعاقدين عند استحالة التنفيذ المطلق، فإنه ليس هنالك ما يمنع تعليق تنفيذ العقد لمدة معقولة يقبل بها الطرفين إذا تبين احتمال زوال ظروف القوة القاهرة وإمكانية استئناف تنفيذ العقد ضمن شروطه الطبيعية من جديد. وهذا الحل يتطابق مع مصلحة طرفي العقد الدولي حيث المهم لهم ليس فقط في تكوين العقد، وإنما في تمام تنفيذه وتحقيق الغرض الذي يرميان إليه من إبرامه⁽¹⁾.

المعيار الثاني :

تطبيقا للقاعدة العامة في الالتزامات العقدية، هو إن عدم تنفيذ الالتزام يرتب على المدين المسؤولية العقدية ودفع التعويض عن الأضرار الناجمة عن فسخ العقد لعدم الوفاء بالتزامه. إلا أن حالة القوة القاهرة تعطل العمل

(1) انظر المادة 373 من القانون المدني المصري ؛ والمادة 81 من اتفاقية فيينا لعام 1980 سابقة الذكر.

بهذه القاعدة استنادا إلى القواعد القانونية التي تحكم الآثار المعفية لمسئولية المدين عند عدم وفائه بالتزاماته العقدية لأسباب خارجة عن إرادته ولا يد له فيها. ولقد حاول العرف التجاري الدولي تأكيد العمل بهذا المبدأ من خلال النص عليه صراحة في الشروط الاتفاقية بين المتعاقدين. تلك هي الآثار المباشرة لحالة القوة القاهرة. ونرى الآن ضرورة التعرف على موقف القواعد القانونية والاتفاقية لتقرير آثارها على حياة العقد، وما هي حدود مسؤولية المدين عن المخاطر الناجمة عن عدم تنفيذ التزاماته في العقد الدولي.

الفرع الأول

آثار القوة القاهرة على مصير العقد

تتحقق منفعة المتعاقدين في حقل التجارة الدولية عندما يتم تنفيذ العقد بكامل شروطه. وطبقا لهذه القاعدة، فإن انحلال الرابطة العقدية بفسخ العقد الدولي لعدم الوفاء بالتنفيذ من قبل المدين ما هو إلا حلا استثنائيا⁽¹⁾ تتيح للطرفين العودة إلى وضعهم الطبيعي قبل التعاقد. إن أهمية وخصوصية العقود التجارية الدولية تفرض ألا يكون مصير العقد هو نفسه عندما يجعل حادث القوة القاهرة تنفيذ العقد مستحيلا بشكل نهائي، أو إنه فقط مجرد عائق عرضي يجعل تنفيذ الالتزام غير ممكنا بصورة مؤقتة تبعا لطبيعة الحادث ومصدره. وفي هذين الافتراضين، لابد أن يختلف مصير العقد.

عندما تكون استحالة التنفيذ مؤقتة، فإن العائق لا يمنع من تعليق التنفيذ خلال فترة حالة القوة القاهرة. ويعود الطرفان لاستئناف تنفيذ التزاماتهم بمجرد

(1) انظر في هذا المعنى ALTER M، المصدر السابق، فقرة 181، ص 306 .

زوال العائق، وينبغي على طرفي العقد صياغة شروط هذا الحل ونطاق تطبيقه. أما عندما تجعل حالة القوة القاهرة تنفيذ العقد مستحيلا بصفة مطلقة، كهلاك المبيع أو إفلاس المشتري أو غلق منشآت البائع أو الحرب والحصار الدائم وغيرها ففي مثل هذه الحالات التي يتعذر فيها على المدين بالتنفيذ تجاوزها أو مجابقتها بحلول ممكنة، ينبغي إذن العمل على فسخ العقد.

أولا : تعليق تنفيذ العقد La suspension du contrat

لا يمكن القبول بتعليق تنفيذ العقد دون أن يكون هنالك أمل في إمكانية العودة الطبيعية لظروف التنفيذ. ومن جانب آخر، هل يجوز أن يبقى هذا التعليق إلى أجل غير معلوم تنتفي عنده منفعة الطرفين؟.

1- الباعث لتعليق تنفيذ العقد:

يجد أحيانا طرفي العقد بأن الحادث الجبري يعيق تنفيذ التزاماتهما لفترة زمنية مؤقتة. وطبقا لتقديراتها، فانه بعد مرور هذا الظرف العائق، فانه سيكون ممكنا العودة للظروف الطبيعية التي تسمح لتنفيذ العقد. ومن حيث المبدأ، فإن هذا الافتراض يرجع تقديره أولا للطرف المدين بالتنفيذ لأنه الطرف المباشر الذي يقدر بأن تنفيذ العقد في هذه الفترة أصبح مستحيلا، كما أنه الأكثر دراية لتخمين حجم الظروف الغير اعتيادية وأثرها على حياة العقد.

ومن المؤكد لمنفعة طرفي العقد الدولي هو التمسك بالعقد وعدم الإسراع بطلب الفسخ بمجرد وجود الحادث الجبري. ومن الصواب القول بأنه من مصلحة المشتري التريث بعض الوقت، حيث سيكون له أكثر نفعا فيما لو حاول البحث من جديد على مورد آخر للحصول على المبيع بنفس

المواصفات والصنف⁽¹⁾. من ناحية أخرى، فإن من محاسن تعليق العقد على فسخه هو إن إبرام عقد جديد سيتطلب أيضا فترة من الوقت قد تطول حتى يتم تنفيذه. وقد يكون من الصعب الحصول على نوعية المبيع بالثمن الملائم. فقد يكون أكثر كلفة ويرتب أعباء مالية جديدة. ويصح هذا الافتراض بما يتعلق بالبائع. حيث عليه أن يأخذ بالاعتبار تفضيل تعليق تنفيذ العقد على فسخه عند تقديره بأن حالة القوة القاهرة مؤقتة، خاصة عندما يعلم بأن الطرف الآخر تتوفر عنده حسن النية في التعامل معه ولكنه حاليا سيئ الحظ بسبب الحادث الجبري. فمن مصلحة الطرفين أن يتضمن الاتفاق في شرط القوة القاهرة حق تعليق تنفيذ الالتزام لأي طرف منهما عندما يتعرض العقد لمثل هذه الحالة. ويلتزم الطرفان بنفس الوقت باستئناف التنفيذ التام حال انتهائها. ولقد أوجد لنا العرف التجاري الدولي نماذج كثيرة تبين أهمية هذا الافتراض نذكر منها ما يلي :

"حالات القوة القاهرة ومنها أيضا حالة الإضراب، غلق المصنع، الحرب، قرارات السلطة العامة، تعفي الطرفين المتعاقدين من الوفاء بالتزاماتهما للمدة التي يضطرب فيها التنفيذ وفي حدود آثارها. ومجرد ظهور علامة تنذر بوجود حالة من الحالات المذكورة أعلاه، يلزم على أي طرف إعلام الطرف الآخر حالا والتشاور معه حول الآثار التي قد تصيب هذا العقد وما ينبغي اتخاذ من تدابير. وعلى الطرفين عمل ما هو أفضل لديهما لتجنب أو حصر النتائج الضارة المحتملة، وعليهما استئناف التنفيذ الكامل للعقد حالما يكون ذلك ممكنا."

Le cas de force majeure parmi lesquels il faut compter également la grève , le lock-out , la guerre , les dispositions

(1) انظر في نفس المعنى: ALTER M.، المصدر السابق، فقرة 181، ص 307.

des autorités , libèrent pour la durée des perturbations et dans l' étendue de leurs effets , les parties contractantes de l' accomplissement de leurs obligations contractuelles . Dès l' apparition de signes précurseurs d'un des cas mentionés ci-dessus , chaque partenaire est obligé de le communiquer immédiatement à l' autre et de délibérer avec lui de des effets qu'il peut avoir sur le présent contrat et des mesures à prendre. les parties feront de leur mieux pour éviter ou limiter les conséquences nuisible éventuelles. Elles sont tenues à reprendre , dès que possible , l'exécution complète du contrat ⁽¹⁾

" جميع حالات القوة القاهرة، وما شابه ذلك التي قد تحصل في وقت تنفيذ هذا العقد تعفي الطرف الذي تعرض لها من كل مسئولية مهما كانت، وتعلق تنفيذ التزاماته حتى وإن طالت المدة طالما يكون فيها أثر لحالات القوة القاهرة تمنع تنفيذ هذه الالتزامات". وإذا كان تعليق تنفيذ العقد لأسباب القوة القاهرة يجد له ما يبرره في علاقات المتعاقدين، إلا إنه لابد أن يخضع لبعض الضوابط لضمان الوصول إلى نتائج مرضية ومنطقية يقرها مبدأ القانون والعرف التجاري المعمول به في هذا المجال .

2- أن تكون فترة التعليق ثابتة أو محددة نسبيا :

لقد رأينا كيف أن الباعث الحقيقي لتعليق تنفيذ العقد الدولي هو الحفاظ على حياته وتنفيذه بالكامل نظرا لأهميته في اقتصاد مشروعات الأطراف المتعاقدة. فليس هنالك ما يمنع، إن كان ذلك ممكنا، تعليق إجراءات التنفيذ

(1) SARIS M. N.، المصدر السابق، ص 260 .

وأن يعود الطرفين لتنفيذ العقد بشكله الطبيعي في الوقت الذي تنتهي فيه حالة القوة القاهرة. وإذا كانت هذه هي القاعدة العامة، فإن تعليق تنفيذ العقد يجب أن يخضع لمعيار الوقت الجائز منطقيا. ويعني ذلك أن لا يستمر عدم التنفيذ لفترة لا حدود لها حيث يستنفذ الالتزام بين المتعاقدين الفائدة منه. ولهذا السبب يجب أن تقتزن إمكانية تعليق تنفيذ بالمدة التي تعتبر نسبيا محددة أو معلومة بالدقة، وتجاوزها يؤدي إذن إلى إنهاء العقد .

إن هذا الحل كما جرى عليه العرف يسمح بإزالة المساوئ لحالة غياب القواعد القانونية في القانون الداخلي التي تجيز إمكانية العودة إلى تنفيذ العقد في مثل هذه الافتراضات. حيث أن أغلب التشريعات المحلية تنص فقط على إنهاء العقد والمطالبة بالتعويض لعدم التنفيذ⁽¹⁾. وهذا الموقف هو انعكاس لتطبيق آثار المفهوم التقليدي للقوة القاهرة. مع ذلك فإن أحكامه تعرضت لبعض التطور حيث أن كثير من التشريعات التي أخذت بهذا المفهوم تعترف بخصوصية ظروف تنفيذ العقود الدولية ذات الأمد الطويل *à long terme* . إنها تنص على مبدأ الأثر الموقف *l'effet suspensif* لتنفيذ العقد عند استحالة التنفيذ المؤقتة⁽²⁾.

وغني عن البيان أن تعليق العقد حينما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين لا يكون نافذا إلا في حالة التيقن بأن وجود المانع لتنفيذ العقد وجودا مؤقتا.

(1) انظر نص المادة 1184 من القانون المدني الفرنسي .

(2) انظر FONTAINE M، المصدر السابق، ص 499. إن مبدأ الأثر الموقف لشرط القوة القاهرة سبق أن أخذت به اتفاقية لاهي لعام 1964 المتعلقة بالبيع الدولي في المادة 74 فق 2 حيث تنص : "عندما تمنع الظروف تنفيذ الالتزام بشكل مؤقت، سيحصل تنفيذه متى يكون ممكنا". ولكن مثل هذا الحل تجاهلته اتفاقية فينا لعام 1980 عند مطالعتنا للمادتين 79 و 80 المتعلقةتين بقاعدة الإعفاء من المسؤولية .

وهذا يعني بأن المدة التي يحصل فيها تأجيل التنفيذ يجب أن لا تكون مفتوحة بشكل لا نهاية لها. وتطبيقا لذلك ينبغي على طرفي العقد الاتفاق والنص بأن لكل واحد منهما الخيار، بعد مرور فترة محددة، الإفصاح عن رغبته في أية لحظة عن انقضاء الرابطة العقدية بما يتعلق بالجزء الذي تعرض لحادث القوة القاهرة أو إنهاء العقد كلياً⁽¹⁾. ويتبع العرف التجاري الدولي دائماً الرأي الذي يقضي بتثبيت حدودا قصوى عندها يمكن فقط استمرار حياة العقد.

وفي هذا المعنى يمكن الإشارة إلى الاتفاقات العقدية التالية :
- "إذا استمرت ظروف القوة القاهرة أكثر من ثلاث أشهر، يحق لكل طرف من أطراف العقد العدول لاحقاً عن تنفيذ الالتزامات العقدية .":

Si les circonstances durent plus de 3 mois , chacune des deux parties aura le droit de renoncer à l'exécution ultérieure des engagements contractuelles⁽²⁾

- "إذا كانت حالة القوة القاهرة تسبب تأخيراً يتجاوز ستة أشهر، للمشتري الحق في طلب إنهاء العقد " :

Si le cas de force majeure cause un retard de plus de 6 mois , l'acheteur a le droit de se retirer du contrat⁽³⁾.

ومن الخطورة وجود بعض النصوص الاتفاقية التي تغفل تثبيت فترة محددة لتعليق التنفيذ. وحالة كهذه ممكن أن تتسبب في إثارة النزاع القضائي بين الطرفين لتحديد المسؤولية عند عدم التنفيذ. ومثال ذلك الشرط التالي :

(1) DUBISSON M. : La négociation des marchés internationaux , Economica 1982, p. 220.

(2) KAHN Ph., انظر رسالته للدكتوراه ، ص 109 .

(3) SARIS M. N. ، المصدر السابق، ص 255 .

- "تعلق آثار العقد خلال فترة القوة القاهرة إلى حين زوالها وعودة الحياة الطبيعية،...":

Pendant la durée de la force majeure , la présente convention suspendra ses effets jusqu' à rétablissement normal de la situation , ...⁽¹⁾

إن مثل هذا النص لا يقدم لنا دليلاً قاطعاً على المدة المسموح عندها بقاء العقد بعد زوال المانع. من ناحية أخرى، فإنه يثير التساؤل لمعرفة الجهة التي يعهد إليها البت في تاريخ انتهاء حالة القوة القاهرة. وكذلك الحال في نص الشرط التالي:

" الالتزامات التي تعرضت لحالة القوة القاهرة تؤجل من تلقاء نفسها لمدة مساوية للتأخير الناجم من حصول حالة القوة القاهرة " :
...les obligations affectées par le force majeure sont prorogées automatiquement d' une durée égale au retard entraîné par la survenance du cas de force majeure .⁽²⁾

من جميع ما تقدم يصبح من مصلحة الطرفين النص في العقد على أنه في حالة وجود عائق يمنع التنفيذ ، سيتم تأجيل مواعيد التنفيذ لتاريخ محدد. وإن تجاوز هذا الوقت يعطي الحق لكل منهما فسخ العقد. على أن يثبت المدين حسن النية ويعلن رغبته في إيقاف حالة القوة القاهرة وإعلام الطرف الآخر بوقوعها. ويسري نفاذ مدة التعليق ابتداء من تاريخ هذا الإعلام كما نرى ذلك في نص الشرط التالي :
" في حالة للقوة القاهرة أو ما شابهها ... يعلق تنفيذ هذا العقد ..
ابتداء من تاريخ إعلام الطرف الآخر عن حصول القوة القاهرة":

(1) SARIS M. N. ،المصدر أعلاه، ص 262 .

(2) FONTAINE M. ،المصدر السابق، ص 496 .

Tout cas de force majeure ou assimilé .. suspend l'exécution de la présente convention ..à partir du moment où la partie ⁽¹⁾intéressée a informé l' autre ...

من ناحية أخرى، فإن فترة تعليق العقد تعتمد على طبيعة محل العقد l'objet du contrat حيث يثير موضوع التعليق التساؤل في إمكانية تأجيل هذا التنفيذ لوقت آخر، وقد يكون عامل الزمن معياراً أساسياً يحدد المنفعة الاقتصادية للمتعاقد والذي يأمل أن يحققها تنفيذ العقد فيما لو تم ذلك في وقته المثبت ابتداءً.

فإذا نظرنا إلى وضع المشتري الذي يتعاقد على شراء مواد من المثليات كالحبوب أو الأخشاب أو الفواكه والخضار مخصصة لفصل من فصول السنة أو الغرض منها هو مناسبة محلية كالأعياد أو المهرجانات، فإن مرور هذا الفصل أو تلك المناسبة يفقد البضاعة جزءاً كبيراً من قيمتها التسويقية. وكذلك الحال عندما يكون محل العقد من غير المثليات، فإن تعليق التنفيذ قد يؤدي أيضاً إلى آثار سلبية تضر بمصلحة المشتري، كأن يتصف المبيع بنوع أو طراز يتعلق بسنة الصنع كالسيارات أو الأجهزة الإلكترونية المنزلية وغيرها من الأجهزة التي تتحدد قيمتها السوقية بوقت ترويجها في سوق المنافسة. ولغرض الحكم فيما إذا كانت طبيعة السلعة تسمح أو أنها لا تقبل بتأجيل تنفيذ العقد، لابد من الرجوع إلى اتفاق الطرفين للوقوف على شروطهما بما يتعلق في تأريخ التنفيذ حيث أن هنالك احتمالين:

الأول هو الذي يقضي بأن يكون تسليم محل العقد محدداً ومحصوراً بأجل معين يلزم التقيد به. Le délai de rigueur. في هذا الافتراض يجب على المدين بالتنفيذ تسليم المبيع في هذا الأجل لا غيره. ويرى القضاء

(1) FONTAINE M. المصدر السابق، ص 474 .

الفرنسي بأن مجرد عدم التقيد بتمام التنفيذ في الوقت المتفق عليه يؤدي إلى انحلال الرابطة العقدية لإخلال المدين بالوفاء بتقصير منه حتى وإن لم ينذره الدائن⁽¹⁾. والاحتمال الآخر هو أن يكون تسليم المبيع خاضعا لأجل غير محدد كأن يقضي تنفيذ الالتزام في زمن معين أو خلال مدة معينة يمكن أن نطلق عليها بالفترة الدالة *un délai indicatif*. وفي هذه الحالة اتفق الطرفان على إمكانية تأجيل التنفيذ حسبما تقتضيه ظروف المدين وإمكانيته بالتوريد. ولاشك أن التأخير في تاريخ التسليم لا يعتبر تصرف المدين في هذا الافتراض إخلال بمسئوليته العقدية.

ثانيا : فسخ العقد La resolution du contrat

1- السند القانوني لفسخ العقد:

علمنا بأن تعليق تنفيذ العقد في حالة القوة القاهرة ما هو إلا حلا استثنائيا وإنه مقيدا ومحددا بفترة العائق التي قد تطول أو تقصر. ولكن عند استمرارها فلا بد من اعتبار ذلك عائقا نهائيا يستلزم فسخ العقد. كما تعتبر حل الرابطة القانونية بين المتعاقدين عند استحالة التنفيذ انتهاء طبيعي وقانوني لتحرير ذمة الطرفين من التزاماتهم العقدية التي أصبحت لا ضرورة لبقائها وغير نافعة لهم ولم تعد بعد تمتلك السبب القانوني لاستمرارها. إن حالة القوة القاهرة ينعكس أثرها مباشرة على مصير العقد. وهذا الأثر يقوم على معيارين أساسيين يحكمان شرعية بقاء التزام الطرفين واستمرار الرابطة العقدية بينهما.

(1) وقد نعتبر أحيانا في عقد البيع الدولي تأخير التنفيذ بالنسبة للمشتري وكأنه عدم التنفيذ النهائي للعقد يجيز فسخ العقد. انظر في هذا الموقف:

KAHN Ph.: La vente commerciale internationale, thèse Dijon 1961, p. 109

Paris 9 mars 1977 : rev. trim. dr. civ. 1978 , 150 , note Cornu G.

المعيار الأول :

يستند على انقضاء سبب الالتزام لكل من المتعاقدين La cause لأنه من الأركان الأساسية لصحة العقد. فعندما يتخلف أحد الطرفين الوفاء بالتزامه مهما كان المانع لذلك، فلن يبقى سببا بعد لاستمرار التزام الطرف الآخر. كما أنه لا يصح أن يبقى أحد الالتزامين قائما طالما يصبح تنفيذ الالتزام المقابل مستحيلا كما هو في حالة القوة القاهرة. وتطبيقا لذلك مثلا انتهاء التزام المشتري بدفع الثمن إذا أصبح تسليم المبيع مستحيلا. وكذلك الحال للبائع، حيث ينقضي التزامه بتسليم المبيع إذا تبين بأن الحادث الجبري يمنع المشتري الوفاء بتسديد الثمن طبقا لشروط العقد. لاشك أن فكرة السبب تحقق لنا منطق توازن الالتزامات بين الطرفين. وكما يرى الفقيه كاييتان " بأن سبب الالتزام في العقد الملزم للجانبين ليس هو وجود الالتزام المقابل له وإنما تنفيذه "(1). فعندما تثبت استحالة التنفيذ للالتزامات أحد طرفي العقد تنتهي عند ذلك التزامات الطرف الآخر لاعتماد أحدهما على إمكانية الطرف الآخر تنفيذ الالتزام المقابل.

المعيار الثاني :

فإنه يدور مع وجود محل العقد L'objet du contrat.. حيث أن فسخ العقد يجد ما يبرره في العلاقات التجارية الدولية لازالت استحالة التنفيذ تنصب على العين محل العقد. وفي هذا الافتراض تصبح علاقة الطرفين العقدية فاقدة إلى ركن أساسي من أركانها لانعدام وجود الشيء محل العقد حيث يصبح الالتزام غير قابلا للتنفيذ ويتخلف عند ذلك الغرض الذي قصد

(1) انظر التحليل في نظرية السبب، د. الحكيم، المصدر السابق، ص 433. انظر أيضا نص المادة 215 من القانون المدني الكويتي .

إليه المتعاقدين من التعاقد. وبمعنى آخر هو إن أثر هذا المعيار يمكن أن نستنتجه من القاعدة العامة في العقود الملزمة للجانبين التي تقضي بأنه لا يصح استمرار حياة العقد عندما ينعدم محله، ولو كان هذا الافتراض حاصلًا قبل الانعقاد لأصبح العقد باطلا تطبيقًا للمبدأ القائل بأنه لا بد لكل التزام نشأ عن العقد من محل يضاف إليه يكون قابلاً لحكمه⁽¹⁾. فمن الشروط اللازمة في المحل هو أن يكون موجوداً وقت التعاقد أو ممكن الوجود بعد إبرام العقد حيث يجوز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً⁽²⁾. ويصح تطبيق هذه القاعدة سواء انصبت استحالة التنفيذ على محل العقد أو محل التزام الطرفين خلال الفترة اللاحقة لانعقاد العقد بسبب القوة القاهرة، وسواء اعتبرنا المحل ركناً في الالتزام أم في العقد. فلا بد للمحل أن يظل قائماً كي يبقى العقد صحيحاً والالتزام نافذاً. فمن المعروف لدى الفقه أن محل العقد في البيع هو الشيء المبيع والتمن. ومحل التزام البائع هو تسليم المبيع ومحل التزام المشتري هو دفع الثمن⁽³⁾. فانعدام محل التزامات الطرفين بسبب القوة القاهرة يؤدي بالنتيجة إلى فسخ العقد من تلقاء نفسه ويتحقق ذلك بحكم القانون ipso facto عندما يتخلف البائع بتسليم المبيع أو يتخلف المشتري بدفع الثمن لوجود قوة القاهرة.

2- طرق فسخ العقد :

أ - الفسخ باتفاق طرفي العقد:

تطبيقاً لمبدأ حرية التعاقد ومبدأ سلطان الإرادة في تحرير شروط العقد الدولي، فلا يوجد ما يمنع الطرفين من تحديد الطريقة التي يتم فيها فسخ العقد

(1) انظر المادة 157، قانون مدني أردني؛ المادة 126 قانون مدني عراقي .

(2) انظر المادة 131 قانون مدني مصري .

(3) د. الحكيم، المصدر أعلاه، ص 362 .

بالشكل الذي يروونه مناسباً. ولقد درج العرف التجاري الدولي على أن يتضمن شرط القوة القاهرة نصاً صريحاً يجعل فسخ العقد من تلقاء نفسه في حالة حصول القوة القاهرة دون حاجة لتقديم طلب للقضاء المختص لإصدار حكمه بالفسخ .

إن هذا الحل يبدو ملائماً لظروف المتعاقدين ويؤمن لهم تحديد الآثار المباشرة لاستحالة تنفيذ العقد. كما إنه من ناحية أخرى يزيل المساوئ التي قد تحصل عند تدخل القضاء لأنه يتطلب النظر في القواعد التي يفرضها قانون العقد الواجب التطبيق . وقد ينتج عن ذلك تعارض في الأحكام وتنازع في القوانين واختلاف موقفها من آثار فسخ العقد. ولربما تكون هذه الإجراءات طويلة وبطيئة، كما أنه لا ينكر مدى ما يتمتع به القاضي أو المحكم من سلطات تقديرية في تقييمه مدى تحقق شرط القوة القاهرة واعتباره قائماً⁽¹⁾.

إن فوائد شرط القوة القاهرة الذي ينص صراحة على طريقة فسخ العقد يعزز أيضاً حالة التوازن العقدي بين الطرفين ويؤكد مساواتهم في ممارسة حق إنهاء العقد من جانب واحد. ولقد تأكد هذا الموقف في الشروط العامة للبيع الخاصة بمنظمة السوق الأوروبية المشتركة حيث تنص على أنه عندما يصبح مستحيلاً تنفيذ العقد في مدة معقولة : " للطرفين الحق في أن يتحلل من العقد بمجرد الإخطار كتابة دون الحاجة للمطالبة بالفسخ لدى المحكمة ".

(1) انظر في هذا المعنى: ALTER M، المصدر السابق ص349؛

Cass. Civ. III , 27 mai 1971 : bull. Civ. n° 339 ; Cass.com. , 5 mars 1974 : JCP 1974 , IV , 145 .

...chacune des parties a le droit de se dégager du contrat par simple notification écrite sans devoir demander la résiliation au tribunal.⁽¹⁾

إلا أن مثل هذا الحق لفسخ العقد يتطلب حذرا كثيرا والتأكد من قبل طرفي العقد بتحقيق حالة القوة القاهرة بحيث لا يسمح للطرف المقابل الطعن في صحة الفسخ والمطالبة بالتعويض لعدم التنفيذ . أما عند عدم وجود الاتفاق بين الطرفين لكيفية فسخ العقد في حالة القوة القاهرة، فإنه لابد من الرجوع إلى قواعد القانون المحلي أو الدولي التي تحكم ذلك. فما هو مبدأ القانون الساري على العقد الدولي في فسخ العقد ؟

ب-فسخ العقد تبعا لأحكام القانون :

ليس غريبا أن يحصل تباين في موقف التشريعات من مبدأ فسخ العقد وتحديد شروط هذا الفسخ. فكثير من هذه القوانين تفرض تدخل القضاء لإصدار حكمه وإعلان فسخ العقد، حيث تنص المادة 1184 من القانون المدني الفرنسي " بان فسخ العقد يجب أن يحصل بطلب لدى القضاء ". وينتج عن هذا المبدأ بأن أية حالة تكشف عن عجز المدين عن تنفيذ التزاماته مهما كانت أهميتها ومصدرها لا تؤدي إلى فسخ العقد من تلقاء نفسه، إنما ينبغي إقامة دعوى الفسخ action résolutoire أمام القضاء وعند ذلك تخضع هذه الدعوى لتقدير القاضي المختص. وجدير بالذكر إن للقضاء في هذه الحالة كامل الصلاحيات لتقييم مقدار وأهمية استحالة التنفيذ ومدى تأثيرها على مصير العقد وتقدير فيما إذا كانت سببا كافيا يتطلب عنده إنهاء العقد⁽²⁾.

(1) Les conditions générales de vente de la C. E. E. : art 10.4, C. G. n° 188 , 25-3, C. G. 188A .

(2) MAZEAUD M : Leçons de droit civil, Montchrestien , T.II, p.892- La gravité de l'inexécution. =

إن ما يدعو المشرع الفرنسي في موقفه هذا هو حذره الشديد واحترازه تجاه كافة حالات فسخ العقد لأنه يقدر مقدار ما يتضمنه إنهاء العقد من نتائج ضارة تترتب على من تقع عليه أعباء المسؤولية لعدم تنفيذ التزاماته العقدية. ولهذا اشترط المشرع بان تؤسس المحكمة صحة حكمها تبعا لظروف الحادث التي استحال فيها تنفيذ العقد. وقصد من ذلك إزالة كافة احتمالات التعسف في استعمال هذا الحق فيما لو تركت حرية اتخاذه من طرف واحد .

مهما يكن من أمر، فان قرار القاضي سيكون اختياريا وخاضعا لتقديره الخاص لظروف الدعوى، حيث أنها مسألة وقائع تتأثر بعامل الزمن وظرف المكان ووضع المتعاقدين. وقد لا يقضي بفسخ العقد ويكتفي فقط بإعطاء مهلة للمدين بتنفيذ التزاماته وتعليق مصير العقد للفترة التي يراها مناسبة⁽¹⁾. فالقاضي لا يتمسك مطلقا بما اختاره الدائن من حل مستعجل لأجل إنهاء العقد⁽²⁾.

إذا كانت هذه القاعدة في إنهاء العقد لها تبريرها في نطاق العقود المحلية، لكنها تتعارض دائما مع الوضع الخاص للعلاقات التجارية الدولية وتشكل عائقا لما يجب أن يتمتع بها المتعاقدين ومنها سرعة التعامل والحرص على تنفيذ الالتزامات في وقتها الصحيح، أو التخلي عنها وإنهائها عند حصول القوة القاهرة بمليء إرادة الطرفين دون الحاجة لانتظار إصدار حكم قضائي.

= C. A. de Paris , 21e Chambre B, 20 avril 2000, Gazette du Palais 14/02/2001 , P. 15-17 .

(1) انظر المادة 157 فقرة 2 من القانون المدني المصري .

(2) انظر MAZEAUD M، المصدر السابق، رقم 1094.

وكذلك إن الانتظار لغاية إصدار هذا الحكم لا يتفق مع بعض المعايير التي تشخص البيع التجاري الدولي ومنها تقلبات الأسعار للبضائع في السوق الدولية والحاجة السريعة للحصول على المبيع من مورد آخر. كما إن إنهاء العقد من خلال الإجراءات القضائية لها مساوئها التي لا تتفق مع اقتصاد العقد الدولي لأنها في جميع الافتراضات بطيئة ومكلفة للطرفين. وهو ما يبرر دائماً لجوء طرفي العقد إلى الاتفاق على شرط التحكيم التجاري الدولي الذي يتسم بالسرعة في حسم النزاع العقدي بين الأطراف.

ولقد خرج المشرع الفرنسي عن هذه القاعدة حيث أجاز إمكانية انقضاء العقد من تلقاء نفسه عند عدم تنفيذ الالتزامات في مواضع معينة كما جاء في نص المادة 1657 من القانون المدني التي تنص بأنه " في بيع الغلل والأموال المنقولة يفسخ العقد من تلقاء نفسه، لصالح البائع، دون حاجة للإنذار بعد نفاذ الموعد المقرر للاستلام"⁽¹⁾.

ولاشك في أن الجواز للبائع فقط حق فسخ العقد عند عدم التنفيذ دون منح المشتري هذا الحق يؤدي إلى الإخلال بمبدأ التوازن العقدي بين حقوق كلا الطرفين التي يجب أن يتضمنها العقد سواء وقت انعقاده أو عند فسخه مهما كان سبب عدم التنفيذ. ولقد حاول القضاء الفرنسي إزالة هذا التباين في حقوق الطرفين والحفاظ على مبدأ التوازن في ممارستها حينما تتعرض التزامات الطرفين على السواء لحالة القوة القاهرة حيث أصدرت محكمة النقض حكماً الذي يتضمن "إن طلب الفسخ القضائي للعقد عند استحالة التنفيذ ليس ضرورياً"⁽²⁾.

(1) Cass. Com. 28 avril 1982, Bull.civ. IV, n°145; Cass.1re civ. 12 mars 1985, Bull. Civ. I, n°94

(2) Cour de Paris , 25 juil.1980 , Cass.com.28 avril 1982, n° 145, JCP=

وهذا الحكم يقضي إعفاء الطرفين من تقديم طلب الفسخ عند حصول القوة القاهرة. وحلا كهذا ينسجم مع ما يتطلبه مستوى التعامل في العلاقات التجارية الدولية لتحديد مسئولية طرفي العقد عند عدم التنفيذ دون تمايز بينها ونرى فيه أكثر نفعاً لو يتضمن مبدأ القانون المحلي صراحة إمكانية فسخ العقد من قبل الطرفين على حد سواء عند استحالة تنفيذ العقد كما حاولت بعض التشريعات. فلقد أجاز مبدأ القانون السويسري والألماني إعلان إنهاء العقد من جانب واحد بشرط أن يستهدف عدم التنفيذ إحدى الالتزامات الرئيسية في العقد. ولاشك في سريان هذه القاعدة عند حالة القوة القاهرة لاستحالة التنفيذ المادية أو الاقتصادية أو القانونية. وتعتبر من المخالفات الجوهرية للعقد حينما لا يتم مثلاً تسليم المبيع أو تسديد الثمن، فكلاهما من الالتزامات الرئيسية في العقد. كما أن تطبيق هذه القاعدة لا يمنع أي طرف في العقد الطعن أمام القضاء أو لبيان صحة إعلان إنهاء العقد من قبل المدين بالتنفيذ. وقد يؤدي هذا الطعن إلى إلغاء إعلان الفسخ والاستمرار بتنفيذ الالتزامات من قبل الطرفين حينما لا يثبت أمام المحكمة تحقق استحالة التنفيذ. وطريق الطعن يقلل أيضاً من محاولة أي طرف في العقد التعسف في استعمال حقه في فسخ العقد أو التسرع في ممارسته تقديرًا منه لوجود حالة القوة القاهرة، والتي قد يعتبرها القضاء حالة مؤقتة يمكن تجاوزها تبعاً لظروف الحادث كما ذكرنا ذلك في أعلاه .

لقد أخذ المشرع الدولي أيضاً بمبدأ إنهاء العقد من جانب واحد حيث تنص المادة 72 من اتفاقية فينا بأنه " إذا تبين بوضوح قبل حلول ميعاد تنفيذ العقد ان

= 82 , Ed. G. IV, 237; Rev.trim.dr.civ.1983, 340, obs. Chabas F; Cass.1re civ. 12 mars 1985, Bull.civ. I, n° 94.

أحد الطرفين سوف يرتكب مخالفة جوهرية للعقد جاز للطرف الآخر أن يفسخ العقد ". كما تأكد العمل بمبدأ حق فسخ العقد لأي طرف من طرفي العقد عندما تعرضت الاتفاقية الدولية في أحكامها إلى التزامات كل من المشتري والبائع في نص المادة 49 والمادة 64. حيث أجازت كل منهما إنهاء الرابطة العقدية وذلك عندما يكون عدم تنفيذ إحدى الالتزامات التي يرتبها العقد أو نصوص الاتفاق على المدين، البائع أو المشتري، يشكل مخالفة جوهرية للعقد .

ولاشك في أن هذا المبدأ يجد له تطبيقا أكيدا في ظروف القوة القاهرة حيث يتعذر على طرفي العقد تنفيذ التزاماتهما العقدية مما يؤدي إلى اعتباره إخلالا جوهريا لاتفاق الطرفين. وكما تنص المادة 25 من الاتفاقية الدولية⁽¹⁾، إن هذه المخالفة الجوهرية تتحقق "إذا تسببت في إلحاق ضرر بالطرف الآخر من شأنه أن يحرمه بشكل أساسي مما كان يحق له أن يتوقع الحصول عليه بموجب العقد ...". ولكي ينتج إعلان فسخ العقد أثره، اشترط المشرع الدولي في نص المادة 26 من اتفاقية فينا إعلام الطرف الآخر بفسخ العقد. ولقد أراد المشرع من هذا القيد تقليل الأخطار التي قد يتعرض لها الدائن عند عدم تنفيذ الالتزامات من قبل المدين بالتنفيذ بسبب حالة القوة القاهرة .

ج- فسخ العقد من تلقاء نفسه :

تبنى المشرع الدولي وكذلك بعض القوانين المحلية مبدأ انقضاء العقد من تلقاء نفسه عندما يتعرض تنفيذه إلى حالة من حالات القوة القاهرة. ولقد اعتبر المشرع هذا الحل من باب الإعفاءات من المسؤولية لعدم تنفيذ الالتزام. تنص المادة 79 من اتفاقية فينا لعام 1980 بأنه " لا يسأل أحد الطرفين عن عدم تنفيذ أي من التزاماته إذا اثبت أن عدم التنفيذ كان بسبب عائق يعود إلى

(1) انظر اتفاقية فينا لعام 1980 سابقة الذكر .

ظروف خارجة عن إرادته وأنه لم يكن من المتوقع بصورة معقولة أن يأخذ العائق في الاعتبار وقت انعقاد العقد أو أن يكون بإمكانه تجنبه أو تجنب عواقبه أو التغلب عليه أو على عواقبه ". ونرى لهذه القاعدة أثرا في نص المادة 373 من القانون المدني المصري بأنه " ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين إن الوفاء به أصبح مستحيلا عليه لسبب أجنبي لا يد له فيه ". وقدم كذلك المشرع الأردني موقفا أكثر وضوحا يستهدف حالة القوة القاهرة في نص المادة 274 من القانون المدني وهو : " في العقود الملزمة للجانبين إذا طرأت قوة القاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا انقضى معه الالتزام المقابل له وانفسخ العقد من تلقاء نفسه فإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابل الجزء المستحيل ... " (1). ومحتوى هذه النصوص ينفع في منح كل من طرفي العقد على السواء الحق في فسخ العقد عندما يثبت لديه استحالة تنفيذ التزاماته العقدية تحت تأثير القوة القاهرة .

لاشك إن انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة ينسجم مع مبدأ العدالة والاتجاه الصحيح الذي يتطلب استقرار المعاملات التجارية محلية أو دولية. ولكن تطبيق هذه القاعدة لابد أن يخضع لمبدأ القانون الذي يحكم العقد. فإذا كان قانون العقد يقضي وجوب إعلان الفسخ من قبل القضاء، فلا بد من مراعاة الإجراءات والالتزام بمراعاتها لضمان حقوق الطرفين. ولتحقيق ذلك لابد إذن من قيام دعوى فسخ العقد action en résolution .

وهناك موقف آخر يستند على قواعد قانون العقد ذاته في جواز فسخه من طرف واحد أو من تلقاء نفسه في حالة القوة القاهرة. وينتج هذا الحل أما

(1) هذه هي القاعدة أيضا عند المشرع الكويتي : انظر نص المادة 215 من القانون المدني رقم 67 لسنة 1980 .

عن اتفاق الطرفين بنص صريح في شرط القوة القاهرة، أو بتطبيق قواعد القانون المختص الذي يخضع إليه العقد كما رأينا ذلك في أعلاه. عند ذلك يحق لأي من الطرفين أن يعلن من جانب واحد نيته في إنهاء العقد وإخطار الطرف الآخر عن هذه النية في الوقت المناسب لكي تنتج أثرها على مصير العقد. ومثل هذا الموقف القانوني نجده في نص المادة 158 من القانون المدني المصري الذي أجاز الاتفاق على اعتبار العقد مفسوخا من تلقاء نفسه دون حاجة إلى حكم قضائي عند عدم الوفاء بالالتزامات الناشئة عنه، بشرط إعدار الدائن إن لم يتفق الطرفين على خلاف ذلك .

الفرع الثاني

آثار انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة

أولا : آثار انفساخ العقد على المعقود عليه :

عندما ينفسخ العقد بسبب القوة القاهرة، يختلف اثر ذلك حسب طبيعة محل الالتزام وقصد المتعاقدين. ومن المهم التفرقة بين إفتراضين. الأول هو أن يكون محل الالتزام عينا لا تقبل التعدد أو التجزئة .والحالة الثانية حينما يكون محل التزام المتعاقدين متعددا في عناصره. فما هي إذن أحكام آثار الفسخ على محل العقد ؟

عندما ينصب محل الالتزام على عين واحدة فقط متحدة بكامل عناصرها وأجزاؤها، فإن حالة القوة القاهرة تصيب محل العقد بكامله. ويتبين لنا عند هذه الحالة إن التزام الطرفين لا يقبل التجزئة والتبعض indissociable. ومن الطبيعي أن يفسخ العقد كليا بكامل عناصره لاستحالة التنفيذ طالما إن المعقود عليه يعبر عن التزام واحد متحد العناصر والاستعمال كما تقضي به

طبيعة الأشياء وقصد المتعاقدين . ولاشك إن عدم التنفيذ في أي عنصر من العقد يشكل مخالفة جوهرية لتنفيذه تعطي الحق للمشتري بفسخ العقد كما نصت على ذلك المادة 49 من اتفاقية فينا. وكما هو أيضا في المفهوم المقابل للمادة 51 فقرة 2 من هذه الاتفاقية حيث لا يجوز للمشتري أن يفسخ العقد برمته إلا إذا كان عدم التنفيذ الجزئي يشكل مخالفة جوهرية للعقد. فحينما يجعل الحادث الجبري تنفيذ هذا النوع من الالتزام مستحيلا حتى في جزء منه فهو مخالفة جوهرية للعقد. فلا بد أن يفسخ العقد ليشمل التزام الطرفين بكامله وينقضي عندئذ الاتفاق لاستحالة التنفيذ. ويجري تطبيق هذه القاعدة أيضا لصالح البائع عندما تصيب حالة القوة القاهرة قدرة المشتري في تسديد الثمن .

إن الحكم بأن استحالة التنفيذ حالة يفسخ بها العقد تتفق عليه التشريعات الداخلية. وحيث القاعدة العامة هو إن هلاك المعقود عليه بسبب القوة القاهرة في العقود الملزمة للجانبين حالة تؤدي إلى أن يفسخ العقد⁽¹⁾. وتقضي كذلك المدة 159 من القانون المدني المصري بأنه " في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى التزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة له وينفسخ العقد من تلقاء نفسه ". وكما تجيز المادة 438 من هذا القانون للمشتري أن يطلب فسخ البيع إذا كان النقص جسيما بحيث لو وجد قبل العقد لما تم البيع . ومضمون هذه القاعدة ينطبق عندما يكون المعقود عليه غير قابل للتجزئة والتبويض لأنه يفقد قيمته كليا بغياب جزء جوهرى منه يؤثر على طبيعة الشيء ويعدم الانتفاع منه.

(1) المادة 179 قانون مدني عراقي، المادة 247 قانون مدني أردني. المادة 215 فق 1 قانون مدني كويتي .

وقد يكون محل العقد قابلاً للتجزئة والتبعض dissociable حينما يشمل عناصر متعددة الاستعمال وقصد المتعاقدين. في هذه الحالة ينشأ اتفاق الطرفين التزامات متعددة. ومع ذلك هنالك احتمالين. الأول هو إن محل العقد وإن كان متعدد العناصر، إلا إنه لا يقدم المنفعة التامة للدائن إلا بعد تنفيذ كافة عناصره. وإذا تخلف أي جزء من المعقود عليه يفسد الفائدة ويلغي قصد المتعاقد. فعندما تتعرض إحدى عناصره لحالة القوة القاهرة، انفسخ العقد، ويأخذ حكم الفسخ الذي يصيب العقد باعتباره عين واحدة غير قابل للتجزئة لانتفاء منفعة المعقود عليه. وبمعنى آخر هو انتفاء الحاجة للأجزاء الأخرى وإن كان من الممكن تنفيذها. وهذا الموقف يتطابق مع المبدأ القائل بأن مع الاستحالة الجزئية ينقضي ما يقابل الجزء المستحيل من التزام، وللدائن بحسب الأحوال، أن يتمسك بالعقد فيما بقي ممكن التنفيذ، أو أن يطلب فسخ العقد⁽¹⁾ عندما لا يكون نافعا تنفيذ جزء من العقد.

أما قاعدة انقضاء الالتزام بما يقابل الجزء المستحيل فمن منفعة المتعاقد التمسك بها حينما يكون محل العقد متعدداً وأنه قابل للتجزئة والتبعض بحيث إن عدم تنفيذ أحد أجزائه، وإن كان ينقص من مقدار المنفعة التي ينتظرها المتعاقد من وراء التزامه، إلا إن التنفيذ الجزئي لا يلغيها بالكامل. عند ذلك لا يسري فسخ العقد إلا على الجزء الذي تعرض لحالة القوة القاهرة حيث أصبح تنفيذه مستحيلاً، وذلك مثلاً عندما يكون محل العقد كمية من المكائن الصناعية أو الحاسبات الإلكترونية أو التجهيزات المنزلية. حينما يتعرض جزء من الكميات المتفق عليها لحالة القوة القاهرة فإن ذلك لا يلغي الالتزام

(1) انظر المادة 215 فقرة 2 قانون مدني كويتي ؛ المادة 247 من القانون المدني الأردني .

بتنفيذ باقي الكمية طالما لا يؤثر عدم التنفيذ الكلي على الجانب الوظيفي الفني أو المنفعة الجوهرية عند تشغيل هذا الجزء، ولإزالة من الممكن التزود به فنيا وتجاريا من مصادر أخرى في السوق الدولية.

ويبقى العمل بهذه القاعدة ملزما إلا في حالة اتفاق الطرفين على خلاف ذلك حيث إن هذا الواقع الجديد بسبب القوة القاهرة يجعل تنفيذ الالتزام حكمه هو حكم التنفيذ الجزئي للمبيع La livraison partielle. ومن الملاحظ أيضا في العرف التجاري الدولي إنه لا يبرر فسخ العقد كليا بسبب القوة القاهرة طالما إن محل التزام الطرفين قابلا للجزئية أي عندما لا يؤثر عدم تنفيذ الجزء بكثير في منفعة الطرف الدائن في العقد عملا بقاعدة استقرار المعاملات والتقيد بمبدأ حسن النية في العقود التجارية الدولية .

وتسري أحكام الفسخ الجزئي كذلك على ملحقات المبيع Les accessoires وتقييم فيما إذا كانت قابلة للجزئية أو إنه لا يمكن الاستغناء عنها أحيانا ولا يصح تنفيذ العقد دونها لانعدام الفائدة في الانتفاع بالشيء محل العقد .

ثانيا : آثار انفساخ العقد وتبعية هلاك المبيع :

من المسائل المهمة التي يثيرها فسخ العقد هو معرفة على من تقع تبعية هلاك المبيع عندما يتعرض كله أو جزء منه لحالة القوة القاهرة كالحريق أو الغرق أو التلف وغير ذلك من الحالات التي تصيب محل العقد .

في العقود الاتفاقية ومنها عقد البيع التجاري الدولي تقضي القاعدة العامة بأن هلاك محل العقد يقع على عاتق المدين بالتنفيذ قبل تسليم المبيع. وبعبارة أخرى، يتحمل المدين بالتنفيذ تبعية استحالة تنفيذ التزامه عند هلاك المبيع بسبب القوة القاهرة.

ومن المؤكد من ناحية أخرى بأن تبعة هلاك المبيع تدور مع وقت نقل ملكية الشيء محل العقد *transfert de propriété* وليس في تاريخ تسليمه للدائن *date de livraison* إلا في حالة أن يكون فعل التسليم شرطا لانتقال الملكية من ذمة المدين إلى ذمة الدائن .

ولمعرفة وقت انتقال الملكية لابد إذن من النظر إلى القواعد التي تحكم شروط العقد الدولي. ينبغي عند هذه الحالة معرفة القانون الواجب التطبيق على العقد حيث تختلف القوانين الداخلية في أحكامها لتحديد وقت انتقال ملكية المبيع محل العقد .

تقضي قواعد القانون الفرنسي بأن انتقال ملكية المبيع تتم بمجرد التقاء إرادة طرفي العقد *solo consensu* . وبموجب ذلك فإنه عند هذه اللحظة يعتبر العقد قائما وينشأ أثره على المعقود عليه. حيث تقضي المادة 1583 من القانون المدني بأنه يعتبر البيع تاما بين الطرفين ويكتسب المشتري حق الملكية قبل البائع بمجرد الاتفاق على الشيء المبيع والتمن حتى وإن لم يتم بعد تسليم المبيع أو دفع الثمن. ومن مبدأ القانون فإن وقت انتقال ملكية الشيء يشمل بنفس الوقت انتقال المخاطر التي قد يتعرض لها. وهذا الحكم ما هو إلا تطبيقا للقاعدة التي تقضي بأن الشيء يهلك على المالك *res perit dominus* التي يأخذ بها النظام القانوني الفرنسي ومفاده بأن الشيء يهلك في أموال من كان مالكا له. وتطبيقا لذلك يتحمل المشتري المخاطر التي يتعرض لها المبيع منذ وقت إبرام العقد. فإذا هلك الشيء بفعل حالة القوة القاهرة ق بل أن يتم التسليم، يبقى المشتري، باعتباره مالكا للمبيع، مدينا بدفع الثمن حيث يندمج انتقال المخاطر مع انتقال الملكية وهو تاما وناظرا منذ أن تم انعقاد العقد .

إلا إن للقضاء الفرنسي موقفا معتدلا حينما يكون المبيع من المثلثات *une chose de genre* حيث يقضي بعدم انتقال الملكية للمشتري إلا من لحظة فرز المبيع *individualisation*⁽¹⁾. وموقف القضاء هذا ما هو إلا تطبيقا لمضمون المادة 1585 من القانون المدني التي تنص بأن بيع البضائع من الموزونات أو المعدودات أو القابلة للقياس لا يكون تاما وتهلك على البائع قبل وزنها أو عددها أو قياسها. ولقد أخذ المشرع الدولي بهذه القاعدة في نص المادة 67 - فقرة (2) من اتفاقية فينا التي تقضي بأن : " لا تنتقل تبعة الهلاك إلى المشتري ما لم تكن البضائع معينة بوضوح بأنها المشمولة بالعقد، سواء بوجود علامات مميزة على البضائع، أو بمستندات الشحن، ... " وهذا الموقف ينطبق تماما مع ما درج عليه العرف التجاري الدولي حيث يتم في العقود الدولية الاتفاق على نموذج وبالتالي لا يمكن أن تتحدد تبعة هلاك المبيع قبل صنعه مطابقا للنموذج في النوعية والكمية المتعاقد عليها. فيبقى البائع ضامنا لكل المخاطر التي يتعرض لها محل العقد قبل فرزه وتشخيصه باعتباره المشمول بالعقد .

إن مبدأ انتقال الملكية بمجرد انعقاد العقد وما ينتج عنه من انتقال المخاطر للمالك الجديد، لم يحظى بقبول عام في مجال العلاقات التجارية الدولية لأسباب كثيرة منها. إن هنالك من القوانين التي تحكم قواعدها العقد

(1) تنص المادة 531 من القانون المدني العراقي بأنه إذا كان المبيع لم يعين إلا بنوعه فلا تنتقل الملكية إلا بالإفراز. انظر :

Cass. Com. 28 février 1950 : Rev. Trim. Dr. Com. 1950 , note Hemard

انظر أيضا نص المادة 463 من القانون المدني الكويتي : في نقل ملكية المبيع، فإن لم يعين إلا بنوعه، لا تنتقل ملكيته إلا بالإفراز .

الدولي تؤخر في الواقع انتقال الملكية إلى الوقت الذي تتم عنده الحيابة المادية للمبيع والفعلية في يد المشتري. وهذا الموقف يجد جذوره في القانون الجرمانى⁽¹⁾ حيث يعتبر وقت تسليم المبيع هو الفاصل لتحديد تبعة هلاك الشيء. وكثير من القوانين العربية تبنت هذا المعيار، حيث ورد في المادة 547 من القانون المدنى العراقى بأن تبعة هلاك المبيع تدور مع القبض حيث تنص هذه المادة بأن " إذا هلك المبيع في يد البائع قبل أن يقبضه المشتري يهلك على البائع ولا شيء على المشتري، إلا إذا حدث الهلاك بعد إعدار المشتري لتسلم المبيع ... ". فهلاك المبيع إذن قبل القبض على عاتق البائع وإن كان قضاء وقدرًا. ونجد هذا الحكم في محتوى المادة 437 من القانون المدنى المصرى التى تنص بأنه " إذا هلك المبيع قبل التسليم لسبب لا يد للبائع فيه انفسخ البيع واسترد المشتري الثمن إلا إذا كان الهلاك بعد اعدار المشتري لتسليم المبيع ". وكذلك ما جاء في نص المادة 472 من القانون المدنى الأردنى التى تقضى بأنه " إذا هلك المبيع في يد المشتري بعد تسلمه لزمه أداء الثمن المسمى للبائع وإذا هلك قبل التسلم لسبب لا يد للمشتري فيه يكون مضمونا على البائع "⁽²⁾.

ولابد من القول بأن استخدام كلمة " التسليم " من قبل المشرع تعطى دلالة تعبر عن الأثر القانونى لهذا الالتزام أوسع شمولاً من مصطلح " القبض "، ولهذا فهو أكثر استعمالاً فى التعامل التجارى. وكما عرف المشرع المصرى فى نص المادة 435 فقرة 1 من القانون المدنى " التسليم " بأنه وضع

(1) Droit Allemand : §873, 925, et § 446 du Code civil BGB ; Droit Autrichien : allg BGB § 1051 et Code civil .

(2) وهذه هى القاعدة أيضاً فى القانون الكويتى : نص المادة 478 من القانون المدنى .

المبيع تحت تصرف المشتري بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به دون عائق ولو لم يستولي عليه استيلاء ماديا ما دام البائع قد اعلمه بذلك⁽¹⁾. وهذا الحل يتطابق دائما مع ما هو معمول به في العرف التجاري الدولي الذي يعتبر التسليم صحيحا بإرسال سند الشحن للمشتري أو شهادة النقل الجوي. وإن استلام هذه الوثائق تعوض عن التسليم المادي، أي القبض، وتؤكد بنفس الوقت الحيازة القانونية للمبيع وحرية التصرف به في بيعه أو التنازل عنه قبل وصوله لمخازن المشتري.

وقد تبنى المشرع الدولي هذا الموقف وأعتبر انتقال تبعة الهلاك تدور مع الالتزام بالتسليم، حيث تنص المادة 67 فقرة 1 من اتفاقية فينا عندما يتضمن عقد البيع نقل المبيع بأن " تنتقل التبعة إلى المشتري عند تسليم البضائع إلى أول ناقل لنقلها إلى المشتري. وإذا كان البائع ملزما بتسليم البضائع إلى ناقل في مكان معين، لا تنتقل تبعة الهلاك إلا عند تسليم البضائع إلى الناقل في ذلك المكان ".

إن القاعدة في العرف التجاري الدولي هو الفصل دائما بين انتقال الملكية وانتقال المخاطر. وإذا أخذنا مثلا نوع من أنواع البيوع الدولية C & F أو C A F أو EX - SHIP التي تعني شرط تسليم المبيع في ميناء الوصول، حيث تنتقل ملكية المبيع في هذه البيوع مباشرة بعد شحنها، بينما تبقى مخاطر الهلاك والتلف التي قد يتعرض لها المبيع على عاتق البائع لأن حقه في الثمن لا ينشأ إلا بعد وصول الشيء إلى المكان المتفق عليه في العقد . ويمكن أن نذكر مثلا على ذلك الشرط التالي :

le vendeur s'engage à livrer les matériels et équipements complets spécifiés dans les annexes C.I.F./Alger ou tous les

(1) انظر أيضا نص المادة 472 من القانون المدني الكويتي .

autres ports algériens à ses risques et périls avec l'emballage maritime approprié au moyen de transport.⁽¹⁾

وإذا نظرنا إلى نماذج البيوع الدولية Les incoterms⁽²⁾ بشكل عام نجدها أهملت مبدأ نقل الملكية معتبرة بأنه لا يعطي حلا ينفع عمليا لتنظيم موضوع نقل المخاطر وتحمل تبعة الهلاك. ولكنها اهتمت بتقديم قواعد متنوعة، تلزم أحيانا المشتري وأحيانا أخرى البائع، مسئولية تحمل المخاطر وتبعة هلاك المبيع كما يقرره نوع البيع الدولي الذي تم الاتفاق عليه بين الطرفين.

ويستقر معيار نقل المخاطر في البيوع الدولية على مبدأ التزام البائع بتسليم المبيع للدائن. وقد يكون هذا التسليم مباشرا، عندها تقع تبعة الهلاك على المشتري بمجرد فرز المبيع أو تعيينه كما هو الحال في البيوع :

à l'usine , Ex - Ship , à quai , Rendu Frontière

وعندما يكون تسليم المبيع للدائن غير مباشر كما هو الحال في البيوع التي تستوجب تدخل الناقل البري أو البحري أو الجوي لنقل المبيع من دولة إلى أخرى كما هو الحال في البيوع التالية :

. CAF , C & F , FAS , FOB , Fret/ Port payé

في هذه البيوع يبدأ انتقال المخاطر على عاتق المشتري من الوقت الذي توضع البضاعة في يد الناقل. في هذا المعنى ترى المحكمة في أحد القضايا بأن نوع البيع هو FOB عند الشحن، وبموجبه تكون نتائج فقدان البضاعة التي وقعت أثناء النقل البحري على عاتق المشتري⁽³⁾. وهذه هي القاعدة التي أخذ بها المشرع الدولي في نص المادة 67 من اتفاقية فينا كما ذكرنا

(1) Saris M. N.، المصدر السابق، ص 134 .

(2) انظر نماذج البيوع الدولية Les Incoterms للغرفة التجارية الدولية في باريس .

(3) Cass. Com. 28 nov. 1972 , n° 71-14 , 818, Bull. Civ. IV, 290.

ذلك في أعلاه. ويستنتج من ذلك بأن تبعة هلاك المبيع تكون على عاتق البائع قبل التسليم للناقل وتنتقل للمشتري عند التسليم للناقل فيصبح المبيع في رقبته أو رقابة مستخدميه حتى يتم تسليمه للمشتري . ومفهوم تسليم المبيع في البيع الدولي جاء واضحاً في المادة 436 من القانون المدني المصري حيث تنص بأنه " إذا وجب تصدير المبيع للمشتري فلا يتم التسليم إلا إذا وصل إليه ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك ". وتنطبق هذه القاعدة على البيع CAF حيث يتضمن مبلغ العقد ثمن الشيء المبيع، وبدل التأمين، والنقل لغاية وصول المبيع للدائن .

ثالثاً : آثار انفساخ العقد على مسؤولية المدين بالتنفيذ :

من المبدأ العام في العلاقات العقدية هو التزام المدين بتنفيذ الشروط التي وردت في العقد. أما الإخلال بعدم تنفيذ أي من هذه الشروط يعرض المدين للمسؤولية العقدية ويلزمه بالتعويض عن الأضرار التي قد يتعرض لها الطرف الآخر لما فاتته من كسب أو ما لحقه من خسارة.

إلا إن حالة أن ينفسخ العقد بسبب القوة القاهرة يعطي استثناء لهذه القاعدة بإعفاء المدين cause exonératoire من المسؤولية لعدم تنفيذ الالتزامات التي رتبها العقد وما ينتج عنها من أضرار. ومصدر الإعفاء من المسؤولية يستقر أولاً في الظروف التي أفرزت استحالة التنفيذ والتي تفيد بعدم وجود الخطأ من قبل المدين، ويتأكد من ناحية أخرى في انعدام العلاقة السببية Lien de causalité بين عدم تنفيذ تلك الالتزامات والأضرار الناتجة عنها⁽¹⁾.

(1) MAZEAUD MM : Leçons de droit civil , T II, n° 452, p. 387 et n° 560, p. 255 ; JACOB N. et LE TOURNAU Ph.: La responsabilité civile , T. I , Dalloz 1972 , n° 282, p. 157.

ولكي يتمتع المدين بأثر الإعفاء effet exonératoire عليه أن يثبت حالة القوة القاهرة لدفع المسؤولية لعدم التنفيذ. وهذه هي القاعدة العامة في كافة التشريعات المحلية أو الدولية حيث تنص المادة 1148 من القانون المدني الفرنسي بأنه " لا يوجد أي تعويض في حالة وجود القوة القاهرة أو الحادث الجبري منعت المدين إعطاء أو عمل ما التزم القيام به". كذلك تنص المادة 165 من القانون المدني المصري بأنه "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك" ⁽¹⁾.

أما المشرع الدولي، فتقضي المادة 79 من اتفاقية فينا لعام 1980 بأنه " لا يسأل أحد الطرفين عن عدم تنفيذ أي من التزاماته إذا أثبت أن عدم التنفيذ كان بسبب عائق يعود إلى ظروف خارجة عن إرادته وأنه لم يكن من المتوقع بصورة معقولة أن يأخذ العائق في الاعتبار وقت انعقاد العقد أو أن يكون بإمكانه تجنبه أو تجنب عواقبه أو التغلب عليه أو على عواقبه ". ولقد أراد المشرع بهذا النص الواسع أن يذكر في آن واحد خصائص حالة القوة القاهرة، وإنها من جانب آخر سببا معفيا للمدين عند عدم تنفيذ التزاماته التعاقدية .

= Tribunal de Commerce de Paris, 12ème Chambre , 3 février 1999, Gazette du Palais 2001, P.14-18 .

Jean Pierre Gridel, note sous Civ.1, 3 juillet 2002, Bulletin, 2002,I, Le Dalloz , 3 octobre 2002, n° 34, Jurisprudence, Page 2631 – 2635

(1) C.A. de Chambéry, 2nov. 1999, Gazette de Palais 26/07/2000 , p.12-13 .

إن مبدأ الإعفاء من المسؤولية بسبب القوة القاهرة يقدم حلاً ملائماً لعلاقات الأطراف في البيع التجاري الدولي لأن مجرد فسخ العقد سواء كان جزئياً أم كلياً يؤدي إلى أضرار جسيمة على مصالح طرفي العقد. فمن باب أولى إعفاء المدين أيضاً من مسؤولية إصلاح الضرر الناتج عن حالة القوة القاهرة. ورغم وجود هذا المبدأ العام للإعفاء في القانون المحلي والدولي على السواء، نرى من مصلحة الطرفين أن يتضمن العقد صراحة هذا الأثر المعفي للمسؤولية في حالة وقوع الحادث الجبري أو القوة القاهرة كما هو واضح في نص الشرط التالي :

" لأي تأخير أو عدم تنفيذ الالتزامات بسبب القوة القاهرة، لا يحق لأي طرف من الطرفين مطالبة الطرف الآخر بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به نتيجة انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة " :

Pour le retards et non exécution des obligations dus à la force majeure , aucune des parties ne peut réclamer à l' autre des pénalités , des intérêts ou tout autre dédommagement ou participation au préjudice souffert par elle à cause de la force majeure.⁽¹⁾

كما إنه ينبغي تحرير الأثر المعفي للمسؤولية في النص الذي يعرف حالة القوة القاهرة كما اتفق عليه طرفي العقد. وبالتالي يتمكن البائع أو المشتري الدفع بعدم المسؤولية عند عدم التنفيذ لحصول أي حادث أو عائق تضمنه النص ذات طبيعة تمنع الوفاء بالالتزامات. وهذا الحل يقيّد سلطة القاضي في اتخاذ حكم مغاير لما اتفق عليه صراحة طرفي العقد وذلك تطبيقاً للقاعدة بأن " المتعاقدين عند شروطهم " وكذلك احترام مبدأ سلطان الإرادة في العقود التجارية.

(1) FONTAINE M , شرط ورد في المصدر السابق، ص 485.

رابعاً : الأثر الرجعي لانفساخ العقد :

عندما يفسخ العقد بسبب القوة القاهرة، لا يعني فقط بأن العقد قد توقف في إنتاج أثره في المستقبل، وإنما يلغي أثره أيضاً في الماضي. وينتج عن ذلك بأن على البائع إعادة مبلغ العقد أو ما قبضه من هذا الثمن. وفي حكم لمحكمة النقض الفرنسية يقضي بأن فسخ البيع له أثر مادي هو إعادة طرفي العقد إلى نفس وعين الحالة التي كانا عليها قبل إبرام العقد⁽¹⁾. وهذا الحكم ما هو إلا تطبيقاً لمبدأ القانون بشكل عام حيث تنص المادة 160 من القانون المدني المصري على ما يلي : "إذا فسخ العقد أعيد المتعاقدان إلى الحالة التي كانا عليها قبل العقد، فإذا استحال ذلك جاز الحكم بالتعويض"⁽²⁾. وفي أحكام آثار الفسخ لعقد البيع الدولي تنص كذلك الفقرة الأولى من المادة 81 فقرة 1 من اتفاقية فينا على ما يلي: "بفسخ العقد يصبح الطرفان في حل من الالتزامات التي يرتبها عليهما العقد، مع عدم الإخلال بأي تعويض مستحق،.....".

ولقد جرى العرف في العقود التجارية الدولية تسديد جزء من الثمن كشرط لإبرام العقد كي يكون نافذاً قبل البائع. ولهذا يكون طبيعياً أن يتم إعادة ما قبضه البائع من الثمن عند استحالة تنفيذ العقد. ولأجل ذلك فإنه من منفعة المشتري تضمين العقد شرطاً "ضمان إعادة تسديد ما تم قبضه من ثمن". من ناحية أخرى، فإن مبدأ العدالة يقضي دفع فوائد يقررها السوق المالية تكون واجبة على البائع لما قبض من ثمن العقد لأهمية هذا المبلغ من

(1) Cass. Civ. III, 7 nov. 1968 : Bull. Civ. 1968, III , n° 448.

(2) انظر أيضاً نص المادة 248 من القانون المدني الأردني. والمادة 211 من القانون المدني الكويتي

حيث القيمة في العقود التجارية الدولية وما له من آثار اقتصادية على استثمارات المشتري. ولم تغفل اتفاقية فينا لعام 1980 أهمية هذه القاعدة لتحقيق العدالة بين مصلحة المتعاقدين، حيث تنص المادة 84 فقرة 1 بما يلي: "إذا كان البائع ملزماً بإعادة الثمن وجب عليه أن يرد الثمن مع الفائدة محسوبة اعتباراً من يوم تسديد الثمن". وإذا جاء النص مطلقاً بهذه الصيغة عند ذكره الثمن، نعتقد بأن المشرع الدولي أراد من هذه القاعدة أن تنطبق سواء كان تسديد الثمن كلياً أو جزئياً كما هو الحال عندما يتضمن العقد دفع العربون للبائع عندما يتم إبرام العقد .

الفرع الثالث

آثار انفساخ العقد على مصير البنود الأخرى

عند تحرير العقد التجاري الدولي، فإنه لابد أن يتضمن بعض الشروط الاتفاقية لضمان التوازن العقدي وتأكيد حقوق الأطراف عند التنفيذ أو عند النزاع. ومن هذه الشروط هي :

الشرط الجزائي، - شرط تسديد ما تم قبضه من ثمن، - شرط ضمان التنفيذ الجيد، - شرط تسوية المنازعات. فما هو أثر فسخ العقد بسبب القوة القاهرة على مصير هذه الشروط العقدية ؟

من المبدأ العام بأن فسخ العقد بسبب القوة القاهرة يولد أثراً رجعياً يؤدي إلى إعادة المتعاقدين إلى الحالة التي كانوا عليها قبل إبرام العقد. وعملاً بهذه القاعدة، ينبغي إذن لبعض شروط العقد باستمرار نفاذها قبل الطرفين حتى بعد فسخ العقد. إلا إن بعض منها يتوقف أثره حال فسخ العقد .

أولا: الشرط الجزائي La clause pénale

وهو الشرط الذي يقضي بأن على المدين بالتنفيذ دفع مبلغا معيناً للدائن عند عدم تنفيذ إحدى الالتزامات العقدية. ولهذا تم اعتبار حالة عدم التنفيذ من قبل المدين لالتزاماته العقدية هي سببا لوجود الشرط الجزائي. فهل ينطبق ذلك عند استحالة التنفيذ بسبب حالة القوة القاهرة ؟

إذا رجعنا إلى مبدأ القانون الفرنسي، نجد أولا بأن المادة 1226 من القانون المدني تعرف لنا الشرط الجزائي بأنه "الشرط الذي يلتزم به شخص لتأمين تنفيذ ما تم الاتفاق عليه مقابل دفع شيء عند عدم التنفيذ ":

La clause pénale est celle par laquelle une personne , pour assurer l'exécution d'une convention , s'engage à quelque chose en cas d'inexécution .

أما المادة 1126 من هذا القانون، فقد وردت بتعريف آخر للشرط الجزائي لبيان آثاره على المدين واعتبرته بأنه "التعويض عن الأضرار والفوائد التي تحملها الدائن لعدم تنفيذ الالتزام الأصلي في العقد " :

La compensation des dommages et intérêts que le créancier souffre de l'inexécution de l'obligation principale . ولقد حدد العرف التجاري الدولي مفهوما للشرط الجزائي لا يختلف في مضمونه وآثاره مع ما ورد في مبدأ القانون الفرنسي. واعتبره ذلك الاتفاق " الذي يشترط دفع مبلغ من المال عند عدم تنفيذ الالتزام العقدي " :

Celle qui stipule le paiement d'une somme d'argent en cas d'inexécution d'une obligation contractuelle⁽¹⁾

(1) FONTAINE M : Les clauses pénales dans les contrats internationaux , DPCI 1982 , T., n° 3 p. 405.

لاشك بأن هناك دوافع متعددة للنص على الشرط الجزائي في الاتفاقات العقدية المحلية أو الدولية ومنها:

محاولة طرفي العقد ترتيب حدود آثار عدم تنفيذ الالتزامات العقدية. فقد يهدف تطبيق الشرط الجزائي إلى تخفيف مسؤولية المدين العقدية من خلال التسوية الاتفاقية المسبقة بين الطرفين حول مقدار التعويض والفوائد لتغطية الأضرار والخسائر التي يتعرض لها الدائن. وقد يكون الشرط الجزائي نوعاً من العقوبة المالية التي تهدد المدين وذلك في تشديد مسؤوليته العقدية لكي تدفعه في الحرص على احترام تنفيذ التزاماته. وإننا نرى أيضاً بأن القصد من هذا الشرط هو محاولة طرفي العقد حجب سلطة القضاء المختص في تقدير مبلغ التعويض والفوائد عن الأضرار الناتجة لإخلال المدين بالتزاماته. كما إن الاتفاق العقدي للطرفين في دفع مبلغ يتم تحديده مسبقاً عند إبرام العقد، سيحل محل ما يقرره مبدأ القانون للدائن من حق في التعويضات والفوائد عند عدم الوفاء بالالتزامات من أي طرف في العقد.

وإذا كانت خاصية الشرط الجزائي هي مجرد التعويض عن الأضرار الناتجة عن عدم التنفيذ، فإن انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة يلغي تماماً أثر الشرط الجزائي استناداً إلى مبدأ الإعفاء من المسؤولية التي تطرقنا إليها سابقاً. فيصبح الشرط لا قيمة قانونية له ويتوقف في أن ينتج أي أثر على المدين لاستحالة التنفيذ بسبب القوة القاهرة. ولقد عمل العرف التجاري الدولي بهذه القاعدة كما هو واضح في نص الاتفاق الذي ورد سابقاً⁽¹⁾.

(1) انظر نص الشرط في هذا البحث، فقرة 1، ص 62.

ثانيا : شرط ضمان استرجاع ما تم قبضه من ثمن:

في أغلب العقود الدولية يشترط على المشتري تقديم جزء من ثمن العقد وذلك في فترة قد تطول أو تقصر تسبق التنفيذ الفعلي للالتزامات البائع. وهذا الشرط يستند في الواقع على مفهوم طبيعة العربون في العقود الدولية وحتى المحلية لغرض أن يسهل ويساعد البائع في تنفيذ التزاماته حيث يعطي الإمكانات المالية الضرورية لنشاطه وتلزمه من جانب آخر احترام تنفيذ العقد في المدة المتفق عليها. وقد يهدف هذا الشرط إلى تقليل أثر المخاطر التي لربما يتعرض إليها نشاط مشروع البائع إلى التوقف أو الإفلاس .

وهذا الشرط الاحترازي هو نوع من الضمان المالي للمشتري بأن يسترجع ما تم دفعه من الثمن عند عجز البائع عن الوفاء بالتزاماته بتنفيذ العقد الدولي وعدم قدرته إعادة مبلغ العربون من خلال الضمان الذي يوثقه البنك الضامن .

ولقد قدمت لنا الغرفة التجارية الدولية في باريس تعريفا خاصا لهذا الشرط يبين مضمونه وآلية تنفيذه مفاده بأن ضمان التسديد يرتب التزاما يقدمه الضامن، المصرف أو أي مشروع مالي أو شركة تأمين، يلتزم بموجبه عوضا عن الأمر بالضمان وهو البائع الذي لا يقوم برد ما قبضه من مبلغ العقد إلى المستفيد وهو المشتري. ويتعين على الضامن السداد في حدود الثمن المشار إليه في الشرط.

La garantie de remboursement désigne un engagement pris par une banque , un compagnie d'assurance ou une autre partie, par lequel le garant s'oblige au cas où le donneur d'ordre omettrait de rembourser , conformément aux conditions du contrat conclu entre le donneur d'ordre et le bénéficiaire , toute somme ou sommes avancées ou payées

par le bénéficiaire au donneur d'ordre et non remboursées par ailleurs , à effectuer un versement dans les limites d'un montant indiqué.⁽¹⁾

والواضح في هذا الشرط هو أن يدخل الضامن كشخص ثالث لسداد ما قبضه البائع من الثمن عند عدم تنفيذ التزاماته العقدية ولأي سبب حتى في حالة القوة القاهرة. أما التزام الضامن فإن مصدره العلاقة التعاقدية بينه وبين البائع وهو الأمر بالضمان الساحب donneur d'ordre . إن وجود طرف ثالث في العقد الدولي باعتباره مقتدرا ماليا وأجنبي عن عقد البيع، فيه تأكيد لحماية حقوق المشتري في استرجاع العربون الذي تم دفعه للبائع بأضمن الوسائل. إن هذا النوع من الضمان يخلق حقا مؤكدا لمصلحة المستفيد منه وهو المشتري لأن التزام الضامن ذات قوة تنفيذ أكيدة ومستقلة عن رغبة البائع بمجرد الموافقة على إصدار خطاب الضمان La lettre de garantie⁽²⁾ . ولا يتمكن الضامن بعد ذلك الانسحاب منه طالما تمت الموافقة بشأنه بطلب من البائع وهو الأمر بهذا الضمان لمنفعة المشتري .

وإذا تضمن عقد البيع على مثل هذا الشرط، فإن قيمته التعاقدية تبقى قائمة ويستمر في أن ينتج أثره قبل الضامن حتى عندما يفسخ عقد البيع بسبب القوة القاهرة لازال الغرض الرئيسي لقيام هذا الضمان باقيا وهو عدم قيام البائع سداد ما قبض من ثمن لعدم تنفيذه العقد. فيبقى الشرط صحيحا وقائما قبل الضامن، إلا إذا ثبت قيام البائع برد ما قبض من الثمن للمشتري،

(1) انظر القواعد الموحدة للضمانات العقدية للغرفة التجارية الدولية في باريس :

Les Règles uniformes de la C.C.I. de Paris pour les garantes contractuelles

(2) Cour de Bruxelles 15 oct. 1987 :Rev. Banque 1988 , n° 2 p.29 obs. Devos .

فينتهي العمل بهذا الشرط. ونجد لهذه القاعدة تطبيقات كثيرة عند القضاء الفرنسي⁽¹⁾.

ثالثا : شرط ضمان حسن التنفيذ La garantie de bonne exécution

يلجأ دائما طرفي العقد إلى هذا الشرط في معاملاتهم الدولية سواء كان العقد بيعا أو من عقود تنفيذ المشاريع الصناعية أو التجارية أو الخدمات. ويهدف في مضمونه إلى تغطية المخاطر المحتملة الناتجة عن عدم التنفيذ كليا أو إن هذا التنفيذ ناقصا وغير صحيحا أو مخالفا لبنود العقد. ويتم إدراج هذا الشرط في العقود الدولية لغرض تحديد ومعرفة مقدار التعويض الذي سيحصل عليه الدائن عند مخالفة تنفيذ العقد من قبل الطرف الآخر. كما إنه يؤدي بالنتيجة إلى التخلص من سلطة القضاء التقديرية للحكم بمقدار التعويض اللازم. وهذا الشرط يستبدل في الحقيقة الحق الذي يقرره مبدأ القانون لدفع التعويضات والفائدة عن الخسائر والأضرار التي يسببها عدم تنفيذ العقد. وفي عقد البيع، نعتبر مثل هذا الشرط أيضا وسيلة ضغط مصدره اتفاق الطرفين الذي سيحدد صيغته وشروط تطبيقه التي تهدد المدين وتدفعه إلى احترام تنفيذ شروط العقد كما يلزم.

ولأهمية وجود شرط ضمان جودة تنفيذ العقد وتكرار العمل به في العرف التجاري الدولي، اهتمت الغرفة التجارية الدولية في باريس C C I في أن تقدم تعريفا له بمعنى " إنه الالتزام الذي يتعهد به المصرف باعتباره الضامن، عند عدم تنفيذ الساحب Le donneur d'ordre وهو البائع، لما

(1) Cass. Com. 19 nov. 1985 , JCP 1986, IV, 47 ; Cass. Com. 17 oct. 1984 : Dalloz 1985 , 269, note Vasseur ; JCP 1985, II , 20436, note Stoufflet .

فرض عليه العقد بينه وبين المستفيد وهو المشتري، في حدود مبلغ معين أو كما نص عليه الضمان الذي قبله الضامن لتأمين تنفيذ العقد " :

Un engagement pris par une banque par lequel le garant s'oblige - au cas où le donneur d'ordre n'exécuterait pas dûment un contrat passé entre le donneur d'ordre et le bénéficiaire dans les limites d'un montant indiqué ou si la garantie le prévoit , au choix du garant à assurer l'exécution du contrat.⁽¹⁾

ومن خصائص هذا النوع من الضمان أولاً خلق علاقة قانونية جديدة بين المصرف باعتباره الضامن وبين المشتري المستفيد من الضمان. وهذه الرابطة القانونية مستقلة وتتمتع بانفصال التزامات الضامن عن المخاطر التي قد تصيب نشأة أو تنفيذ العقد الأصلي بين البائع والمشتري⁽²⁾. و ما يؤخذ على هذا النوع من الضمان التعاقدي بأنه محدد ومقيد بمقدار ما تم الاتفاق عليه في شرط الضمان من تعويض. فهو لا يتجاوز هذا المبلغ حتى وإن كانت الخسائر والأضرار التي تعرض لها الدائن عند الإخلال في تنفيذ التزامات الطرف الآخر تفوق كثيراً ما نص عليه الشرط. وهذا الأثر المقيد للضمان يستند على عدم اعتباره ضماناً عاماً وإنما مجرد ضمان تنفيذ محدد يستهدف فقط حسن تنفيذ العقد. إن تطبيق هذا الضمان يستند على مسؤولية المدين العقدي في عقد البيع وما ينتج عن هذه المسؤولية من آثار في تحمله إصلاح الضرر عند عدم التنفيذ. إلا إن هذا المبدأ يتوقف أثره طبقاً لقاعدة الإعفاء من المسؤولية التي تطرقنا إليها سابقاً عندما يصبح تنفيذ العقد

(1) انظر القواعد الموحدة للضمانات العقدية للغرفة التجارية الدولية سابقة الذكر .

(2) Cour de Bruxelles 18 déc. 1981 : Rev. Banque 1982 , p.118 ; Grenoble 12 nov.1987, Dalloz 1988, Som.247 , obs. Vasseur .

مستحيلا بسبب الحادث الجبري أو القوة القاهرة . وينتج عن ذلك إمكانية إبراء المدين من مسؤولية عدم تنفيذ العقد. ويتبع ذلك أيضا إعفاء الضامن لانتفاء السبب وعدم دفع مبلغ الضمان لاستحالة تنفيذ العقد الأصلي من قبل المدين أي الساحب لأمر الضمان . وإذا كان ثابتا بأن عقد الضمان هو نظام قانوني مستقل عن العقد الأصلي أي عقد البيع، إلا أنه يستند في سبب نشوئه واستمراره على هذا العقد. ومن ناحية أخرى، فإن حالة القوة القاهرة تجعل سبب نشوء العقد الأصلي غير صحيحا لانعدام وجود محل العقد وبالتالي استحالة تنفيذه. وانعدام وجود السبب في العقد الأصلي تنسحب آثاره على التزامات الضامن وانقضاء عقد الضمان حيث يفقد قيمته القانونية ولا حاجة عملية لاستمراره. ولقد تأكد هذا الحل عند القضاء الفرنسي عندما اعتبر بأن حالة القوة القاهرة التي منعت تنفيذ العقد الأصلي ينبغي أن تنسحب على عقد الضمان. وقد يستند موقف القضاء هذا على ما ورد في مبدأ القانون الذي يحكم عقد الكفالة، بأن شرط الكفالة لا يلغي ما جاء به نص المادة 2036 من القانون الفرنسي. وكما يرى القضاء بأن الكافل يمكن أن يحتج على الدائن بجميع الاستثناءات التي يتمتع بها المدين الأصلي تلك التي تتصل بوجود الدين ⁽¹⁾.

رابعاً : شرط تسوية المنازعات La clause compromissoire

يبين لنا العرف التجاري الدولي رغبة المتعاقدين دائماً على الاتفاق في تحديد القانون ونوع القضاء المختص لتسوية خلافاتهم العقدية. وكثير من العقود الدولية تتضمن هذا الشرط وفيه يتفق الطرفان على إحالة صلاحية

(1) Cour d'appel de Paris , 15 Juin 1973 : Rev de jurisprudence commerciale 1973 , p.273 .

النظر في المنازعات العقدية المحتملة إلى قضاء معين. ويقصد طرفي العقد في ذلك امتلاك وسائل حماية كافية لضمان حقوقهم عند احتمال تعرض التوازن العقدي للخطر. وهذا ما يفسر اللجوء إلى نظام التحكيم التجاري في أغلب العقود الدولية لما له من مزايا الاطمئنان والسرعة في تسوية المنازعات العقدية مقارنة بالقضاء التقليدي. وكما يجمع عليه الفقه على اعتباره نظام قضائي متخصص ومستقل للعلاقات الدولية⁽¹⁾.

إن أهمية شرط تسوية منازعات الطرفين تكمن في ضرورة نفاذه حتى بعد فسخ العقد لأي سبب كان ومنها حالة القوة القاهرة وذلك للحكم في إعادة وضع الطرفين إلى الحالة التي كانا عليها قبل إبرام العقد. ومما يساعد على ذلك هو إن على طرفي العقد تحديد الاختصاص القانوني والقضائي الذي يروونه مناسباً للحكم في المنازعات التي قد تنشأ عن العقد حتى في تطبيق آثاره بعد فسخه. ومن نماذج الشروط المعمول بها في العرف التجاري الدولي هو هذا النص الذي قدمته غرفة التجارة الدولية في باريس وهو بأن: " جميع الخلافات التي قد تنشأ عن العقد يتم حسمها نهائياً وفقاً لنظام المصالحة والتحكيم لغرفة التجارة الدولية بواسطة حاكم أو عدة حكام يتم تعيينهم طبقاً لذلك النظام " .

ولقد اعتبر القضاء الفرنسي شرط تسوية المنازعات شرطاً صحيحاً في العقد واعتبره نافذاً حتى بعد فسخ العقد. وتؤكد هذا المبدأ في إحدى القضايا بين شركة فرنسية وأخرى سويدية، فيها تم طلب فسخ العقد لأنه ظهر، بعد

(1) DAVID R. : L'arbitrage dans le commerce international , Ed. Economica , Paris 1982 .

انظر بحثنا بالفرنسية المنشور في مجلة الحقوق، الكويت، العدد لسنة 2001، La clause de l'arbitrage dans le contrats internationaux .

تكوين هذا العقد، إجراء تنظيمي قد يكون مانعا لتنفيذه. اعتبرت محكمة النقض الفرنسية بأن " فسخ هذا العقد ليس في طبيعته أن يكون عائقا لتطبيق شرط التسوية الرضائية الذي ورد فيه ⁽¹⁾". ولقد كرر القضاء العمل بهذه القاعدة حيث حكم في إحدى القضايا بأن " فسخ العقد لعدم تنفيذ التزامات المشتري ليس من طبيعته أن يعرقل تطبيق شرط الاختصاص القضائي الذي اختاره الطرفان للنظر في المشاكل الناجمة عن عدم تنفيذ هذا العقد ⁽²⁾".

أما اتفاقية فينا لعام 1980، فإنها قدمت حلا موضوعيا حاول فيه المشرع الدولي أن يبعد التحايل على مصير بعض الشروط العقدية التي يتضمنها البيع الدولي. حيث تنص الفقرة الأولى من المادة 81 على ما يلي: " بفسخ العقد يصبح الطرفان في حل من الالتزامات التي يرتبها عليهما العقد، مع عدم الإخلال بأي تعويض مستحق، ولا يؤثر الفسخ على أي من شروط العقد المتعلقة بتسوية المنازعات أو أي من أحكامه الأخرى التي تنظم حقوق الطرفين والتزاماتهما المترتبة على فسخ العقد ". أما هذا النص، فهو يوضح من ناحية العمل بمبدأ الأثر الرجعي لفسخ العقد الذي يقصد منه إعادة الطرفين إلى الحالة التي كانا عليها قبل إبرام العقد كما ذكرنا ذلك سابقا، ومن جانب آخر يؤكد على أن لا تؤثر انتهاء الرابطة العقدية بين الطرفين إلى التحلل من تطبيق شرط تسوية المنازعات لأن فيه ضمان لتنظيم حقوق المتعاقدين بسبب فسخ العقد. ويتبين من كل ما تقدم بأن هذا الشرط هو إجراء احترازي لا يمكن الاستغناء عنه في العقود الدولية لضمان حقوق المتعاقدين. أما ضرورته فهي ليست فقط عندما يكون التنفيذ ناقصا أو معيبا وإنما أيضا

(1) Cass. com. 12 nov. 1968 : Bull. Civ. 1968, IV, n° 316.

(2) Cass. Civ. II, janv. 1978 : Bull. Civ. 1978, II, n° 13.

بعد فسخ العقد لأي سبب كان ومنها حالة القوة القاهرة. وتزداد أهميته مع تعقد المعاملات التجارية الدولية وتوفر سوء النية لدى كثير من الأطراف المتعاقدة، وكذلك تدخل السلطات العامة أحيانا في عرقلة تنفيذ العقد الدولي وبالتالي لا بد من تضمينه مثل هذا الشرط .

الخاتمة

إن كل ما تقدم يثبت محاولة أطراف العقد الدولي تعديل قيود أحكام القوانين الداخلية باعتبارها جامدة وتتعارض مع ظروفهم العقدية. وفي هذا الجانب الفني في صياغة العقود، تم التوصل إلى خلق نظام إعفاء من المسؤولية ملائم وقادر على ضمان حقوقهم وحاجاتهم في علاقاتهم التجارية الدولية. ومما تقدم في هذا البحث، تبين لنا الآن نشوء نظام قانوني متكامل لشرط القوة القاهرة ينبغي أن يكون مدرجا في بنود العقد الدولي. وهذه الأهمية ممكن اعتبارها شاهدا على مدى تطور مفهوم نظام العقد المستقل *lex mercatoria* . وإذا كان مصدر هذا النظام قد بدأ يفرض ضرورته على القضاء بسبب عدم توفر قواعد موحدة تحكم نظام العقد الدولي، فقد أعانت بعض التشريعات المحلية وكذلك التشريع الدولي، من خلال اتفاقية فيينا لعام 1980، على ضرورة إيجاد الأحكام الملائمة لوضع المعاملات التجارية في السوق الدولية من خلال ما يرتضيه المتعاقدون من شروط أدت في جعل الأطراف المتعاقدة أكثر اطمئنانا على مصير العقد لضمان حقوقهم عند النزاع.

لقد برهن العرف التجاري الدولي وحتى القضاء الفرنسي على أهمية الابتعاد عن قيود النظرية التقليدية لمفهوم القوة القاهرة دون إغفال خصائصها بالكامل. إلا إن صياغة الشروط التي جاء بها العرف كانت غنية وتتمتع بعناصر جديدة ومتطورة تغطي حاجات واهتمامات المتعاقدين. كما إنها

تصلح، عند صياغة العقود الدولية، في الرجوع إليها والاسترشاد بمضامينها حالة بحالة . وإن في خصائصها الجوهرية مفهوما موضوعيا ينسجم كليا مع مبدأ القوة الملزمة للعلاقات التجارية الدولية. ولكن من الخطأ أن نثبت نموذجا موحدا لشرط القوة القاهرة أو نجعله صالحا في مضمونه لكافة الاتفاقات العقدية في هذا المجال حيث لكل تاجر أو دولة أو منطقة في سوق التبادل التجاري ظروف ومفاجئات خاصة في خلق حالة القوة القاهرة. كما إن مستقبل العقود الدولية في ظل العولمة الاقتصادية ونشوء المناطق التجارية الحرة بين عدة مجموعات من الدول، قد يكون له الأثر في التشديد من ناحية أو لربما التخفيف من احتمال نشأة المعوقات والحالات التي تمنع تنفيذ العقد .

وأخيرا فإن واقع العلاقات العقدية بين أطراف قد يختل التوازن الاقتصادي والقانوني بينها سيدفعنا إلى الحذر الشديد في كيفية صياغة بنود العقد بشكل عام ومنها بشكل خاص شرط القوة القاهرة. لقد رأينا كيف إن هذا الشرط ينبغي أن يتضمن كثير من العناصر التي تقرر صلاحيته من أجل ضمان التوازن العقدي بين المتعاقدين وأهمها أن يكون قابلا للتنفيذ وألا يكون مخالفا للنظام العام وحسن الآداب . وفي جميع الافتراضات هناك ضرورة أن يكون الشرط محددا وصريحا وخاصة في تعريف مضمون استحالة التنفيذ باعتباره العنصر الجوهرى لتقييم حالة القوة القاهرة، ولأنه العنصر الأكثر قبولا لدى التشريعات المحلية لإعفاء المدين من مسئولية عدم التنفيذ. ومن جانب آخر، يجب ألا يغفل نص الشرط الالتزامات المتقابلة والتأكد من إمكانية تنفيذها لكي نجعل تطبيقه ملزما للطرفين. وقد رأينا أهمية إتباع بعض الضوابط لضمان التمتع بآثاره المعفية من المسئولية عند عدم التنفيذ. وفي جميع ما تقدم يبقى شرط القوة القاهرة وسيلة حماية قانونية لا يمكن إغفالها عند صياغة العقد الدولي خاصة في العقود طويلة الأمد .

مصطلحات النقل الدولي (شروط التسليم)

المبالغ والتكاليف الواجب إضافتها لقيم الصفقات عند مختلف شروط تسليم عند إعداد التشريعات على كل دولة أن تبين الإضافات الإجبارية والإضافات الاختيارية التي يجب أن يتضمنها السعر.

(أ) كلفة الشحن للبضائع المستوردة لغاية ميناء التخليص في بلد الاستيراد.

(ب) أجور التحميل والتنزيل والمناولة العائد للبضائع المستوردة لغاية ميناء التخليص في بلد الاستيراد.

(ج) كلفة التأمين. هذه الشروط يجب أن يتضمنها قانون الدولة بحيث يتم اختيار أحد المصطلحين CIF أو FOB.

الوضع القانوني لدى دول مجلس التعاون:

كلفة الشحن : لقد تقرر إضافة كلفة الشحن إلى قيمة السلع المستوردة لغايات الرسوم (قانون الجمارك الموحد). وعلى أساس المصطلح CIF.

أجور التحميل والتنزيل: لقد تقرر إضافة كلفة أجور التحميل والتنزيل والمناولة العائدة للبضائع المستوردة لغاية ميناء التخليص في بلد الاستيراد.

كلفة التأمين :

لقد تقرر إضافة كلفة التأمين إلى قيمة السلع المستوردة لغايات الرسوم الجمركية (قانون الجمارك الموحد).

عند اعتماد المصطلح CIF فإن هذا يشمل ثمن البضاعة + أجور الشحن الداخلية في بلد التصدير + أجور الشحن الرئيسية (الشحن البحري، الجوي، البري) لحين أول مركز تخليص في بلد الاستيراد + التأمين.

أن مصطلحات النقل الدولي والبالغة (13) مصطلح تم وضعها من قبل الغرفة التجارية الدولية I.C.C ومقرها باريس والتي جاءت لتحديد قواعد التجارة الدولية ولتعرف مسؤولية كل من المستورد والمصدر بحيث ينقل العبء إلى الطرف الآخر في مرحلة معينة وهكذا.

أن مصطلحات النقل الدولي مهمة في تحديد القيمة الجمركية وكذلك قيمة الصفقة بشكل أدق. وعند ورود احد هذه المصطلحات على الفاتورة فيجب عمل التعديلات اللازمة لتصبح القيمة الاجمالية على أساس CIF (حسب القانون) ويمكن تصنيف مصطلحات النقل الدولي إلى أربعة مجموعات بناءً على تحديد المسؤولية التي تقع على البائع أو المشتري.

المصطلح كامل	المصطلح مختصر	أسم المجموعة
Ex works	Exw	المجموعة E
FREE CARRIER FREE ALONGSIDE SHIP FREE ON BOARD	FCA FAS FOB	المجموعة F
COST AND FREIGHT COST,INSURANCE AND FREIGHT CARRIAGE PAID TO CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO	CFR CIF CPT CIP	المجموعة C
DELIVERED AT FRONTIER DELIVERED EX SHIP DELIVERED EX QUAY DELIVERED DUTY UNPAID DELIVERED DUTY PAID	DAF DES DEQ DDU DDP	المجموعة D

(حسب المكان المتفق عليه) EXW-EXWORK :

- مسؤولية البائع : تجهيز البضاعة + تغليفها+تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه.

- **مسئولية المشتري:** استلام البضاعة + توفير وسيلة النقل الداخلي + النقل الخارجي + استخراج الوثائق المطلوبة للتصدير.
(حسب المكان المتفق عليه) **FCA-Free Carrier :**
- **مسئولية البائع:** تجهيز البضاعة + تغليفها + تحميل البضاعة على ظهر السيارة في المكان المتفق عليه مع المشتري. + استخراج الوثائق المطلوبة للتصدير.
- **مسئولية المشتري:** استلام البضاعة محملة على ظهر السيارة + استكمال اجراءات الاستيراد + التعاقد مع شركة لنقل البضاعة للمقصد النهائي في بلد الاستيراد.
(حسب رصيف الميناء المتفق عليه) **FAS Free alongside ship**
- **مسئولية البائع:** تجهيز البضاعة + تغليفها + تزويد المشتري بالوثائق المطلوبة للبضاعة + توصيل البضاعة الى رصيف الميناء المتفق عليه + استكمال اجراءات التصدير.
- **مسئولية المشتري:** استلام البضاعة على جانب الرصيف + استكمال اجراءات الاستيراد + التعاقد مع شركة لنقل البضاعة للمقصد النهائي في بلد الاستيراد.
- (حسب رصيف الميناء المتفق عليه) **FOB-Free on board :**
- **مسئولية البائع:** تجهيز البضاعة + تغليفها + تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء التصدير + تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة + استكمال اجراءات التصدير.
- **مسئولية المشتري:** استلام البضاعة محملة على ظهر السفينة + استكمال اجراءات الاستيراد + التعاقد مع شركة لنقل البضاعة للمقصد النهائي في بلد الاستيراد

(حسب الميناء المتفق عليه في بلد الوصول) CFR-Cost and Freight:

- مسؤولية البائع: تجهيز البضاعة + تغليفها + استكمال اجراءات التصدير + التعاقد مع شركة نقل ودفع اجور الشحن الخارجي (جوي, بحري, بري) لغاية ميناء الوصول في بلد الاستيراد + تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة بالسرعة الممكنة
- مسؤولية المشتري: قبول توصيل البضاعة في ميناء التصدير واستلام البضاعة من الناقل في ميناء الوصول + استكمال اجراءات الاستيراد وتوصيل البضاعة للمقصد النهائي.

(حسب الميناء المتفق عليه في بلد الوصول) CIF Cost Insurance and Freight:

- مسؤولية البائع: تجهيز البضاعة + تغليفها + استكمال اجراءات التصدير + التعاقد مع شركة نقل ودفع اجور الشحن الخارجي (جوي, بحري, بري) لغاية ميناء الوصول في بلد الاستيراد + التعاقد مع شركة تامين ودفع التامين نيابة عن المشتري + تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة وكذلك بوليصة التامين بالسرعة الممكنة.
- مسؤولية المشتري: الموافقة مع البائع على تامين البضاعة + قبول توصيل البضاعة في ميناء التصدير واستلام البضاعة من الناقل في ميناء الوصول + استكمال اجراءات الاستيراد وتوصيل البضاعة للمقصد النهائي.

(حسب الميناء المتفق عليه في بلد الوصول) CPT Carriage Paid:

- مسؤولية البائع: تجهيز البضاعة + تغليفها + التعاقد مع شركة شحن لتوصيل البضاعة الى المكان المتفق عليه في بلد الوصول + توصيل البضاعة للناقل + استكمال اجراءات التصدير + تزويد المشتري بوثائق النقل بالسرعة الممكنة.

- **مسئولية المشتري:** قبول توصيل البضاعة في مكان التصدير واستلام البضاعة من الناقل في مكان الوصول + استكمال اجراءات الاستيراد وتوصيل البضاعة للمقصد النهائي

(حسب المكان المتفق عليه) CIP-Carriage and insurance Paid
: to

- **مسئولية البائع:** تجهيز البضاعة + تغليفها + استكمال اجراءات التصدير + التعاقد مع شركة نقل ودفع اجور الشحن الخارجي (جوي، بحري، بري) لغاية مكان الوصول في بلد الاستيراد + التعاقد مع شركة تامين ودفع التامين نيابة عن المشتري + تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة وكذلك بوليصة التامين بالسرعة الممكنة.
- **مسئولية المشتري:** الموافقة مع البائع على تامين البضاعة + قبول توصيل البضاعة في مكان التصدير واستلام البضاعة من الناقل في مكان الوصول + استكمال اجراءات الاستيراد وتوصيل البضاعة للمقصد النهائي

(حسب المكان المتفق عليه) DAF-delivered at frontier :

- **مسئولية البائع:** تجهيز البضاعة + تغليفها + توصيل البضاعة للمكان المتفق عليه بالحدود محملة على ظهر السيارة + استكمال اجراءات التصدير + تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة.
- **مسئولية المشتري:** استلام البضاعة بالحدود على ظهر السيارة + تنزيل البضاعة من ظهر السيارة وتخزينها + استكمال اجراءات الاستيراد وشحن البضاعة للمقصد النهائي في بلد الاستيراد.

(حسب الميناء المتفق عليه في بلد الوصول) DES-delivered ex ship:

- مسؤولية البائع: تجهيز البضاعة+تغليفها+ استكمال اجراءات التصدير+ تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الوصول +تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة.
- مسؤولية المشتري: استلام البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الوصول + تنزيل البضاعة من على ظهر السفينة + استكمال اجراءات الاستيراد و شحن البضاعة للمقصد النهائي.

(حسب الميناء المتفق عليه في بلد الوصول) DEQ-delivered ex

: quay

- مسؤولية البائع: تجهيز البضاعة + تغليفها+ استكمال اجراءات التصدير +تسليم البضاعة على رصيف ميناء الوصول + تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة
- مسؤولية المشتري: استلام البضاعة على رصيف ميناء الوصول + استكمال اجراءات الاستيراد و شحن البضاعة للمقصد النهائي.

(حسب المكان المتفق عليه في بلد الوصول) DDU-delivered duty

:un paid

- مسؤولية البائع: تجهيز البضاعة+تغليفها+ استكمال اجراءات التصدير+ توصيل البضاعة للمكان المتفق عليه في بلد الاستيراد (المقصد النهائي) محملة على ظهر السيارة + تزويد المشتري بالوثائق الخاصة بالبضاعة.

المركز القومي

- **مسئولية المشتري:** استلام البضاعة في مكان التسليم النهائي + تنزيل المحتويات من على ظهر السيارة + استكمال اجراءات الاستيراد (حسب المكان المتفق عليه في بلد الوصول) **DDP- delivered :duty paid**
- **مسئولية البائع:** تجهيز البضاعة + تغليفها + استكمال اجراءات التصدير والاستيراد + توصيل البضاعة للمكان المتفق عليه في بلد الاستيراد (المقصد النهائي) محملة على ظهر السيارة.
- **مسئولية المشتري:** استلام البضاعة في المقصد النهائي + تنزيل البضاعة من على ظهر السيارة.



الفصل الأول
دليل برنامج مراقبة
سلامة الطائرات الأجنبية
برنامج مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية
(م س ط ا)

1- المقدمة:

يقدم هذا الجزء معلومات عامة عن برنامج مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية، الذي أنشئ من قبل الهيئة العربية للطيران المدني.

2- المتطلبات الدولية:

يخضع نشاط الطيران المدني الدولي لأحكام اتفاقية الطيران المدني (اتفاقية شيكاغو 1944)، وتقوم منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو) وهي منظمة متخصصة تتبع الأمم المتحدة، بموجب هذه الاتفاقية بوضع الحدود الدنيا من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي، وتتوزع هذه القواعد وأساليب العمل الموصى بها في 18 ملحقاً لاتفاقية شيكاغو، ومع ذلك تبقى كل دولة على حده هي المسؤولة عن تنظيم نشاط الطيران المدني فيها، ولكنه يجب أن تأخذ بعين الاعتبار متطلبات اتفاقية الطيران المدني الدولي والحدود الدنيا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الموضوعة من قبل الأيكاو. وتتوزع القواعد القياسية الأساسية التي تطبق على الخطوط الجوية (شركات الطيران) في ثلاث ملاحق صادرة عن الأيكاو هي :

- الملحق الأول: (جازات العاملين) الذي يتعامل مع إجازات العاملين في حقل الطيران بما في ذلك طاقم الطيران.
- الملحق السادس: (تشغيل الطائرات) الذي يتعامل مع تشغيل الخطوط الجوية (شركات الطيران) للطائرات.
- الملحق الثامن: (صلاحية الطائرات) الذي يتعامل مع صلاحية الطائرات.

وتقع مسؤولية تطبيق الملحقين الأول والثامن على عاتق دولة التسجيل، أي الدولة حيث يقع تسجيل الطائرة. بينما تقع مسؤولية تطبيق الملحق السادس على عاتق دولة المشغل/المستثمر، حيث يقع مقر الخطوط الجوية (شركة الطيران). وتجدر الإشارة إلى أنه غالباً ما تكون دولة التسجيل ودولة المستثمر هي نفسها، حيث تميل الخطوط الجوية لتشغيل طائرات مسجلة في الدولة التي يقع فيها مقر تلك الخطوط.

وتقوم الأيكاو منذ عام 1996 بتنفيذ البرنامج العالمي للتدقيق على مراقبة السلامة والذي يركز بالدرجة الأولى بالتدقيق على كيفية عمل آلية الإشراف على السلامة في الدول المتعاقدة في الأيكاو. ويقوم الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) منذ عام 2003 بتنفيذ برنامج التدقيق على السلامة التشغيلية لشركات الطيران.

وقام مؤتمر الطيران المدني الأوروبي بالتعاون مع سلطات الطيران المشتركة (JAA) بإنشاء برنامج لمراقبة سلامة الطائرات الأجنبية بالتركيز على ما يدعى بتفتيشات الساحة أي على الطائرة التي تنفذ رحلة في مطار دولة أخرى غير دولة التسجيل.

3- مبادئ البرنامج الرئيسية :

إن المبادئ الأساسية لبرنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية هي كالتالي:

أ) نهج من الأسفل إلى الأعلى. تبدأ العملية بجمع بيانات عن السلامة من جانب الدول الأعضاء التي تقوم بعمليات تفتيش للطائرات الأجنبية في ساحة وقوفها وجمع المعلومات من مصادر أخرى. بعد ذلك، يتم حصر البيانات المجمعة في مكان مركزي واحد وتحليلها. وعلى أساس هذا التحليل، قد يتقرر ما إذا كان مستحسن إجراء بعثة تقييم لإحدى الدول. وعلى أساس الاستنتاجات التي تتمخض عنها هذه البعثة، يمكن اقتراح تدابير تصحيحية.

ب) نهج غير تمييزي. ينطبق على حد سواء على الطائرة والمستثمرين والسلطات في إطار الهيئة العربية للطيران المدني وخارجها. وتجدر ملاحظة ما يلي :

1- لا يهدف برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية إلى أن يحل محل دول التسجيل في اضطلاعها بمسؤولياتها في مجال تنظيم السلامة ومراقبة السلامة الجوية، ولا يهدف إلى أن يكون تدقيقاً شاملاً أو جزافياً لمعرفة ما إذا كانت الدول تفي بتلك المسؤوليات.

2- لا يهدف البرنامج إلى تفويض الأساس الذي تقوم عليه اتفاقية شيكاغو، لا سيما القبول المتبادل لمنح الإجازات والشهادات.

3- يعتبر برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية إضافة إلى الاتفاقيات الثنائية للخطوط الجوية ولا يحل محلها، ولا يحول دون أن تتخذ الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني تدابير أحادية أو ثنائية أخرى.

مراحل تنفيذ البرنامج

أولاً : إعداد قوائم التفتيش وإجراءاته وتحليل نتائجه ونشرها:
1- تقوم الهيئة العربية للطيران المدني بإعداد قوائم وإجراءات ونماذج

موحدة لتنفيذ عمليات التفتيش على الطائرات الأجنبية في ساحات وقوفها، ويطلب من الدول الأعضاء في الهيئة باتباع تلك القوائم والإجراءات والنماذج عندما تجري عمليات تفتيش الطائرات في ساحات وقوعها وإرسال تقارير قياسية إلى الهيئة العربية للطيران المدني.

2- تعيين كل دولة عضو في الهيئة العربية للطيران المدني منسقين وطنيين لضمان اتساق هذه التدابير وتنفيذها. وأن إحدى المهام الرئيسية التي يضطلع بها هؤلاء المنسقون هي جمع المعلومات عن السلامة من مصادر أخرى غير عمليات التفتيش في ساحات وقوف الطائرات وانتقاء المعلومات المناسبة لإرسالها إلى الهيئة العربية للطيران المدني، ولهذا الغرض فقد وضعت الهيئة العربية للطيران المدني نماذج موحدة للإبلاغ.

3- يتم تحليل جميع المعلومات التي تتلقاها الهيئة العربية للطيران المدني وحفظها في قاعدة للبيانات. ويمكن للمنسقين الوطنيين التابعين للدول الأعضاء أن يصلوا إلى قاعدة البيانات هذه عن طريق الهيئة العربية للطيران المدني، فعلى سبيل المثال يمكنهم أن يطلبوا كل المعلومات التي توفرها دول أخرى عن مستثمر معين.

ثانيا : كيفية جمع المعلومات

1- الطائرات الأجنبية القادمة من دول أخرى بما فيها الدول الأعضاء الأخرى في الهيئة العربية للطيران المدني إلى مطارات دولة عضو في الهيئة وغير مسجلة فيها تكون عرضة للخضوع إلى تفتيشات الساحة (RAMP CHECK)، الذي يتعلق بصورة رئيسية بوثائق الطائرة وطاقمها وحالتها والمعدات التي يجب أن تحمل على متن الطائرة.

والهدف من تفتيش الساحة هو تحديد النقاط التي لا تمتثل فيها الطائرات

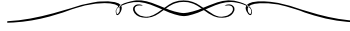
- إلى متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وملاحقها وعلى الأخص الأول والسادس والثامن.
- 2- تنفذ التفتيشات وفقا للقوائم والإجراءات الموحدة المعدة من قبل الهيئة العربية للطيران المدني موحدة وترسل تقارير قياسية بالنتائج المكتشفة إلى قاعدة بيانات الهيئة العربية للطيران المدني.
- 3- لقد جمعت قوائم وإجراءات تفتيش الساحة في كتيب (Handbook) وسيكون متوفرا للمفتشين لاستخدامه وسيساعدهم في عملهم.
- 4- يخضع المفتشون لدورات تدريبية لتعريفهم على برنامج (SAFA) وعلى إجراءات التفتيش والإبلاغ عن نتائجها، وهذا من شأنه التقليل من الفروقات والاختلافات في التأويل والتطبيق.
- 5- يقوم المفتشون بتقسيمهم نتائج التفتيش إلى ثلاث فئات :
- الفئة الأولى: تتعلق بالنتائج الثانوية والطفيفة التي لا تؤثر على سلامة التشغيل.
 - الفئة الثانية: تتعلق بالنتائج والنواقص التي لها تأثير محدود على سلامة التشغيل.
 - الفئة الثالثة: تتعلق بالنتائج الخطيرة التي تهدد سلامة التشغيل.
- وتحدد عمليات المتابعة استنادا إلى فئة التقييم.
- 6- في حال اكتشاف نتائج خطيرة أو هامة تهدد السلامة، يجري الاتصال بالمشغل والسلطة المعنية بمراقبة السلامة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة ليس فقط بالنسبة للطائرة التي خضعت للتفتيش، وإنما يمكن أن يشمل الطائرات الأخرى، وذلك وفقا لفئة نتائج التفتيش (قد يشمل الطائرات من نفس الطراز، وقد يمتد ذلك ليشمل طائرات أسطول الشركة كلها).

- 7- ترسل جميع التقارير إلى قاعدة المعلومات والبيانات في الهيئة العربية للطيران المدني، وتتضمن قاعدة البيانات كذلك معلومات إضافية مثل قائمة بالأعمال التي نفذت بعد تنفيذ تفتيش الساحة. وتقوم الهيئة العربية للطيران المدني بتحليل المعلومات والبيانات بغية تحديد المجالات التي قد تهدد السلامة الجوية.
- 8- تقوم سلطات مراقبة السلامة لدى الدولة العضو في الهيئة العربية للطيران المدني باختيار الطائرة التي تريد إجراء تفتيش عليها، بعض السلطات تقوم بتفتيش عرضي (عشوائي)، بينما تقوم سلطات أخرى بالمحاولة من خلال التفتيش أن تحدد فيما إذا كانت الطائرة الخاضعة للتفتيش (أو الشركة) تفي بالقواعد القياسية لمنظمة الطيران المدني الدولي.
- 9- إن عدد التفتيشات وتواترها يعتمد على حجم الرحلات الدولية وعلى توفر المفتشين في كل دولة من الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني والتي يمكن أن تتراوح من عدد قليل إلى عدة مئات من التفتيشات.
- 10- التفتيش على الطائرة يتضمن ما يلي :
- إجازات الطيارين.
 - الإجراءات المكتوبة والأدلة التي يجب أن تكون متوفرة على متن الطائرة.
 - امتثال الطيارين وطاقم الضيافة للإجراءات.
 - معدات السلامة في مقصورة القيادة ومقصورة الركاب.
 - الحمولة على الطائرة.
 - الحالة الظاهرية للطائرة.
- 11- تتضمن قائمة تفتيش الساحة 54 بنداً. وعندما يكون الوقت غير كاف

لتنفيذ كافة هذه البنود، يختار المفتشون بعض البنود لأن سياسة وفلسفة البرنامج هو عدم تأخير الطائرة، إلا إذا كان الأمر يتعلق بسلامتها.

إيفاد بعثات التقييم إلى الدول:

- 1- عندما يبين تحليل البيانات أن ثمة مشكلة خاصة بالسلامة قد تكون ناتجة عن ثغرات في آليات مراقبة السلامة الجوية في دولة معينة، توصي الهيئة العربية للطيران المدني بإيفاد بعثة لهذه الدولة لبحث المسائل المتعلقة بالسلامة ووضع الحلول المناسبة لها.
- 2- إذا رفضت الدولة قبول بعثة التقييم أو تنفيذ برنامج العمل، ولا يرجح أن يحدث ذلك، جاز للهيئة العربية للطيران المدني أن توصي دولها الأعضاء بأن تتخذ التدابير المناسبة ألا وهي فرض قيود على الحركة الجوية. وجدير بالإشارة أننا لا نتوقع أن تتخذ مثل هذه التدابير، لأن برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية يقوم أساساً على إجراءات تعاونية.



الفصل الثاني

بند نموذجي قياسي عن السلامة الجوية

في الاتفاقيات الثنائية أو المتعددة الأطراف للنقل الجوي

أصدر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو) في جلسته الثامنة من الدورة 163، والتي انعقدت بتاريخ 2001/06/13 قرارا وبندا نموذجيا عن السلامة الجوية، ويحث القرار (المرفق 1) لجميع الدول المتعاقدة على أن تدرج في اتفاقاتها بشأن الخدمات الجوية بندا عن السلامة الجوية. كما أنه يوصي بأن تأخذ الدول المتعاقدة في الاعتبار البند النموذجي عن السلامة الجوية (المرفق ب).

يتكون البند النموذجي من مواد تتناول السلامة الجوية على وجه الخصوص يمكن للدول إدراجها في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية أو متعددة الأطراف. وسوف يساعد هذا البند الدول على ضمان أن تشغل الطائرات الأجنبية العاملة في مجالها الجوي وفي مطاراتها وأن تجري لها الصيانة وفقا للقواعد الصادرة عن الأيكاو. وفي الوقت نفسه يقدم بند متعلق بالسلامة الجوية إلى الدول عملية موحدة تعالج الشواغل التي قد تكون لدى الدول بشأن التشغيل الآمن لهذه الطائرات الأجنبية. وفضلا عن ذلك، يؤكد بند السلامة الجوية على مسؤولية الدول نحو توفير مراقبة السلامة الجوية الملائمة لعمليات شركات الطيران، عن طريق جذب الانتباه إلى جوانب السلامة في اتفاقات الخدمات الجوية. إن البند النموذجي عن السلامة لا يتضمن على أي إشارة إلى عقوبات أو

أي إجراءات عقابية أخرى في حالة عدم الامتثال على أساس ان اتفاقات الخدمات الجوية عادة ماتشمل مادة تتناول مسائل عدم الامتثال. ويمكن إدراج بند الأيكاو النموذجي في اتفاقات الخدمات الجوية حسب صياغته أو تعديله بحذف أو إضافة بنود أخرى تعتبرها الأطراف تعزيزا لسلامة الخدمات الجوية الدولية التي يغطيها الاتفاق. سوف يكون استخدام بند السلامة على نطاق واسع ذا فائدة للسلامة الجوية في كافة أنحاء العالم، وذلك عن طريق التأكيد على حاجة الدول في الامتثال لأحكام الأيكاو المتعلقة بالسلامة الجوية وفقا لاتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300).

بند الأيكاو النموذجي عن السلامة الجوية

- 1- يجوز لأي طرف أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية المتعلقة بالسلامة لدى الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات الطيران، وأطقم القيادة، والطائرات، وتشغيل الطائرات. ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون 30 يوما من تاريخ تقديم هذا الطلب.
- 2- إذا وجد أحد الأطراف، بعد تلك المشاورات، أن الطرف الآخر ليس لديه بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ويشرف عليها في المجالات المشار إليها في الفقرة الأولى بحيث تفي بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت عملا باتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، يجب إبلاغ الطرف الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام القواعد القياسية الصادرة عن الأيكاو. ويجب على الطرف الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة في غضون الفترة المتفق عليها.

- 3- عملاً بالمادة 16 من اتفاقية الطيران المدني الدولي، من المتفق عليه أيضاً أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها شركة للطيران تابعة لأحد الأطراف أو يتم تشغيلها بالنيابة عن تلك الشركة، وتطير من وإلى إقليم طرف آخر، أن تخضع لتفتيش من جانب المندوبين المصرح لهم من الطرف الآخر، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة، وذلك بينما تكون الطائرة متواجدة في إقليم هذا الطرف الآخر. وبغض النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادة 33 من اتفاقية شيكاغو، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصة بالطائرة، وإجازات طاقمها، والتزام معدات الطائرة وحالة الطائرة بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت عملاً باتفاقية الطيران المدني الدولي.
- 4- عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كل طرف بحق القيام فوراً بتعليق أو تغيير ترخيص التشغيل الممنوح لواحدة أو أكثر من شركات الطيران التابعة للطرف الآخر.
- 5- يجب التوقف عن اتخاذ أي من الإجراءات من جانب أحد الطرفين عملاً بالفقرة 4 أعلاه حال انتهاء السبب الذي دعي إلى اتخاذ تلك الإجراءات.
- 6- وبالإشارة إلى الفقرة 2 أعلاه، إذا تبين أن أحد الأطراف ظل غير ممثل للقواعد القياسية للأيكاف بعد انقضاء فترة اتخاذ الإجراءات التصحيحية، فينبغي إبلاغ الأمين العام للمنظمة بذلك، كما ينبغي إبلاغه بإيجاد حل مرض للوضع لاحقاً. المرفق (أ)
- القرار الذي اعتمدته مجلس الأيكاف في 2001/6/13 بخصوص البند النموذجي عن السلامة الجوية:

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة ولا يزال هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت المادة 37 من الاتفاقية تقتضي تعاون كل دولة متعاقدة لضمان اتباع أعلى درجة ممكنة عملياً من التوحيد في التنظيمات وأساليب العمل في جميع المسائل التي يؤدي فيها التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وبالنظر إلى أن حقوق الدول والتزاماتها في إطار اتفاقية شيكاغو وفي إطار القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها التي اعتمدها مجلس الأيكاو حول السلامة الجوية يمكن استكمالها وتعزيزها بالتعاون بين الدول.

وبالنظر إلى أن الاتفاقات حول الخدمات الجوية تمثل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي للركاب والأمتعة والشحن والبريد. وبالنظر إلى أن الأحكام المتعلقة بالسلامة الجوية ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقات حول الخدمات الجوية.

وإذ يلاحظ أنه ليس هناك ما يمنع الدول التي تدرج بند الأيكاو النموذجي عن السلامة الجوية في اتفاقات الطيران الصادرة عنها من إدراج أي معايير إضافية أو أكثر تقييداً، وتتفق الأطراف على ضرورتها لتقييم سلامة تشغيل الطائرات.

فإن المجلس :

يحث جميع الدول المتعاقدة على أن تدرج في اتفاقاتها حول الخدمات الجوية بنداً حول السلامة الجوية.

يوصي بأن تأخذ الدول المتعاقدة بالاعتبار البند النموذجي عن السلامة الجوية المرفق بهذا القرار (المرفق ب).

الفصل الثالث

تعليمات عامة للمفتشين

- 1- يفضل أن تنفذ تفتيشات الساحة من قبل مفتشين اثنين على الأقل والعناصر الرئيسية لهذا التفتيش هو:
 - التفتيش النظري للطائرة من الخارج.
 - تفتيش مقصورة القيادة.
 - تفتيش مقصورة الركاب و/أو العفش.
- 2- يجب على المفتشين أن لا يدخلوا إلى طائرة أجنبية أو يفتشوها قبل تقديم أنفسهم والتعريف بهم إلى قائد الطائرة أو ممثل المشغل وفق لما هو مطلوب.
- وعندما يتعذر إبلاغ ممثل المشغل أو عندما لا يتواجد طاقم قيادة الطائرة أو طاقم الضيافة أو عناصر الصيانة في الطائرة أو بالقرب منها، فإنه وكقاعدة عامة يجب عدم إجراء أي تفتيش على الطائرة. ولكن في حالات خاصة يمكن إجراء فحص نظري للطائرة من الخارج فقط.
- 3- يجب على المفتشين أن يظهروا لباقة دبلوماسية خلال تنفيذ تفتيشات الساحة.
- 4- يجب تجنب التماس مع الركاب إلا إذا كان ذلك ضروريا.
- 5- يجب على المفتشين أن يعملوا ما بوسعهم لخفض التوترات والإزعاجات التي يمكن أن تحصل مع طاقم قيادة الطائرة وطاقم الضيافة ووكلاء الخدمات وغيرهم إلى أدنى حد.

- 6- ينبغي أن لا تؤدي تفتيشات الساحة إلى تأخير مغادرة الطائرة إلا إذا كان هناك أسباب موجبة لذلك مثل الشك في إعداد الرحلة وصلاحية الطائرة أو أية مسائل تؤثر مباشرة على سلامة الطائرة وعلى سلامة الركاب.
- 7- إن مدى تفتيشات الساحة يرتبط بالفترة الزمنية التي ستبقى فيها الطائرة على الأرض، التفتيش يجب أن يكون متكاملًا كلما كان ذلك ممكنا. ولكن إذا كان الوقت لا يسمح بذلك يجب أن لا يشمل التفتيش جميع البنود بل تختار المواضع التي يجب التفتيش عليها وتخفيضها إلى الحد الذي يسمح به الوقت، وباقي المواضع يمكن استكمالها في الرحلة القادمة.
- 8- يستحسن كلما كان ذلك ممكنا الاتصال بممثل المشغل في المطار الذي يمكن أن يكون متواجدا خلال عمليات تفتيشات الساحة. وتؤكد التجربة بأن حضور ممثل المشغل يكون عاملا مساعدا لتقييم الحالة الفنية للطائرة وعلى الأخص عندما لا يكون المفتش على اطلاع على طراز الطائرة من قبل أو مواصفات المشغل.
- 9- وفقا للبنود التي يجري التفتيش عليها، فإن برنامج SAFA يمكن إنجازه بعد الهبوط أو قبل المغادرة. والوقود المتبقى والشحن الذي يفرغ من الطائرة هي من البنود التي يجب التفتيش عليها خلال هبوط الطائرة، بينما إعداد الرحلة وتخزين العفش اليدوي في مقصورة الركاب هي من البنود التي يجب التفتيش عليها قبل المغادرة. التفتيش بعد الهبوط ينبغي أن لا يعرض للخطر الزمني الكلي لوقت الراحة لطاقم الطائرة. والتفتيش قبل المغادرة يجب ألا يقود إلى تأخير المغادرة إلا إذا كان هناك أسباب تستوجب ذلك.

الفصل الرابع بنود التفتيش

1- المقدمة :

- يقدم المفتش (المفتشون) المعنيون بتقديم أنفسهم لطاقم القيادة (Flight Crew)، ضمن الوقت المتاح والمسموح به قبل إقلاع الطائرة.
- يقوم كل مفتش حسب اختصاصه بتنفيذ البنود المتعلقة به في نموذج بنود تفتيشات الساحة، حيث يقوم مفتش الصلاحية بتنفيذ البنود المتعلقة بالصلاحية. ويقوم مفتش العمليات بتنفيذ البنود المتعلقة بالعمليات.

2- على ماذا نفتش؟

يمكن أن يشمل التفتيش

- أ) إجازات الطيارين.
- ب) الإجراءات والأدلة التي يجب أن تكون على متن الطائرة.
- ج) امتثال طاقم القيادة (الطيارين)، وطاقم مقصورة الركاب (عناصر الضيافة) لهذه الإجراءات.
- د) معدات السلامة في مقصورة القيادة ومقصورة الركاب.
- هـ) المحمولة على الطائرة.
- ك) الحالة الظاهرية للطائرة.

3- كيفية تنفيذ التفتيش:

تتضمن قوائم التفتيش المستخدمة خلال عمليات تفتيشات الساحة

(54) بندا موزعة على النحو التالي:

- أ) مقصورة القيادة (Flight Deck) (24) بندا
- ب) سلامة / مقصورة الركاب. (14) بندا
- ج) حالة الطائرة. (12) بندا
- د) الحمولة / الشحن (3) بنود
- هـ) حالات أخرى (1) بندا واحدا

أ- مقصورة القيادة

1- عام:

1- الحالة العامة

2- مخارج الطوارئ

3- المعدات

2- الوثائق والسجلات:

4- الأدلة التي يجب حملها على متن الطائرة.

5- قوائم التفتيش

6- مخططات الملاحة اللاسلكية

7- قائمة التجهيزات الدنيا.

8- شهادة التسجيل

9- شهادة الضوضاء

10- شهادة المستثمر/المشغل الجوي أو الوثيقة المعادلة لها.

11- شهادة اللاسلكي.

12- شهادة الصلاحية

3- معلومات الرحلة:

- 13- إعداد الرحلة
- 14- لائحة الكتلة والتوازن.
- 4- **معدات السلامة:**
- 15- اسطوانات الإطفاء اليدوية
- 16- سترات النجاة/أجهزة الطفو
- 17- أحزمة الأمان
- 18- معدات التزويد بالأكسجين.
- 19- المصابيح الكهربائية
- 5- **طاقم القيادة**
- 20- الطيارون.
- 21- طاقم الضيافة (المضيفون).
- 6- **سجل الطائرة خلال الرحلة/السجل الفني**
- 21- قسيمة إتمام الصيانة.
- 22- سجل طيران الطائرة.
- 23- الملاحظات عن الأعطال وإصلاحها.
- 24- التفتيش ما قبل الطيران.
- ب- **السلامة / مقصورة الركاب**
- 1- الحالة العامة من الداخل.
- 2- مقاعد طاقم مقصورة الركاب المضيفين وأماكن راحتهم.
- 3- حقيبة / حقائب الإسعاف الأولي والحقيبة الطبية.
- 4- اسطوانات إطفاء الحريق اليدوية.
- 5- سترات النجاة / الطفو
- 6- أحزمة الأمان.

المركز القومي

- 7- مخارج الطوارئ والإضاءة والابتيال الكهربائية (البطاريات) والإرشادات.
- 8- الزلاقات- قوارب النجاة (إذا كان ذلك مطلوباً).
- 9- التزويد بالأكسجين (لأعضاء الطاقم والركاب)
- 10- بطاقات إرشادات السلامة.
- 11- عدد أعضاء طاقم مقصورة الركاب.
- 12- إمكانية الوصول إلى مخارج النجاة.
- 13- سلامة أمتعة الركاب.
- 14- عدد المقاعد.

ج- حالة الطائرة

- 1- الحالة العامة من الخارج.
- 2- الأبواب والفتحات.
- 3- أسطح القيادة/التحكم.
- 4- العجلات.
- 5- العربة السفلى.
- 6- وكر العجلات.
- 7- المحركات.
- 8- ريش الضغوط المنخفض.
- 9- المراوح.
- 10- الإصلاحات السابقة.
- 11- الأضرار التي لم تصلح سابقاً.
- 12- التسربات / الارتشاح وفتحات التسرب.

د- الشحن : المحمولة

- 1- الحالة العامة لغرف الشحن/المحمولة
- 2- البضائع الخطرة.

3- أمن الشحن على متن الطائرة.

هـ- مواضيع أخرى

الفصل الخامس

القائمة التفصيلية للتفتيش

على سلامة الطائرات في ساحات وقوفها في المطار

أ- مقصورة القيادة

أ-1 : الحالة العامة

التوجيهات والتعليمات:

الكشف على نظافة وترتيب مقصورة القيادة بشكل عام، افحص فيما إذا كانت القواطع الكهربائية مسحوبة من أماكنها أو في وضع غير مناسب، افحص وضع الأمتعة وترتيبها، وافحص مقاعد الطيارين ومدى صلاحيتها للاستخدام.

أ-2 : مخارج الطوارئ

التوجيهات والتعليمات :

افحص فيما إذا كانت تمثّل وتتوافق مع المتطلبات. افحص صلاحية المخارج للاستخدام، وإن الحبال في حال تركيبها مؤمنة.

المراجع :

- الملحق الثامن - الباب الثالث (أ) الطائرات الكبيرة الحجم.
- الباب الثالث : الطائرات فوق 5700 كغ، التي قدم بشأنها طلب منح

شهادة في 1996/9/13 أو في تاريخ لاحق.
- الفصل الثالث : 4-1-7 : الاستعداد للهبوط الاضطراري.

الباب الثالث (أ)

الاستعداد للهبوط الاضطراري :

4-1-7-1 يجب ان توضع عند تصميم الطائرة ترتيبات لحماية شاغليها، في حالة الهبوط الاضطراري، من الحريق ومن التأثيرات المباشرة لقوى التباطؤ وكذلك من الإصابات الناجمة عن تأثير قوى التباطؤ على المعدات الموجودة داخل الطائرة.

4-1-7-2 يجب تقديم التسهيلات للإخلاء السريع للطائرة في الظروف المحتمل حدوثها بعد الهبوط الاضطراري. ويجب أن تكون هذه التسهيلات متناسبة مع سعة الطائرة لكل من الركاب والطاقم.

4-1-7-3 يجب أن يكون التصميم الداخلي للمقصورة ومواقع وعدد مخارج الطوارئ، بما في ذلك وسائل التعرف على مواقع ممرات ومخارج الهروب وإضاءتها، بحيث يسهل الإخلاء السريع للطائرة في الظروف المحتمل حدوثها بعد الهبوط الاضطراري.

4-1-3-4 بالنسبة للطائرات المعتمدة لظروف الهبوط الاضطراري على الماء، فيجب عند تصميمها أن توضع ترتيبات لتقديم الحد الأقصى من الضمان العملي لتنفيذ الإخلاء الآمن للطائرة من الركاب والطاقم في حالة الهبوط الاضطراري على الماء.

أ-3 : المعدات

التعليمات والتوجيهات

أ- جهاز الإنذار بالاقتراب من الأرض (GPWS).

- تأكد من وجود المعدات.

بعض الطائرات مجهزة بجهاز الاقتراب بالأرض (GPWS) يدعى SSOS (بالأحرف الروسية)، وهذا الجهاز يوجد منه نموذجان الأول بثلاث قنوات والآخر بخمس قنوات. والنموذج بخمس قنوات من أجهزة SSOS هو الذي يمثل لمتطلبات الملحق السادس- الجزء الأول - الفصل 15-6. في حين أن النظام المزود بجهاز SSOS ثلاثي القنوات يجب أن يبلغ عنه خلال عمليات تفتيش الساحة وذلك ضمن الفئة 2 (CATII). والإجراء الذي يجب اتخاذه هو ضمان الامتثال الكامل للقواعد القياسية للأيكافو وعلى المستوى العالمي.

ب- جهاز تفادي التصادم ACAS II/TCAS

تأكد من وجود هذا الجهاز

ملاحظة : امتثالا للمتطلبات TCASII نموذج 7 (RTCADO-1)

يجب أن يكون مركبا. بالإضافة لذلك فإن نظام S للإبلاغ يجب أن يكون مركبا مع إمكانية توافقه مع ACASII.

ج- 8.33 كيلومتر :

تأكد من التجهيز اللاسلكي بإمكانية الإرسال بفاصل ترددي قدره 8,33 كيلومتر ... إن التزود بقناة تعمل بفاصل ترددي قدره 8,33 كيلومتر هو إلزامي على الطائرات التي تعمل في بعض المناطق الأوروبية للأيكافو خلال الطيران أعلى من المستوى FL245. والدول العالمية التي طبقت التردد 8.33 كيلومتر: أستراليا - بلجيكا - فرنسا - ألمانيا - لكسمبورغ - هولندا - سويسرا.

والدول التالية تطبق التردد 8.33 كيلوهرتز اعتبارا من 31 أكتوبر 2002 هي: البوسنا والهيرتزغ - هيرزيغوفينا - التشيك - كرواتيا - الدانمارك - أستونيا - فنلندا - هنغاريا - إيرلندا - إيطاليا - لاتفيا - ليتوانيا - النرويج - بولونيا - البرتغال - رومانيا - سلوفينيا - إسبانيا - السويد - سلوفاكيا - يوغسلافيا - بريطانيا.

المرجع :

أ- أجهزة الإنذار بالاقتراب من الأرض GPWS

- الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل 6-15

6-15-1 الطائرات التي يجب تزويدها بأجهزة الإنذار بالاقتراب من الأرض جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها الإقلاعية المسجلة في شهادتها على 5700 كيلوجرام، أو المرخص لها بحمل أكثر من تسعة ركاب، يجب أن تزود بنظام إنذار بالاقتراب من الأرض.

6-15-2 جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها الإقلاعية المسجلة في شهادتها على 15000 كيلوجرام أو المرخص لها بحمل أكثر من 30 راكبا والتي تكون قد صدرت لها أول شهادة صلاحية للطيران في 2001/1/1 أو بعد هذا التاريخ، يجب أن تزود بجهاز تنبيه إلى الاقتراب من الأرض له قدرة على الرؤية الأمامية لتفادي المرتفعات.

6-15-3 ابتداء من 2003/1/1، يجب أن تكون جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها الإقلاعية المسجلة في شهادتها على 15000 كيلوجرام أو المرخص لها

بحمل أكثر من 30 راكبا بجهاز تنبيه إلى الاقتراب من الأرض له قدرة على الرؤية الأمامية لتفادي المرتفعات.

4-15-6 جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها الإقلاعية المسجلة في شهادتها على 5700 كيلوجرام أو المرخص لها بحمل أكثر من تسعة ركاب، والتي تكون قد صدرت لها أول شهادة صلاحية للطيران في 2004/1/1 أو بعد هذا التاريخ، يجب أن تزود بجهاز تنبيه إلى الاقتراب من الأرض له قدرة على الرؤية الأمامية لتفادي المرتفعات.

5-15-6 اعتبارا من 2007/1/1، يجب أن تزود جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها الإقلاعية المسجلة في شهادتها على 5700 كيلوجرام أو المرخص لها بحمل أكثر من تسعة ركاب، بجهاز تنبيه على الاقتراب من الأرض له قدرة على الرؤية الأمامية لتفادي المرتفعات.

6-15-6 توصية - جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي يبلغ الحد الأقصى لكتلتها الإقلاعية المسجلة في شهادتها على 5700 كيلوجرام أو أقل أو المرخص لها بحمل أكثر من خمسة ركاب بحد أقصى تسعة ركاب، ينبغي أن تزود بجهاز تنبيه إلى الاقتراب من الأرض يعطي التنبيهات الواردة في الفقرة 6-15-9 (أ و ج)، وهي تنبيهات من التضاريس غير الآمنة وله قدرة على الرؤية الأمامية لتفادي المرتفعات.

7-15-6 اعتبارا من 2007/1/1 يجب أن جميع الطائرات ذات المحركات المكبسية التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها الإقلاعية المسجلة في شهادتها على 5700 كيلوجرام أو المرخص لها

بحمل أكثر من تسعة ركاب بجهاز تنبيه إلى الاقتراب من الأرض يعطي التنبيهات الواردة في الفقرة 6-15 - 9 أ و ج)، وهي تنبيهات من التضاريس غير الآمنة وله قدرة على الرؤية الأمامية لتفادي المرتفعات.

8-15-6- يجب أن يصدر جهاز التنبيه إلى الاقتراب من الأرض إنذارا متميزا لطاقم القيادة في الوقت المناسب وبصفة تلقائية، عندما تكون الطائرة على قرب من سطح الأرض يحتمل أن يشكل خطرا عليها.

9-15-6- يجب أن يكون جهاز التنبيه إلى الاقتراب من الأرض قادرا على إصدار إنذار في الظروف التالية ما لم ينص على خلاف ذلك :

- أ) سرعة نزول زائدة بالعلاقة إلى سطح الأرض
- ب) سرعة اقتراب زائدة بالعلاقة على سطح الأرض.
- ج) فقدان زائد في الارتفاع بعد الإقلاع أو بعد بدء التحليق الدائري.
- د) عدم كفاية مقدار الخلو من الأرض عندما لا تكون الطائرة في شكل الهبوط :

1- مع عدم تثبيت جهاز الهبوط في وضع الخروج.

2- مع عدم اختيار وضع الهبوط للقلابات.

هـ) نزول زائد تحت مسار الانحدار للاقتراب الدقيق.

ب- أجهزة منع التصادم ACACI و ACACII

المرجع :

الوثيقة رقم (7030) إجراءات الأيكاتو التكميلية الإقليمية - الفصل السادس استخدام أجهزة تفادي التصادم المحمولة على متن الطائرات.

حمل وتشغيل جهاز تفادي التصادم ACACII :

إن جهاز تفادي التصادم ACACII يجب أن يحمل.

يجب أن تزود جميع الطائرات التي تعمل في المنطقة الأوروبية بجهاز تفادي التصادم ACACII التي يجب أن تلبى المتطلبات التالية :

أ- يجب اعتبارا من تاريخ 2005/1/1 على جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية والجناح الثابت والتي تزيد كتلتها الإقلاعية عن 15000 كغ أو الطائرات المرخص لها كنقل أكثر من 30 راكبا.

ب- يجب اعتبارا من 2005/1/1 على جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية والتي تزيد كتلتها الإقلاعية عن 5700 كغ أو المرخص لها تنقل 19 راكبا.

الملحق السادس - الفصل الثالث - الفقرة 6-18 - الطائرات التي

يجب تزويدها بها لتفادي التصادم ACACII :

6-18-1 : يجب، اعتبارا من 2003 /1/1 أو بعده، أن تحمل جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي تزيد كتلتها الإقلاعية القصوى المرخص لها بنقل أكثر من 30 راكبا، جهاز تفادي التصادم من الجيل الثاني (ACACII).

6-18-2 : يجب، اعتبارا من 2005/1/1 أو بعده، أن تحمل جميع الطائرات ذات المحركات التوربينية التي تزيد كتلتها الإقلاعية القصوى المرخص بها على 5700 كيلوجرام أو الطائرات المرخص لها بنقل 19 راكبا، جهاز تفادي التصادم من الجيل الثاني (ACACII).

6-18-3 : توصية : ينبغي أن تزود جميع الطائرات بجهاز تفادي التصادم من الجيل الثاني (ACACII).

6-18-4 : يجب أن يعمل جهاز تفادي التصادم المحمول على متن

الطائرات (ACAS) وفقا للأحكام ذات الصلة الواردة في
المجلد الرابع من الملحق العاشر.
ج- 8.33 كيلوهرتز.

مراجع الأيكاو

إجراءات الأيكاو الإضافية (الوثيقة رقم 7030) - الفصل الرابع
(EUR/RAC-5)

1-4 إلزامية حمل أجهزة لا سلكية قادرة على الإرسال بفاصل ترددي
قدره 8.33 كيلوهرتز.

1-1-4 يجب تزويد جميع الطائرات التي تطير فوق المستوى FL245 في
منطقة أوروبا بجهاز لاسلكي قادر على البث بفاصل ترددي قدره
8.33 كيلوهرتز، كما يجب أن تزود جميع الطائرات التي تطير
فوق المستوى F195 فوق فرنسا بجهاز لاسلكي قادر على العمل
بفاصل ترددي قدره 8.33 كيلوهرتز.

2-1-4 من الممكن منح استثناءات من بعض الدول المعنية لبعض
النماذج من تشغيل الطائرات وبعض مناطق تشغيل محددة.

الملحق 10 - الجزء الخامس - الفصل الرابع - استخدام الترددات ما
فوق 30 ميغاهرتز

1-1-4-1 الاستخدام في الحزمة 117.56 - 137 ميغاهرتز

1-1-4-2 فاصل التردد ومحددات مخصص الترددات.

ملاحظة :

في النص التالي فاصل حزمة الترددات لتخصيص حزمة التردد 8.33 كيلوهرتز حددت بـ 25 كيلوهرتز مقسومة على 3 والتي تساوي 8.33 كيلوهرتز.

4-1-2-1 يجب أن يكون الحد الأدنى الفاصل ما بين الترددات المحددة في الخدمات الجوية المتحركة (المتنقلة) 8.33 كيلوهرتز.

4-2-1-2 يجب ان تحدد متطلبات حمل الأجهزة للعمل على التردد 8.33 كيلوهرتز، بناء على اتفاقيات ملاحية إقليمية، التي تحدد تشغيل الفضاء الجوي وتطبيق الفترات الزمنية يحمل الأجهزة بما في ذلك زمن الإرشاد الرئيسي. إن مثل هذه الاتفاقيات غير قابلة للتطبيق قبل 1998/1/1.

ملاحظة :

لا حاجة لأي تغيير أو تعديل على أنظمة الطائرات أو الأنظمة الأرضية التي تعمل بشكل منفرد في مناطق لا تستخدم 8.33 كيلوهرتز.

الوثائق :

أ-4- الأدلة

تأكد من وجود الأدلة.

ملاحظة 1 :

من الممكن أن تكون المعلومات التي يجب أن يتضمنها دليل الطيران موجودة ضمن دليل العمليات.

- تأكد من أن هذه الأدلة محدثة من قبل سلطة الطيران المدني الوطنية.

- تأكد من أن محتويات الأدلة تلبي المتطلبات.

ملاحظة 2 :

في الطائرات السوفيتية الصنع سابقا غالبا ما ترد معلومات دليل الطيران في دليل يدعى دليل (RUKOVODSTVA) أو RLE. وبالتالي على المفتش يتأكد من ان هذا الدليل (RUKOVODSTVA) يتضمن جميع معلومات دليل العمليات المطلوبة. وفي حال أن وجود مثل هذا الدليل كدليل للطيران ودليل للعمليات يجب أن يبلغ عنه كفتة 2 في تقرير تفتيش الساحة. والإجراء الذي يجب أن يتخذ هو للتأكد من الامتثال للقواعد القياسية للأيكافو من المستوى الدولي.

المراجع :

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 3-2-6.

3-2-6 يجب ان تحمل الطائرة ما يلي :

أ- دليل العمليات المقرر في الفقرة 2-2-4 أو الأجزاء من ذلك الدليل التي تتعلق بعمليات الطائرات.

ب- دليل الطيران للطائرة أو غيره من الوثائق التي تحتوي على البيانات اللازمة لتطبيق الفصل الخامس، وأي بيانات أخرى لازمة لتشغيل الطائرة، في حدود الشروط المقررة في شهادة صلاحيتها للطيران، إلا إذا كانت البيانات مدرجة في دليل العمليات.

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 2-2-4

2-2-4 على المستثمر أن يوفر دليلا للعمليات، وفقا للمرفق 2، لاستعمال وتوجيه الأفراد المختصين بالعمليات. ويجب تعديل أو تنقيح ذلك الدليل، حسب مقتضى الحال، لضمان بقاء المعلومات الواردة فيه مستوفاة وفقا لآخر التطورات. ويجب إصدار تلك التعديلات أو التنقيحات إلى جميع العاملين المطلوب منهم استعمال ذلك الدليل.

2-2-2-4 على دولة المستثمر أن تشترط قيام المستثمر بتزويدها بنسخة من

دليل العمليات وبكل ما يدخل عليه من تعديلات و/أو تنقيحات. لاستعراضه وقبوله والموافقة عليه إذا تطلب الأمر ذلك، وعلى المستثمر أن يدرج في دليل العمليات كل ما قد تقتضيه دولة المستثمر من نصوص إجبارية.

ملاحظة 1 :

يتضمن المرفق 2 للملحق السادس الشروط الموضوعية لمحتويات دليل العمليات وتنظيمه.

ملاحظة 2 :

بعض بنود دليل العمليات تقتضي موافقة دولة المستثمر عليها وفقا للقواعد القياسية 7-2-4، و2-1-6، و1-3-9، و4-12 و1-4-13- المرفق 2 - تنظيم ومحتويات دليل العمليات (انظر الفصل الرابع، الفقرة 1-2-2-4)

1- التنظيم

1-1 توصية - ينبغي لدليل العمليات، الذي يجوز إصداره في أجزاء منفصلة تتعلق بجوانب معينة من العمليات، ويصدر وفقا لأحكام الفقرة 1-2-2-4 من الفصل الرابع، أن ينظم بالطريقة التالية :

(أ) عام.

(ب) معلومات تشغيل الطائرات.

(ج) الطرق الجوية والمطارات.

(د) التدريب.

2-1 ابتداء من 2006/1/1 يجب أن ينظم دليل العمليات، الذي يجوز إصداره في أجزاء منفصلة تتعلق بجوانب معينة من العمليات، ويصدر وفقا لأحكام الفقرة 1-2-2-4 من الفصل الرابع، بالطريقة التالية :

أ) عام.

ب) معلومات تشغيل الطائرات.

ج) الطرق الجوية والمطارات.

د) التدريب.

2- المحتويات

يجب أن يتضمن دليل العمليات المشار إليه في الفقرتين 1-1 و 2-1 على الأقل ما يلي :

1-2 عام

1-1-2 تعليمات تبين مسؤوليات العاملين في العمليات المنوط بهم مباشرة العمليات الجوية.

2-1-2 قواعد تحدد مدد الطيران ومدد مأموريات الرحلات وتقرر فترات راحة كافية لأعضاء طاقم القيادة وطاقم مقصورة الركاب وفقا للفقرة 2-10-2-4 من الفصل الرابع.

3-1-2 قائمة بالمعدات الملاحية ألزم حملها، بما في ذلك أي متطلبات تتعلق بالعمليات في فضاء جوي يخضع لشروط الداء الملاحي المطلوب.

4-1-2 إجراءات الملاحة التي يجب استعمالها في الطيران طويل الأجل، وإجراءات تعطل المحرك للعمليات بعيدة المدى التي تقوم بها الطائرات المزودة بمحركين توربينيين وتعيين المطارات التي تحول إليها الطائرة واستخدامها، عندما تكون هذه الإجراءات ذات علاقة بالعمليات.

5-1-2 الظروف التي يتحتم فيها مواصلة الإنصات على الجهاز اللاسلكي.

- 6-1-2 أسلوب تحديد الحدود الدنيا لتشغيل الطائرات.
- 7-1-2 أساليب تحديد الحدود الدنيا لتشغيل الطائرات.
- 8-1-2 احتياطات السلامة عند تزويد الطائرة بالوقود أثناء وجود ركاب على متنها.
- 9-1-2 ترتيبات وإجراءات المناولة الأرضية.
- 10-1-2 الإجراءات المقررة في الملحق الثاني عشر التي يجب على قادة الطائرات اتباعها إذا لاحظوا وقوع حادث ما.
- 11-1-2 طاقم القيادة لكل نوع من التشغيل، بما في ذلك تعيين التابع في القيادة.
- 12-1-2 تعليمات محددة لحساب كميات الوقود والزيوت اللازم حملها مع مراعاة ظروف التشغيل، بما في ذلك احتمال تعطل وحدة أو أكثر من وحدات القدرة أثناء مرحلة الطريق.
- 13-1-2 الحالات التي يتحتم فيها استعمال الأوكسجين، وكمية الأوكسجين المحددة وفقا للفقرة 2-8-3-4 من الفصل الرابع.
- 14-1-2 تعليمات بشأن ضبط الكتلة والتوازن.
- 15-1-2 تعليمات بشأن عمليات إجراء ومراقبة إزالة/منع تكون الجليد.
- 16-1-2 المتطلبات الخاصة بخطة الطيران التشغيلية.
- 17-1-2 إجراءات التشغيل القياسية لكل مرحلة من مراحل الطيران.
- 18-1-2 تعليمات بشأن استخدام قوائم المراجعة العادية وتوقيت استعمالها
- 19-1-2 الإجراءات العارضة للمغادرة
- 20-1-2 تعليمات بشأن الانتباه دائما على ارتفاع الطيران واستخدام الإبلاغ الآلي عن الارتفاع أو قيام طاقم الطيران بالإبلاغ عن الارتفاع.
- 21-1-2 تعليمات بشأن استخدام الطيار الآلي والخانق الآلي في الظروف

الجوية الآلية.

22-1-2 تعليمات بشأن توضيح وقبول تصاريح مراقبة الحركة الجوية ولاسيما عندما يتعين الحصول على تصريح للخلوص من

التضاريس.

23-1-2 جلسات تلقين بشأن المغادرة والاقتراب

24-1-2 التعرف على الطريق والمقصد

25-1-2 إجراءات اقتراب ثابتة

26-1-2 حدود معدل النزول عند الاقتراب من الأرض.

27-1-2 الشروط المطلوبة لبدء أو مواصلة اقتراب آلي.

28-1-2 تعليمات بشأن تنفيذ إجراءات الاقتراب الآلي الدقيق والاقتراب الآلي غير الدقيق.

29-1-2 توزيع واجبات طاقم الطيران والإجراءات الخاصة بإدارة حجم عمل الطاقم أثناء الطيران الليلي وعمليات الهبوط والاقتراب الآلي في الظروف الجوية للطيران الآلي.

30-1-2 تعليمات ومتطلبات تدريب لتفادي ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة، وسياسة بخصوص استعمال نظام إنذار بالاقتراب من الأرض.

31-1-2 السياسة والتعليمات والإجراءات ومتطلبات التدريب لتفادي حوادث التصادم، ولاستعمال جهاز تفادي التصادم المحمول على متن الطائرة (ACAS).

ملاحظة:

ترد إجراءات تشغيل جهاز تفادي التصادم المحمول على متن الطائرة (ACAS) في الوثيقة بعنوان : إجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات

الطائرات - المجلد الأول - إجراءات الطيران (PANS-OPS.Doc 8168)، الجزء الثامن، الفصل الثالث، وفي الوثيقة بعنوان إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM.Doc 4444)، الفصلين 12 و 15.

2-1-32 البيانات والتعليمات المتعلقة باعتراض الطائرات المدنية، بما في ذلك :

(أ) الإجراءات المقررة في الملحق الثاني لقادة الطائرات الواقع عليها الاعتراض.

(ب) الإشارات البصرية التي تستعملها الطائرات القائمة بالاعتراض، والواقع عليها الاعتراض، الواردة في الملحق الثاني.

2-1-33 بالنسبة للطائرات المزمع تشغيلها على مستوى يفوق 15000 متر (49000 قدم):

(أ) البيانات التي تمكن الطيار من تقرير أفضل الخطوات التي تتخذ في حالة التعرض للإشعاع الكوني الشمسي.

(ب) الإجراءات التي تتبع في حالة اتخاذ قرار بالنزول، والتي تغطي ما يلي :

(1) ضرورة تزويد الوحدة المختصة بخدمات الحركة الجوية بإخطار مسبق عن الوضع والحصول على ترخيص بالنزول المؤقت.

(2) والخطوات التي ينبغي اتخاذها في حالة ما إذا تعذر أو انقطع الاتصال بوحدة خدمات الحركة الجوية.

ملاحظة :

يتضمن الكتاب الدوري 126 بعنوان "إرشادات بشأن عمليات الطائرات فوق الصوتية" إرشادات عن البيانات المطلوب توفيرها.

34-1-2 تفاصيل برنامج تفادي الحوادث وسلامة الطيران، الذي يتم توفيره وفقا للفقرة 2-3 من الفصل الثالث، بما في ذلك بيان سياسة السلامة ومسؤولية العاملين.

35-1-2 بيانات وتعليمات بشأن حمل البضائع الخطرة، بما في ذلك الخطوات التي تتخذ في حالة حدوث طوارئ.

ملاحظة :

ترد المواد الإرشادية بشأن إعداد السياسات والإجراءات معالجة وقائع البضائع الخطرة على متن الطائرة في الوثيقة بعنوان إرشادات الطوارئ للتعامل مع حوادث البضائع الخطرة على متن الطائرة (Doc 9481).

36-1-2 تعليمات وإرشادات الأمن

37-1-2 القائمة المرجعية لإجراءات البحث المقدمة وفقا للفقرة 3-13 من الفصل الثالث عشر.

2-2 معلومات تشغيل الطائرات

1-2-2 وصف لحدود الشهادة وحدود التشغيل

2-2-2 الإجراءات العادية وغير العادية وإجراءات الطوارئ التي يتعين على طاقم القيادة اتخاذها، قوائم المراجعة المتعلقة بذلك، التي تقتضيها الفقرة 3-1-6 من الفصل السادس.

3-2-2 تعليمات التشغيل وبيانات عن أداء الصعود أثناء تشغيل جميع المحركات، إذا أصدرت وفقا للفقرة 3-3-2-4 من الفصل الرابع.

4-2-2 بيانات خطة الرحلة لتخطيط ما قبل الرحلة وأثنائها مع قوة اندفاع وقدرات وسرعات مختلفة.

5-2-2 تعليمات وبيانات لحساب الكتلة التوازن.

- 6-2-2 تعليمات لتحميل الطائرة وحماية الحمولة.
- 7-2-2 نظم الطائرة والضوابط والتعليمات ذات الصلة لاستخدامها كما هو مطلوب في الفقرة 3-1-6 من الفصل السادس.
- 8-2-2 قائمة الحد الأدنى من المعدات اللازمة وقائمة الانحراف عن الشكل العام لطراز الطائرات الذي يجري تشغيله والعمليات المحددة المرخص بها، بما في ذلك أي متطلبات تتعلق بالعمليات في فضاء جوي يخضع لشروط الأداء الملاحي المطلوب.
- 9-2-2 كشف مراجعة معدات الطوارئ معدات السلامة والتعليمات لاستعمالها.
- 10-2-2 إجراءات الإجلاء الاضطراري، بما في ذلك الإجراءات الخاصة بطراز الطائرة وتنسيق الإجراءات بين أعضاء الطاقم وتحديد مواقع أعضاء الطاقم عند الطوارئ ومهام الطوارئ الموكلة على عاتق كل عضو من أعضاء الطاقم.
- 11-2-2 الإجراءات العادية وغير العادية وإجراءات الطوارئ التي ينبغي أن يستخدمها طاقم الطائرة والقوائم المرجعية المتعلقة بالظروف المذكورة، ومعلومات نظم الطائرة كما هو مطلوب، بما في ذلك بيان يتعلق بالإجراءات اللازمة للتنسيق ما بين طاقم القيادة وطاقم مقصورة الركاب.
- 12-2-2 أجهزة الإنقاذ والطوارئ لطرق مختلفة والإجراءات اللازمة للتأكد من التشغيل السليم لهذه الأجهزة قبل الإقلاع بما في ذلك إجراءات تحديد الكمية اللازمة من الأوكسجين والكمية المتوفرة منه.
- 13-2-2 الشفرة الرمزية للإشارات البصرية أرض/جو التي يستعملها الناجون، الواردة في الملحق الثاني عشر.

2-3 الطرق والمطارات

2-3-1 دليل طريق يكفل أن تكون لدى طاقم القيادة، بالنسبة لكل رحلة، البيانات المتعلقة بتجهيزات وخدمات الاتصال، ومساعدات الملاحة، والمطارات، وعمليات الاقتراب الآلي والوصول الآلي والمغادرة الآلية أينما أمكن تطبيق ذلك على التشغيل وأي بيانات أخرى يرى المشغل لزومها للتنفيذ السليم للعمليات الجوية.

2-3-2 الحدود الدنيا لارتفاعات الطيران على كل طريق تسلكه الطائرة.

2-3-3 الحدود الدنيا لتشغيل كل من المطارات التي يرجح استخدامها كمطارات مزعم الهبوط فيها أو كمطارات بديلة.

2-3-4 زيادة قيمة الحدود الدنيا لتشغيل المطارات لاستخدامها في حالة خفض أداء تجهيزات الاقتراب.

2-3-5 ترد أدناه المعلومات اللازمة للامتثال لكل مسارات الطيران مطلوبة في ذلك الظروف التي تملئها أعطال النظام والتي تؤثر على مسافة الإقلاع في التنظيمات والتي تتضمن ولا تقتصر على ما يلي :

أ) شروط طول مدرج الإقلاع بالنسبة لظروف الجفاف أو الرطوبة أو التلوث،

ب) حدود الصعود أثناء الإقلاع.

ج) حدود الصعود أثناء الطريق.

د) حدود الصعود أثناء الاقتراب والهبوط

هـ) شروط طول مدرج الهبوط بالنسبة لظروف الجفاف أو الرطوبة أو التلوث، بما في ذلك الظروف التي تملئها أعطال النظام التي تؤثر على مسافات الهبوط.

(و) معلومات إضافية مثل حدود سرعة العجلة.

4-2 التدريب

1-4-2 تفاصيل برنامج تدريب طاقم القيادة كما هو مطلوب في الفقرة 3-9 من الفصل التاسع.

2-4-2 تفاصيل برنامج التدريب الخاص بواجبات طاقم مقصورة الركاب، حسبما تقتضيه الفقرة 4-12 من الفصل الثاني عشر.

2-3 تفاصيل برنامج تدريب ضابط العمليات الجوية/مرحل الطائرات عندما تستخدم بالارتباط مع منهجية الإشراف على الرحلات الجوية وفقا للفقرة 1-2-4 من الفصل الرابع.

ملاحظة:

تتضمن الفقرة 2-10 من الفصل العاشر تفاصيل عن برنامج تدريب ضابط العمليات الجوية ومرحل الطائرات.

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 3-1-6

3-1-6 على المستثمر أن يزود العاملين في العمليات وطاقم القيادة بدليل الطائرة لكل طراز من طرازات الطائرات المستعملة، على أن يتضمن هذا الدليل الإجراءات العادية وغير العادية وإجراءات الطوارئ الخاصة بتشغيل الطائرات. وسوف يتضمن الدليل تفاصيل أجهزة الطائرة وقوائم المراجعة التي تستعمل. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم الدليل.

ملاحظة:

يمكن الحصول على مواد إرشادية بشأن تطبيق مبادئ العوامل البشرية في دليل التدريب على العوامل البشرية (Doc9683)

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 10-2-4
2-10-2-4 مدة الطيران ومدد مأموريات الرحلات وفترات الراحة على
المستثمر أن يضع قواعد لتحديد مدة الطيران ومدد
مأموريات الرحلات ولتأمين فترات راحة كافية لجميع أعضاء
الطاقم التابعين له. ويجب أن تكون هذه القواعد وفقا
للأنظمة التي تقرها دولة المستثمر، أو أن تعتمد دولة
المستثمر تلك القواعد وأن تدرج في دليل العمليات.
3-10-2-4 على المستثمر أن يحتفظ بسجلات مستوفاة لمدة الطيران
ومدد مأموريات الرحلات وفترات الراحة لجميع أعضاء
الطاقم التابعين له.

ملاحظة:

تشمل الإضافة (أ) إرشادات بشأن وضع الحدود.

أ- 5 قوائم المراجعة

تعليمات وتوجيهات :

تأكد من وجود قوائم المراجعة وسهولة الوصول إليها وتحديثها.
تأكد من أن محتويات قوائم المراجعة تمتثل لمتطلبات (ملاحظات : يمكن
أن تجمع قوائم المراجعة للتشغيل العادي وغير العادي والطوارئ
مجموعة ضمن كتيب تحت إسم المرجع السريع (Quick Reference
Handbook) على بعض الطائرات السوفيتية الصنع سابقا يكون لدى
المهندس الجوي قائمة مراجعة، بينما الطيار المساعد والطيار القائد من
الممكن ان يعملوا بالاعتماد على الذاكرة.
المراجع :

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 3-1-6
3-1-6 على المستثمر أن يزود العاملين في العمليات وطاقم القيادة بدليل الطائرة لكل طراز من طرازات الطائرات المستعملة، على أن يتضمن هذا الدليل الإجراءات العادية وغير العادية وإجراءات الطوارئ الخاصة بتشغيل الطائرات. وسوف يتضمن الدليل تفاصيل أجهزة الطائرة وقوائم المراجعة التي تستعمل. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم الدليل.

ملاحظة:

يمكن الحصول على مواد إرشادية بشأن تطبيق مبادئ العوامل البشرية في دليل التدريب على العوامل البشرية (Doc9683)

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 5-2-4

5-2-4 قوائم المراجعة :

على طواقم القيادة أن تستعمل قوائم المراجعة المتوفرة وفقا للفقرة 3-1-6 قبل واثناء وبعد جميع مراحل العمليات، وفي حالات الطوارئ، لضمان اتباع إجراءات التشغيل الواردة في دليل تشغيل الطائرة وفي دليل الطائرة أو في الوثائق الأخرى المرافقة لشهادة صلاحية الطائرة ولغير ذلك من أحكام دليل العمليات. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم قوائم المراجعة وفي استخدامها.

أ-6 الخرائط الملاحية اللاسلكية

3-2-6 يجب ان تحمل الطائرة ما يلي :

ج- الخرائط المناسبة سارية المفعول التي تغطي الطريق المقترح للرحلة وجميع الطرق التي يكون من المعقول توقع تحويل سير الرحلة إليه

أ-7 قائمة الحد الأدنى من المعدات MEL

تعليمات وتوجيهات :

تأكد من وجود قائمة الحد الأدنى من المعدات MEL على الطائرة ومن أنها محدثة. تأكد من محتويات القائمة تعكس التجهيز الفعلي للطائرات بالمعدات. افحص إذا كان هناك أعطال مؤجلة (وفي حال وجودها) هل تتطابق مع قائمة الحد الأدنى من المعدات MEL وهو موجود داخل الوثيقة المسماه دليل (Rukovodstvo) انظر كذلك الفقرة أ-4.

المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الأول - تعاريف القائمة الرئيسية للحد الأدنى من المعدات - قائمة تضعها المؤسسة المسؤولة عن تصميم الطراز لطراز طائرة معين، بموافقة دولة التصميم، وتبين العناصر التي يسمح بان يكون عنصر منها أو أكثر غير صالح للتشغيل في بداية الرحلة. ويمكن أن تكون هذه القائمة مرتبطة بظروف تشغيل أو بقيود أو بإجراءات خاصة.

القائمة الحد الأدنى من المعدات - قائمة تسمح بتشغيل طائرة، بشروط معينة، إذا تعطلت معدات معينة، وهي قائمة يحددها مستثمر تكون مطابقة للقائمة الرئيسية للحد الأدنى من المعدات، الموضوعة لهذا الطراز من الطائرات، أو أكثر تضييقاً من تلك القائمة.

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 2-1-6

2-1-6 على المستثمر أن يدرج في دليل العمليات قائمة بالحد الأدنى للمعدات، تكون معتمدة من دولة المستثمر، وتسمح لقائد الطائرة بأن يقرر ما إذا كان من المستطاع بدء الرحلة، أو مواصلة من أي نقطة توقف وسيطة، في حالة تعطل أي عدادات أو معدات أو أنظمة. وعندما

تكون دولة المستثمر غير دولة التسجيل، يجب أن تكفل دولة المستثمر أن قائمة الحد الأدنى من المعدات لا تؤثر على التزام الطائرة لمقتضيات السلامة السارية في دولة التسجيل.

ملاحظة:

تتضمن الإضافة (ز) إرشادات بشأن قائمة الحد الأدنى من المعدات. الإضافة (ز) - قائمة الحد الأدنى من المعدات مكتملة للفصل السادس، الفقرة 2-1-6

1- إذا لم يسمح بانحرافات عما تقتضيه الدول لإصدار شهادة طائرة، لا يجوز تشغيل الطائرة إلا إذا كانت جميع أنظمتها ومعداتنا صالحة للتشغيل. وقد دلت الخبرة على إمكان قبول بعض العطل على المدى القصير عندما تكون الأنظمة والمعدات الباقية والصالحة للتشغيل كفيلة باستمرار العمليات على نحو مأمون.

2- ينبغي أن تبين الدولة، من خلال اعتمادها لقائمة الحد الأدنى من المعدات، الأنظمة وبنود المعدات التي قد لا تعمل في بعض ظروف الطيران، وذلك بقصد عدم التصريح بتشغيل أي رحلة جوية بالأنظمة والمعدات المتعطلة بخلاف الأنظمة والمعدات التي تم تحديدها.

3- لذا يلزم لكل طائرة جوية، قائمة بالحد الأدنى من المعدات، معتمدة من دولة المستثمر، وهي قائمة توضع على أساس القائمة المرجعية للحد الأدنى من المعدات التي تضعها المؤسسة المسؤولة عن تصميم الطراز لكل طراز من طرازات الطائرات، بالتزامن مع دولة التصميم.

4- ينبغي لدولة المستثمر أن تقتضي من المستثمر إعداد قائمة بالحد الأدنى من المعدات تكون مصممة بحيث تسمح بتشغيل الطائرة مع تعطل بعض أنظمتها أو معداتنا بشرط المحافظة على مستوى مقبول من الأمان.

- 5- ليس المقصود من قائمة الحد الأدنى من المعدات أن تكفل تشغيل الطائرة لفترة غير محددة مع تعطل بعض الأنظمة أو المعدات بها. إنما الغرض الأساسي لقائمة الحد الأدنى من المعدات هو السماح بالتشغيل المأمون لطائرة مع تعطل بعض الأنظمة أو المعدات في إطار برنامج سليم وخاضع للرقابة لإجراء الإصلاحات والاستبدال قطع الغيار.
- 6- يجب على المستثمرين أن يتأكدوا من عدم بدء أي رحلة جوية بينما تكون معدة من معدات قائمة الحد الأدنى من المعدات متعطلة عن العمل، قبل أن يتأكدوا من أي علاقة بين الأنظمة أو المكونات المتعطلة لن تؤدي إلى تدهور غير مقبول في مستوى الأمان و/أو إلى زيادة غير ضرورية في عبء العمل الواقع على عاتق طاقم القيادة
- 7- يجب ان يؤخذ أيضا في الحسبان، عند تحديد بقاء مستوى مقبول للأمان، خطر التعرض على مزيد من التعطل خلال استمرار الطيران مع وجود أنظمة أو اجهزة متعطلة ولا يجوز أن تنحرف قائمة الحد الأدنى من المعدات عن متطلبات الجزء الذي يبين الحدود في دليل الطائرة، وعن إجراءات الطوارئ أو عن المتطلبات الأخرى التي تضعها دولة المستثمر لصلاحية الطائرة، إلا إذا قررت غير ذلك السلطة المختصة بصلاحية الطائرات أو دليل الطائرة
- 8- يجب أن يوضع ما يلزم من بطاقات دلالية على الأنظمة أو المعدات المقبول تعطّلها لرحلة جوية ما، ويجب ذكر جميع هذه العناصر المتعطلة في السجل الفني المحمول على متن الطائرة لتبليغ طاقم القيادة والعاملين في الصيانة بالعطل في الأنظمة أو المعدات.
- 9- كي يتسنى قبول تعطل نظام خاص أو جهاز خاص قد يقتضي الأمر

وضع إجراء للصيانة يتم تنفيذه قبل الطيران بقصد نزع التيار الكهربائي عن ذلك النظام أو الجهاز، أو عزلهما وقد يقتضي الأمر كذلك إعداد إجراء مناسب للتشغيل لطاقم القيادة

10- تبين الفقرة 4-3-1 من الفصل الرابع مسؤوليات قائد الطائرة في قبول تشغيل الطائرة مع وجود الأعطال وفقا لقائمة الحد الأدنى من المعدات.

أ- 8 شهادة التسجيل :

تعليمات وتوجيهات :

تأكد من وجود شهادة التسجيل ودقتها (إن صورة معتمدة على الأصل تعتبر مقبولة) انظر المرفق 1 (الوثائق التي يجب حملها على متن الطائرة) لمزيد من المعلومات.

المراجع: اتفاقية شيكاغو - المادة 29 - المستندات التي يجب حملها على الطائرة.

تحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية المستندات الآتية طبقا للشروط المنصوص عليها.

أ- شهادة تسجيلها

الملحق السابع الفصل السابع

1-7 يجب أن تكون شهادة التسجيل من حيث الصياغة والترتيب مطابقة للنموذج الوارد في الشكل 1 (أنظر الفصل السابع من المرفق السابع).

2-7 عند إصدار شهادة التسجيل بلغة غير اللغة الإنجليزية، فإنها يجب أن تشمل ترجمة باللغة الإنجليزية.

* الملحق السابع - الفصل الثامن

يجب أن تحمل الطائرة لوحة تمييز الهوية، تبين على الأقل علامة

الجنسية أو العلامة العامة وعلامة التسجيل. وتضع اللوحة من معدن صامد للنار أو مادة أخرى صامدة للحريق ذات خواص طبيعية مناسبة، و.... في الطائرة في مكان ظاهر بالقرب من المدخل الرئيسي، أو بطريقة واضحة على السطح الخارجي للحمولة الإبرادية في حال المناطق الحرة بدون قائد.

أ-9 شهادة الضوضاء أو الوثيقة المعادلة لها (إذا كانت مطلوبة)

التعليمات والتوجيهات :

تأكد من وجود شهادة الضوضاء (انظر المرفق 1 المستندات التي يجب حملها على الطائرة) فيما يتعلق بهذا المستند.
المراجع :

الملحق 16 (حماية البيئة) الجزء الأول (ضوضاء الطائرات)

الملحق 6 - الجزء الأول - الفصل السادس (الفقرة 6-13)

13-6 جميع الطائرات التي تفي بالقواعد القياسية لإصدار شهادة الضوضاء الواردة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

يجب أن تحمل الطائرة وثيقة تثبت صدور شهادة الضوضاء لها. وعند إصدار وثيقة أو بيان ملائم يقدم شهادة تخفض الترخيص للضوضاء متضمن في وثيقة أخرى وافقت عليها دولة التسجيل وذلك بلغة أخرى غير الإنجليزية، وجب أن تتضمن الوثيقة ترجمة بالإنجليزية.

ملاحظة:

يمكن أن يكون هذا الإثبات واردا في أي وثيقة محمولة على متن الطائرة ومعتمدة من دولة التسجيل.

أ-10 شهادة المستثمر الجوي أو الوثيقة المعادلة لها :

التوجيهات والتعليمات

تأكد من دقتها (صورة عن الشهادة مقبولة)

تأكد من أن مضمون الشهادة يلبي المتطلبات.

ملاحظة 1 :

عن حمل الطائرة على متنها كشهادة المستثمر الجوي أو الوثيقة المعادلة غير مطلوب وفقا لمتطلبات منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو). وفي حال عدم حمل الطائرة لهذه الوثيقة على متنها، يمكن للمفتش أن يطلبها -إذا ارتأى ضرورة لذلك- من المقر الرئيسي للمستثمر.

ملاحظة 2 :

على الرغم وبما ذكر في الملاحظة أعلاه تطلب بعض سلطات الطيران المحلية تطلب من المستثمر أن يحمل على متن طائراته شهادة المستثمر/أو الوثيقة المعادلة لها.

ملاحظة 3 :

بعض سلطات الطيران المحلية تطلب حمل وثائق إضافية مثل <ن (ترخيص) الدخول، ووثيقة التأمين...إلخ

المراجع : الملحق السادس - الفصل الرابع - الفقرة 4-2 - ترخيص

العمليات والإشراف عليها

1-2-4 شهادة المستثمر الجوي

1-1-2-4 على المستثمر ألا يقوم بعمليات نقل جوي تجاري إلا إذا كان

يملك شهادة صالحة للمستثمرين الجويين أو وثيقة معادلة لها صادرة عن دولة المستثمر.

4-2-1-2 شهادة المستثمر الجوي أو الوثيقة المعادلة لها، ترخص للمستثمر القيام بعمليات نقل جوي تجاري بالشروط والقيود التي قد كون محددة.

4-2-1-3 يكون إصدار دولة المستثمر لشهادة المستثمرين الجويين أو للوثيقة المعادلة لها رهنا بإثبات المستثمر أن لديه تنظيماً سوياً، وطريقة وافية لمراقبة العمليات الجوية والإشراف عليها، وبرنامج تدريب، وتدابير مناولة أرضية وصيانة تتمشى مع طبيعة ومدى العمليات المقررة.

ملاحظة:

تتضمن الإضافة (و) إرشادات عن إصدار شهادة المستثمرين الجويين.

4-2-1-4 يكون استمرار شهادة المستثمرين الجويين أو الوثيقة المعادلة لها، رهنا باستمرار وفاء المستثمر بالمتطلبات المذكورة في الفقرة 4-2-1-3 تحت إشراف دولة المستثمر.

أ-11 : رخصة اللاسلكي

التوجيهات والتعليمات

تأكد من وجود رخصة اللاسلكي على متن الطائرة (صورة صحيحة عن الشهادة الأصلية يمكن قبولها)، وتأكد كذلك من صلاحيتها. المراجع : اتفاقية شيكاغو - المادة 29 - المستندات التي تحمل على متن الطائرات الفقرة هـ

تحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية

المستندات التالية طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
هـ - رخصة جهازها اللاسلكي إذا كانت مجهزة بمثل هذا الجهاز
اتفاقية شيكاغو - المادة 30 - جهاز اللاسلكي بالطائرات
(أ) لا يجوز لطائرات كل دولة متعاقدة، أن تحمل جهاز إرسال لاسلكي
أثناء وجودها في إقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الإقليم،
إلا إذا كانت السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة قد
أصدرت ترخيصا بتركيب مثل هذا الجهاز وتشغيله. ويكون
استعمال جهاز الإرسال اللاسلكي داخل إقليم الدولة المتعاقدة التي
تطير الطائرة فوقه خاضعا للأنظمة التي تضعها تلك الدولة.

أ- 12 : شهادة الصلاحية

التعليمات والتوجيهات :

تأكد من ان شهادة صلاحية الطائرة موجودة على متن الطائرة،
وتأكد من دقتها وصلاحياتها (صورة مصدقة عن شهادة الصلاحية الأصلية
يمكن قبولها).

المراجع: اتفاقية شيكاغو - المادة 29 - المستندات التي تحمل على
متن الطائرات الفقرة هـ

تحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة
الدولية المستندات التالية طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه
الاتفاقية.

أ- شهادة صلاحيتها للطيران

اتفاقية شيكاغو - المادة 33 - الاعتراف بالشهادات والرخص.

الاعتراف بالشهادات والرخص

تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران

وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.

الملحق 8 - الباب الثاني : الإجراءات المتعلقة بالترخيص واستمرار صلاحية الطائرات للطيران - الفصل الثالث : شهادة صلاحية الطائرات للطيران :

- 2-3 إصدار وتجديد شهادة صلاحية الطائرة للطيران
- 1-2-3 تصدر الدول المتعاقدة، شهادة صلاحية الطائرة للطيران على أساس أدلة كافية على أن الطائرة تفي بالجوانب المتعلقة بالتصميم في متطلبات الصلاحية الملائمة.
- 2-2-3 لا يجوز لدولة متعاقدة إصدار أو اعتماد شهادة صلاحية للطيران تنوي طلب الاعتراف بها طبقاً للمادة (33) من اتفاقية الطيران المدني الدولي، ما لم يكن لديها دليل مقبول عن مراعاة الطائرة للقواعد القياسية الواردة في هذا الملحق من خلال الامتثال لمتطلبات الصلاحية الملائمة.
- 3-2-3 تجدد شهادة الصلاحية للطيران أو تستمر نافذة المفعول، مع مراعاة قوانين دولة التسجيل، على أن تطلب دولة التسجيل تحديد استمرار صلاحية الطائرة للطيران إما بإجراء تفتيش دوري يتكرر على فترات ملائمة مع مراعاة الزمن المنقضي ونوع الخدمة وغما عن طريق نظام للتفتيش تعتمد الدولة ويؤدي على الأقل إلى نتائج مماثلة.

3-2-4 في حالة تسجيل طائرة أصدرت لها دولة متعاقدة شهادة صلاحية صحيحة في سجل دولة متعاقدة أخرى، يجوز لدولة التسجيل أن تضع في اعتبارها حين إصدار شهادة صلاحية أخرى أو اعتماد الشهادة الأصلية، عن قيام دولة متعاقدة من قبل بإصدار شهادة صلاحية هو دليل كاف، كلياً أو جزئياً، على صلاحية الطائرة وتراعي متطلبات الصلاحية الملائمة ولايجوز ان تتجاوز صلاحية التصريح فترة صلاحية شهادة الصلاحية.

ملاحظة :

هذا ينطبق في حالة تسجيل الطائرة لأول مرة وكذلك في حالة تغيير جنسيتها.

3-3 النموذج القياسي لشهادة صلاحية الطائرة للطيران
3-3-1 تضم شهادة الصلاحية للطيران المعلومات المبينة في (الشكل 1)
النموذج التالي وتكون بصفة عامة مماثلة له.
3-3-2 عند إصدار شهادات الصلاحية للطيران بلغة غير الإنجليزية،
ويجب أن تتضمن هذه الشهادات ترجمة الأنجليزية.

ملاحظة:

تتطلب المادة 29 من اتفاقية الطيران المدني الدولي حمل شهادة الصلاحية للطيران على متن كل طائرة مشغلة في الملاحة الجوية الدولية.

أ- 13 : إعداد الرحلة الجوية

التعليمات والتوجيهات

يجب التأكد من وجود وصحة استيفاء نماذج إعداد الرحلة الجوية، والتأكد بشكل خاص من حسابات الوقود ومراقبته وفي حال كان التشغيل

بطائرة مزودة بمحركين توربينيين لعمليات بعيدة المدى (ETOPS)، يجب التأكد من أن سلطة المستثمر قد وافقت على هذا التشغيل، تأكد من توفر معلومات الأرصاد الجوية وأن محدثة. تأكد من توفر البلاغات الملاحية (MOTAMS)، ومن توثق إزالة بيانات ما قبل الطيران وتحديثها.

المراجع: الملحق السادس - الفصل الرابع : 3-4 : إعداد الرحلة الجوية.

3-4 إعداد الرحلة الجوية

1-3-4 يجب عدم بدء رحلة جوية إلا بعد استيفاء نماذج إعداد الرحلة للإقرار بأن قائد الطائرة متأكد مما يلي :

3-3-4 تخطيط عمليات الطيران

1-3-3-4 يجب وضع خطة طيران تشغيلية لكل رحلة جوية مزمنة. ويجب أن يعتمد قائد الطيران التشغيلية ويوقع عليه، وأن يوقع عليها كذلك ضابط العمليات الجوية/مراحل الطائرات إذا كان ذلك مطلوباً. ويجب أن تحفظ نسخة لدى المستثمر أو وكيل معين عنه أو، إذا كانت هذه الإجراءات غير ممكنة، أن تترك لدى سلطة المطار أو في أي سجل في مكان مناسب بنقطة المغادرة.

2-3-3-4 يجب أن يشتمل دليل العمليات على فحوى واستعمال خطة الطيران التشغيلية

الملحق السادس - الجزء الأول - المرفق 2 - تنظيم ومحتويات دليل العمليات.

1-2 ابتداء من 2006/6/1، يجب أن ينظم دليل العمليات، الذي يجوز إصداره في أجزاء منفصلة تتعلق بجوانب معينة من العمليات ويصدر وفقاً

لأحكام الفقرة 1-2-2-4 من الفصل الرابع بالطريقة التالية :
أ- عام.

ب- معلومات تشغيل الطائرات.

ج- الطرق الجوية والمطارات.

د - التدريب.

2- يجب أن يتضمن دليل العمليات المشار إليها في الفقرتين 1-1 و 2-1
على الأقل ما يلي:

1-2 عام

16-1-2 المتطلبات الخاصة بخطة الطيران التشغيلية

* الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع : 4-7 مقتضيات
إضافية للعمليات بعيدة المدى التي تقوم بها طائرات مزودة بمحركين
توربينيين.

4-7-1 إذا لم تكن دولة المستثمر قد وافقت على التشغيل على وجه
التحديد، يجب عدم تشغيل الطائرة مزودة بتوربينيين -
باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة 4-7-4. على طريق
تكون فيه مدة الطيران بسرعة الطيران المستقيم بمحرك واحد
إلى مطار بديل مناسب في مرحلة الطريق متجاوزة للحد الزمني
الذي تقرره تلك الدولة لتلك العمليات.

ملاحظة 1 :

تتضمن الإضافة (هـ) إرشادات عن قيمة العتبة الزمنية.

ملاحظة 2 :

في سياق الموافقة على العمليات التي فيها يمكن الوفاء بمتطلبات الفقرة

11-2-5، تحتوي الإضافة (هـ) على مواد إرشادية بخصوص المطار البديل الملائم والمطار البديل المناسب.
2-7-4 على دولة المستثمر، عند الموافقة على التشغيل، أن تكفل ماييلي :
(أ) إن شهادة الصلاحية الخاصة بطراز الطائرة.
(ب) ودرجة الاعتماد على نظام الدفع.
(ج) وما لدى المستثمر من إجراءات للصيانة وأساليب عمل في التشغيل وإجراءات ترحيل الطائرة وبرامج تدريب الأطقم.
توفر المستوى العام للسلامة المقصود بأحكام الملحقين السادس والثامن. وعند تقرير ذلك ينبغي أن يؤخذ في الحسبان الطريق المزمع الطيران عليه، وظروف التشغيل المتوقعة، وموقع المطارات البديلة المناسبة على مرحلة الطريق.

ملاحظة 1 :

تتضمن الإضافة (هـ) إرشادات عن الوفاء بمقتضيات هذا الحكم.

ملاحظة 2 :

يتضمن "دليل صلاحية الطائرات للطيران" (Doc9760) إرشادات عن مستوى أداء نظم الطائرة ومستوى قدراتها، الذي يرمي إليهما الفقرة 2-7-4 وإرشادات عن جوانب متطلبات الفقرة 2-7-4 بخصوص الصلاحية المستمرة للطائرات.

3-7-4 يجب عدم بدء الرحلة التي تجري وفقا للفقرة 1-7-4 - إلا إذا كان المطار أو المطارات البديلة اللازمة لمرحلة الطريق سوف تكون متاحة أثناء فترة الوصول المحتملة، وإلا إذا دلت المعلومات المتاحة على أن الظروف في تلك المطارات سوف تعادل أو تفوق الحدود

الدنيا لتشغيل المطار المعتمدة للتشغيل.

4-7-4 توصية - عن دولة المستثمر لطراز من الطائرات مزود بمحركين توربينيين كان مرخصا له بالعمل ويعمل فعلا - قبل 1982/3/25 على طريق يتجاوز فيه وقت الطيران، بسرعة الطيران المستقيم بمحرك واحد، إلى مطار بديل مناسب على مرحلة الطريق، العتبة الزمنية المقررة لتلك العمليات وفقا للفقرة 1-7-4، ينبغي لها النظر في السماح لهذا التشغيل أن يستمر على ذلك الطريق بعد التاريخ المشار إليه.
الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - 5-3-4 :

5-3-4 الأحوال الجوية :

1-5-3-4 يجب ألا تبدأ الرحلة الجوية، التي تجري وفقا لقواعد الطيران البصري، إلا إذا كانت التقارير الجوية الحالية، أو إذا كانت هذه التقارير مشفوعة بالتنبؤات، تبين أن الأحوال الجوية على طول الطريق، أو على الجزء منه الذي ستطير فيه الطائرة حسب قواعد الطيران البصري، سوف تكون، في الوقت اللازم، على نحو يسمح بتطبيق تلك القواعد
2-5-3-4 يجب ألا تبدأ الرحلة الجوية، التي تجري وفقا لقواعد الطيران الآلي، إلا إذا كانت البيانات المتاحة تدل على أن الأحوال في مطار الهبوط المقصود، أو في أحد مطارات المقصد بديل، سوف تكون مساوية للحدود الدنيا لتشغيل المطار أو أفضل منها، في الوقت المقدر للوصول.

ملاحظة:

درجت بعض الدول على أن تعلن، لغرض إعداد خطة الطيران، حدودا

دنيا لمطار ما، عند تعيينه كمطار مقصد بديل، أعلى من الحدود الدنيا لنفس المطار عندما يقصد استخدامه كمطار للهبوط المقصود.

3-5-3-4 يجب ألا تبدأ رحلة جوية عند تشغيلها في ظروف معروف أو متوقع ان يتكون خلالها الجليد، إلا إذا كانت الطائرة مرخصة لذلك وتحمل معدات تسمح لها بمواجهة تلك الظروف.

4-5-3-4 يجب ألا تبدأ رحلة جوية من المزمع أو المتوقع تشغيلها في ظروف يظن أو يكون من المعروف أن يتكون خلالها الجليد على الأرض، إلا إذا جرى فحص الطائرة بالنسبة لتكون الجليد عليها وتمت، عند اللزوم، معالجتها بشكل ملائم لإزالة الجليد/لمنع تكون الجليد. ويجب إزالة ما تراكم من الجليد أو الملوثات الأخرى الموجودة بصورة طبيعية، وذلك لإبقاء الطائرة في حالة صلاحية للطيران قبل الإقلاع.

ملاحظة :

ترد مواد إرشادية بهذا الصدد في "دليل العمليات الأرضية لإزالة/منع تكون الجليد على الطائرات" (Doc9640).

الملحق الثاني : الفصل الثاني - الفقرة 2-3-2 إجراءات ما قبل الطيران.

2-3-2 إجراءات ما قبل الطيران

قبل بدء الرحلة الجوية، على قائد الطائرة أن يلم بجميع المعلومات المتاحة والمفيدة للرحلة المقصودة. وبالنسبة للرحلات الجوية خارج المنطقة القريبة من المطار ولكل رحلات الطيران الآلي، يجب أن تشمل إجراءات ما قبل الطيران دراسة متأنية للنشرات والتنبؤات الجوية السارية مع مراعاة الاحتياجات من الوقود والخطة البديلة التي تتبع إذا تعذر إتمام الرحلة طبقاً

للخطة الموضوعية.

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 1-4

1-4 تجهيزات وخدمات التشغيل

1-1-4 يجب على المستثمر أن يضمن عدم بدء أي رحلة جوية إلا إذا ثبت له بكل الوسائل المعقولة المتاحة أن التجهيزات البرية و/أو المائتية المتوافرة واللازمة بشكل مباشر لتلك الرحلة، من أجل التشغيل المأمون للطائرة وحماية الركاب، تعد تجهيزات وافية لنوع التشغيل الذي ستنفذ الرحلة وفقا له، وأنها تعمل بشكل ملائم لهذا الغرض.

ملاحظة :

المقصود بعبارة "الوسائل المعقولة" في هـ<هـ القاعدة القياسية هو استخدام المعلومات المتوفرة لدى المستثمر في نقطة المغادرة والمستقاة من المعلومات الرسمية التي تنشرها خدمات معلومات الطيران أو التي يمكن الحصول عليها بسهولة من مصادر أخرى.

أ-14 : الوزن والتوازن

التعليمات والتوجيهات

تأكد من وجود وصحة بيان الحمولة

المراجع : الملحق السادس - الجزء الأول والمرفق 2 تنظم ومحتويات

دليل العمليات :

الفقرة 2 : المحتويات - الفقرة 14-1-2 تعليمات بشأن ضبط

الكتلة والتوازن.

1- المحتويات

يجب أن يتضمن دليل العمليات المشار إليه في الفقرتين 1-1 و 2-1 على الأقل ما يلي: 14-1-2 تعليمات بشأن ضبط الكتلة والتوازن. الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 1-3-4 : إعداد الرحلة الجوية.

1-3-4 يجب عدم بدء رحلة جوية إلا بعد استيفاء نماذج إعداد الرحلة للإقرار بأن قائد الطائرة متأكد مما يلي :
د- أن كتلة الطائرة وموقع مركز الثقل يسمحان بتسيير الرحلة الجوية بأمان مع مراعاة ظروف الطيران المتوقعة.

معدات السلامة

أ-15 : أسطوانات (مضخات) إطفاء الحريق اليدوية

التعليمات والتوجيهات

تأكد من وجود أسطوانات إطفاء الحريق اليدوية، وسهولة الوصول إليها والأرقام المناسبة وحالاتها وتاريخ صلاحيتها.
المراجع : الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 2-2-6

2-2-6 : يجب تزويد الطائرات بما يلي :

ب- مضخات إطفاء حريق متنقلة من نوع لا يسبب تلويثا خطيرا للهواء داخل لاطائرة. ويجب أن توضع واحدة منها على أل في الأماكن التالية:

(1) مقصورة الطيار

(2) وكل مقصورة ركاب منفصلة عن مقصورة الطيار وليس من السهل لأعضاء طاقم الطيران الوصول إليها.

ملاحظة :

أي مضخة إطفاء متنقلة موضوعة في الطائرة وفقا لشهادة صلاحيتها للطيران يمكن اعتبارها إحدى المضخات المنصوص عليها.

أ-16 : قمصان النجاة/أجهزة الطفو

التعليمات والتوجيهات

تأكد وجودها وسهولة الوصول إليها وأرقامها المناسبة وحالتها وصلاحيتها إذا كان مطبقا ذلك.

المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 1-5-6 لجميع الطائرات أثناء الطيران فوق الماء.

- الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 3-5-6

5-6 جميع الطائرات أثناء الطيران فوق الماء

2-5-6 الطائرات البرية

1-2-5-6 يجب أن تحمل الطائرات البرية المعدات المنصوص عليها في الفقرة 2-2-5-6 في الحالات الآتية :

(أ) بالنسبة للطائرات البرية التي تعمل وفقا للفقرة 9-2-5 أو 10-2-5، عندما تطير فوق الماء على مسافة تزيد على 93 كيلومترا (50 ميلا بحريا) من الشاطئ.

(ب) بالنسبة لجميع الطائرات البرية الأخرى، عندما تطير أثناء مرحلة الطريق فوق الماء على مسافة تتجاوز مسافة الانحدار إلى الشاطئ.

ج) عند الإقلاع أو الهبوط في مطار، حينما يكون مسار الإقلاع أو الاقتراب في رأي دولة المستثمر مارا فوق الماء بشكل يرجح معه الهبوط الاضطراري على الماء إذا وقعت حادثة للطائرة.

2-2-5-6 يجب ان تكون المعدات المشار إليها في الفقرة 1-2-5-6 مكونة من سترة نجاة واحدة أو جهاز طفو فردي مرادف لها، لكل شخص على متن الطائرة، على أن تكون السترة أو الجهاز في مكان يسهل الوصول إليه من مقعد أو مضجع الشخص الذي سوف يستعملها.

ملاحظة:

"الطائرات البرية" تشمل الطائرات البرمائية عند تشغيلها.

2-3-5-6 يجب أن تكون كل سترة نجاة، وجهاز الطفو الفردي المرادف لها، عند حملهما وفقا لل فقرات 1-5-6 أ) و 1-2-5-6 و 2-6-5-2 مزودة بوسيلة إضاءة كهربائية بغرض تسهيل العثور على الأشخاص، إلا إذا أمكن الوفاء بمقتضيات الفقرة 1-2-5-6 ج) بتوفير أجهزة طفو فردية غير سترات النجاة.

أ- 17 : أحزمة أمان الطيارين

تأكد من وجودها وتوفرها لكل عضو من اعضاء طاقم القيادة، وتأكد من صلاحيتها.

المراجع: الملحق السادس - الفصل السادس - الفقرة 2-2-6

2-2-6 يجب تزويد الطائرة بما يلي :

ج) مقعد أو مضجع لكل شخص تزيد سنه على السن التي تقررها دولة المستثمر

- (2) حزام مقعد لكل مقعد واحزمة ربط لكل مضجع.
- (3) طقم أحزمة لكل مقعد من مقاعد طاقم القيادة. ويجب أن يتضمن طقم أحزمة الأمان لمقعد كل طيار جهازاً من شأنه أن يقيّد تلقائياً صدر من يشغله في حالة حدوث تباطؤ سريع.
- توصية - يجب أن يتضمن طقم أحزمة الأمانة لكل مقعد من مقاعد الطيارين جهازاً يمنع الطيار الذي يصاب بعجز مفاجئ من التدخل في أجهزة التحكم في الطيران.
- ملاحظة :**

طقم أحزمة الأمان يتضمن شرائط الأكتاف وحزام مقعد، ويمكن استعمال كل منها على حدة.

أ- 18 : التزود بالأكسجين

التوجيهات والتعليمات

تأكد من وجود أجهزة ومعدات التزود بالأكسجين على الطائرة، وإمكانية الوصول إليها وحالتها. يمكن الطلب من أعضاء طاقم القيادة القيام بتنفيذ اختبار تشغيلي إذا كانت أنظمة الأكسجين والاتصالات مشتركة، حيث أن ذلك سيظهر حالة التكامل والمهارة المرغوبة في حال تطبيقها من قبل المستخدمين.

المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 4-

9-3 : الأكسجين

8-3-4 : الأكسجين

ملاحظة :

الارتفاعات التقريبية في الجو القياسي التي تقابل قيم الضغط المطلق المستعملة في هذا النص هي كما يلي :

الضغط المطلق	متر	قدم
700 هكتوبسكال	3000	10000
620 هكتوبسكال	4000	13000
376 هكتوبسكال	7600	25000

4-3-8-1 يجب ألا تبدأ الرحلة التي ستجري على ارتفاعات طيران يكون الضغط الجوي في مقصورات الركاب أقل من 700 هكتوبسكال، إلا إذا كانت الطائرة تحمل مخزونا من أوكسجين التنفس يكفي :

(أ) أعضاء الطاقم و 10 في لائحة من الركاب، لي مدة تزيد على 30 دقيقة يكون فيها الضغط داخل مقصوراتهم بين 700 و 620 هكتوبسكال.

(ب) طاقم الطائرة والركاب، لأي مدة يقل فيها الضغط الجوي داخل مقصوراتهم عن 620 هكتوبسكال.

4-3-8-2 يجب ألا تبدأ الرحلة بطائرة مكيفة الضغط إلا إذا كانت الطائرة تحمل مخزونا من أوكسجين التنفس يكفي، في حالة هبوط الضغط المكيف، جميع أعضاء الطاقم والركاب ويتناسب مع ظروف الرحلة، وذلك لأي فترة ينخفض فيها الضغط الجوي في أي مقصورة يشغلونها عن 700 هكتوبسكال. وبالإضافة على ذلك، عندما تكون الطائرة على ارتفاعات طيران يقل فيها الضغط الجوي عن 376 هكتوبسكال أو عندما تكون الطائرة على ارتفاعات طيران يزيد فيها الضغط الجوي على 376 هكتوبسكال ولا يمكنها النزول بسلامة في غضون أربع دقائق إلى ارتفاع

طيران يساوي فيه الضغط الجوي 620 هكتوبسكال. فينبغي ألا يقل مخزون الأوكسجين عن كمية تكفي لإمداد شاغلي مقصورة الركاب بالأوكسجين لمدة عشر دقائق.

5-4-4 استعمال الأوكسجين

1-5-4-4 يجب على جميع أعضاء طاقم القيادة، عند قيامهم بواجبات ضرورية للتشغيل المأمون للطائرة أثناء طيرانها، أن يستعملوا باستمرار أوكسجين التنفس كلما سادت الظروف التي تقتضي التزود بذلك الأوكسجين والواردة في البندين 1-8-3-4 و 3-4-2-8.

2-5-4-4 يجب على جميع أعضاء طاقم قيادة الطائرات كيفية الضغط، التي تعمل فوق ارتفاع يقل فيه الضغط الجوي عن 376 هكتوبسكال، ان يحتفظوا في موقع عملهم بنوع من أقنعة الأوكسجين سريعة التصريف، لإمدادهم بالأوكسجين فور بمجرد الاستعمال.

أ- 19 : البطاريات الكهربائية (الأببال)

التعليمات والتوجيهات :

تأكد من وجود العدد المناسب من البطاريات الكهربائية (الأببال) وتأكد من صلاحيتها للخدمة وإمكانية الوصول إليها. وتجدر الملاحظة أن الرحلات المغادرة في نهار ولكن الرحلة تتجاوز النهار لتدخل في الليل يجب أن تحقق هذه المتطلبات.

المراجع : الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 10-6 (الطائرات عند تشغيلها ليلا).

يجب أن تكون الطائرات، عند تشغيلها ليلا مزودة بما يلي :

9-10-6 البطارية (elecricie tohoh).

طاقم القيادة

أ-20 : إجازات الطيارين

التعليمات والتوجيهات

تأكد من صلاحية إجازات الطيارين والطرافات المجازين عليها. تأكد من شكل الإجازة ومضمونها وهل تتفق لمتطلبات الملحق الأول (إجازات العاملين) لاتفاقية شيكاغو.

المراجع : اتفاقية شيكاغو - المادة 32.

- رخص الأفراد

(أ) يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها ان تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة.

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف، فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها، بشهادات الأهلية والرخص التي تمنحها لأي من رعاياها دولة متعاقدة أخرى.

- اتفاقية شيكاغو - المادة 39 (اعتماد الشهادات والرخص).

أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، فيجب أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استبقائه لهذه الشروط.

- اتفاقية شيكاغو - المادة 40 (صلاحية الشهادات والرخص المعتمدة)

لا يجوز لأي طائرة أو لأي عضو في طاقم طائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشتركوا في الملاحة الجوية

الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدول التي يدخلون أراضيها. أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائرة أو أي جزء مرخص من أجزاء الطائرة، في دولة غير الدولة التي أصدرت شهادتها أصلاً، فيترك لتقدير الدولة التي تستورد إليها الطائرة أو جزء الطائرة.

الملحق الأول - الفصل الأول - الفقرة 1-2-1

1-2-1 الترخيص بالعمل كعضو في طاقم القيادة

لا يجوز لأي شخص أن يعمل كعضو في طاقم قيادة طائرة ما لم يكن حائزاً على إجازة سارية المفعول مطابقة لمواصفات هذا الملحق وتتناسب مع واجباته، على أن تكون الإجازة صادرة عن دولة متعاقدة أخرى ومعتمدة من قبل دولة تسجيل الطائرة.

1-2-2-1 عندما تعتمد دولة متعاقدة إجازة صادرة عن دولة متعاقدة

أخرى كبديل لإصدار إجازة خاصة بها، عليها أن تثبت الاعتماد بترخيص مناسب يحمل مع الإجازة المذكورة أولاً ويجعلها مقبولة كبديل للإجازة المذكورة آخراً. ويجب ألا تمتد صلاحية الترخيص لأكثر من مدة سريان مفعول الإجازة..

الملحق الأول - الفصل الأول - الفقرة 1-2-4 (اللياقة الطبية)

1-2-4 اللياقة الطبية

ملاحظة 1 :

يحتوي "دليل طب الطيران المدني" (الوثيقة 7874) على مواد إرشادية في هذا الصدد.

ملاحظة 2 :

لوفاء بمتطلبات اللياقة الطبية لفجازات من اجل إصدار مختلف أنواع

الإجازات، يجب أن يفي الطالب ببعض المتطلبات الطبية الملائمة المحددة في ثلاث فئات من التقييم الطبي. وترد التفاصيل في الفقرات 6-2 و 3-6 و 4-6 و 5-6. ولتقديم الأدلة اللازمة للوفاء بمتطلبات الفقرة 1-4-2-1، تصدر سلطة إصدار الإجازات لحامل الإجازة تقييما طبيا ملائما من الفئة الأولى أو الثانية أو الثالثة. ويمكن أن يتم ذلك بعدة طرق مثل إصدار شهادة منفصلة تحت إسم مناسب، أو كتابة إقرارا على الإجازة، أو إصدار قواعد وطنية يتقرر بموجبها أن التقييم الطبي يعد جزءا لا يتجزأ من الإجازة إلخ.

1-4-2-1 على طالب الإجازة ان يحمل تقييما طبيا يكون صادرا وفقا لأحكام الفصل السادس، إذا كان ذلك مطلوبا.

الملحق الأول - الفصل الخامس - مواصفات إجازات العاملين.

1-5 إن إجازات العاملين التي تصدرها دولة متعاقدة وفقا لأحكام ذات الصلة الواردة في هذا الملحق يجب أن تطابق المواصفات التالية :

1-1-5 التفاصيل

يجب أن توضح التفاصيل الآتية في الإجازة :

- (1) إسم الدولة (بالحروف الداكنة).
- (2) عنوان الإجازة (بالحروف الداكنة جدا)
- (3) الرقم المسلسل للإجازة بالأرقام العربية، الذي تخصصه السلطة المصدرة للإجازة.
- (4) إسم حائز الإجازة بالكامل (الحروف الرومانية إذا كانت اللغة الوطنية تكتب بحروف أخرى).
- (5) عنوان حائز الإجازة.
- (6) جنسية حائز الإجازة.
- (7) توقيع حائز الإجازة.

المركز القومي

- 8) السلطة التي تصدر الإجازة، وإذا لزم ذلك، الشروط التي يتم بموجبها الإصدار.
- 9) إثبات سريان المفعول والترخيص للحائز بممارسة الامتيازات الخاصة بالإجازة.
- 10) توقيع الموظف الذي أصدر الإجازة وتاريخ هذا الإصدار.
- 11) علامة أو ختم السلطة المصدرة للإجازة.
- 12) الأهليات، مثل فصيلة وصنف وطراز الطائرة، والهيكل، ومراقبة المطار إلخ.
- 13) ملحوظات، أي التأشيرات الخاصة المتعلقة بتحديد واعتماد الامتيازات.
- 14) أية تفاصيل أخرى ترغب فيها الدولة المصدرة للإجازة.

2-1-5 المادة

يجب استعمال ورق من نوع ممتاز أو أي مادة أخرى مناسبة وتطبع البنود المذكورة في البند 1-1-5 بصورة واضحة.

3-1-5 اللون

1-3-1-5 عندما يستعمل ورق من نفس اللون لجميع فئات الإجازات التي تصدرها دولة متعاقدة، يجب أن يكون هذا اللون أبيض. الملحق 1 - إجازة العاملين

1-3-1-5 عندما تحمل كل فئة من الإجازات التي تصدرها دولة متعاقدة لونا مميزا، يجب أن تكون الألوان كالاتي :

- | | |
|------------------------|-----------|
| أ) طيار خاص - طائرة | بني فاتح |
| ب) طيار تجاري - طائرة | أزرق فاتح |
| ج) طيار خط جوي - طائرة | أخضر داكن |

رمادي فاتح	د) طيار خاص - هليكوبتر
رمادي داكن	هـ) طيار تجاري - هليكوبتر
خطان رمادي داكن أو أكثر على خلفية بيضاء	و) طيار خط جوي - هليكوبتر
وردي	ز) طيار شرعي
بنفسجي	ح) طيار منطاد حر
أحمر	ط) ملاح جوي
بنّي	ي) مهندس جوي
أحمر داكن كستنائي	ك) صيانة الطائرات (فني / مهندس / ميكانيكي) فئة ثانية
	ل) صيانة الطائرات (فني / مهندس / ميكانيكي) فئة أولى
أصفر	م) مراقب حركة جوية
أخضر فاتح	ن) ضابط عمليات جوية
خطان برتقالي أو أكثر على خلفية بيضاء	س) مخابر اتصالات الطيران

4-1-5 اللغة

تصدر الإجازات باللغة الوطنية مع ترجمة البنود : I، II، VI، IX، XII، XIII، المبينة في البند 1-1-5 إلى اللغة الانجليزية أو الفرنسية أو الروسية أو الإسبانية، وذلك عندما تختلف اللغة الوطنية عن أي من هذه اللغات.

4-1-5 ترتيب البنود

يجب ترقيم عناوين البنود في الإجازة بطريقة منتظمة بالأرقام الرومانية كما هو مبين في البند 1-1-5 بحيث يشير الرقم المذكور في أي إجازة إلى نفس البند مهما كان الترتيب المتبع.
ملاحظة :

يمكن ترتيب عناوين البنود بأي طريقة تناسب الدولة المتعاقدة التي تصدر الإجازة.
الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل التاسع - الفقرة 1-9
تكوين طاقم القيادة.

1-9 تكوين طاقم القيادة

1-1-9 يجب ألا يقل عدد وتكوين طاقم القيادة عما هو محدد في دليل العمليات، كما يجب أن تتضمن طواقم القيادة أعضاء إضافيين فوق الحد الأدنى المعين في دليل الطائرة أو في وثائق أخرى مرافقة لشهادة الصلاحية، عندما تقتضي ذلك اعتبارات تتعلق بطراز الطائرة المستخدمة، وطبيعة تشغيلها ومدة الطيران بين المواقع التي يتم عندها تغيير طواقم القيادة.

2-1-9 أخصائي تشغيل المعدات

يجب أن يتضمن طاقم القيادة عضوا واحدا على الأقل يحمل إجازة سارية المفعول صادرة أو معتمدة من دولة التسجيل، ترخص بتشغيل نوع معدات الإرسال اللاسلكي المقرر استخدامه.

3-1-9 المهندس الجوي

إذا كان تصميم الطائرة يشتمل على موقع منفصل لمهندس جوي، يجب أن يتضمن طاقم القيادة مهندسا جويا واحدا على الأقل يعين خصيصا لشغل ذلك الموقع، إلا إذا كان من المستطاع أن يقوم بواجبات ذلك الموقع بطريقة

مقبولة عضو آخر من أعضاء طاقم القيادة، يحمل إجازة مهندس جوي، بدون أن يؤثر ذلك في أداء واجباته الأصلية.

4-1-9 الملاح الجوي

يجب أن يتضمن طاقم القيادة عضوا واحدا على الأقل يحمل إجازة ملاح جوي في جميع العمليات التي تقرر دولة المستثمر أن الملاحة الضرورية فيها لتأمين سلامة الرحلة، لا يمكن أن يتولاها على نحو ملائم الطيارون من مواقعهم.

الملحق السادس - الجزء الأول - الفقرة 5-9 - معدات طاقم القيادة. 5-9 يجب على عضو طاقم القيادة المقررة صلاحيتها لممارسة امتيازات إحدى الإجازات بشرط استعماله عدسات تصحيح بصري مناسبة. أن يكون لديه مجموعة احتياطية من العدسات التصحيحية في متناول يده، عنده ممارسته لتلك الامتيازات.

سجل الرحلة/السجل الفني للطائرة أو الوثيقة المعادلة

أ- 21 : سجل الرحلة أو الوثيقة المعادلة

التوجيهات والتعليمات

تأكد من وجوده، ومن ان مضمونه يتوافق مع المتطلبات

المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الحادي عشر -

الفقرة 4-11 (سجل رحلات الطائرة)

1-4-11 توصية - ينبغي أن يتضمن سجل رحلات الطائرة البنود الآتية

مرقمة بالأرقام الرومانية المبينة أمام كل بند :

1- جنسية الطائرة وتسجيلها

2- التاريخ

- 3- أسماء أعضاء الطاقم
- 4- تعيين واجبات أعضاء الطاقم
- 5- مكان المغادرة
- 6- مكان الوصول
- 7- وقت المغادرة
- 8- وقت الوصول
- 9- ساعات الطيران
- 10- طبيعة الرحلة (خاصة، أعمال جوية، منتظمة أو غير منتظمة)
- 11- الوقائع والملاحظات، إن وجدت
- 12- توقيع الشخص المسؤول
- 11-4-2 توصية - ينبغي أن تدون البيانات في سجل رحلات الطائرة أولاً بأول وبالحبر أو بقلم كتابة غير قابل للمحو.
- 11-4-3 توصية - ينبغي الاحتفاظ بسجلات رحلات الطائرة التي تم ملؤها كي تكون سجلاً متواصلاً لعمليات الأشهر الستة الأخيرة.
- أ- 22 : قسيمة إتمام الصيانة

التعليمات والتوجيهات

تأكد من أعمال الصيانة المنجزة والمنفذة على الطائرة موقعة، تأكد من أن صلاحية إتمام الصيانة لم تنته، ابحث عن أدلة تؤكد أن أعمال الصيانة المطلوبة في الدليل الفني للطائرة قد تتفق مع المتطلبات، وعندما تعمل الطائرة وفقاً لمقتضيات العمليات بعيدة المدى التي تقوم بها طائرات مزودة بمحركين توربوسين (ETOPS) تأكد من أن ذلك يتوافق ويمثل للمتطلبات.

المراجع : الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الأول - تعاريف

الصيانة : أداء مهام مطلوبة للتأكيد على استمرار صلاحية الطائرة للطيران، وهي تشمل أيا من، أو تركيبة من العمران أو التفتيش أو استبدال الأجزاء، أو إصلاح العيوب أو تنفيذ أي من أعمال التعديل أو الإصلاح.

قسمة إتمام (شهادة) الصيانة : وثيقة تؤكد إتمام أعمال الصيانة بصورة مرضية، إما وفقا للبيانات المعتمدة والإجراءات التي ورد وضعها في دليل إجراءات مؤسسة الصيانة، أو بموجب نظام مماثل.

الملحق السادس-الجزء الأول-الفصل الثامن - الفقرة 8-8 : قسمة إتمام الصيانة

8-8-1 تستوفي قسمة إتمام الصيانة ويوقع عليها للهادة بان الصيانة قد أجريت بما يبعث على الرضاء ووفقا لإجراءات المقررة في دليل إجراءات الصيانة.

8-8-2 تحتوي قسمة إتمام الصيانة على شهادة بما يلي :

أ) التفاصيل الأساسية لأعمال الصيانة التي أجرت.

ب) تاريخ إتمام الصيانة

ج) هوية مؤسسة الصيانة المعتمدة، حسب الاقتضاء

د) هوية الشخص الواحد أو الأكثر الذي وقع على قسمة إتمام الصيانة

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع : الفقرة 4-3 إعداد الرحلة الجوية :

4-3-1 يجب عدم بدء رحلة جوية إلا بعد استيفاء نماذج إعداد الرحلة للإقرار بأن قائد الطائرة متأكد ما يلي :

4-3-2 أنه قد صدرت بالنسبة للطائرة قسمة إتمام الصيانة المقررة في 7-

9 من الملحق السادس - الجزء الأول

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع الفقرة 4-7

4-7 مقتضيات إضافية للعمليات بعيدة المدى التي تقوم بها طائرات مزودة بمحركين توربينيين.

4-7-1 إذا لم تكن دولة المستثمر قد وافقت على التشغيل - باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة 4-7-4، على طريق تكون فيه مدة الطيران بسرعة الطيران المستقيم بمحرك واحد إلى مطار بديل مناسب في مرحلة الطريق متجاوزة للحد الزمني الذي تقررته تلك الدولة لتلك العمليات.

ملاحظة 1 :

تتضمن الإضافة (هـ) إرشادات عن قيمة العتبة الزمنية

ملاحظة 2 :

في سياق الموافقة على العمليات التي فيها يمكن الوفاء بمتطلبات الفقرة 5-2-11، تحتوي الإضافة (هـ) على مواد إرشادية بخصوص المطار البديل الملأئم والمطار البديل المناسب.

4-7-2 على دولة المستثمر، عند الموافقة على التشغيل، أن تكفل ما يلي :
أ) أن شهادة الصلاحية الخاصة بطراز الطائرة.

ب) ودرجة الاعتماد على نظام الدفع.

ج) وما لدى المستثمر من إجراءات للصيانة وأساليب عمل في التشغيل وإجراءات ترحيل الطائرة وبرامج تدريب الأطقم.

توفر المستوى العام للسلامة المقصود بأحكام الملحقين السادس والثامن. وعند تقرير ذلك ينبغي أن يؤخذ في الحسبان الطريق المزمع الطيران عليه، وظروف التشغيل المتوقعة، وموقع المطارات البديلة المناسبة على مرحلة الطريق.

ملاحظة 1 :

تتضمن الإضافة (هـ) إرشادات عن الوفاء بمقتضيات هذا الحكم.

ملاحظة 2 :

يتضمن "دليل صلاحية الطائرات للطيران" (Doc9760) إرشادات عن مستوى أداء نظم الطائرة ومستوى قدراتها، الذي يرمي إليهما الفقرة 2-7-4 وإرشادات عن جوانب متطلبات الفقرة 2-7-4 بخصوص الصلاحية المستمرة للطائرات.

4-7-4 توصية - إن دولة المستثمر لطراز من الطائرات مزود بمحركين توربينيين كان مرخصاً له بالعمل ويعمل فعلاً - قبل 1982/3/25 على طريق يتجاوز فيه وقت الطيران، بسرعة الطيران المستقيم بمحرك واحد، إلى مطار بديل مناسب على مرحلة الطريق، العتبة الزمنية المقررة لتلك العمليات وفقاً للفقرة 1-7-4، ينبغي لها النظر في السماح لهذا التشغيل أن يستمر على ذلك الطريق بعد التاريخ المشار إليه.

الملحق السادس - الجزء الأول - الإضافة (هـ) - العمليات بعيدة المدى التي تقوم بها الطائرات المزودة بمحركين توربينيين

1- الغرض ومجال التطبيق

1-1 المقدمة

إن الغرض من هذه الإضافة هو الإرشاد عن قيمة العتبة الزمنية الذي يجب الأخذ به وفقاً للفقرة 1-7-4 من الفصل الرابع، وكذلك الإرشاد عن وسائل تحقيق مستوى الأمان اللازم، بموجب الفقرة 2-7-4 من الفصل الرابع، عندما يكون ثمة موافقة على القيام بعمليات تتجاوز العتبة المقررة.

1-3 المفاهيم الأساسية :

في سبيل الحفاظ على مستوى الأمان اللازم على الطرق التي يسمح فيها للطائرة المزودة بمحركين ان تعمل فيما يجاوز العتبة الزمنية، فلا بد مما يلي:

- أ) أن تسمح شهادة الصلاحية الخاصة بطراز الطائرة بالقيام على وجه التحديد بعمليات تتجاوز حد العتبة الزمنية، مع مراعاة تصميمات أجهزة الطائرة وجوانب الموثوقية.
 - ب) أن تكون موثوقية نظام الدفع بحيث يكون احتمال تعطل المحركين لأسباب مستقلة أمرا مستبعدا إلى أقصى حد.
 - ج) أن يلتزم بأي متطلبات خاصة لازمة بخصوص الصيانة.
 - د) أن يلتزم بالمتطلبات الخاصة المتعلقة بتنظيم الرحلات.
 - هـ) أن يتم وضع الإجراءات اللازمة الخاصة بالتشغيل أثناء الطيران.
 - و) أن يصدر ترخيص تشغيلي خاص من دولة المستثمر.
- 2- مقتضيات إصدار شهادة صلاحية الطائرة لعمليات الطيران بعيد المدى:

أثناء إجراءات إصدار الشهادة الخاصة بصلاحية طراز من الطائرات مزعم تشغيله في عمليات الطيران بعيد المدى، ينبغي الانتباه بصفة خاصة لضمان المحافظة على مستوى الأمان اللازم في الظروف التي يمكن أن تصادف أثناء تلك العمليات، مثل الطيران لمدة طويلة على أثر تعطل أحد المحركات و/أو أنظمة أساسية. ويجب أن تدرج في دليل الطائرة أو في دليل الصيانة أو في وثيقة أخرى مناسبة. البيانات أو الإجراءات المتعلقة على وجه التحديد بعمليات الطيران بعيد المدى.

ملاحظة :

يتضمن دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc9760) المعايير المتعلقة بأداء وموثوقية أنظمة الطائرات في عمليات الطيران بعيد المدى.

4- تعديلات الصلاحية للطيران ومتطلبات برنامج الصيانة

يجب ان يكفل برنامج الصيانة الذي يضعه كل مستثمر ما يلي :

(أ) إخطار دولة التسجيل، وكذلك إذا لزم الأمر دولة المستثمر، بعنوانين وأرقام مائراً على صلاحية الطيران من تغييرات وإضافات لتصبح أنظمة الطائرة مؤهلة لعمليات الطيران بعيد المدى.

(ب) تزويد دولة المستثمر، وإن لزم الأمر دولة التسجيل أيضاً، بأي تغييرات يراد إدخالها على إجراءات الصيانة والتدريب، وعلى الأساليب العملية وعلى الحدود الموضوعة بالنسبة لتأهيل الطائرة لعمليات الطيران بعيد المدى، وذلك قبل اعتماد تلك التغييرات.

(ج) وضع وتنفيذ برنامج تبليغ عن الموثوقية قبل اعتماده والاستمرار في تنفيذ ذلك البرنامج بعد اعتماده.

(د) سرعة تنفيذ التغييرات والتفتيشات اللازمة التي يمكن أن تؤثر في موثوقية نظام الدفع.

(هـ) وضع إجراءات تحول دول ترحيل طائرة في رحلة طيران بعيد المدى بعد توقف أحد المحركات أو فشل نظام أساسي أثناء رحلة سابقة، إلى أن يستبان يقينا سبب ذلك الفشل وإلى أن يتم اتخاذ الخطوات التصحيحية اللازمة. وفي بعض الحالات يقتضي اثبات أن تلك الخطوات التصحيحية كانت ناجحة، ان تقوم الطائرة برحلة لاحقة وأن تتمها بنجاح قبل إرسالها في رحلة طيران بعيد المدى.

(و) وضع إجراءات تضمن أن الأجهزة المحمولة جوا سوف تستمر المحافظة عليها على مستوى الأداء والموثوقية اللازمين لعمليات الطيران بعيد المدى.

5-متطلبات تسيير الرحلات الجوية:

في تطبيق المتطلبات العامة لتسيير الطائرات الواردة في الفصل الرابع ينبغي الانتباه بصورة خاصة على الظروف التي قد تسود أثناء عمليات الطيران بعيد المدى، مثل الطيران بعيد المدى مع تعطل أحد المحركات، وإصابة الأنظمة الأساسية للطائرة بأعطاب، وانخفاض ارتفاع الطيران، إلى آخره. وبالإضافة إلى ما تقتضيه الفقرة 4-7-3 من الفصل الرابع ينبغي على الأقل أن تؤخذ في الاعتبار الجوانب الآتية :

أ) حالة عمل الأنظمة قبل الرحلة

ب) تجهيزات وإمكانيات الاتصال والملاحة

ج) الاحتياجات من الوقود

د) إتاحة البيانات اللازمة عن الأداء

أ- 23 : ملاحظات الأعطال والإصلاح (ضمن السجل الفني)

التعليمات والتوجيهات :

انظر على الأعطال المؤجلة (صنفها ضمن تقرير إذا اقتضت الضرورة).
تأكد من أن جميع الأعطال (الخفيفة والكبيرة و... والأضرار..... إلخ) قد
نمت ملاحظاتها.

تأكد من أن الأعطال المؤجلة هي ضمن الحدود الزمنية المعتمدة،
وإذا كان ضرورياً تأكد من تطابقها مع قائمة الحد الأدنى من المعدات.
المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة
1-6 أحكام عامة.

1-6-2 على المستثمر أن يدرج في دليل العمليات قائمة بالحد الأدنى للمعدات،
تكون معتمدة من دولة المستثمر، وتسمح لقائد الطائرة بأن

يقرر ما إذا كان من المستطاع بدء الرحلة، أو مواصلتها من أي نقطة توقف وسيطة، في حالة تعطل أي عدادات أو معدات أو أنظمة. وعندما تكون دولة المستثمر غير دولة التسجيل، يجب أن تكفل دولة المستثمر أن قائمة الحد الأدنى من المعدات لا تؤثر على التزام الطائرة لمقتضيات الصلاحية السارية في دولة التسجيل.

ملاحظة :

تتضمن الإضافة (ز) "إرشادات بشأن قائمة الحد الأدنى من المعدات". الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الأول : تعاريف
الصيانة : أداء مهام مطلوبة للتأكيد على استمرار صلاحية الطائرة للطيران، وهي تشمل أيا من، أو تركيبة من الممرات أو التفتيش، أو استبدال الأجزاء، أو إصلاح العيوب، أو تنفيذ أي من أعمال التعديل أو الإصلاح.
الملحق السادس - الجزء الأول - الإضافة (ز) قائمة الحد الأدنى من المعدات.

8- يجب أن يوضع ما يلزم من بطاقات دلالية على الأنظمة أو المعدات المقبول تعطّلها لرحلة جوية ما، ويجب ذكر جميع العناصر المتعطلة في السجل الفني المحمول على متن الطائرة لتبليغ طاقم القيادة والعاملين في الصيانة بالعطل في الأنظمة والمعدات.

أ-24 : التفتيش ماقبل الطيران

التعليمات والتوجيهات

تأكد من وجود لائحة للتفتيش ماقبل الطيران. تأكد من أن هذه اللائحة موقعة. إذا كان التفتيش ماقبل الطيران غير ضروري، تأكد من وجود دليل استرشادي أو قائمة مراجعة تبين متى يجب تنفيذ التفتيش ماقبل الطيران.

- المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 4-3 إعداد الرحلة الجوية.
- 4-3-1 يجب عدم بدء رحلة جوية إلا بعد استيفاء نماذج إعداد الرحلة للإقرار بأن قائد الطائرة متأكد مما يلي :
- أ- إن الطائرة صالحة للطيران
- ب- أنه قد صدرت للطائرة قسيمة إتمام الصيانة المقررة في الفقرة 8-7..... الصيانة المعتمدة) من الملحق السادس - الجزء الأول.
- الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع 4-2-5 قوائم المراجعة على طواقم القيادة ان تستكمل قوائم المراجعة المتوفرة وفقا للفقرة 6-1-3 قبل إنشاء وبعد جميع مراحل العمليات، وفي حالات الطوارئ لضمان اتباع إجراءات التشغيل الواردة في دليل تشغيل الطائرة وفي دليل الطائرة أو في الوثائق الأخرى المرافقة لشهادة صلاحية الطائرة ولغير ذلك من أحكام دليل العمليات. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم قوائم المراجعة وفي استخدامها.
- الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع 4-2-5 قوائم المراجعة على طواقم القيادة أن تستكمل قوائم المراجعة المتوفرة وفقا للفقرة 6-1-3 قبل إنشاء وبعد جميع مراحل العمليات، وفي حالات الطوارئ لضمان اتباع إجراءات التشغيل الواردة في دليل تشغيل الطائرة وفي دليل الطائرة أو في الوثائق الأخرى المرافقة لشهادة صلاحية الطائرة ولغير ذلك من أحكام دليل العمليات. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم قوائم المراجعة وفي استخدامها.
- الملحق السادس - الجزء الأول- الفصل السادس - الفقرة 6-1 أحكام عامة.

3-1-6 على المستثمر أن يزود العاملين في العمليات وطاقم القيادة بدليل الطائرة لكل طراز من طرازات الطائرات المستعملة، على أن يتضمن هذا الدليل الإجراءات العادية وغير العادية وإجراءات الطوارئ الخاصة بتشغيل الطائرات. وسوف يتضمن الدليل تفاصيل أجهزة الطائرة وقوائم المراجعة التي تستعمل. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم الدليل.

ملاحظة: يمكن الحصول على مواد إرشادية بشأن تطبيق مبادئ العوامل البشرية في دليل التدريب على العوامل البشرية (doc9683).

ب- سلامة مقصورة الركاب

ب-1 : الحالة العامة للداخل

التعليمات والتوجيهات

افحص نظافة المقصورة ورتابتها وحالتها العامة، افحص بثات السجاد لأرض المقصورة، وقابلية المقاعد للخدمة والعمل. أو فقدان اللوحات الأرضية أو تضررها. افحص بان المهام العادية وغير العادية لعناصر طاقم مقصورة الركاب (عناصر الضيافة الجوية)، يمكن تنفيذها بدون إعاقة أو عرقلة. تأكد من أن غطاء حاوية النفايات في المغاسل مغلقا لمنع خطر نشوء حريق، في حالة إذا كان الصمام اللارجعي يغلق الحاوية فإن الحاوية تعمل مع أسطوانة إطفاء الحريق المركبة في المغاسل خلال مرحلة الطيران. وفي حال كان الطائرات قديمة ولا يوجد فيها صمام لارجعي لتغطية حاوية النفايات فإنه على طاقم المقصورة أن يتفحص المغاسل بعد كل استعمال لها.

المراجع: الملحق الثامن - الباب الثالث - الطائرات الكبيرة

الباب الثالث (أ) الطائرات التي تتجاوز كتلتها 5700 كيلوغرام التي قدم بشأنها طلب منح شهادة في 1960/6/13 أو في تاريخ لاحقاً.

8.3 معدات السلامة والنجاة :

معدات السلامة والنجاة التي من المتوقع أن يستخدمها أو يشغلها الطاقم أو الركاب في حالة الطوارئ، يجب أن تكون متينة وأن يسهل الوصول إليها والتعرف عليها، ويجب أن تكون طريقة استخدامها مؤثرة بوضوح.

ب-2 : محطة عناصر طاقم المقصورة وراحة الطاقم التعليمات والتوجيهات :

تأكد من وجودها وتبليتها للمتطلبات. تأكد من أن عدد مقاعد عناصر مقصورة الركاب يتوافق مع عددهم. افحص حالة حزام الأمان وحزام الأكتاف وحركتها بالنسبة لمقاعد عناصر طاقم مقصورة الركاب. تأكد من وجود إجراءات تتعلق بحالات الطوارئ في منطقة راحة عناصر طاقم مقصورة القيادة. تأكد من وجود رسائل مكافحة الحريق والاتصالات. تأكد في تطبيق الإجراءات والمحاذير خلال التزود بالوقود والركاب على متن الطائرة.

المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 16-6 الطائرات التي تحمل ركاباً - مقاعد طاقم مقصورة الركاب. 1-16-6 الطائرات التي صدرت أول شهادة فردية لها تفيد بصلاحياتها في أول يناير 1981 أو بعد ذلك التاريخ

يجب ان تكون جميع الطائرات مزودة بمقعد متجه إلى الأمام أو إلى الخلف (في حدود 15 درجة من المحور الطولي للطائرة) له طقم من أحزمة الأمان لاستعمال كل عضو في طاقم مقصورة الركاب مطلوب منه أن يفني

بغرض الفقرة 1-12 فيما يتعلق بالإجلاء في حالات الطوارئ.
2-16-6 الطائرات التي صدرت أو شهادة فردية لها تفيد بصلاحياتها قبل
أول يناير 1981

توصية - ينبغي أن تكون جميع الطائرات مزودة بمقعد على الأمام
أو إلى الخلف (في حدود 15 درجة من المحور الطولي للطائرة) له طقم
من أحزمة الأمان لاستعمال كل عضو في طاقم مقصورة الركاب.
مطلوب منه أن يفي بغرض الفقرة 1-12 فيما يتعلق بالإجلاء في
حالات الطوارئ.

ملاحظة:

طقم أحزمة الأمان يشمل أشرطة الأكتاف وحزام مقعد يمكن
استعمال كل منها على حدة.
3-16-6 مقاعد طاقم مقصورة الركاب المتوفرة وفقا للفقرتين 1-16-6-
1 و 2-16-6 يجب أن يكون موقعها بالقرب من مخارج الطوارئ
الموجودة على مستوى أرضية الطائرة ومخارج الطوارئ الأخرى التي
تقتضيها دولة التسجيل للإجلاء في حالات الطوارئ.

1-12 إسناد واجبات الطوارئ

يجب أن يحدد المستثمر، بموافقة دولة المستثمر، الحد الأدنى للعدد
اللازم من أعضاء طاقم مقصورة الركاب لكل طراز من الطائرات، على
أساس عدد المقاعد أو عدد الركاب المحمولين، وذلك في سبيل القيام
بإجلاء مأمون وسريع عن الطائرة والقيام بما يجب من وظائف في حالة
الطوارئ أو عند حدوث حالة تقتضي إجلاء اضطراريا. ويجب على
المستثمر إسناد تلك الوظائف بالنسبة لكل طراز من الطائرات.

2-12 تواجد طاقم مقصورة الركاب في مواقع الإجلاء الاضطراري كل عضو في طاقم مقصورة الركاب أسندت إليه واجبات تتعلق بالإجلاء الاضطراري، يجب أن يشغل مقعدا مخصصا له وفقا للفقرة 6-16 خلال الإقلاع والهبوط، وكلما امر بذلك قائد الطائرة.

3-12 حماية طاقم مقصورة الركاب أثناء الطيران

يجب أن يكون كل عضو في طاقم مقصورة الركاب جالسا ومربوطا بحزام المقعد، أو بطقم أحزمة الأمان، إن وجد، أثناء الإقلاع والهبوط وكلما أمر بذلك قائد الطائرة.

ملاحظة :

لا يمنع الحكم السابق قائد الطائرة من الأمر بربط حزام المقعد فقط في أوقت الإقلاع والهبوط.

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس : أجهزة ومعدات

ووثائق الطيران

1-6 أحكام عامة

1-1-6 بالإضافة إلى الحد الأدنى من المعدات اللازمة لإصدار شهادة صلاحية الطائرة، يجب أن تركيب أو تحمل بالطائرات، حسب الحاجة، العدادات والمعدات ووثائق الطيران المنصوص عليها في البنود التالية، تبعا لنوع الطائرة المستعملة وللظروف التي ستجري فيها الرحلة. ويجب على دولة التسجيل أن تعتمد أو توافق على الأجهزة والمعدات المذكورة، بما في ذلك تركيبها.

2-1-6 على المستثمر أن يزود العاملين في العمليات وطاقم القيادة بدليل الطائرة لكل طراز من طرازات الطائرات المستعملة، على أن

يتضمن هذا الدليل الإجراءات العادية وغير العادية وإجراءات الطوارئ الخاصة بتشغيل الطائرات. وسوف يتضمن الدليل تفاصيل أجهزة الطائرة وقوائم المراجعة التي تستعمل. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم الدليل.

ملاحظة :

يمكن الحصول على مواد إرشادية بشأن تطبيق مبادئ العوامل البشرية في دليل التدريب على العوامل البشرية (Doc9683).
الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 2-2-4
دليل العمليات

1-2-2-4 على المستثمر أن يوفر دليلا للعمليات، وفقا للمرفق 2، لاستعمال وتوجيه الأفراد المختصين بالعمليات. ويجب تعديل أو تنقيح ذلك الدليل، حسب مقتضى الحال، لضمان بقاء المعلومات الواردة فيه مستوفاة وفقا لأخر التطورات. ويجب إصدار تلك التعديلات أو التنقيحات إلى جميع العاملين المطلوب منهم استعمال ذلك الدليل.

2-2-2-4 على دولة المستثمر أن تشترط قيام المستثمر بتزويدها بنسخة من دليل العمليات وبكل ما يدخل عليه من تعديلات و/أو تنقيحات، لاستعراضه وقبوله والموافقة عليه إذا تطلب الأمر ذلك، وعلى المستثمر أن يدرج في دليل العمليات كل ما قد تقتضيه دولة المستثمر من نصوص إجبارية.

ملاحظة 1 :

يتضمن المرفق 2 الشروط الموضوعية لمحتويات دليل العمليات

وتنظيمه.

ملاحظة 2 :

بعض بنود دليل العمليات تقتضي موافقة دولة المستثمر عليها وفقا للقواعد القياسية 4-2-7، و6-1-2، و9-3-1، و13-4-1. 4-2-3-1 على المستثمر أن يتأكد من أن جميع أفراد العمليات قد صدرت إليهم تعليمات وافية تحدد واجبات ومسؤوليات كل منهم وعلاقة تلك الواجبات بالتشغيل في مجمله.

الملحق السادس - الجزء الأول - المرفق 2 تنظيم ومحتويات دليل العمليات - الفقرة 1-2: عام
يجب ان يتضمن دليل العمليات المشار إليه في الفقرتين 1-1 و 2-1 على الأقل مايلي :
1-1-2 تعليمات تبين مسؤوليات العاملين في العمليات المنوط بهم مباشرة العمليات الجوية.
2-1-2 قواعد تحدد مدد الطيران ومدد مأموريات الرحلات وتقرر فترات راحة كافية لأعضاء طاقم القيادة وطاقم مقصورة الركاب وفقا للفقرة 4-2-10-2 من الفصل الرابع.
3-1-2 قائمة بالمعدات الملاحية الزم حملها، بما في ذلك أي متطلبات تتعلق بالعمليات في فضاء جوي يخضع لشروط الداء الملاحي المطلوب.
9-1-2 احتياطات السلامة عند تزويد طائرة بالوقود أثناء وجود ركاب على متنها.
11-1-2 طاقم القيادة لكل نوع من التشغيل، بما في ذلك تعيين التابع في

القيادة.

12-1-2 تعليمات محددة لحساب كمية الوقود والزيوت اللازم حملها
مراعاة ظروف التشغيل بما في ذلك احتمال تعطل وحدة أو
أكثر من وحدات القدرة أثناء مرحلة الطريق.

الملحق السادس - الجزء الأول - المرفق 2 - الفقرة 2-2 معلومات
تشغيل الطائرات

8-2-2 قائمة الحد الأدنى من المعدات اللازمة وقائمة الانحراف عن الشكل
العام لطراز الطائرات الذي يجري تشغيله والعمليات المحددة
المرخص بها، بما في ذلك أي متطلبات تتعلق بالعمليات في فضاء
جوي يخضع لشروط الأداء الملاحي المطلوب.

1-4-2 تفاصيل برنامج تدريب طاقم القيادة كما هو مطلوب في الفقرة
3-9 من الفصل التاسع.

2-4-2 تفاصيل برنامج التدريب الخاص بواجبات طاقم مقصورة الركاب،
حسبما تقتضيه الفقرة 4-12 من الفصل الثاني عشر.

3-4-2 تفاصيل برنامج تدريب ضابط العمليات الجوية/مرحل الطائرات
عندما تستخدم بالارتباط مع منهجية الإشراف على الرحلات
الجوية وفقا للفقرة 1-2-4 من الفصل الرابع.

ملاحظة :

تتضمن الفقرة 2-10 من الفصل العاشر تفاصيل عن برنامج تدريب
ضابط العمليات الجوية ومرحل الطائرات.

ب-3 : حقيبة الإسعافات الأولية /الحقيبة الطبية

التعليمات والتوجيهات :

تأكد من وجودها، والدلالة على موقعها، وعلى حالتها وتاريخ صلاحيتها إذا كان ذلك ممكناً

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس - الفقرة 2-6
جميع الطائرات في جميع الرحلات.

2-2-6 : يجب تزويد الطائرة بما يلي

(أ) إمدادات طبية ملائمة وفي متناول اليد، وتتناسب مع عدد الركاب المرخص للطائرة بنقله.

توصية : ينبغي أن تتضمن الإمدادات الطبية مايلي :

- 1- حقيبة إسعافات أولية واحدة أو أكثر
- 2- حقيبة طبية ليستعملها الأطباء أو غيرهم من الأشخاص المؤهلين لمعالجة حالات الطوارئ أثناء الطيران في الطائرات المصرح لها بنقل أكثر من 250 راكباً.

ملاحظة :

تتضمن الإضافة (ب) إرشادات عن أنواع الإمدادات الطبية وعددها ومكان حفظها ومحتوياتها.

الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل الرابع - الفقرة 11-2-4 :
الركاب

2-11-2-4 : على المستثمر إبلاغ الركاب عن أماكن معدات الطوارئ الرئيسية المحمولة للاستعمال الجماعي وعن الطريقة العامة لذلك الاستعمال.

ب-4 : مضخات (الأسطوانات) إطفاء الحريق المتنقلة (اليدوية)

التعليمات والتوجيهات :

المراجع: الملحق السادس - الجزء الأول - الفصل السادس 2-6 :
جميع الطائرات في جميع الرحلات

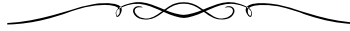
2-2-6 يجب تزويد الطائرات بما يلي :

ب- مضخات إطفاء حريق متنقلة من نوع لا يسبب عند تفريغه تلويثا خطيرا للهواء داخل الطائرة. ويجب أن توضع واحدة منها على الأقل في الأماكن التالية :

- 1- مقصورة الطيار.
- 2- وكل مقصورة ركاب منفصلة عن مقصورة الطيار وليس من السهل لأعضاء طاقم الطيران الوصول إليها.

ملاحظة :

أي مضخة إطفاء متنقلة موضوعة في الطائرة وفقا لشهادة صلاحيتها للطيران، يمكن اعتبارها إحدى المضخات المنصوص عليها



المراجع

I-المراجع باللغة العربية

المراجع العامة :

- محمد المالقي: محاضرات في شرح القانون المدني التونسي، الجامعة التونسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإقتصادية.
- مركز الدراسات والبحوث والنشر، طبعة 2، سنة 1991.
- محمد الزين النظرية العامة للإلتزامات : العقد، تونس 1993.

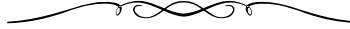
المراجع الخاصة

- أبو زيد رضوان : القانون الجوي : قانون الطيران الجاري، دار الفكر العربي، 1983
- إلياس حداد : القانون التجاري : بري، بحري، جوي مطبعة دمشق 1983
- ثروت أنيس الاسيوطي : مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، الطبعة 1، المطبعة العالمية 1960.
- عدلي أمير خالد : عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية.
- سعيد الجدار : عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجدي رقم 17 لسنة 1999، الإسكندرية 2000.
- محمود مختار بريوي : قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي
- محمد فريد العريني : قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني.
- هاني دويدار والإتفاقات الدولية، دار النهضة العربية بيروت 1995.

- عائشة فضيل: مسؤولية الناقل الجوي بين التشريع المغربي والاتفاقية الدولية، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص. السنة الجامعية 1997 - 1998.
- الدكتور محمد فريد العريني: القانون الجوي الدار الجامعية 1986 .

II- المراجع باللغة الفرنسية :

- Amor Ben Guirat : Droit aérien tunisien et international Tunis 1996,Sté d'imprimerie technique Sousse - Tunisie.
- Michel Alter : Droit des transports terrestres,aériens et maritimes internes et internationaux,2^{ème} édition 1989.
- Michel De Juglart : Traité de droit aérien 1974.
- Michel Pourcelet : Transport aérien international et responsabilité,les presses de l'université de Montréal 1964
- René Rodière , Barthélemy Mercadal : Droit des transport terrestres et aériens,5^{ème} édition 1990.



فهرس الكتاب

الصفحة	الموضوع
9	مقدمة
13	الجزء الأول: قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا
	الفصل الأول
	شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي
14	في نقل البضائع
15	المبحث الأول: وجود علاقة تعاقدية بين الناقل والشاحن
15	فقرة أولى: تكوين عقد النقل الجوي للبضائع
17	فقرة ثانية: إثبات عقد نقل البضائع
18	فقرة ثالثة: خطاب نقل البضاعة
20	المبحث الثاني: الإخلال بالتزام المحافظة على البضاعة
20	فقرة أولى: تحقق الضرر
21	فقرة ثانية: أن يكون الضرر ناتجا عن حادثة
21	فقرة ثالثة: أن يكون خلال فترة النقل الجوي
23	المبحث الثالث: الإخلال بالتزام إيصال البضاعة في الميعاد
23	فقرة أولى: حدود التأخير
25	فقرة ثانية: الضرر الناشئ عن التأخير
	الفصل الثاني
27	أحكام دعوى المسؤولية
27	المبحث الأول: رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

الصفحة	الموضوع
27	الفقرة الأولى: المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى.....
29	الفقرة الثانية : أطراف دعوى المسؤولية.....
30	أ - المدعي.....
30	ب - المدعى عليه.....
31	حالة وفاة الناقل.....
31	حالة الناقلين المتتابعين.....
32	حالة تابعي الناقل الجوي.....
33	المبحث الثاني: الدفع المثارة أمام المحكمة.....
33	فقرة أولى: الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.....
36	فقرة ثانية: الدفع بسقوط دعوى المسؤولية.....
38	الجزء الثاني: إستبعاد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع.....
39	الفصل الأول دفع مسؤولية الناقل الجوي
39	المبحث الأول: أساس دفع المسؤولية.....
40	المبحث الثاني: طرق دفع المسؤولية.....
41	فقرة أولى: الطرق القانونية.....
41	أ- إتخاذ التدابير الضرورية.....
43	ب- خطأ المتضرر.....
44	ج- الخطأ الملاحي.....

الصفحة	الموضوع
44	فقرة ثانية: الطريقة الإتفاقية.....
46	الفصل الثاني تحديد مسؤولية الناقل الجوي
46	المبحث الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.....
46	فقرة أولى : مبررات الحد الأقصى للتعويض.....
47	فقرة ثانية : تطبيق الحد الأقصى لنقل البضائع.....
48	أ- الحد الأقصى للتعويض.....
48	1- حالة الضرر الجزئي.....
49	2- الاعتداد بقيمة البضاعة المعلن عنها من قبل المرسل.....
50	مبحث الثاني: المسؤولية غير المحددة.....
50	فقرة أولى: حالة عدم تسليم خطاب النقل أو عدم اشتماله على البيانات الإلزامية.....
51	فقرة ثانية: حالة رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ من جانبه مساو للغش.....
53	الخاتمة.....
54	القسم الثاني عقد النقل الجوي للبضائع وفقا (لاتفاقية وارسو 1929) عقد النقل الجوي للبضائع (اتفاقية وارسو 1929)

الصفحة	الموضوع
54	النقل الجوي الدولي.....
55	عقد النقل الجوي.....
55	خصائص عقد النقل الجوي.....
55	1- الرضائية.....
56	2- الصفة التجارية.....
57	3- الإلزام للجانبين.....
57	4- صفة الإذعان.....
57	5- الاعتبار الشخصي.....
58	مستند الشحن الجوي.....
58	آثار نقل البضائع جوا.....
58	أولاً: التزامات الناقل.....
58	1- الالتزام بتسليم البضاعة.....
59	2- التزام الناقل بالمحافظة علي البضاعة أثناء النقل.....
59	3- التزام الناقل بالموعد المحدد.....
60	4- التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.....
61	التزامات المرسل.....
61	1- التزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل.....
61	2- دفع أجرة النقل.....
61	أثر عقد النقل الجوي بالنسبة للمرسل إليه.....

الصفحة	الموضوع
62	أساس مسؤولية الناقل الجوي : طبقا لاتفاقية وارسو 1929م.....
62	حالات مسؤولية الناقل الجوي.....
63	1- الإخلال بالالتزام بالمحافظة علي البضاعة
63	(1) وقوع الحادث المسبب لضرر.....
63	(2) أن يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي
64	ويقصد بعبارة خلال النقل الجوي وفقا لهذا الاتفاقية هو
65	2- الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل (مسئوليته عن التأخير).....
65	(1) أن يكون هناك تأخير.....
66	(2) أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوي
66	(3) حدوث ضرر من التأخير (ترتب الضرر).....
67	طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.....
67	الاعفاءات من المسؤولية الخاصة بالناقل الجوي.....
68	1- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.....
69	2- خطأ المضرور
70	3- القوة القاهرة
70	4- العيب الذاتي
71	5- فعل الغير (الخطأ الملاحي).....
71	تحديد مسؤولية الناقل
72	تحديد الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع

الصفحة	الموضوع
73	شروط تحديد مسؤولية الناقل الجوي
74	الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي
77	الفصل الأول الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي
79	المبحث الأول: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات العيب الأجنبي
79	المطلب الأول: القوة القاهرة والحادث الفجائي
80	أولاً: مفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي في التشريع المغربي
81	ثانياً: شروط القوة القاهرة والحادث الفجائي
83	(1) مخاطر الجو
83	(2) الإضراب
84	المطلب الثاني: خطأ المضرور
87	المطلب الثالث: فعل الغير
87	المبحث الثاني: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات عدم الخطأ
88	المطلب الأول: اتخاذ التدابير الضرورية
91	المطلب الثاني: العيب الذاتي والخفي في الطائرة

الصفحة	الموضوع
92	المبحث الثالث: أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول واتيمالا سيتي 1971 وبروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975.....
93	المطلب الأول: أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.....
94	المطلب الثاني: أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول مونتريال الرابع 1975.....
95	الفصل الثاني الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي
95	المبحث الأول: المقصود باتفاقات المسؤولية.....
96	المبحث الثاني: بطلان اتفاقيات الإعفاء من المسؤولية.....
97	المبحث الثالث: نطاق بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية.....
99	قانون عدد 21 لسنة 1998 مؤرخ في 11 مارس 1998 يتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع
120	تحرير النقل الجوي: الظرفية.....
121	سياسة جديدة للقطاع سنة 2004.....
121	إطار 1 : خمس محاور للسياسة الجديدة لقطاع النقل الجوي.....
122	إطار 2: تطور العرض الجوي انطلاقا من بريطانيا العظمى.....
123	رهانات جديدة للقطاع.....
124	اتفاقية الأجواء المفتوحة.....
126	على صعيد تحرير الأسواق.....

الصفحة	الموضوع
127	على صعيد التعاون والتقارب القانوني.....
127	الدخول حيز التنفيذ
128	الآثار الأولى للاتفاقية
128	الإطار 3: مراكش، وجهة بريطانية.....
130	شرط القوة القاهرة في العقود الدولية.....
137	المبحث الأول: مصادر النظام القانوني للقوة القاهرة.....
138	الفرع الأول: النظام القانوني التقليدي للقوة القاهرة
139	أولاً : القوانين التي تعتمد معيار استحالة التنفيذ.....
145	ثانياً : موقف القانون الفرنسي.....
146	أ- النظرية التقليدية للقوة القاهرة لدى القضاء الفرنسي.....
148	ب - خواص النظرية التقليدية للقوة القاهرة
155	أولاً: المعيار الاقتصادي Le critère économique
156	ثانياً: المعيار القانوني Le critère juridique.....
157	الفرع الثاني: النظام القانوني الحديث للقوة القاهرة
157	أولاً: اتفاقية فيينا لعام 1980
159	ثانياً: العرف التجاري الدولي.....
161	أ - أسباب استحالة التنفيذ في العرف التجاري الدولي
161	1- الاستحالة المادية للتنفيذ: L'impossibilité matérielle.....
164	2- الاستحالة الاقتصادية للتنفيذ L'impossibilité économique.....
173	في قضية الشركة النرويجية.....
173	في قضية الشركة الفرنسية المدعية والشركة الرومانية

الصفحة	الموضوع
174	ب - يجب أن لا ترجع استحالة التنفيذ لفعل المدين
180	ثالثا: تنوع صياغة شرط القوة القاهرة
182	1- الشرط ذات التعريف العام للقوة القاهرة
186	2- شرط يعدد حالات القوة القاهرة Par Enumération
187	أ - التعداد المحدد بالذات للقوة القاهرة
188	ومن مزايا هذا الشرط الذي يحدد حالات القوة القاهرة
190	ب- عدم الدقة في تعداد حالات القوة القاهرة
191	3- التعريف مع التعداد لحالات القوة القاهرة
195	المبحث الثاني: تطبيق شرط القوة القاهرة
196	الفرع الأول: الالتزام بإعلام الطرف الآخر عن حالة القوة القاهرة
202	الفرع الثاني: الالتزام بإثبات حالة القوة القاهرة
204	الفرع الثالث: الالتزام بإيقاف حالة القوة القاهرة
204	1 - مضمون هذا الالتزام
205	2- التعاون بين طرفي العقد
208	المبحث الثالث: آثار القوة القاهرة Les effets de Force majeure ...
208	المعيار الأول
208	المعيار الثاني
209	الفرع الأول: آثار القوة القاهرة على مصير العقد
210	أولا : تعليق تنفيذ العقد La suspension du contrat

الصفحة	الموضوع
210	1- الباعث لتعليق تنفيذ العقد
212	2- أن تكون فترة التعليق ثابتة أو محددة نسبيا
217	ثانيا : فسخ العقد La resolution du contrat
217	1- السند القانوني لفسخ العقد
218	المعيار الأول
218	المعيار الثاني
219	2- طرق فسخ العقد
219	أ - الفسخ باتفاق طرفي العقد
221	ب- فسخ العقد تبعا لأحكام القانون
225	ج- فسخ العقد من تلقاء نفسه
227	الفرع الثاني: آثار انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة
227	أولا: آثار انفساخ العقد على المعقود عليه
236	ثالثا: آثار انفساخ العقد على مسئولية المدين بالتنفيذ
239	رابعا: الأثر الرجعي لانفساخ العقد
240	الفرع الثالث: آثار انفساخ العقد على مصير البنود الأخرى
241	أولا : الشرط الجزائي La clause pénale
243	ثانيا : شرط ضمان استرجاع ما تم قبضه من ثمن
245	ثالثا : شرط ضمان حسن التنفيذ La garantie de bonne exécution
247	رابعا : شرط تسوية المنازعات La clause compromissoire
250	الخاتمة

الصفحة	الموضوع
252	مصطلحات النقل الدولي (شروط التسليم).....
252	الوضع القانوني لدى دول مجلس التعاون.....
259	الفصل الأول دليل برنامج مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية برنامج مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية (م س ط ا)
259	1- المقدمة.....
259	2- المتطلبات الدولية.....
260	3- مبادئ البرنامج الرئيسية.....
261	مراحل تنفيذ البرنامج.....
261	أولاً: إعداد قوائم التفتيش وإجراءاته وتحليل نتائجه ونشرها.....
262	ثانياً: كيفية جمع المعلومات.....
265	إيفاد بعثات التقييم إلى الدول.....
266	الفصل الثاني بند نموذجي قياسي عن السلامة الجوية في الاتفاقيات الثنائية أو المتعددة الأطراف للنقل الجوي
267	بند الأيكاو النموذجي عن السلامة الجوية.....

الصفحة	الموضوع
268	القرار الذي اعتمده مجلس الأيكاو في 2001/6/13 بخصوص البند النموذجي عن السلامة الجوية
270	الفصل الثالث تعليمات عامة للمفتشين
272	الفصل الرابع بنود التفتيش
272	1- المقدمة
272	2- على ماذا نفتش؟
272	3- كيفية تنفيذ التفتيش
276	الفصل الخامس القائمة التفصيلية للتفتيش على سلامة الطائرات في ساحات وقوفها في المطار
344	المراجع
	الفهرس

تم بحمد الله وتوفيقه

شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع - أحكام
دعوى المسؤولية - دفع مسؤولية الناقل الجوي - تحديد مسؤولية
الناقل الجوي - عقد النقل الجوي للبضائع وفقاً لاتفاقية وارسو -
شروط تحديد مسؤولية الناقل الجوي - الإعفاءات القانونية الاتفاقية
لمسؤولية الناقل الجوي - العيب الذاتي والخفي في الطائرة -
الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي - مصادر النظام القانوني
للقوة القاهرة - مصطلحات النقل الدولي - دليل برنامج مراقبة
سلامة الطائرات الأجنبية - تعليمات عامة للمفتشين - بنود التفتيش
- القائمة التفصيلية للتفتيش على سلامة الطائرات في ساحات
وقوفها في المطار.



المركز القومي للإصدارات القانونية
54 ش علي عبد اللطيف - الشيخ ربحان - عابدين - القاهرة

Mob: 01115555760 - 01226666441 - 01224900337

Tel: 002/02/27959200 - 27964395 - Fax: 002/02/27959200

Email: walled_gun@yahoo.com law_book2003@yahoo.com

www.publicationlaw.com

ISBN 978 977 6223 41 7



9 789776 223417 >