

# حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

الدكتور

**علي بابكر إبراهيم بابكر**

أستاذ مساعد بكلية الشريعة

والقانون قسم القانون

ونائب عميد كلية الدراسات العليا

جامعة أم درمان الإسلامية



### مستخلص البحث

يرتب عقد النقل الجوي مسئولية تقع على عاتق الناقل الجوي في حالة إخلاله بأي من التزامات عقد النقل، الأمر الذي دفع بالناقل الجوي لحالات إعفاء قانونية وأخرى اتفاقية للتنصل من هذه المسئولية أو التخفيف منها.

ولذلك يعتبر موضوع البحث "حالات إعفاء الناقل الجوي من المسئولية" من الموضوعات الهامة والشائكة والتي تحتاج لبحث ودراسة، والوقوف على نصوص الاتفاقيات والبرتوكولات والتشريعات الدولية التي تنظم هذا الأمر، وقد قمت بتقسيم هذا البحث إلى حوالي سبع مطالب، تناولت فيها موضوع البحث من أطراف عدة، فبدأت في المطلب الأول بأول حالة من حالات الإعفاء القانوني للناقل الجوي وهي ما يتعلق باتخاذ التدابير اللازمة الضرورية، ثم تناولت في المطلب الثاني العيب الذاتي والخفي في الطائرة، ثم تعرضت في المطلب الثالث لحالة القوة القاهرة والحادث الفجائي، ثم أشرت في المطلب الرابع إلى فعل الغير، أو ما يسمى بالخطأ الملاحي وقد تناولت في المطلب الخامس خطأ المضرور وتسببه في وقوع الضرر كحالة أخيرة من حالات الإعفاء القانوني للناقل الجوي من المسئولية، ثم خصصت المطلب السادس لأسباب دفع المسئولية عن الناقل الجوي في بعض بروتوكولات النقل الجوي الدولية وحصرتها في بروتوكول جواتيما لاسيتي لعام ١٩٧١م، وبرتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م.

ثم تعرضت أخيراً في المطلب السابع لبطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، وهي ما يطلق عليها حالات الإعفاء الاتفاقية، وذلك بناءً على ما نصت عليه بعض التشريعات والبرتوكولات الدولية الخاصة بالنقل الجوي، وختمت بنتائج وتوصيات، مع ترتيب فهرس هامش المصادر والمراجع.

### **Abstract**

The air transport contract entails a responsibility on the air transport entity in case of any breaches of the contract.

This has led to legal exemption and agreement-based cases to abolish the responsibility or alleviate it.

The thesis is, hence, of paramount importance due to its complexity which calls studying and profound research, taking into account the agreements, protocols and international legislation which regulate this issue.

The study has been divided into seven chapters. The first deals with the first case of air transport exemption which is related to taking the necessary precautionary measures; in the second chapter, the researcher has dealt with the plane-specific malfunctions and disguised malfunctions; in the third chapter, oppressive power and sudden accidents have been covered; in the fourth chapter, other factors such as the navigational errors have been stated; the fifth section has been dedicated to the errors of the harm recipient which represent the last case wherein the harm recipient is held responsible for the harm.

The sixth chapter is on the rationale for exemption of responsibility of the air transport entity in some international transport protocols which has been confined to Guatemala La City Protocol, 1971, and Montreal protocol, 1975.

In the last section, the researcher has tackled the exemption or alleviation of responsibility which are called agreement-based exemption cases with reference to some legislations and international protocols of air transport.

The study has culminated in results, recommendation and a bibliography.

## حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

إعداد الدكتور / علي بابكر إبراهيم بابكر\*

مقدمة:

يعتبر القانون الجوي من أحدث فروع القانون جميعاً وهذا ما يفسر اختلاف الفقهاء في تعريفه وتحديد مضمونه. ونجد أن وسيلة الطيران أصبحت مخوفة بالمخاطر مما دفع المجتمع الدولي إلى التدخل من أجل تكوين قواعد خاصة تنظم حركة واستعمال الطائرة وذلك بوضع القوانين التي 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.

ومما يدل على وجوب الضمان عموماً أولاً: القرآن الكريم (ب)، ثانياً الحديث النبوي الذي يعتبر قاعدة أساسية في هذا الشأن وهو قول المصطفى (ص): (لا ضرر ولا ضرار) (ب ب) وقال الإمام الكاساني (يجب الضمان في الغضب والإتلاف لأن كل ذلك اعتداء وأضرار) (ب ب ب). وبناء على هذا الحديث وضع الفقهاء عدة قواعد في معناه منها (الضرر يدفع بقدر الإمكان) (الضرر يزال) فالقاعدة الأولى تعنى وجوب دفع الضرر قبل وقوعه والثانية تعنى وجوب رفع الضرر الفاحش وترميم آثاره بعد الوقوع

---

\*أستاذ مساعد بكلية الشريعة والقانون قسم القانون ونائب عميد كلية الدراسات العليا  
جامعة أم درمان الإسلامية

وكل ما ذكر يدل على أن مبدأ المسؤولية عن الضرر أمر مقرر أساسي في الإسلام. ( ج ب )

وتنشأ نتيجة لإبرام عقد النقل الجوي عدة التزامات على عاتق الناقل الجوي تجاه المسافر أو أمتعته أو الراسل أو صاحب البضاعة وإذا أخل الناقل الجوي بالالتزامات أو بأي منها ونتج عن ذلك ضرر تقع على عاتقه المسؤولية التي يلجأ الناقل في كثير من الأحيان إلى طرق ووسائل يدفع بها هذه المسؤولية أو يتنصل عنها وذلك بمجالات إعفاء قانونية، أو اتفاقية ينص عليها عقد النقل وهذا محور ما يقوم عليه هذا البحث والذي سوف أتناوله في عدة مطالب وذلك على التفصيل الآتي ذكره وأعقبه بخاتمة وهامش للمصادر والمراجع.



### المطلب الأول

#### اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر

إن اتفاقية فرسوفيا قد اعتبرت التزام النقل بتنفيذ عقد النقل هو التزام يبذل عناية وليس التزاما بتحقيق غاية، وكان من المفروض نتيجة لذلك أن يقع عبء إثبات تقصير الناقل في تنفيذ التزامه على عاتق المتضرر. إلا أن الاتفاقية المشار إليها رعاية لجانب المتضررين وتقديراً لصعوبة إقامة مثل هذا الإثبات من جانبهم قد قلبت عبء الإثبات فنقلته من عاتقهم وجعلته على عاتق الناقل، بحيث يجب على الناقل إذا أراد أن يتخلص من هذه المسؤولية أن يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعيه جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر. بل ويستطيع الناقل أن يتخلص من المسؤولية كذلك في حالة عدم اتخاذ مثل هذه الإجراءات إذا أثبت أنه كان يستحيل عليه وعلى تابعيه اتخاذها أو أن ذلك كان أمراً مستحيلاً عليهم. وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة "٢٠" من اتفاقية فرسوفيا بقولها: "يكون الناقل غير مسؤول إذا أثبت أنه ومأموريه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر أو أن اتخاذها كان أمراً مستحيلاً عليهم". (ج)

لم تبين الاتفاقية أعلاه 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 لا سيما وأن التزام الناقل الجوي بسلامة البضائع هو التزام بعناية وليس التزام بنتيجة وذلك كأن يثبت الناقل:

١- أن الطائرة كانت صالحة تماماً للطيران وراعى في شأن تحميلها القواعد الخاصة بأمنها.

٢- أن الطائرة كانت موضع عناية وتخضع لصيانة دورية دقيقة ومزودة بالقدر الكافي من الوقود لإتمام الرحلة.

٣- أن الأحوال الجوية كانت تسمح بإقلاع الطائرة والطائرة مزودة بالأجهزة الضرورية والخرائط.

٤- أن أفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يستلزمها القانون.

٥- أنه وتابعه 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 قاضي الموضوع ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها. ( ب ج )

وهذا ولم تتضمن اتفاقية مونتريال ( ب ب ج ) نصاً بشرط إعفاء الناقل عن المسؤولية أن يقيم الدليل على أنه وتابعه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها بل يكفي لدفع المسؤولية أن يثبت أن المسؤولية لم تنشأ عن إهماله أو خطئه أو امتناعه. ( ب ب ب ج )

ونستشهد هنا باتجاه القضاء المغربي رغم ندرة الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي من خلال حكم المحكمة الابتدائية بالرباط في قضية الحاج عمر بن سعيد والذي توفى إثر سقوطه من سلم الطائرة حيث جاء في

حيثيات الحكم وحيث أن الناقل قد ارتكب خطأ يكاد أن يكون منعدياً وحيث كان على المستخدمين التابعين للطائرة أن يرافقوا المسافرين ويمكنهم 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". (ج ب)

### المطلب الثاني

#### العيب الذاتي والخفي 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 يعلم إلا بالصيانة الدورية لطائرته.

والعيب الذاتي قد يكون في الطائرة وقد يكون في البضاعة المنقولة على الطائرة وأن الناقل لا يكون مسئولاً عن العيب الخفي بالطائرة الذي يجهله تماماً 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 كإنفجار محرك الطائرة أو تلف إطاراتها 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 الفواكه قد تتعفن واللحوم والسوائل التي تحدث فيها تفاعلات كيميائية فتتلف. ( ج )

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 مثل نقل الحيوانات لعدة أيام دون إطعامها وشرابها مما يؤدي إلى هلاكها.

وهكذا أصبح العيب الخفي في الطائرة يخضع لأحكام المادة "٢٠" من اتفاقية فرسوفيا ( ب ج ) والتي تعفي 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 خفياً 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.

( ب ج )

### المطلب الثالث

#### القوة القاهرة والحادث الفجائي

أن القوة القاهرة تعد في جميع التشريعات العالمية سبباً من أسباب دفع المسؤولية والقوة القاهرة في النقل الجوي التي تعفى الناقل من المسؤولية هي تلك الحوادث الباغية التي تخرج عن دائرة نشاطه ولا يمكن توقعها وتلافى مخاطرها كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها وتهوى وتتحطم، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو أن يصاب قائدها بنوبة قلبية تؤدي لوفاته، أو يصاب بانهيار أو إجهاد مفاجئ ليست له أي إمارات سابقة، أو أن تتعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملاً يسمح أو يقضى 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 لتوقى الضرر طبقاً لمعيار الناقل الحريص العاقل. ( ب ب ب ج )

ولهذا تعتبر القوة القاهرة والحادث الفجائي مسوغاً قانونياً يؤدي إلى انهيار القوة الملزمة للعقد متى توافرت شروطها.

وتناول التشريع المغربي مفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي في الفصل (٢٦٩) من قانون الالتزامات والعقود وتحت عنوان القوة القاهرة والحوادث 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".

ولم تتعرض اتفاقية فرسوفيا المعدلة في لاهاي لفكرة القوة القاهرة لأنها اكتفت لدفع المسؤولية بإثبات انتفاء خطأ الناقل إلا أن ذلك يستخلص من الفقرة الأولى للمادة "٢٠" من الاتفاقية المشار إليها كما نص المرسوم المغربي في الفصل (١٩٣) 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 ناتجاً عن حادث قادم من خارج دائرة نشاط الناقل".

ومن خلال هذا النص نستخلص عدة شروط مكونة للقوة القاهرة والحادث الفجائي وهي أن يكون الحادث: ( ج ب ج )

١- خارجي عن مقابلة النقل.

٢- أن يكون غير قابل للدفع.

٣- أن يكون غير متوقع.

أولاً: أن يكون خارجي عن مقابلة النقل:

ويقصد به أن يكون الحادث قادماً 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 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. ( ج ج )

ثانياً: أن يكون الحادث 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 مستحيلاً، بل يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً استحالة مطلقة. ( ب ج ج )

ويجب 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 عسيراً خاصة عند تهشم الطائرة نهائياً أو فقدانها في أعالي البحار. ( ب ج ج )

ثالثاً: أن يكون الحادث غير متوقع:

ويجب أن لا يكون في الإمكان توقع الحادث أي أن الحادث الطارئ بطبيعته غير ممكن توقعه عقلاً وما لا يمكن في حدود المؤلف توقعه ( ب ب ج ج ) وعدم إمكان التوقع يجب أن يكون المعيار فيه موضوعياً 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 مطلقاً لا نسبياً لذلك فتقصير الناقل فيما يجب توقعه لا يعفيه من المسؤولية.

ونستعرض أهم صور القوة القاهرة في الآتي:

١ / 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.

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، وبمعنى أوضح أن كثيراً من المخاطر الجوية التي كانت تشكل قوة القاهرة أصبحت أموراً عادية ومألوفة وبالتالي لا مجال للناقل الجوي من التمسك بها لدفع مسؤوليته.

( ج ب ج )

٢ / الإضراب: إن الناقل يسعى دائماً للبحث عن الأسباب التي يدفع بها 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 القاهرة وهي على النحو التالي:

١ - أن يكون الإضراب عاماً.

- ٢- أن يكون الإضراب مفاجئاً وغير متوقع.
- ٣- أن يكون الإضراب نتيجة خطأ الناقل. ( ج ج )
- ٣ / رمى البضاعة: لم تشر إليها اتفاقية خارسوفيا، والواقع أن عملية الإلقاء مستحدثة من القانون البحري الذي يسمح لربان السفينة إذا ما وجد نفسه في حالة الضرورة القصوى أي كان لا بد من إلقاء البضاعة لإنقاذ السفينة من الغرق ويشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن رمى البضاعة:
  - ١- أن يكون رمى البضاعة ضروري لإنقاذ الطائرة.
  - ٢- ألا تكون ضرورة رمى البضاعة قد تسبب فيها الناقل بخطئه أو خطأ تابعيه.
  - ٣- أن يتقيد في حالة ضرورة الإلقاء برمي البضاعة ذات القيمة الزهيدة. ( ب ج ج )

#### المطلب الرابع

##### فعل الغير "الخطأ الملاحي"

لقد نصت الفقرة الثانية من المادة "٢٠" 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 الخاص 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 عمر واحد. ( ب ب ج ج )

وعليه يشترط في الغير ألا يكون من الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل أي من يستخدمهم في تنفيذ التزامه بحيث يجب أن يكون الغير أجنبياً تماماً عن الناقل، ولا يرتبط بأية رابطة عقدية مع الناقل يكون فيها نائباً عنه أو مستخدماً لديه. ( ب ب ج ج )

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.

ويرى البعض أن المقصود بنص المادة "٢٠" من اتفاقية وارسو إعفاء الناقل من المسؤولية عما يقع من أفراد هيئة طاقم الطائرة من أخطاء متعلقة بعمليات القيادة الفنية للطائرة نظراً لاستغلال أفراد الطاقم أثناء الطيران

بالقيام بهذه العمليات وتوجيهها وانعدام رقابة الناقل واستحالة إشرافه عليهم. وبالتالي أثار النص اعتراضات شديدة لكونه يتضمن مراعاة كبيرة لجانب الناقلين وتمكينهم من دفع مسؤوليتهم في أغلب الأحوال بإثبات خطأ في الطيران أو القيادة أو الملاحة من قبل أفراد الطاقم ولكونه يقيم تفرقة بين نقل الركاب ونقل الأمتعة والبضائع من جهة أخرى دون أدنى مبرر. (ج ج ج) ولهذا جاء بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥م المعدل وألغى هذا النص واستبعد هذه الوسيلة من وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي. وعلى كلٍ فإن لجوء الناقلين إلى هذا الدفع قبل إلغائه لم يكن إلا نادراً، ذلك أنه لم يكن في صالحهم إطلاقاً باعتبار أن نتائج مثل هذه الأخطاء تصبح على عاتق الناقل إذا أدت إلى إصابة الركاب، ولأن الناقلين يقومون عادة بنقل الركاب والبضائع والأمتعة على نفس الطائرة أغلب الأحيان. (ج ج ج)

### المطلب الخامس خطأ المضرور

أن الطرف المضرور في عقد النقل الجوي تجاه الناقل قد يكون المرسل أو المرسل إليه، وقد نصت المادة "٢١" من اتفاقية وارسو على: "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". ومعنى ذلك أن الاتفاقية أحالت إلى قانون القاضي المختص بنظر النزاع لتحديد مدى أثر الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، فإذا كان قانون القاضي يعتبر خطأ المضرور سبباً في نفي المسؤولية فإن الناقل يعفى منها وإذا كان قانون القاضي يعتبر خطأ المضرور سبباً في تخفيف المسؤولية فإن الناقل يسأل مسؤولية مخففة. ( ب ج ج ج )

وينتقد البعض الإحالة إلى قانون القاضي باعتباره يفسح المجال أمام المدعى للتحايل من أجل تطبيق القانون الذي يحقق مصلحته بشكل أفضل، وأن من المنطقي أن يعطى الاختصاص إلى القانون الواجب التطبيق على عقد النقل موضوع النزاع وهو القانون الذي تحدده إرادة المتعاقدين الصريحة أو الضمنية. ( ب ب ج ج ج )

ويقع عبء إثبات خطأ المتضرر على عاتق الناقل، وإذا كان خطأ المتضرر مشتركاً مع خطأ الناقل، فللقاضي حينئذٍ أن ينقص من قدر التعويض بتوزيع المسؤولية بينهما بنسبة جسامته كل من الخطأين إلى الآخر أو بالتساوي عند تعذر هذا التقدير. ( ب ب ب ج ج ج )

وقد ينجم الضرر عن خطأ المضرور 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. ( ج ب ج ج )  
ومثال لخطأ 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 تسليم البضاعة القابلة للتلف السريع مثل الفواكه واللحوم وتعفننها أو تقاعس المرسل إليه عن تسليم الطرود المرسلة إليه فترة طويلة الأمر الذي أدى إلى نقلها إلى مخزن المهملات وبالتالي إلى ضياعها. ( ج ج ج )

### المطلب السادس

#### أسباب دفع المسؤولية عن الناقل الجوي في بعض برتوكولات النقل الجوي

الفرع الأول : بروتوكول جواتيما لاسيتي لسنة ١٩٧١م:

إن مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيما لاسيتي لسنة ١٩٧١م هي مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر وتحمل التبعة عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو أمتعتهم بدلاً عن فكرة الخطأ المفترض وانعكس هذا التعديل على طرق دفع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين بأحد الأسباب الآتية:

١- الحالة الصحية للراكب كأن يكون مريضاً مرضاً شديداً ومصاباً بجرح خطير أو شيخاً طاعناً في السن. وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الرابعة من البرتوكول أعلاه. ( ب ج ج ج )

٢- خطأ المصاب وهذا ما نصت عليه المادة السادسة من البرتوكول أعلاه ويؤدي هذا الخطأ إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية كلية إذا كان الخطأ هو السبب الوحيد لما حاق به من ضرر ويكون هذا الإعفاء جزئياً إذا كان الخطأ مشتركاً بينه وبين المصاب. ( ب ب ج ج ج )

٣- إذا كان الضرر اللاحق بالحقائب أو الأمتعة يرجع إلى طبيعة الحقائب أو عيب ذاتي بها. ( ب ب ب ج ج ج )

الفرع الثاني: بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م:

بمقتضى هذا البرتوكول أصبحت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر (كما سبق الإشارة إلى ذلك) ولم

يعد الناقل الجوي قادراً على دفع مسؤوليته طبقاً لأحكام هذا البرتوكول إلا إذا أقام الدليل على هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة، يرجع إلى واحد من الأسباب الأربعة الآتية:

- ١- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها.
- ٢- سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه.
- ٣- فعل الحرب أو النزاع المسلح.
- ٤- عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث وصولها أو خروجها من المطار أو أثناء مرورها العابر به. ( ج ج ج ج )  
وهكذا لم يعد لطرق دفع المسؤولية المنصوص عليها في المادة "٢٠" من اتفاقية دارسو من مجال إلا فيما يتعلق بالمسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع حيث ظل أساس هذه المسؤولية كما هو قائماً على فكرة الخطأ المفترض. ( ج ج ج ج )  
واستخلاً من بروتوكول مونتريال أعلاه فإن الناقل الجوي يتحمل تبعية القوة القاهرة وفعل الغير وخطئه وخطأ تابعيه متى كانت سبباً 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. ويرى البعض 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. ( ج ج ج ج )



### المطلب السابع

#### بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها

من المعروف أنه إذا توافرت أركان المسؤولية المدنية من خطأ وضرر ورابطة سببية تجمع بينهما فقد حقت المسؤولية على الفاعل وألزم بتعويض ما لحق المضرور من ضرر تعويضاً عينياً أو تعويضاً بمقابل على حسب الأحوال، ومن المعروف كذلك أن الهدف من المسؤولية المدنية هو تعويض المضرور عما أصابه من ضرر وليس عقاب الفاعل على فعله، ومن هنا يقدر التعويض على مقدار الضرر الذي لحق بالمضرور وليس على مقدار الخطأ الذي اقترفه الفاعل، لكن هذا الحكم العام قد يلحقه وصف يعدل منه بعض التعديل فتكون للتعويض صورة خاصة غير هذه الصورة العامة العادية، ويقع هذا في حالات ثلاث أولها حالة اتفاق الطرفين قبل تحقق المسؤولية على تعديل أحكامها والحالة الثانية حالة التأمين من المسؤولية المتحملة قبل تحققها كذلك، والحالة الثالثة حالة ما إذا انفتح أمام المضرور طريقان للتعويض عن الضرر الذي أصابه. ( ب ب ج ج ج ج )

وتمثل اتفاقات المسؤولية بشكل عام سواء كانت في صورة إعفاء أو تخفيف أو تشديد تغييراً وتنظيماً لآثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون.

فالتشديد في المسؤولية يتمثل في إقامة المسؤولية على المدين حتى ولو وقع الضرر بسبب أجنبي لا يد له فيه، فهو ملزم هنا بتعويض الشخص المضرور. وأما تخفيف المسؤولية فهو الاتفاق على بقاء هذه المسؤولية على

عائق المدين لكن يصبح أثرها ضئيلاً تجاهه، فهو لا يلتزم إلا بدفع تعويضاً جزئياً عن الأضرار التي لحقت بالدائن. ( ب ب ج ج ج ج )  
وفي مجال النقل الجوي وبما أن النقل الجوي تتولاه شركات ضخمة وتتمتع باحتكار فعلي وقانوني فتملئ شروطها على المسافر أو المرسل اللذين لا يسعهما إلا أن يقبلا بهذه الشروط أو يمتنعا عن إجراء عقد النقل وتعهد هذه الشركات عادةً على إدراج بعض الشروط في عقد النقل والتي من شأنها إعفاؤهم من المسؤولية.

ولقد منح التشريع الدولي والوطني للناقل الجوي عدة وسائل قانونية يدفع بها مسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمسافر إلا أن الناقل لا يكتفي بهذه الوسائل رغم كثرتها مما نراه قد يسلك طريقاً آخرأ من أجل إدراج شروط أو اتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتحويل له التنصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه ( ج ب ج ج ج ج ). وترتب إرهاباً على المسافر أو المرسل الذي يضطر عادة إلى الرضوخ وقبول شروط الإعفاء إلا أن اتفاقية فرسوفيا التي بسطت حمايتها على الناقل وراعت مصلحته مراعاة كبيرة فلم تجعل التزامه التزاماً بتحقيق غاية بل مجرد التزام ببذل عناية بحيث يملك التخلص من المسؤولية بإثبات عدم تقصيره واتخاذ الإجراءات اللازمة لتفادي الضرر فإنها اهتمت أيضاً بالمسافر والمرسل فقررت بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية التي كانت ترهق المسافرين والمرسلين. ( ب ج )

إن التوازن بين طرفي عقد النقل الجوي، يفرض ويبرر هذا البطلان بشروط الإعفاء من المسؤولية أياً كان نوع النقل (نقل أشخاص - أو نقل أمتعة - أو نقل البضائع).

والحرص على هذا التوازن كذلك هو الذي فرض على اتفاقية فرسوفيا أيضاً في شمول حكم البطلان ليس فقط شروط الإعفاء من المسؤولية بل أيضاً في تقرير البطلان على اتفاقات النزول بحد المسؤولية عن الحد الأقصى المقرر، حيث أن الاتفاق على النزول عن هذا الحد الأدنى من الضمان يعرض التوازن الذي تحرص عليه الاتفاقية للمخاطر والمحاذير. ( ب ب ج )  
ولذلك نصت المادة (١ / ٢٣) من اتفاقية فرسوفيا على أن:

" كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولا مفعول له، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

وكذلك نصت المادة (٣٢) من الاتفاقية نفسها على أنه: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر والتي بمقتضاها يخالف الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص". ( ب ب ج )

ونستخلص من هذين النصين:

١- بطلان الشروط التي تقضى بإعفاء الناقل من المسؤولية سواء أكان هذا الإعفاء كلياً أو كان الإعفاء جزئياً إذا ترتب عليه النزول بالحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي المقرر في الاتفاقية.

٢- وإذا كان المبدأ هو بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية فيجب ألا يقتصر ذلك على اشتراط الإعفاء مباشرة من المسؤولية بل أن البطلان يشمل كذلك كل شرط يهدف بطريق غير مباشر إلى مثل هذا الإعفاء. وعلى ذلك يجب أن تعتبر باطلة شروط تقصير مواد الاحتجاج أو مدة سقوط الدعوى وشروط نقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق المسافر أو المرسل بدلاً من الناقل إذ يحمل ذلك معنى التحايل على ما تقرره الاتفاقية من شروط الإعفاء من المسؤولية نظراً لتعذر قيام المسافر أو المرسل بمثل هذا الإثبات وهذا ما أكدته نص المادة (٣٢) من الاتفاقية. ( ب ب ب ج )

ونذكر على سبيل المثال بعض التشريعات التي أباحت شروط الإعفاء من المسؤولية فمنها قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر بتاريخ ٣١ مايو ١٩٢٤م حيث أباح شروط الإعفاء من المسؤولية من مخاطر الجو والخطأ في قيادة الطائرة وقيد نفاذ هذه الشروط بتوافر أمور معينة نصت عليه المادة (٤٢) وهي:

- ١- أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية وقت إقلاع الطائرة.
  - ٢- أن يتوافر أعضاء الطاقم على الشهادات والتراخيص الإدارية اللازمة. ( ج ب ج )
- وقد حذا حذو المشرع الفرنسي المشرع المغربي حيث نص في المادة (٢٨) من ظهير فاتح أكتوبر ١٩٢٨م 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 تعرض التشريع المغربي لانتقادات مما دفعه لتعديل ذلك حيث جاء نص الفصل (١٩٥) من مرسوم الملاححة الجوية الصادر في ١٩٦٢ م على بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها. ( ج ب ج )

وقد استثنى برتوكول لاهاي من حكم هذا البطلان الشروط المتعلقة بالبضائع أو الضرر الناتج من طبيعة البضاعة أو من عيب ذاتي فيها. ( ب ج ب ج )

ومع ذلك توجد أحوال تتقرر فيها صحة الإعفاء من المسؤولية: أولاً: أن بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو النزول مجدها كما هو مقرر في الاتفاقية لا ينصرف إلا إلى الاتفاق مقدماً على ذلك، فيكون صحيحاً إذن كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول مجدها يكون معقوداً بعد وقوع الضرر، وهذا أمر بديهي لأن المسافر أو المرسل لا يكون بعد وقوع الضرر تحت تأثير الناقل.

ثانياً: فقد نصت المادة (١٢) من برتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ م على: "لا تطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على الشروط المتعلقة بالضياع أو التلف الناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة أو عن عيب ذاتي فيها".

ومعنى ذلك أنه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا نشأ الهلاك أو التلف بسبب طبيعة البضاعة أو سبب عيوبها الذاتية ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل فيتوجب عليه أن يثبت أن الضرر ناجم عن عيب في هذه البضاعة. ( ب ب ج ب ج )

وبطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها لا يؤدي إلى بطلان كامل العقد، بل يقتصر أثر البطلان على شرط الإعفاء أو شرط التخفيف الذي يتضمنه العقد دون باقي أحكام عقد النقل الجوي. وقد أقر قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة ١٩٨٤ م نفاذ شروط الإعفاء من المسؤولية ولكن قد أحاطها ببعض القيود التي تخفف من غلوها وآثارها المجحفة وتمثل هذه القيود في الآتي:

#### ١- إخطار الطرف المستفيد بوجود الشرط:

يشترط أن يكون الطرف الآخر في العقد على علم بوجود شرط الإعفاء وذلك بأن يقوم الطرف المستفيد بإخطاره به قبل إبرام العقد وذلك وفقاً لنص المادة (١/١٢٠): "دون المساس بعمومية نص المادة (١١٩) يجوز لطرفي العقد أن يتفقا على إعفاء أي منهما من المسؤولية أو الحد منها في الحالات التي يحددها العقد على أن لا يسرى الإعفاء أو الحد من المسؤولية إلا إذا أعطى الطرف المستفيد إخطاراً كافياً للطرف الآخر بوجود الشرط قبل إبرام العقد". (ب ب ب ج ج)

ونصت المادة (٢/١٢٠) على: "بالرغم من نص البند (١) أعلاه يسرى شرط الإعفاء أو الحد من المسؤولية ولو لم يعط الطرف الآخر إخطاراً بوجود الشرط إذا كان الشرط مضمناً في وثيقة تكون جزءاً من العقد وقع عليها الطرف الآخر بالإمضاء أو الختم أو الإبهام...". (ج ب ج)

#### ٢- عدم سريان شرط الإعفاء في حالة التدليس:

نصت المادة (٣/١٢٠) على: "لا يكون الشرط الذي يعفى أو يحد من مسؤولية أي طرف من أطراف العقد عن التدليس الذي صدر منه قبل إبرام العقد أي أثر". (ب)

٣- سلطة المحكمة في عدم تطبيق بعض الشروط:

منح القانون المحكمة سلطة تقديرية واسعة في تمحيص شروط الإعفاء أو الحد من المسؤولية واستبعادها في بعض الحالات فنصت المادة (٤/١٢٠) على: "في جميع الحالات يجوز للمحكمة متى اقتنعت بضرورة ذلك أن ترفض تطبيق أي شرط إعفاء أو حد من المسؤولية ترى فيه مجافاة صريحة لروح العقد أو إجحافاً بيناً للطرف الآخر أو إهدار لحقوقه التي تعاقد للتمتع بها أو مخالفة لأحكام القانون أو النظام العام". (ب)

### الخاتمة

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات والصلاة والسلام على أشرف خلق الله سيدنا محمد(ص) وعلى آل بيته الطاهرين.

فقد انتهجت في هذا البحث منهجاً تحليلياً الذي يزاوج بين التحليل والاستنباط كذلك اتبعت المنهج المقارن وقارنت بين آراء فقهاء القانون ونصوص التشريعات المختلفة مع نصوص الاتفاقيات والبرتوكولات الدولية. وقد توصلت إلى عدة نتائج من خلال هذا البحث نذكر أهمها:

- ١- أن مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي هي مسؤولية عقدية.
- ٢- أن بروتوكولات واتفاقيات النقل الجوي قد حددت ونصت على طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي.
- ٣- أن حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية إما قانونية نصت عليها البرتوكولات والتشريعات الدولية وإما اتفاقية بناء على اتفاق الأطراف والتي نصت عليها أغلب البرتوكولات والتشريعات بطلانها.
- ٤- أن خطأ المضرور إذا أثبتته الناقل يصبح كافي لدفع المسؤولية عن الناقل أو تخفيفها.

٥- قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة ١٩٨٤ م من التشريعات التي أقرت شروط الإعفاء من المسؤولية بصورة عامة ولكنه وضع لها قيوداً ثلاثة. أما أهم التوصيات فتتمثل في الآتي:

- ١- يجب مراجعة وتعديل كثير من البرتوكولات والتشريعات الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية نسبة للتطور الذي حدث في مجال النقل الجوي.
- ٢- مراعاة حقوق المسافرين وأمتعتهم والبضائع بالنسبة للمرسل والمرسل إليه في حالة دفع المسؤولية عن الناقل الجوي.



- ٣- الحاجة إلى سن بعض التشريعات الدولية والاتفاقيات الدولية لتنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان الاستقرار والسلم والتعاون بين الأمم.
- ٤- الحد من الإعفاءات الاتفاقية والحكم ببطالها وإن كان لابد فنقرها ولكن بقيود ضابطة.

## الهوامش:

- ( ب ) سورة النحل الآية ١٢٦.
- ( ب ب ) قال النووي: حديث حسن، رواه ابن ماجة والدارقطني وغيرهما مسندا وقال الشوكاني هو حديث مشهور (راجع الأربعين النووية ص ٧٢ وكذلك نيل الأوطار ج ٥ ص ٢٦٠).
- ( ب ب ب ) بدائع الصنائع للكاساني - ج ٧ - ص ١٦٥.
- ( ج ب ) نظرية الضمان أو أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي - دراسة مقارنة أ.د. وهبة الزحيلي - دار الفكر - دمشق - سوريا - الطبعة الثامنة ٢٠٠٨م - ص ١٧.
- ( ج ) قانون الطيران (الملاحة الجوية - النقل الجوي - الحوادث الجوية) على ضوء التشريعين الدولي واللبناني - المحامي د. حسن محيو أستاذ القانون البحري والجوي في الجامعة اللبنانية - الطبعة الثانية ١٩٩٢م - ص ٢٤٨.
- ( ب ج ) طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي - عالم القانون - موقع على الإنترنت - ص ١.
- ( ب ب ج ) معاهدة قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المعقودة في مونتريال عام ١٩٧١م.
- ( ب ب ب ج ) القانون الجوي (الطيران التجاري - النقل الجوي) وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة ١٩٩٩م - د. مصطفى إبراهيم أحمد عربي - الطبعة الأولى ٢٠٠٢م - مطبعة جامعة النيلين - الخرطوم - ص ١٩٣.
- ( ج ب ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي - د. محمد محبوبى - أ. الطاكي روشام - ص ١٤.
- ( ج ) طرق دفع المسؤولية - مرجع سابق - ص ٢.
- ( ب ج ) اتفاقية فرسوفيا لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي لسنة ١٩٢٩م والمعدلة ببرتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م.

- ( ب ب ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية - مرجع سابق - ص ١٥ .
- ( ب ب ج ) طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي - مرجع سابق - ص ٣ .
- ( ج ب ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية - مرجع سابق - ص ٦ .
- ( ج ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية - المرجع السابق - ص ٧ .
- ( ب ج ج ) نظام التعاقد ونظريتنا القوة القاهرة والظروف الطارئة - دكتور محمد الكشبور - الطبعة الأولى ١٩٩٣م - ص ٢١ .
- ( ب ب ج ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية - مرجع سابق - ص ٧ .
- ( ب ب ب ج ) عبدالرزاق أحمد السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول - طبعة ١٩٦٤م - القاهرة - ص ٩٩٦-٩٩٧ .
- ( ج ب ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية - مرجع سابق - ص ٨ .
- ( ج ج ) نفس المرجع - ص ٩ .
- ( ب ج ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية - المرجع السابق - ص ٩ .
- ( ب ب ج ج ) طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي - مرجع سابق - ص ٢ .
- ( ب ب ب ج ) القانون البحري والجوي - د. عبدالفضيل محمد أحمد - مكتبة الجلاء الجديدة - المنصورة - ١٩٨٩م - ص ٤٩٢ .
- ( ج ب ج ج ) د. حسن محيو - مرجع سابق - ص ٢٥٤ .
- ( ج ج ج ) نفس المرجع - نفس الصفحة .
- ( ب ج ج ج ) موجز القانون الجوي - د. عاشور عبدالجواد - دار النهضة العربية - ١٩٩٢م - ص ١٤١ .
- ( ب ب ج ج ج ) د. حسن محيو - مرجع سابق - ص ٢٥٢ .
- ( ب ب ب ج ج ) النظرية العامة للموجبات - الرئيس خليل جريج - الجزء الأول - ١٩٦٢م - ص ١٩٨ .
- ( ج ب ج ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية - مرجع سابق - ص ٩ .

- ( ج ج ج ) طرق دفع المسؤولية-مرجع سابق-ص ٥١.
- ( ب ج ج ج ) راجع د. عاشور عبدالجواد- مرجع سابق-ص ١٣٨-الإعفاءات القانونية والاتفاقية-مرجع سابق-ص ١٦.
- ( ب ب ج ج ج ) د. عاشور عبدالجواد-ص ١٣٨.
- ( ب ب ب ج ج ج ) الإعفاءات القانونية-مرجع سابق-ص ١٦.
- ( ج ب ج ج ج ) المادة ٤ من بروتوكول منتريال لسنة ١٩٧٥م.
- ( ج ج ج ج ج ) د. عاشور عبدالجواد- مرجع سابق-ص ١٣٩.
- ( ب ج ج ج ج ) سعيد بنحمانى- مسؤولية الناقل الجوي- دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية فرسوفيا المعدلة والقانونين المغربي والعراقي- رسالة- ١٩٨٩م-ص ١٠٧.
- ( ب ب ج ج ج ج ) الأثر القانوني لاتفاقات الإعفاء من المسؤولية العقدية-أ. مالك جابر حميدي الخزاعي- مجلة القادسية- للقانون والعلوم السياسية - مجلة علمية محكم نصف شهرية- جامعة القادسية- ٢٠٠٩م-ص ١.
- ( ب ب ب ج ج ج ج ) شرح القانون المدني الأردني- مصادر الحقوق الشخصية- دراسة مقارنة- د. عدنان إبراهيم السرحان- د. نوري حمد خاطر- الطبعة الأولى - دار الثقافة للنشر والتوزيع- عمان- الأردن- ٢٠٠٥م-ص ٤٧١.
- ( ج ب ج ج ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية-مرجع سابق-ص ١٨.
- ( ب ج ) د. حسن محيو- مرجع سابق-ص ٢٧١.
- ( ب ب ج ) نفس المرجع - ص ٢٧٢.
- ( ب ب ب ج ) المادتان [٢٣، ٣٢] من اتفاقية فرسوفيا- مرجع سابق.
- ( ب ب ب ج ) د. حسن محيو- مرجع سابق-ص ٣٧٣.
- ( ج ب ب ج ) الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي- مرجع سابق- ص ١٩-٢٠.

( ج ب ج ) مسؤولية الناقل الجوي بين التشريع المغربي والاتفاقية الدولية- عائشة فضيل- رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص- السنة الجامعية ١٩٩٨/٩٧م- ص ١١٨-١١٩.

( ب ب ج ج ) المادة (١٢) من برتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م.

( ب ب ب ج ج ) د. حسن محيو- مرجع سابق- ص ٢٧٤.

( ب ب ب ج ج ) د. أباذر الغفاري بشير- مرجع سابق- ص ١٣٦-١٣٧.

( ج ب ج ) المادة (٢/١٢٠) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة ١٩٨٤م.

( ب ) المادة (٣/١٢٠) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة ١٩٨٤م.

( ب ) المادة (٤/١٢٠) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة ١٩٨٤م.