

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية -
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم القانون الخاص

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: القانون الخاص الشامل

تحت إشراف الأستاذ
خلفي أمين

من إعداد الطالبين
إبراقن نور الدين
خليفة هاني

لجنة المناقشة

الأستاذ: بهلولي فاتح ----- رئيسا
الأستاذ: خلفي أمين ----- مشرفا ومقررا
الأستاذ: فريجة كمال ----- ممتحننا

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

ملخص

تعتبر المسؤولية المدنية للناقل الجوي من ضمن المواضيع التي اهتمت بها التشريعات الدولية، والقوانين الداخلية، نظرا لتطور النقل الجوي الدولي، جعلت الناقل الجوي مسؤولا بمجرد إلحاقه ضرر للمسافرين، فأعطت الحق للمضروب باللجوء إلى الجهات المختصة لاستيفاء حقه (مبلغ التعويض)، مع وجوب مراعاة الإجراءات القانونية التي حددتها الجهة المختصة في فصل النزاع.

غير أن هذه القوانين رعت ذمة الناقل، وسعت إلى حمايتها، فنصت على تحديد المسؤولية، كما كفلت له الطرق لتخلص منها.

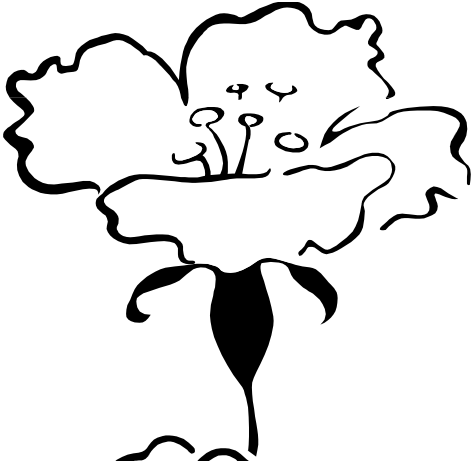
Résumé

La responsabilité civile du transporteur aérien parmi les sujets traités par la législation internationale, et les lois nationales, en raison du développement du transport aérien international.

Elle considère le transporteur responsable en cas de contravention de ses obligations qui lui sont confiées et édictées dans le de rechargement.

Elle assure à la personne endommagée le droit de faire recours à la juridiction concernée de retirer une indemnisation tout en tenant compte des procédures législatives citées dans la juridiction spécialisée dans les règlements des litiges.

En outre, ces lois prennent en considération toute possession du transporteur afin de la protéger, précisent les responsabilités de ce dernier et lui procurent des méthodes pour s'en acquitter.



إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا ولم نكن لنصل إليه لولا فضل
الله علينا أما بعد

أهدي هذا العمل المتواضع :

إلى أمي وأبي أغلى ما عندي حفظهما الله وأنعم
عليهما بالصحة وطول العمر.

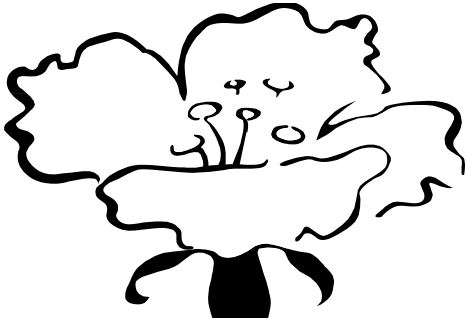
إلى من كانوا لي سندا في الحياة ومصدر فخر لي

اخوتي : فريد و ليلي

إلى شريكة حياتي " ليديا " مصدر دعمي

إلى كل أقاربي وأصدقائي وزملائي وكل من ساهم في انجاز
هذا العمل المتواضع.

نور الدين



إهداء

إلى أبي رحمه الله

إلى أمي العزيزة اطلال الله في عمرها

إلى من تقاسمت معهم رحم أمي وحضنها

اخواني وأخواتي وابنائهم

إلى الروح التي سكنت روحي

و التي أعتبرها هبة من الرحمن

خطيبي " صبرينة "

إلى كل أفراد عائلي و أقاربي

إلى كل الأصدقاء و الزملاء دون استثناء

وخاصة هلال، حلیم، المدني، فاتح، إيدر وكسييلة والشكر الخالص

للأخت وسيلة التي ساعدتني لإنجاز هذا العمل

إلى جميع هؤلاء أهدي ثمرة عملي هذا.

هاني

تشكرات

أولا نشكر الله عزّوجل ونحمده على

توفيقه لنا في إنجاز هذا العمل ثم نتقدم بجزيل

الشكر وفائق التقدير والاحترام للأستاذ

خلفي أمين لقبوله الإشراف على هذه المذكرة وحرصه

على تصويبها والتوجيهات والنصائح التي قدمها لنا

دون أن ننسأعضاء لجنة المناقشة لقبولهم

مناقشة هذا العمل

فشكرا لكم مسبقا.

قائمة المختصرات

أولاً- باللغة العربية

ج.ر.ج.ج: جريدة رسمية جمهورية جزائرية

د ن : دون ناشر

د.س.ن: دون سنة النشر

د.م.ج: ديوان مطبوعات جامعية

ص ص: من صفحة إلى صفحة

ص: صفحة

ط: طبعة

ق. ا. م. ا. ج: قانون الإجراءات المدنية والادارية الجزائري.

ق. م. ج: القانون المدني الجزائري

ق.ط.م. ج : قانون الطيران المدني الجزائري

م : ميلادي

ثانياً- باللغة الفرنسية

مقدمة

إن أبرز ما يميز هذا العصر هو ما تحقق للنقل بصفة عامة ونقل الأشخاص بصفة خاصة من سرعة، فهو عصر السرعة، وعصر النقل، غير أن الطيران المدني يتميز عن غيره من وسائل النقل الأخرى بأنها لأداة المثلى للربط بين الدول وهمزة وصل النموذجية بين الحضارات ووسيلة الاتصال بين الشعوب، لما يتميز به من سرعة مذهلة، حتى أن عالمنا المعاصر قد أصبح عالماً صغيراً يمسكه الطيران بين قبضتيه ويصل بين ابعد نقطتين فيه في ساعات قليلة، وهو ما تعجز عن تحقيقه القطارات والسيارات والبواخر.

نظراً لما يتسم به عالمنا المعاصر بالحركة السريعة وبالأهمية البالغة لعنصر الزمن، فإن دور الطيران في حياتنا يتعاظم ويغدو ضرورة بحيث لا تستقيم أسباب الحياة بدونها⁽¹⁾.

كما يتميز النقل الجوي بطبيعته الدولية حيث لا يكاد يمر عدة دقائق من وقت إقلاع الطائرة من مطار القيام حتى تكون قد اجتازت حدود هذه الدولة ومرت فوق سماء دولة أو دول أخرى ومن هنا قيل أن النقل الجوي دولي بفطرته ولا تشاركه في هذه الصفة وسائل النقل الأخرى.

ومنذ الحرب العالمية الأولى غزت الملاحة الجوية ميدان النقل كوسيلة نقل جديدة، واستمرت تشهد منذ ذلك الحين وبمعدلات سريعة أكبر الانجازات تقدماً، سواء من الناحية العلمية أو من الناحية الاقتصادية، فقد تقدمت تكنولوجيا الطيران تقدماً كبيراً.

وتقوم مسؤولية الناقل الجوي بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي أو تقصيري وهي تتركز على أركان وأسس لقيامها.

والمسؤولية المدنية عن الطيران المدني بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظراً للميزة التي يتميز بها والأهمية البالغة للمسؤولية والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول⁽²⁾.

أوردت اتفاقية وارسو لعام 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي في الباب الثالث منها لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وأثر التطور الهائل الذي

¹- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 5.

²- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 170.

شهده عالم الطيران وتم تعديل أحكام هذا التنظيم بمقتضى بروتوكولات عديدة أهمها بروتوكول لاهاي 1955، مما أدى إلى خضوع بعض الدول لهذه الأخيرة و إدراجها في قوانينها الوضعية. وقد أشار المشرع الجزائري في القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، إلى مجموعة الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات التي صادقت عليها الجزائر في ميدان الطيران المدني وذلك في المرسوم رقم 64-74، المؤرخ في 02 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955،⁽¹⁾ وأيضاً انضمامها اتفاقية جوادالاهارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد بالنقل الجوي الدولي الموقعة في 18 سبتمبر 1961 بمقتضى أمر رقم 64-267، في 25 أكتوبر 1965.

و من خلال ما تقدم توصلنا إلى طرح الإشكالية التالية:

ما مدى مسؤولية المدنية للناقل الجوي ؟

و بالتالي قسمنا هذه المذكرة إلى فصلين :

الفصل الأول: أحكام مسؤولية الناقل الجوي.

الفصل الثاني: آثار مسؤولية الناقل الجوي.

¹ - اتفاقية وارسو الموقعة في 12/10/1929، والمعدلة ببروتوكول لاهاي في 28/09/1955، بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، التي دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933، التي صادقت عليها الجزائر بمقتضى مرسوم رقم 64-74 في 02/03/1964 ج.ج.ج رقم 26، 1964.

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل الجوي

تحتل مسؤولية الناقل الصدارة بين موضوعات النقل الجوي، نظرا لما لها من أهمية قصوى بالغة في العمل، ولما ينتج عنها من منازعات عديدة أمام القضاء، المسؤولية المدنية هي جزء الإخلال بالالتزام، عقدية كانت أو تقصيرية.

حيث أفردت اتفاقية وارسو 1929 في الباب الثالث منها، تنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وإثر التطور الهائل الذي شاهده عالم الطيران تم تعديل أحكام هذه الاتفاقية بمقتضى بروتوكولات عديدة صادقت عليها بعض الدول ونفذت أحكام هذه الاتفاقية: وأدى هذا النفاذ إلى وقوع التنازع بينها وبين الاتفاقية الأصلية، مما ترتب عليه في بعض الحالات إقصاؤها جميعا عن حكم مسؤولية الناقل وإخضاع هذه الأخيرة للقانون الوطني بمقتضى قواعد التنازع في قانون القاضي المعروض عليه النزاع، ورغبة في تجنب هذه الآثار تم وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو وجميع البروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها، فيطلق على هذه الاتفاقية، اتفاقية مونتريال، والتي دخلت حيز التنفيذ على الصعيد الدولي تتضمن توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال في الثامن والعشرين من مايو عام 1999م. ولتفصيل ما تقدم سنقسم فصلنا هذا إلى النظام القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي (المبحث الأول)، نطاق المسؤولية وتنفيذ الالتزامات (المبحث الثاني).

المبحث الأول

النظام القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي

أفردت اتفاقية وارسو من الباب الثالث على الأحكام المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي، فتكلمت على أساس المسؤولية وطبيعتها وأركان مسؤولية الناقل الجوي، وقبل تناول هذه الموضوعات تفصيلاً، يتعين علينا إلقاء الضوء على القوانين التي كانت تنظم مسؤولية الناقل الجوي في الدول المختلفة قبل وضع الاتفاقية حتى نفهم الدور الذي لعبته هذه الأخيرة في موضوع يعتبر من أعقد وأدق موضوعات القانون على الإطلاق.

وعلى ذلك سوف نقسم هذا البحث إلى أساس المسؤولية وطبيعتها (المطلب الأول)، وأركان مسؤولية الناقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول

أساس المسؤولية وطبيعتها

لقد كان أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها يختلف من دولة إلى أخرى، ففي فرنسا لم يكن هناك في بادئ الأمر تشريع خاص بالنقل الجوي، لذا كانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية القواعد العامة في التقنيين المدني، والأحكام الخاصة بالنقل البري المنصوص عليها في المجموعة التجارية الصادرة عام 1807م، وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي بالتطبيق لهذه القواعد والأحكام، مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض.

ولما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، فلقد ظهرت الحاجة إلى ضرورة وجود حلول قانونية دولية موحدة لحكم المسائل التي يثيرها حتى لا يتغير النظام القانوني الذي تخضع له هذه المسائل، ولقد تحقق ذلك بمقتضى اتفاقية وارسو الموقعة في 12 أكتوبر 1929م والتي أصبحت واجبة النفاذ في 13 فبراير عام 1933م.⁽¹⁾

¹ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص191.

حيث قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، فوضعت لهذه المسؤولية نظاماً معيناً الهدف منه إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، وللمستعملي الطائرة من ناحية أخرى، ويرتكز هذا النظام على 04 مبادئ:

- المبدأ (1) تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود خطأ، من أي نوع كان من جانب الناقل، ولقد روعي في هذه القاعدة مصلحة الركاب والشاحنين (المواد 17، 18، 19)،⁽¹⁾ اتفاقية وارسو.
 - المبدأ (2) من أجل تخفيف قسوة قرينة للخطأ المفترض، لم تجعل الاتفاقية هذه القرينة قاطعة، بل أجازت للناقل تعويضها بإثبات أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الضرور قد تسبب أوساهم بخطئه في إحداث (مادة 20-21).⁽²⁾
 - المبدأ (3) مراعاة المصلحة الناقلين، خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ وذلك بتحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب.
 - المبدأ (4) ولتفادي تهرب الناقل من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه، أبطلت الاتفاقية بطلاناً مطلقاً الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، وتلك التي ترمى إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قرره (المادة 22)، اتفاقية وارسو.⁽³⁾
- ولا يستفيد من هذا النظام إلا الناقل حسن النية، أما إذا ثبت سوء نيته امتنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية، كما يمتنع عليه التمسك بالإعفاء من المسؤولية عن طريق إقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

¹ - اتفاقية وارسو 1929، مرجع سابق.

² - محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 192.

³ - المادة (22) من اتفاقية وارسو 1929 تتضمن " كل نص يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو لوضع الحد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً و لاغياً".

تعتبر الاتفاقية الناقل سيئ النية في حالتين:

- الحالة الأولى: إذا ثبت أن الضرر كان راجعاً إلى غشه، أو إلى خطأ من جانبه.
- الحالة الثانية: إذا تخلفت وثائق السفر، أو إذا لم تشتمل في حالة وجودها على البيانات الإلزامية التي حددتها الاتفاقية.⁽¹⁾

إن نظام المسؤولية الذي وضعته الاتفاقية اعتبرته المحاكم بمثابة ضمان المصالح الناقلين الجويين، ولم تخف دهشتها إزاء بقاءه وحمايته لمصالحهم، وتحديدته لمسؤوليتهم بمبلغ يقل بكثير عن ذلك الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى.

لذا راحت هذه المحاكم تنقب عن وسيلة تحمي بها ضحايا حوادث الطيران وتشدد عن طريقها مسؤولية الناقل الجوي، فوجدت ضالتها في النصوص التي تضي على الناقل سوء النية، حين سعت إلى تفسيرها على النحو الذي يحقق الهدف الذي تتوخاه، ويكفي للتدليل على ذلك تصفح المجالات القانونية المتخصصة في النقل الجوي لمعرفة عدد الأحكام التي أصدرتها هذه المحاكم بالتطبيق لنصوص المواد 3 ، 4 ، 9 و 25 من إتفاقية وارسو⁽²⁾.

لذا تعرضت هذه المحاكم للنقد وذلك لتسببه في تداعي القواعد الدولية الموحدة التي وضعتها الاتفاقية، لذا دعت الحاجة إلى ضرورة تعديل الاتفاقية تعديلاً يزيد من الحماية المقررة للمسافرين والشاحنين ويقضي على الأسباب التي تقود إلى اختلاف المحاكم في تفسير النصوص الموحدة التي وضعتها، حيث تم هذا التعديل بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي في 28/09/1955م والذي أصبح واجب النفاذ في عام 1963م، حيث ظلت المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض ولم يعدل فيها شيء، وتختلف طبيعة المسؤولية في تقنين الطيران المدني طبقاً لاختلاف طبيعة وموضوع النقل الجوي، وفي هذا الصدد ميز المشرع الجزائري بين 03 أنواع من المسؤولية:

- مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة (الفرع 1).
- مسؤولية المستغل إزاء اليايسة (الفرع 2)
- المسؤولية الناتجة عن اصطدام طائرتين (الفرع 3).

¹ - محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 193.

² - المرجع نفسه، ص 195.

الفرع الأول

أساس المسؤولية

نكتفي في هذه الصورة من المسؤولية، بتحديد أساس وطبيعة المسؤولية في نقل الأشخاص (أولاً)، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع و الأمتعة (ثانياً).

أولاً-في نقل المسافرين

يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن المسافرين و الأضرار التي تصيب كل شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جروحاً أو ضرراً، شريطة أن يكون ذلك الحادث وقع على متن الطائرة أ و خلال عملية الركوب و النزول.⁽¹⁾

إن التزم الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب هو التزام عقدي بتحقيق غاية، بحيث يتحقق الإخلال به، و بالتالي تتشغل ذمة الناقل بالمسؤولية العقدية، بمجرد عدم حصول النتيجة ودون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الحاصل للراكب قد نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ من المضرور أو عن فعل الغير.⁽²⁾

وبهذا تكون مسؤولية الناقل الجوي مبنية على أساس الضرر، شريطة تحققه أثناء عملية النقل وعلى اختلاف مراحلها ابتداء من الركوب إلى غاية النزول، والجزائر كغيرها من الدول العربية التي انتهجت النهج اللاتيني، لم يكن لديها في بادئ الأمر قانون خاص بالنقل الجوي فكانت تستدل بنصوص و أحكام القانون المدني الذي يقيم المسؤولية على أساس الخطأ، الضرر، العلاقة السببية.⁽³⁾

¹- طيبب عزالين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2003، ص 49.

²- محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 201.

³- طيبب عزالين، المرجع السابق، ص 50.

ولو أجرينا مقارنة بين نص المادة 136 ق.م.ج⁽¹⁾ و نص المادة 145 ق.ط.م.ج، لوجدنا نوعا من التشابه، بحيث تناول نص المادة 136 من ق.م.ج عبارة فعل الضار، في حين يركز نص المادة 2/145 من ق.ط.م.ج على عبارة الضرر و يشرح الضرر بأنه ذلك الضرر الجسدي أو العضوي أو الوظيفي بها في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية كما جاء في نص المادة 145 من ق.ط.م.ج.

حيث يشترط في هذا الضرر أن يكون سببا في قيام مسؤولية الناقل الجوي، مسؤولية شخصية، أو على أساس مسؤولية المتبوع على أعمال تابعة، ونفس المسؤولية عن أعمال تابعيه تناولها المشرع الجزائري في المادة 136 السالفة الذكر، وفي صياغته لنص المادة 145 من تقنين الطيران المدني الجزائري أخذ المشرع بعين الاعتبار تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي من اتفاقية وارسو 1929 إلى غاية اتفاقية مونتريال سنة 1975 و بالتالي أصبحت المسؤولية قائمة على أساس فكرة للخطأ إلا إذا تبين وقوع الضرر خارج عملية النقل أو لعيب موجود في المسافر ذاته⁽²⁾، ويكون مستحسنا لو أضاف المشرع الجزائري فقرة إلى نص المادة 145 السالف الذكر تتعلق في مسؤولية نقل الأشخاص نتيجة إخلال بالتزام تعاقدي من جانب الناقل من جراء نقل الأشخاص و نقل الأمتعة بمقابل من محطة جوية إلى أخرى.

ثانيا- في نقل البضائع والأمتعة

تسري أحكام وقواعد اتفاقية مونتريال لسنة 1975 على مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والأمتعة، ويكون على أساس فكرة تحمل التبعية أو المخاطر الناتجة عن إخلال الناقل بالتزاماته اتجاه المسافر صاحب الأمتعة والمرسل صاحب البضاعة.

وحسب نص المادة 1/146 من قانون الطيران المدني الجزائري: « يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة

1- تنص المادة (136) من ق.م.ج على : "يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار..."

2- طبيب عزلين، المرجع السابق، ص 51.

المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية»⁽¹⁾.

وعليه يستحق المسافر التعويض عن كل ضرر ناتج عن تلف أو خسارة تصيب الأمتعة غير المسجلة والباقية تحت حراسة هذا الناقل الجوي، وأيضا الخسارة التي تصيب المسافرين والأشياء بحوزته وهو تحت حراسة هذا الناقل، كما يسأل الناقل عن الأضرار الناتجة عن تلف وخسارة الأمتعة المسجلة و البضائع شريطة إن تكون هذه الأمتعة أو البضائع تحت حراسة هذا الناقل ولا يهم مكان ضياعها أو تلفها، سواء داخل المطار أو خارج محطة الهبوط، وتتأكد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد أن يكون قد استلم خطاب النقل الجوي من طرف المرسل وقبل به.⁽²⁾

ونفس الشيء بالنسبة للقانون المصري من خلال نص المادة 1/288 من قانون التجارة الجديد أن الناقل الجوي يسأل عن حالات هلاك البضائع هلاكا كلياً أو جزئياً، وكذلك عن تلفها، ويعد من قبيل الهلاك ضياع البضائع والأمتعة، ويقصد بهذه الأخيرة الأشياء التي يجوز للمسافر حملها معاً في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء السفر، ولا تمتد لتشمل الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر، ولا يعني هذا عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأخيرة.⁽³⁾

ويتعين أن يقع الحادث أثناء فترة النقل الجوي، حتى تتعقد مسؤولية الناقل الجوي، وقد ربط المشرع بين المسؤولية والحراسة مثلما فعل في نقل الأشخاص، ولا تمتد فترة النقل الجوي لتشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري يقع خارج المطار إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذا لعقد النقل الجوي، وتنتهي مسؤولية الناقل الجوي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو وكيله أو

¹ - المادة 1/146 من قانون 98-06، مؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل و المتمم ج.رج.ج، عدد 48، الصادرة في 28 يونيو 1998.

² - طيبب عزالين، المرجع السابق، ص 151.

³ - هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، صص 33-34.

الأمين الذي يعينه القاضي، إلا إذا تم إثبات أن الهلاك أو التلف نتج عن غش الناقل أو غش التابعين أو حالة الخطأ الجسيم.⁽¹⁾

ثالثاً - في التأخير

يعد عامل كسب الوقت واحداً من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها، لأن مستعملي المركبات الهوائية وإن كانوا يقدرّون الراحة ويرجون السلامة يفضلون كذلك السرعة، التي تتفرد بها هذه المركبات دون غيرها من وسائل النقل الأخرى، ويضعونها في الاعتبار عند اختيارهم الجو طريقاً للسفر والتنقل، لذا كان طبيعياً أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام مواعيد النقل، بحيث يجب مساءلته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافرين والشاحنين.⁽²⁾

ويعرف التأخير على أن مجاوزة ميعاد المحدد، وبالتالي يفترض نشوء التزام في ذمة الناقل الجوي بتنفيذ النقل في مدة معينة، وقد تضمن قانون 98-06 ق.ط.م.ج هذا النوع من الضرر في المادة 147 على أن: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخير في النقل الجوي للأشخاص، والأمتعة، والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"⁽¹⁾، غير أنه يعاب على هذا النص هو غموض مصطلح التأخير، ويمكن الجزم أنه نقلاً حرفياً عن نص المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929م، إذ أن تطبيقه في الناحية العملية يثير صعوبات عديدة يمكن ردها إلى عاملين أساسيين: يتمثل الأول في أن الاتفاقية وقعت بتقرير مسؤولية الناقل الجوي دون أن تضع معياراً يتسنى على ضوءه تحديد المقصود بالتأخير الذي سيؤدي إلى مؤاخذة الناقل الجوي، ويتمثل الثاني: في كون أن التأخير قد لقي معارضة شديدة ومنتزيدة من طرف الناقلين الجويين والإتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران، بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة

¹ - محمود مختار بربري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003، ص ص 91-93.

² - محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، 1998، ص 256.

الجوية وتعرض سلامتها للخطر، وقد ظهر أثر هذه المعارضة بجلاء في شروط التي تدرجها شركات الطيران، لاسيما تلك الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي⁽¹⁾.

الفرع الثاني

طبيعة المسؤولية

تعتبر اتفاقية وارسو لعام 1929 مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية، لأنها اهتمت أساسا بعقد النقل و بينت الإضرار التي تتحقق عنها المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالالتزامات يفرضها هذا العقد، ذلك أن الالتزام الذي يعتبر الإخلال به مكونا لخطأ الناقل هو و لا شك التزام عقدي يفرضه عقد النقل على الناقل، فيكون من البديهي ألا تعتبر مسؤولية الناقل الناجمة عن الإخلال به إلا مسؤولية عقدية.

لقد خص المشرع الجزائري في القانون الطيران المدني 98-06 مسؤولية الناقل الجوي بقسم كامل يضم 12 مادة ضمن الفصل الثاني تحت عنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الأمتعة و الشحن من المادة 146 ال المادة 156.⁽²⁾

و على الرغم من حداثة ق.ط.م.ج، إلا أن أحكام المسؤولية التي يتضمنها هذا القانون لم تستحدث حكما جديدا من شأنه التأثير على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي باعتبار أن تلك الأحكام هي نسخة شبه كاملة لما تتضمنه قواعد اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

و وفقا لذلك، يظهر لنا أن مسؤولية النقل الجوي في النقل الداخلي كانت و لا تزال مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض.³

¹-طبيب عزالين، المرجع السابق، ص 49.

²-المرجع نفسه، ص 51.

³- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 44

الفرع الثالث

المسؤولية الناتجة عن اصطدام بين طائرتين

الجدير بالذكر أن هناك نوع آخر من المسؤولية، يترتب نتيجة اصطدام بين طائرتين، فتحدد مسؤولية الناقل الجوي وتابعيه في إطار ممارسة هؤلاء لوظائفهم، وتقوم على أساس الخطأ القانوني الواجب الإثبات.⁽¹⁾

فإذا ثبت خطأ مستغل إحدى هاتين الطائرتين أو أحد مندوبيه أثناء ممارسة وظائفهم وسبب ضرر لطائرة أخرى أو أشخاص أو أملاك على متن هذه الطائرة، يكون ذلك المستغل مسؤولاً عن جميع الأضرار المذكورة، و تتوزع المسؤولية بين مستغلي الطائرتين أو أكثر أو مندوبيهم في حدود حجم الخسارة ونسبة الخطأ الذي قام كل مستغل بتسببه للغير.⁽²⁾

و لقد تفتن المشرعون في الدول التي بادرت بإصدار تشريعات الملاحة الجوية إلى وضع حلول لهذه المسؤولية، فأسسوها على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، إلا أنهم اختلفوا حول قدر التعويض الذي يحكم به القضاء في كل دولة ما بين الإطلاق و التقيد، ما يترتب على ذلك من مشكلات تنازع القوانين واختلاف قدر التعويض المستحق للمضربين بحسب القانون الواجب التطبيق، فضلاً على أن الدول التي لم تسارع إلى إصدار تشريعاتها الجوية ومنها مصر، كانت تطبق على هذه المسؤولية القواعد العامة في قوانينها الداخلية، وهي لا تقيم هذه المسؤولية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة وإنما على قواعد المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية على حراسة الأشياء، و لا شك أن نظام المسؤولية هذه لم تكن في صالح المضربين على السطح من حوادث الطيران، إما لصعوبة إثبات خطأ الناقل الجوي، وإما لأنه في ظل هذه النظم بإمكانه أن يتحلل من المسؤولية عن الضرر حين يردده إلى سبب أجنبي.⁽³⁾

¹- طيبب عزالين، المرجع السابق، ص 52.

²- أنظر المواد 165 إلى 170 من قانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، المرجع السابق

³- فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005م، ص ص 134-135.

المطلب الثاني

أركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي

لا تختلف أركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية في القواعد العامة، فتقتضي تواجد كل من الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.⁽¹⁾

أورد المشرع الجزائري القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية، وهي المسؤولية عن الفعل الشخصي في المادة 2/178 ق.م.ج، والتي تنص «و كذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من اية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى، الا ما ينشأ عن غشه، أو عن خطئه الجسيم...»⁽²⁾.

ويتبين من هذا النص أن المسؤولية عن العمل الشخصي هي تلك التي تترتب على فعل يصدر من المسؤول نفسه، التي تقوم على أركان ثلاث وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، كما يتضح أساس هذه المسؤولية هو الخطأ الواجب الإثبات، والمضور عليه بالإثبات.

فإذا ثبت الخطأ وترتب عليه ضرر للغير فإن مرتكبه يلتزم بتعويض الغير عن هذا الضرر، وللقاضي تقدير قيام الخطأ، كما له حق تقدير انتقائه، غير أنه يخضع لرقابة المحكمة العليا في عملية تكييفه القانوني.

أما اتفاقية وارسو أخذت فكرة الخطأ المفترض، كقريضة لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي العقدية، و قد نصت المادة 20 من اتفاقية وارسو لعام 1929 على أنه "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه و تابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه من المستحيل عليهم اتخاذها"⁽³⁾.

¹ - أمجد محمد هاني، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة جرش، الأردن، 2011، ص 21.

² - المادة 2/178 من أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ج.ج عدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل و متمم.

³ - المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929، حول توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهي.

إذا استطاع الناقل أن يثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر وأنه استحال عليهم، تنتفي المسؤولية لعدم توافر ركن الخطأ من جانبه.

نصت المادة 17 من اتفاقية وارسو على الخطأ المفترض في حالة نقل المسافرين على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأية إصابة بدنية أخرى إذا كانت الحادثة التي تسببت الضرر قد وقعت على متن طائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"⁽¹⁾.

يستفاد من النص السابق، أن مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل المسافرين تقوم على الخطأ المفترض و لا يستطيع التخلص منها إلا إذا استطاع أن ينفى الخطأ من جانبه بأنه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لاجتتاب الضرر أو أنهم استحال عليها اتخاذها و كذلك الحال في نقل البضائع.⁽²⁾

الفرع الأول

الخطأ

يقصد بالخطأ، انحراف عن سلوك الشخص المعتاد الموجود في نفس الظروف الخارجية لمرتكبه الضرر مع إدراك ذلك.

وللخطأ كما هو معروف له ركنان أساسيان:

الركن المادي: أن ينحرف الشخص في سلوكه عن السلوك الذي يسلكه الشخص المعتاد بواجب قانوني يفرضه القانون أو المبادئ العامة أو الاتفاق، وقد يكون هذا السلوك القيام بعمل أو الامتناع عن عمل يتولد عنه ضرر.

الركن المعنوي: إدراك الشخص أن سلوكه ينحرف عن السلوك المعتاد.⁽³⁾

¹- المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929. حول توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي.

²- أمجد محمد هاني، المرجع السابق، ص 23.

³- محمد عابدين، التعويض بين المسؤولية العقدية والنقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1985، ص 19.

ومن خلال نصوص اتفاقية وارسو عام 1929 يكون الناقل الجوي مسؤولاً إذا أخل بالتزامه بتنفيذ عقد النقل الجوي، إلا أن هناك حالات يتحقق فيها خطأ الناقل الجوي فهي:

أولاً-الخطأ في نقل البضائع

تنص المادة (18) من اتفاقية وارسو لعام 1929 على أن "الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو فقدان البضائع أو إتلافها"، فمسؤوليته مفترضة بمجرد وقوع الضرر⁽¹⁾، فالمفاهيم المستخدمة في النص تختلف من حيث مادها الواقعي فالإتلاف هنا نقصد كل عطب في مادة الشيء يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له دون انعدامها.

أما الهلاك فهو زوال المادة الشيء أو انعدامها.

ومن هنا نستنتج أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع، إذا أثبت أن الضرر قد تولد نتيجة خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحة إذا اتخذ كل التدابير اللازمة هو و متابعوه، فهنا يكون التزامه بذل عناية⁽²⁾.

ثانياً -الخطأ في نقل الأشخاص

حسب اتفاقية وارسو عام 1929 التي أقرت مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناتج في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو بإصابته بأي أذى بدني آخر ولم تعرف الاتفاقية مصطلح الحادث.

والرأي الأرجح الذي أخذه الفقه أن الحادث: هو كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل الجوي، و مرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة.

لا يعتبر اعتداء أحد الركاب من طرف راكب آخر ضرر يتحملة الناقل الجوي و إن كان ذلك حدث أثناء عملية النقل الجوي. تعريف الحادث الذي أقره الفقهاء والذي يتماشى مع المسؤولية الشخصية لناقل الجوي القائمة على قرينة الخطأ المفترض.

¹ - المادة (1/18) اتفاقية وارسو لعام 1929م.

² -محمد فريدي لعريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 230.

مغابرا مع المسؤولية الموضوعة التي قررتها كل من اتفاقية مونتريال لعام 1966م، بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971م إذ يتضمن مفهوم الحادث عن كل الأسباب الممكنة للضرر سواء ناجمة عن عملية النقل الجوي أو لم تكن، سواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة به.⁽¹⁾

ثالثا - الخطأ في التأخير

تعتبر السرعة و كسب الوقت من أهم عناصر النقل الجوي مفادها جعل النقل الجوي وسيلة هامة في حياة الإنسان إذ يساعد الركاب على الوصول إلى نقطة المراد عنها بكل سهولة دون أي حاجز بري أو بحري.

نظرا إلى التطورات التكنولوجية الحديثة تمكن العلماء من فك قيد السرعة من خلال ابتكار طائرة.⁽²⁾

تنص المادة 147 من قانون 06/98 المتعلقة بالطيران المدني الجزائري «الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والشحن طبقا لقواعد المنصوص في التشريع المعمول به».⁽³⁾

من خلال هذا النص نستنتج بعض الحالات التي يعد فيها الناقل الجوي متأخرا في تنفيذ عقد النقل الجوي، إغائه الرحلة الجوية كلية كانت أو تأجيلها أو وصول الطائرة متأخرة عن الموعد المتفق عليه صراحة بينه وبين الراكب أو شاحن البضاعة أو المواعيد التي حددها الناقل الجوي بناء على إدارته التي أعلنها ضمن خط سير الطائرة.

فيما يخص تحديد مقصود بالتأخير ومعياره أثار صعوبات ترجع لعاملين و هما:

العامل الأول: في اتفاقية وارسو لعام 1929م لم تضع معيارا موضوعيا لتحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي عن التأخير في تنفيذ عقد النقل.⁽⁴⁾

¹ - علاء الدين قاسم أحمد المومني، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي (دراسة مقارنة)، رسا ماجستير، كلية

الدراسات الفقهية والقانونية، قسم القانون، جامعة آل البيت، الأردن، 2005، ص76.

² - عدلي خالد، عقد النقل الجوي، منشأة التعارف، الإسكندرية، 1997، ص 75.

³ - المادة (147) من قانون 06/98 المعدل والمتمم.

⁴ - حفيفة السيد، القانون الجوي، القسم الثالث، الدار العربية للموسوعات القانونية، مصر، 1989، ص150.

العامل الثاني: إن مبدأ المسؤولية عن التأثير واجه معارضة شديدة من طرف الناقلين الجويين والإتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران بسبب أنه يؤدي إلى عرقلة سير الملاحة الجوية وتعرض سلامتها للخطر والمعروف أن الملاحة مرتبهة بظروف الجوية ليس بيد الناقل الجوي التحكم فيها فالظروف المناخية للجو قد تسمح بالطيران كما يمكن العكس.⁽¹⁾

أدت صعوبات مبدأ المسؤولية عن التأخير إلى ظهور آراء فقهية وقضائية إلى توفيق بين هذه المصالح المتعارضة من خلال إقرار صحة شروط عقد النقل الجوي التي تقضي بعدم التزام الناقل الجوي بميعاد محدد لعملية النقل الجوي، وبأن ساعات المغادرة والوصول المعلنة في جداول مواعيد الناقلين الجويين لا تعتبر جزءا من عقد نقل الجوي، و إنما مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يستغرقه الناقل الجوي، فيرتب ذلك إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير طالما لم يقدم المضرور دليل على أن التأخير يرجع إلى خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي. انتقد جانب من الفقه هذا الرأي لعدة أسباب نذكر منها:

- التعارض الصريح بينه وبين اتفاقية وارسو 1929م التي تنص في المادة (23) كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية يكون باطلا.
- اشتراط الخطأ الجسيم ليس متطلبا في اتفاقية وارسو 1929، لأن الاتفاقية لم تضع في اعتبارها مبدأ تدرج الخطأ، لكنها أخذت بمبدأ التدرج في التعويض.⁽²⁾
- وفي مثال ذلك قرر المشرع الجزائري قيام مسؤولية الناقل الجوي في حالة إلغاء رحلة، تقديم تعويضات ذلك حسب نص المادة (05) من قانون 16-175.⁽³⁾

¹ - عدلي خالد، المرجع السابق، ص76.

² - علام الدين قاسم أحمد المومني، المرجع السابق، صص78-79.

³ - المادة (5) من مرسوم تنفيذي رقم 16-175 مؤرخ في 14 يونيو سنة 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي ح.ر.ج.ج، عدد 36 الصادر بتاريخ 2016/06/19، التي تنص على "في حالة إلغاء رحلة، يقدم الناقل الجوي..."

الفرع الثاني

الضرر

الضرر هو الأذى الذي يمس الشخص في حقه، أو مصلحة مشروعة ولا يكفي لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي وجود خطأ من طرف الناقل فقط، بل يجب أن ينشأ عن هذا الخطأ ضرر أصاب الغير.⁽¹⁾

ويمكن أن يكون الضرر ناتج عن حادثة وفاة، أو جرح، أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة، أو في أثناء أية عملية من عملية صعود الركاب أو نزولهم مما يعرف بضمان السلامة، وهو أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافرين إلى محطات الوصول المتفق عليها سليماً معافى⁽²⁾، ومسؤولية الناقل الجوي تكون شخصية وفقاً لاتفاقية وارسو، لعام 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري، أو موضوعية وفق لبروتوكول جواتيمالا 1971 واتفاقية مونتريال 1999، فإن هذا لا يؤثر على اشتراط الضرر لقيام المسؤولية فهو ركن مشترك بين النظامين، وتختلف الأضرار اللاحقة بالمسافرين باختلاف حالات نشوء مسؤولية الناقل الجوي (السابق ذكرها) فالإخلال بالتزام السلامة لا بد أن ينجم عنه ضرر مادي، أو معنوي، وحتى عقلي، أو نفسي.⁽³⁾

الضرر المادي هو ما يصيب الشخص في جسده أو ماله، أما الضرر الأدبي فهو ما يصيب الشخص في شعوره أو عاطفته، أو كرامته.

فالأضرار المادية والمعنوية لديها صور متعددة، وأشكال مختلفة، وهذا ما سنتطرق إليه في كل من القانون الجزائري والفرنسي.

ويمكن تقسيم الأضرار اللاحقة بالمسافرين في كلا من القانون الفرنسي، والقانون الجزائري إلى قسمين أضرار في حالة الوفاة، وأضرار دون الوفاة.

أولاً- الضرر في حالة الوفاة

¹-أمجد محمد هاني، المرجع السابق، ص 23.

²-دلال يزيد، المرجع السابق، ص 118.

³-المرجع نفسه، ص 119.

تعد الحوادث الجوية حوادث مميتة، وغالبا ما تتجم عنها وفاة الركاب الذين هم على متن الطائرة، فور وقوعها، وكما يمكن أن تكون أضرار قبل الوفاة وهو أمر وارد.

1- الأضرار قبل الوفاة

تعتبر الأضرار قبل الوفاة تلك، التي تصيب الركاب قبل وفاتهم، مثل تكاليف العلاج، وعدم قدرته بسبب الإصابة التي تعرض لها بين لحظة الإصابة، ولحظة الوفاة، وفوات الفرص المالية في هذه الفترة، فهي نفس الأضرار المادية التي تلحق الركاب من دون أن يؤدي الحادث إلى وفاته، يتفق القانون الفرنسي في شأن هذه الأضرار على اعتبار كليهما يعتمدون على معيار ما فات الدائن من كسب و ما لحقه من أضرار وذلك في تقدير التعويض عنها من قبل القاضي وهنا ينتقل حق التعويض إلى الورثة بعد الوفاة.

تشمل الأضرار الواقعة قبل الوفاة، الأضرار الأدبية التي يقر بها القانون الفرنسي، دون أن يسمح بانتقال حق التعويض عنه للورثة بعد الوفاة، أما القانون الجزائري لم يشر لهذا النوع من الضرر المعنوي الذي يلحق بالركاب ولا إمكانية انتقال حق التعويض للورثة.⁽¹⁾

2- ضرر الموت

كثيرا ما تؤدي حوادث الطيران إلى وفاة الركاب، و يتميز من هنا بين ضرر الموت كضرر قائم بذاته يلحق الراكب نفسه، و بين الضرر الذي يلحق الغير نتيجة موت المسافر.

أ- ضرر الموت اللاحق بالراكب

ليس بوسع المسافر شيء أعلى من الحياة فهو أهم شيء له و هو حق السلامة فكل فعل أو تعدي على حياته يعتبر ضرر.

إن اتفاقية وارسو، و مونتريال، و القانون الفرنسي و القانون الجزائري أقروا على حق التعويض عن ضرر الوفاة و من خصائص ضرر الوفاة نذكر منها .

1- ضرر الموت مستقل ومتميز:

¹- دلال يزيد، المرجع السابق، ص ص 120-121.

ضرر يلحق الراكب بنفسه، وهو موت غير طبيعية، وهو متميز عن تلك الأضرار المادية التي سبقت الوفاة، ومتميز أيضا عما يصيب الورثة من أضرار بسبب موت مورثهم.⁽¹⁾

2- ضرر يلحق الراكب شخصيا:

بعض الفقهاء يرون جواز التعويض عن ضرر الموت ذاته، فسبب الموت هو الحادث، و يجب أن يسبق هذا الحادث بالموت ولو بلحظات قليلة⁽²⁾.

3- ضرر الموت ضرر مادي

تعتبر الحياة أغلى لدى الإنسان فهي مصدر قوته، ونشاطه، وعقله فبدونها من أصعب المصائب، فبهذا قد عبر الأستاذ سليمان مرقص عن مادية هذا الضرر، فإذا فقد الإنسان حياته فقد آمال لحياة طويلة، كان سيحييها بالقدرة على العمل والاستمتاع بها طويلا، فهذا الحادث القاتل فوت عليه فرص كثيرة و ثمينة في الاستمرار في الحياة.⁽³⁾

2- ضرر الموت المرتد

ب- الضرر المرتد هو الضرر بالتبعية أو الضرر المنعكس دوال لها مدلول واحد وهو ما يلحق الشخص من ضرر مباشر نتيجة إلحاقه بغيره، وقد يكون الضرر ماديا، أو معنويا.⁽⁴⁾

حادثه الموت للراكب تسبب أذى لدى أهله من ألم وحزن وأيام تعيسة دون نسيان مساس الشعور العاطفة وهذا ما يحدث عند فقدان القريب.

القانون الفرنسي مستقر على جواز التعويض عن هذا الضرر المعنوي دون أي قيد، عكس المشرع الجزائري الذي يفتقد في وقت سابق إلى نص صريح عن الضرر المعنوي، إذا ترك المجال لأصحاب الفقه، للانتباه لمسألة مبدأ التعويض عن الضرر المعنوي.

بتعديل القانون المدني الجزائري عام 2005، أضاف المشرع الجزائري المادة 182 مكرر التي تنص صراحة على الضرر المعنوي ولكن تحصره في المساس بالحرية أو الشرف أو السمعة

¹-سليمان مرقص، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، معهد البحوث و الدراسات العربية، القاهرة، 1977، ص171

²-سليمان مرقص، المرجع نفسه، ص 172.

³-المرجع نفسه، ص172.

⁴-نور الدين فطيش محمد السكارنة، الطبيعة القانونية للضرر المرتد مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2012، ص 36.

فقط. ومن هنا نستنتج أن المشرع الجزائري لا يقر بالتعويض عن الضرر المعنوي المتمثل فيما يعانیه أهل الراكب الهالك من ألم و حزن جزاء وفاته، ونحن لا نجد معنى لحصر الأضرار الأدبية فيما أوردت المادة 182 مكرر، بل وهي كالأضرار المادية تستوجب التعويض عنها مهما كانت أسبابها ولا يمكن التفرقة بينها وبين الأضرار المادية.⁽¹⁾

ثانيا- ضرر دون وفاة المتمثلة في الجروح و الإصابة الجسدية

يؤدي الحادث الجوي إلى إصابة الراكب سواء بجروح أو بأذى جسدي دون أن يفقد حياته. الجرح كما هو معروف أنه ذلك التهتك الذي يصيب جسم الإنسان نتيجة ارتطامه بجسم صلب و يؤدي إلى نزيف دموي خارجي. أما الضرر الجسدي كذلك هو نفس واقعة الجرح إلا أنه لا ينتج عنه نزيف دموي خارجي، مثل كسر أو إصابة أحد الأعضاء الداخلية كالكبد أو تجمع دموي أو نزيف دموي داخلي يلحق الأذى بجسم المسافر.⁽²⁾

خصص المشرع الجزائري هذه الأضرار في المادة 145 قانون الطيران المدني الجزائري إلى جانب الأضرار العضوية أو الوظيفية.⁽³⁾ أما فيما يخص الأضرار العضوية و الأضرار الوظيفية فهي وجه من أوجه الضرر الجسدي فالضرر العضوي تلك الأضرار التي تصيب المسافر في عضو من أعضائه سواء الداخلية مثل القلب أو الأعضاء الخارجية مثل الرجل.

الفرع الثالث

العلاقة السببية

¹- نورالدين فطيش محمد السكارنة، المرجع السابق، صص 36-37.

²- دلال يزيد، المرجع السابق، ص 125.

³- تنص المادة 145/2 من قانون 06/98 على: "تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك المدارك العقلية".

للعلاقة السببية أهمية كبرى في مجال المسؤولية المدنية فهي التي تحدد الفعل الذي يسبب الضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث، وكما يمكن نفي العلاقة السببية إذ تنص المادة 127 ق.م.ج¹ "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاقاً يخالف ذلك".⁽¹⁾

فإذا تدخل السبب الأجنبي وكان السبب الوحيد في إحداث الضرر فإن المدعى عليه لا يكون مسؤولاً عن التعويض ويتمثل في السبب الأجنبي بالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو خطأ المضرور.

كما هو الحال للناقل الجوي إذا ارتكب خطأ وألحق بالراكب أو شاحن البضاعة ضرر ما يترتب مسؤولية الناقل الجوي الموجبة للتعويض عن هذه الأضرار ولا يكفي لقيام مسؤولية الناقل الجوي توافر الخطأ والضرر، بل أن يكون ذلك الخطأ هو سبب في وقوع الضرر.

لم تشر اتفاقية وارسو لعام 1929م في نصوصها على ركن العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر، فترك هذا المجال لأحكام القوانين الوطنية بما أن قوانين الطيران الوطنية للدول لم تعالج ركن العلاقة السببية لذا يستوجب الخضوع لأحكام القواعد العامة في القوانين الوطنية لتلك الدول.⁽²⁾

حاول الفقه تبني نظريات متعددة لتحديد العلاقة السببية في المسؤولية المدنية.

أولاً- نظرية تعادل الأسباب

يمكن أن يشترك خطأ الناقل الجوي في أحداث الضرر سبب آخر مثال ذلك: اصطدام بطائرة أخرى نتيجة خطأ الطيران في كلتا الطائرتين، فترى هذه النظرية أن كل سبب له علاقة في وقوع الضرر حيث لولاه لما وقع الضرر.

¹ - المادة 127 من أمر 58-75، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، المرجع السابق.

² - علاء الدين قاسم أحمد المومني، المرجع السابق، ص 94.

فهذه النظرية تدعو إلى وجوب الاقتداء بجميع الأسباب التي أدت إلى الضرر أيا كانت أهميتهما أو قربها وبعدها عن الضرر، لذلك يجب أن تعامل على قدم المساواة دون تمييز.⁽¹⁾

ثانياً - نظرية السبب الأقرب.

هذه النظرية أخذت بدور الزمني الأقرب، أي السبب الزمني الأقرب زمنياً إلى هذا الضرر، إلا أن من مساوئها أنها تؤدي إلى استبعاد الأسباب التي تكون قد لعبت دوراً أساسياً في وقوع الضرر لمجرد أنها بعيدة زمنياً⁽²⁾

ثانياً - نظرية السببية الملائمة.

تقوم هذه النظرية على عدم الاعتداء بجميع الأسباب، بل اختيار بعضها دون البعض الآخر فهو الأخذ بالسبب المنتج للضرر أي السبب الفعال و و ما يسمى بالسبب الملائم فهو السبب الذي يوقع الضرر وفقاً للمجري العادي للأمر وتجارب الحياة. وانتقدت هذه النظرية لاحتماالية وقوع الضرر بسبب معين وفقاً للمجري العادي للأمر، قد لا تعبر عن واقع الحال بالضرورة.⁽³⁾

المبحث الثاني

نطاق المسؤولية وتنفيذ الالتزامات

واضحاً فيما سبق أن أهم التزام يقع على عاتق الناقل الجوي هو التزام السلامة، أي الالتزام بتوصيل المسافرين إلى المكان الذي يبتغيه سليماً معافى، وكذلك الأمر بالنسبة للبضاعة حيث يلتزم الناقل الجوي بتسليمها في مكان الوصول غير هالكة أو تالفة وأوضحنا أن مجرد الإخلال بهذا

¹ - عدنان سرحان وآخرون، شرح القانون الأردني، مصادر الحقوق الشخصية، الفجر للطباعة، الأردن، 1997م، ص 443.

² - مظفر جابر الراوي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل البضائع، مذكرة ماجستير، الجامعة الأردنية، 1990، ص 45.

³ - مظفر جابر الراوي، المرجع نفسه، ص 46.

الالتزام يترتب انعقاد مسؤولية الناقل الجوي بقوة القانون، إلا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة والضرورية لتفادي الحادث وذلك وفق الاتفاقية وارسو 1929م.

فالعدالة تقتضي ضرورة تحديد نطاق هذه المسؤولية من حيث المكان والزمان لكي يتخذ الناقل الجوي فيهما العناية اللازمة والإجراءات الضرورية في تنفيذه لعقد النقل الجوي مما يترتب حماية للمتعاقد معه بتنفيذ عقد النقل الجوي بأمان وبشكل صحيح، بالإضافة إلى أنه يشكل حماية لناقل الجوي بعدم إرهابه من خلال تحمله المسؤولية بصورة مطلقة بدون ضوابط وحدود. سوف نتطرق في هذا المبحث الثاني إلى إبراز نطاق المسؤولية الناقل الجوي في نطاقها الزمني ونطاقها المكاني ويكون هذا في المطلب الأول أما في المطلب الثاني سندرس تنفيذ الالتزام في عقد النقل الجوي.⁽¹⁾

المطلب الأول

النطاق المكاني و الزماني للمسؤولية

قد يصيب الركاب أو البضاعة ضرر نتيجة وقوع حادث في مكان ما أثناء عملية النقل الجوي، مما يترتب المسؤولية على الناقل الجوي نتيجة هذا الضرر، تثار هنا مشكلة تحديد هذا المكان الذي يعتبر من الأماكن التي يكون الناقل الجوي مسؤولاً فيها عن تعويض الأضرار التي تصيب البضاعة أو الركاب لارتباطه بعملية النقل الجوي.

ولقد تعرض الفقه والقضاء قبل النقل الجوي لمثل هذا الالتزام لاسيما بالنسبة للنقل البري للأشخاص، وذهب البعض يقول أن هذا لالتزام يبتدئ من المكان والوقت الذي يلتصق فيه جسم المسافر بوسيلة النقل ويظل قائماً حتى ينفصل عنها بخروجه منها، ولقد توسع البعض الآخر في هذا الشأن إذ يرى أن التزام الناقل البري بسلامة المسافر يبتدئ من وقت دخوله إلى المكان المعد للمصعود إلى المركبة ويظل قائماً طوال فترة النقل حتى مغادرته لمكان الوصول والابتعاد عنه.⁽²⁾

الفرع الأول

النطاق المكاني للمسؤولية

¹ - أبو زيد رضوان، الوجيز في القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الأردن، 1974، ص 198.

² - المرجع نفسه، ص ص 198-199.

سندرس في هذا الفرع النطاق المكاني في النقل الجوي للبضائع (أولاً)، النطاق المكاني في النقل الجوي للأشخاص (ثانياً).

أولاً- النطاق المكاني في النقل الجوي للبضائع

تنص المادة (2/18) من اتفاقية وارسو لعام 1929 على فترة النقل الجوي بأنها "الفترة التي تكون فيها البضائع أو الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان في حالة الهبوط خارج المطار"⁽¹⁾ ومن هذه المادة يتضح أن هناك اعتبارين يحكمان تحديد فترة النقل الجوي و هما فكرة الحراسة والنطاق المكاني الذي تمارس فيه هذه الحراسة.

1-الاعتبار الأول : فكرة الحراسة

يكون تحديد فترة النقل الجوي على أساس فكرة الحراسة وحدها حيث تبدأ هذه الفترة في الوقت الذي تسلم فيه البضاعة أو الأمتعة إلى الناقل الجوي لنقلها وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه في نهاية رحلة النقل الجوي، وبهذا يترتب عليه توسيع نطاق فترة النقل الجوي في المدى الزمني حيث لا تقتصر على فترة التي تقع بين دخول البضاعة أو الأمتعة إلى مطار القيام وخروجها من مطار الوصول، بل تشمل أيضاً فترة سابقة على دخول البضاعة للمطار أو لاحقة على خروجها من مطار الوصول.⁽²⁾

2- الاعتبار الثاني : النطاق المكاني للحراسة

الاتجاه الثاني من المادة يحدد نطاق فترة النقل الجوي في النطاق المكاني بتواجد البضاعة في المجال الجوي أي في المطار أو على متن طائرة، مما يترتب عليه تطبيق نطاق هذه الفترة حيث يحصرها في الفترة الزمنية التي تكون فيها البضاعة أو الأمتعة داخل المجال الجوي فقط المتمثل في المطار أو على متن طائرة، لتحديد نطاق فترة النقل الجوي في نطاق المكاني يجب توافر شرطين أساسيين، وهما:

¹-المادة (2/18) من اتفاقية وارسو 1929، المرجع السابق.

²- فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 296.

أ/ أن تكون البضاعة أو الأمتعة في حراسة الناقل الجوي، إذ أن فكرة الحراسة تكون على عاتق الناقل الجوي إذا قصر هو أو تابعوه في المحافظة على البضائع والأمتعة ولم يلحق لها هلاك أو تلف.

ب/ أن تكون هذه الحراسة تمت واقعة في المجال الجوي المتمثل في المطار أو على متن طائرة أو في خارج المطار في حالة الهبوط الاضطراري، و بهذا الشرط يبرر إخضاع الناقل الجوي لنظام المسؤولية المحدودة المقررة في اتفاقية وارسو لعام 1929م.⁽¹⁾

اختلف الفقهاء حول تواجد هذين الشرطين معا لتحديد نطاق المسؤولية الناقل الجوي وذهب البعض إلى عدم اشتراط توافر الشرطين معا فأخذوا بفكرة الحراسة وحدها تكفي لقيام فترة النقل الجوي وفقا للمادة 18 اتفاقية وارسو لعام 1929م، ويضيف هذا الرأي أن وجود البضاعة أو الأمتعة داخل الطائرة قرينة كافية لبدء فترة النقل الجوي.

أما أغلبية الفقه والقضاء فلقد اشترطوا تواجد هذين الشرطين معا ذلك في حالة هبوط الاضطراري في خارج المطار يعتبر الضرر الذي يلحق البضاعة أو الأمتعة واقعا في فترة النقل الجوي وفقا لنص المادة 18 سابقة الذكر أعلاه بناء على فكرة الحراسة وفكرة المجال الجوي مادام هذه الضرر قد وقع أثناء أو بعد الهبوط الاضطراري و قبل إعادة نقلها من جديد بطريق غير النقل الجوي.⁽²⁾

ثانيا-النطاق المكاني في النقل الجوي للأشخاص

نصت المادة 17 من اتفاقية وارسو لعام 1929م، على أنه "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو عن أي أذى جسماني أخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب و نزولهم".

¹-علاء الدين قاسم أحمد المومني، المرجع السابق، ص102.

²- فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 297.

نفهم من نص المادة 17 المذكورة أعلاه أن معيار بداية ونهاية التزام الناقل الجوي بضمان السلامة هو الاعتماد على مخاطر الطيران كمعيار وبالتالي فمسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب تبدأ في المكان والزمان الذي يتواجد فيه الركاب في مجال مخاطر الطيران وينتهي بانتهاء تلك المخاطر.⁽¹⁾

يترتب على ذلك توسع في مجال تطبيق و سريان الالتزام بالسلامة في نقل الأشخاص حيث انه يجب ألا يرتبط هذا الالتزام في النقل الجوي بمعناها الضيق. نفس المادة، تتطلب افتراض خطأ الناقل الجوي وتحمله مسؤولية الإضرار التي تصيب الراكب على متن الطائرة ومع ذلك لم تحدد إتفاقية وارسو لعام 1929م وتعديلاتها المقصود بعبارة " على متن الطائرة رغم ذلك لم تستوقف الفقه والقضاء من طرح هذا الأمر على القضاء الأمريكي بمناسبة عمليات اختطاف الطائرات و تحويل مسارها.⁽²⁾

الفرع الثاني

النطاق الزمني للمسؤولية

يمكن أن يصيب الركاب أو البضاعة ضرر نتيجة وقوع حادث في وقت ما أثناء عملية النقل الجوي، مما يترتب المسؤولية على الناقل الجوي نتيجة هذا الضرر، وهنا تثار مشكلة تحديد هذا الوقت الذي يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً فيه عن تعويض الأضرار التي تصيب البضاعة أو الركاب لارتباطه بعملية النقل الجوي.

أولاً- المدى الزمني في النقل الجوي للبضائع

لقد عينت المادة (34) من اتفاقية وارسو بتحديد فترة النقل الجوي تحديداً دقيقاً، و أشارت في فقرتها الثانية إلى الفترة التي تكون البضائع أثناءها في حراسة الناقل سواء في المطار أو داخل الطائرة.

¹- علاء الدين قاسم أحمد المومني، المرجع السابق، ص 103.

²- محمد العريني وآخرون، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998م، ص 505.

لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج مطار، ومع ذلك إذا حدث نوع من هذا النقل تنفيذا لعقد النقل الجوي يقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى، فإن أي ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي ما لم يثبت ذلك.⁽¹⁾

أما فيما يخص الفترة التي تنتهي فيها المدى الزمني لنقل البضائع لنقل ظهرت نظيرتان أ/ النظرية الأولى: تأخذ ببقاء الناقل الجوي حارسا على البضاعة أو الأمتعة حتى لحظة تسليم حيث لا تنتهي فترة النقل الجوي إلا بتسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول.⁽²⁾ ب/ النظرية الثانية: تأخذ هذه النظرية بانتهاء نطاق الزمني لنقل البضائع في مطار وصول سواء كان ذلك في لحظة تسليم أو كان ذلك في لحظة دخولها المنطقة الجمركية لسلطات دولة الوصول.⁽³⁾ ويظهر الاختلاف بين النظريتين فيما تعلق بعبء الإثبات، فطبقا للنظرية الأولى لا يستطيع الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه وفقا للمادة (18) من اتفاقية وارسو لعام 1929م، لأن البضاعة ليست تحت حراسته، على أساس أن التزامه ينتهي بتسليم البضاعة للمرسل إليه. أما النظرية الثانية فإن الناقل الجوي يستطيع دفع المسؤولية، لأن البضاعة وهي ليست تحت حراسته.

ثانيا- المدى الزمني في النقل الجوي للأشخاص

يكون الناقل الجوي مسؤولا بالركب، سواء وقع ذلك على متن طائرة أو أثناء عملية من عملية صعود الركاب أو نزولهم و ذلك حسب نص المادة (17) اتفاقية وارسو 1929. وبهذا لا يتحمل الناقل الجوي مسؤولية تعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب داخل المطار مباني القيام أو الوصول⁽⁴⁾، ولكي نصل لمفهوم عملية الصعود والهبوط يجب مراعاة اعتبارين هما:

¹ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 223.

² - مظفر راوي، المرجع السابق، ص 58.

³ - فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 300.

⁴ - المرجع نفسه، ص 303.

الاعتبار الأول: يتمثل في عدم الخلط بين بداية و نهاية تنفيذ عقد النقل الجوي و مرحلة عمليات الصعود والهبوط.⁽¹⁾

وحسب الفقهاء فهناك اختلاف حول تفسيره كون الاتفاقية لم تحدده، فالرأي السائد لدى الفقهاء هو عدم حصر عمليات الصعود و الهبوط في أرضية صعود الراكب على سلم الطائرة حتى متنها أو هبوطه على السلم الطائرة حتى تطأ قدمه أرض المطار، و إنما على تقسيم هذه العبارات بحيث تشمل عملية الصعود الفترة من اللحظة التي يغادر فيها الراكب مباني المطار وتطأ قدميه صحن المطار متوجها إلى الطائرة واكتمال صعوده إلى جوفها، بينما تمتد "عمليات الهبوط" منذ اللحظة التي يبدأ فيها الراكب في مطار الوصول النزول على سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار وحتى دخوله إلى مباني المطار، أما فترة ما قبل خروج الراكب من مباني مطار الإقلاع، أو ما بعد دخوله مباني مطار الوصول، فلا تشملها عمليات الصعود والهبوط بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو.⁽²⁾

الاعتبار الثاني: يتمثل في أن اتفاقية وارسو لعام 1929م وضعت لتحديد الفترة الزمنية لسريان الالتزام ضمان المحافظة على البضاعة طبقا لنص المادة (18) من ذات الاتفاقية معيار الحراسة على اعتبار أن البضاعة تكون تحت حراسة الناقل الجوي سواء داخل المطار أو على متن الطائرة.

بينما لم تحدد معيار لضمان سلامة الركاب، حيث يتمتع الراكب بحرية الحركة في المطار مما يجعله ليس دائما تحت حراسة الناقل الجوي.⁽³⁾

كما أن فترة النقل الجوي لا تتضمن أي نقل بري أو بحري أو نهري يتم خارج المطار وفقا للمادة (3/18) اتفاقية 1929م، وإذا حدثت أي عملية النقل الجوي كالشحن أو تسليم البضاعة فإن كل ضرر يحدث يفترض أنه حدث خلال النقل الجوي ما لم يثبت عكس ذلك.

¹ يحيى البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1993، ص 152.

² على البارودي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص 730-731.

³ يحيى البناء، مرجع السابق، ص 156.

يترتب على ذلك من الجزء الأول المادة (3/18) من اتفاقية وارسو لعام 1929 تقضي على عدم تحمل مسؤولية الناقل الجوي أثناء فترة النقل البحري والبري والنهري تحدث خارج المطار والجزء الثاني من المادة (3/18) تقرر القرينة القانونية بافتراض وقوع الضرر خلال فترة النقل الجوي التي يرافقه النقل الجوي عملية تابعة سواء كانت برية، بحرية أو نهريّة⁽¹⁾ وللعمل بهذه القرينة وجوب توافر الشروط التالية:

أ/ أن يكون النقل البري أو البحري أو النهري تابعا لعملية النقل الجوي، يترتب على ذلك إن يكون هذا النقل الجوي هو الرئيسي في النقل متبوعا بعملية نقل أخرى.

ب/ أن يكون النقل التابع لعملية النقل الجوي أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي، فلا يكفي أن يكون هذا النقل قد تم بمناسبة تنفيذ عقد النقل الجوي و إنما يكون متبوعا لعملية النقل الجوي الرئيسي.

ج/ أن يكون النقل التابع لعملية النقل الجوي قد تم خارج المطار بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى.⁽²⁾

المطلب الثاني

تنفيذ التزامات أطراف عقد النقل الجوي

لا يتوقف تطور مسؤولية الناقل الجوي، وذلك لحتمية التأثير المباشر لما تتمتع به أداة هذا الناقل (الطائرة) فنظرا لحدائثة صنعها، واستثمارها بسرعة لم تتيسر من قبلها لمركبة برية أو مائية، وانطوائها على خطورة لا يمكن إغفالها، اتسمت مسؤولية الناقل بعدة تطورات حتى تتوالى مع التقنية الحديثة في مجال الطيران و كذلك نشأة التزامات عدة، نتيجة لهذا التطور ولطبيعة العمل الجوي، نظر مما لها من أهمية بالغة في العمل، وما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء وقيام المسؤولية بسبب الإخلال بالالتزام، عقديا كان أم غير عقدي.

¹ - أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 327.

² - المرجع نفسه، ص 328.

يولد عقد النقل الجوي للركاب بمجرد إبرامه التزامات متبادلة في كل ذمة من طرفي العقد الناقل من جهة، والراكب من جهة أخرى.⁽¹⁾

الفرع الأول

التزامات الناقل الجوي قبل الرحلة

يعد عقد النقل من العقود الملزمة للجانبين، فهو من جهة يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل الجوي، ومن جهة ثانية التزامات على عاتق الركاب والمرسل، وهذا ما سنشرحه فيما يلي:

أولاً- الالتزامات أطراف عقد نقل للركاب

سنطرق أولاً التزامات الناقل والتزامات المسافر ثانياً.

1- التزامات الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية

يفرض القانون على الناقل الجوي إعداد طائرة صالحة، وكذلك الالتزام بصيانتها وصيانة محركاتها وأجهزتها، وذلك طبقاً لدليل الصيانة الذي تعتمده سلطات الطيران في الدول طبقاً للمعايير العالمية والقواعد التي تقرها في هذا الخصوص، ونظراً أن التزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد استمرارية صلاحيتها للملاحة الجوية.⁽²⁾

أ- التزام الناقل الجوي بصيانة الطائرة

نص المشرع الجزائري بموجب القانون 06/98 ق.ط.م، وما له من اختصاص في الرقابة على الطائرات و مدى صلاحيتها، وهذا ما جاء في نص المادة 35 إلى غاية المادة 39 من القانون 06/98 ق.ط.م.

ب- التفتيش على الطائرات للتحقق من صلاحيتها للطيران

القيام بطلب تفتيش الطائرة أو إجراء اختبارات أو القيام بالطيران لغرض الاختبار كلما رأى ذلك ضروري للتحقق من صلاحية الطائرة، أو أجهزتها، أو مكوناتها.⁽³⁾

¹ - وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في حق نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011، ص 26.

² - المرجع نفسه، ص 30.

³ - المرجع نفسه، ص 32.

وكل طلب تفتيش يستوجب رخصة من السلطة المكلفة بالطيران المدني، وذلك بعد إدلاء المصالح المختصة بوزارة الدفاع الوطني برأيها، وهذا ما جاءت به المادة 39 من القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري.⁽¹⁾

ج- تزويد المسائل

يقع على عاتق الناقل وجوب تحرير تذكرة سفر، والتي تشتمل على البيانات الإلزامية المتطلبة قانوناً، ويتعين عليه أن يحررها بخط مقروء ويسلمها إلى المسافر قبل الرحيل بوقت كاف يسمح لهذا الأخير بمعرفة شروط النقل، الذي ينوي القيام به، واتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه إذا ما قدر ذلك.⁽²⁾

لقد ورد تعريف التذكرة في المادة (4/2) في المرسوم التنفيذي 16-175، المحدد لشروط و كفاءات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي وجاء التعريف كما يلي: "التذكرة هي وثيقة مرور قيد الصلاحية تحدد الحق في النقل، يمكن أن تتخذ شكل تذكرة إلكترونية يسلمها أو يرخص بها الناقل الجوي أو وكيله المعتمد".⁽³⁾

2- التزامات الركاب

يقابل الالتزامات التي يتحملها الناقل التزامات على عاتق المسافر يتعين عليه الوفاء بها. وتتمثل هذه الالتزامات فيما يلي:

أ- دفع الأجرة

يعتبر دفع الأجرة الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافر، ولم تمنح اتفاقيتي وارسو ومونتريال، الناقل حق في رفع دعوى على المسافر في حالة عدم قيام هذا الأخير بدفع أجرة النقل

¹- تنص المادة (39) من القانون رقم 06/98 "تخضع تطبيقات اختبار نماذج الطائرات لرخص مسبقة من السلطة المكلفة بالطيران المدني، بعد إدلاء المصالح المختصة بوزارة الدفاع الوطني برأيها".

²- العريني محمد فريد، القانون الجوي، النقل الجوي- حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 171.

³- المادة (2/4) من قانون 16-175، المحدد لشروط وكفاءات تطبيق حقوق الركاب النقل الجوي العمومي، المرجع السابق.

ومن ثم يرجع في تنظيم هذا الأمر إلى القانون الوضعي الواجب التطبيق، كما لا يمكن إصدار تذكرة سفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة.⁽¹⁾

ب- حجز مكان في الطائرة

تذكرة السفر لا تعطي الحق للمسافر بالانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية إلا إذا قام بحجز مكان له على الطائرة، فيتعين عليه أن يوفي بهذا الالتزام وهذا ما ورد في المادة (5/2) المرسوم التنفيذي رقم 16-175⁽²⁾ والحكمة من تقرير هذا الالتزام على عاتق المسافر ترجع إلى ضيق الأمكنة بالطائرة وارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصاً على سلامة الرحلة الجوية

ج- احترام تعليمات الناقل الجوي

يتوجب على المسافر التواجد في المطار (مطار القيام) في الميعاد الذي تحدده جداول مواعيد تمهيدا للإقلاع و أيضا بمراعاة اللوائح الإدارية ولوائح الضبط والصحة والجمارك، فإن خالف الراكب هذه التعليمات كان للناقل أن يرحل دون انتظاره، ولا مسؤولية عليه في هذه الحالة حتى ولو أدى الرحيل إلى الإضرار بالراكب، ذلك أن المصلحة الجماعية في بدء الرحلة الجوية في موعدها أولى بالرعاية من مصلحة راكب واحد.⁽³³⁾

ثانياً- إلتزامات أطراف عقد نقل البضائع

يولد عقد نقل البضائع الإلتزامات على عاتق كل من الناقل و المرسل، وسنطرق عن هذه الإلتزامات فيما يلي:

¹- العريني محمد فريد، القانون الجوي، النقل الجوي- حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 172.

²- المادة 5/2 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 التي تنص "حياسة الراكب على تذكرة أو اثبات اخر يذكر فيه ان الحجز تم تأكيده و تسجيله..."

³- أبوزيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1980، ص 317.

1- التزامات الناقل

يلتزم الناقل بنقل البضاعة إلى مكان الوصول ويقصد بالبضاعة كل مال منقول بالطائرة. وعلى ذلك لا تعد جثث الموتى، خلافا لما يدعيه الفقيه "رودبير" التي تخضع في نقلها للقواعد المطبقة على البضاعة، بل تخضع في نقلها للقواعد المطبقة على الأشخاص.

كما يلتزم الناقل، كذلك على عكس ما قد يتبع أحيانا في النقل البحري أو البري، بشحن البضاعة ورسها داخل مخازن الطائرة. ولا يتحمل مرسل البضاعة بهذا الالتزام، ذلك لأن عملية الشحن تتصل اتصالا وثيقا بسلامة الرحلة الجوية، و لأن الناقل، بما لديه من وسائل أدرى من المرسل بما تقتضي هذه السلامة من متطلبات.⁽¹⁾

وكما قد يشترط في العقد أن يتولى المرسل عملية الشحن، لا سيما في النقل الجوي غير المنتظم أو بحسب الطلب. ومع ذلك فإن هذا الشرط لا يعني حرمان الناقل من التأكد من عدم إخلال عملية الشحن بأمن وسلامة الطائرة.⁽²⁾

أ- التزامات المرسل

باعتبار عقد النقل الجوي ملزم لجانبين، فيترتب التزامات على عاتق الناقل و كما هو الحال أيضا على عاتق المرسل

1. تسليم البضاعة للناقل

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل ولا يعد ذلك التسليم شرطا لانعقاد العقد، بل التسليم ليس إلا شرطا لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزام آخر، وهو الالتزام بنقل البضاعة من مكان لآخر، ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام، إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم.⁽³⁾

¹ - طالب حسين موسى، القانون الجوي الدولي، دارالثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 118.

² - العريني محمد فريد، القانون الجوي، النقل الجوي- حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 185.

³ - المرجع نفسه، ص 187.

2. الالتزام بدفع أجرة النقل

يعتبر الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرسل، ويعني تسديد أجرة نقل البضاعة وغالبا ما يتضمن العقد قواعد تحديد الأجرة وأحكام الوفاء بها، ويلحق بالأجرة هذه مصاريف الإيداع والشحن والتفريغ وغيرها من المصاريف التي يتحملها الناقل، وتكون لازمة لإتمام عملية نقل البضاعة.

وغالبا ما تكون الأجرة مستحقة مقدما عند القيام، ما لم يتفق على غير ذلك، كأن يتم الاتفاق على دفع الأجرة في مطار الوصول، وإذا لم يتم المرسل بأدائها في مطار القيام جاز للناقل أن يمتنع عن تسليم البضاعة من أجل نقلها.⁽¹⁾

3. تغليف البضاعة و تعبئتها

قبل أن يسلم المرسل البضاعة للناقل، عليه تغليفها وتعبئتها وحزمها بطريقة تحميها من الهلاك والتلف و بطريقة تبعد تعرض البضائع الأخرى المحمولة للتلف: كما على المرسل أن ينبه الناقل إلى طبيعة البضاعة والمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها وذلك كي يتسنى للناقل اتخاذ الاحتياطات اللازمة كإعداد مكان خاص لوضعها فيه.⁽²⁾

الفرع الثاني

التزامات أطراف عقد النقل الجوي أثناء و بعد الرحلة

النقل الجوي لا يقتصر على نقل الركاب فقط، إنما يشمل البضائع والأمتعة بكل أنواعها المختلفة وترتب عملية النقل الجوي التزامات متبادلة على أطرافها، حيث يلتزم كل طرف بتنفيذ ما تعاقده عليه تحت طائلة المسؤولية في حال عدم تنفيذه هذه الالتزامات من ناحية، ومن ناحية أخرى تخضع تلك العملية لبعض المخاطر التي لا تقتصر على مستعملي الطائرة من ركاب وشاحني بضاعة بصفته أطراف في عملية النقل الجوي مع الناقل الجوي، بل تشمل أيضا الأشخاص أو

¹- مصطفى البندري، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن، ص 387.

²- BARTHELEMY Mercadal، droit des terrestres et aérien، Dalloz، paris ،1996. P، 256.

الأشياء المتواجدة على سطح الأرض لما تسببه لهم من أضرار ناجمة عن الحوادث الجوية في بعض الحالات.⁽¹⁾

أولاً- التزامات الناشئة عن عقد نقل الركاب:

يعد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين إذ أنه يترتب التزامات وحقوق لكل طرفين في العقد.

1/ التزامات الناقل الجوي

يتحمل الناقل الجوي بموجب عقد النقل مجموعة من الالتزامات في مواجهة الركاب أو المسافرين، نعرضها كما يلي:

أ/ ضمان سلامة المسافر

يلتزم الناقل الجوي بأن يسهر على سلامة المسافر أثناء الرحلة الجوية و يضمن وصوله إلى بلد المقصد سليماً معافى فعلى الناقل الجوي تابعوه، أخذ جميع الاحتياطات والتدابير اللازمة لضمان سلامة المسافر.⁽²⁾

ب/ نقل أمتعة المسافر والمحافظة عليها

لا يقتصر التزام الناقل الجوي على نقل المسافر إلى مكان الوصول فقط، بل يلتزم فوق ذلك بنقل أمتعته الشخصية، أي التي يحتفظ المسافر بحراستها أو التي يتخلى عنها الناقل على نفس الطائرة و تظل الأمتعة في حوزة الناقل وحراسته.

ج/ توفير الراحة والطمأنينة للمسافر

يستغرق الناقل الجوي في رحلته الجوية لإيصال المسافر إلى مقصده زمناً من الوقت حسب المسافة التي تفصل البلد القيام عن بلد الوصول، وعلى الناقل تأمين راحة المسافر من خلال توفير مقعد للجلوس، تقديم ما يحتاجه من طعام وشراب.⁽³⁾

¹- عدلي خالد، المرجع السابق، ص 49

²- محمود سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة باتنة، 2015، ص 105.

³- محمود سماح، المرجع نفسه، ص 108.

2/ التزامات المسافر

يعتبر المسافر الطرف الأول والأساسي في عقد النقل الجوي للأشخاص، فبدونه لا يتم إجراء هذا العقد والقيام بعملية النقل، وتحديد شخص المسافر لا يثير أية صعوبة سواء كان وطنيا أو أجنبيا لأن جنسية المسافر ليس لها أي أثر.

في الواقع لم تنظم اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 حقوق و التزامات المسافر ولكن هذه الالتزامات نظمتها الشروط العامة لقواعد الأحكام الوطنية⁽¹⁾ حيث يقابل الالتزامات التي تترتب على الناقل التزامات يتعين على المسافر الوفاء بها.

ثانيا- الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع

لا يختلف جوهر عقد النقل بين نقل الأشخاص ونقل البضائع مما يؤدي إلى إتحاد الالتزامين الرئيسيين على كاهل الطرفين.

أ- التزامات الناقل الجوي للبضائع

إن المهمة الأساسية للناقل الجوي للبضائع هو نقل البضاعة من مطار القيام إلى مطار الوصول ويتطلب ذلك بذل عناية اللازمة للحفاظ على البضائع وحراستها. سوف ندرس مجموعة العمليات المادية و القانونية التي يقوم بها كلا من الناقل والمرسل وأحيانا المرسل إليه على النحو التالي:

1- الالتزام بتسليم البضائع

يلتزم الناقل بمجرد إبرام العقد وحسب شروطه تسليم البضاعة، فإن امتنع عن التسليم أو تأخر فيه كثيرا، يكون مسؤولا تجاه المرسل إلا أن أثبت أن فعل ذلك ينسب إلى سبب أجنبي⁽²⁾.

¹- محمد دهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، النقل الجوي الوطني والدولي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 103.

²- المرجع نفسه، ص 104.

2- التزام الناقل شحن البضائع و رصها

في عقد النقل الجوي للبضائع يقصد بالشحن وضع البضائع في الأماكن المخصصة لها على متن الطائرة، أما الرص فيقصد به ترتيب البضاعة على متن الطائرة بطريقة منتظمة وفنية لا تؤثر فيما بعضها على الطائرة⁽¹⁾.

3- الالتزام بنقل البضائع

وهو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل الجوي وهو نقل البضاعة من مطار القيام إلى مطار الوصول عبر الجو.

4- الالتزام بالمحافظة على البضاعة

لقد عالجت اتفاقية وارسو في المادة (18) على تحديد النطاق الزمني لسريان النظام الخاص بمسؤولية الناقل الجوي، فهذا النظام لا ينطبق على أحكام النقل البحري والبري، بما أن البضاعة في حوزة الناقل الجوي فعليه بذل العناية اللازمة للمحافظة عليها.⁽²⁾

5- الالتزام الناقل باحترام مواعيد النقل

متى تم شحن البضاعة على متن الطائرة فإن الناقل الجوي يلتزم بنقلها وتوصيلها إلى المكان المتفق عليه وفي ميعاد المحدد في العقد، لأن غالباً ما يستعمل المرسل نقل البضاعة على متن طائرة لاعتبارات أهمها السرعة وريح الوقت.

عدم التزام الناقل الجوي باحترام المواعيد المتفق عليها يجعل من الإلتزام عرضة للبطلان، امتداداً إلى نص المادة (23) اتفاقية وارسو والمادة (62) من اتفاقية مونتريال.⁽³⁾

ب- التزامات الناقل للبضاعة في مطار الوصول

يلتزم ناقل البضاعة في مطار الوصول بما يلي:

¹- محمد دهجت عبد الله أمين قايد، المرجع سابق، ص 105.

²- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 119.

³- أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 228.

1. تفريغ البضائع

متى وصلت الطائرة الناقلة للبضائع إلى مكان الوصول يتوجب على الناقل أو تابعيه العمل على إنزال البضاعة من الأماكن المخصصة لها بالطائرة تمهيدا لنقلها إلى صاحب الحق فيها، فتكاليف التفريغ يلتزم بها الناقل ما لم يتفق على خلاف ذلك.⁽¹⁾

2. تسليم البضاعة إلى المرسل إليه

هي العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل الجوي، ويتمثل ذلك بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه المعين في خطاب النقل وتمكينه من الحراسة المادية عليها وذلك متى وصلت البضائع إلى الجهة المقصودة، ويقوم بذلك الناقل بأخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ثم يقوم بتسليمه المستندات اللازمة لإخراجها من الجمارك.⁽²⁾

ج. التزامات المرسل والمرسل إليه

رأينا سابقا أن طرفي عقد النقل الجوي، هما الناقل والمرسل بصفة أصلية و كذلك المرسل إليه في بعض الأحوال.

1- التزامات المرسل

1-1 ثبوت المرسل في التصرف بالبضاعة

المقصود بحق المرسل في التصرف بالبضاعة، الحق في تغيير مكان الوصول أو تغيير المرسل إليه أو استرجاع البضاعة إلى مكان المغادرة مما يعد تعديلا لعقد النقل، والأصل أن حق التصرف في البضاعة يثبت للمرسل لأنه هو الذي أبرم عقد النقل⁽³⁾ كما أوضحت اتفاقية وارسو 1929 أن للمرسل الحق التصرف في البضاعة وتوجيهها عندما تطرأ ظروف بعد تسلّم الناقل

¹ - محمد مختار أحمد البربري، قانون المعاملات التجارية، الالتزامات والعقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 361.

² - سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، إسكندرية، 2003، صص 104-105.

³ - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 222.

البضاعة من المرسل تسمح لهذا الأخير إلى تغيير وجهتها كما لو أن المرسل إليه قد أعلن إفلاسه مثلاً.⁽¹⁾

1-2 شروط الحق في التصرف بالبضاعة

- إن كان الحق في توجيه البضاعة قد أقرته اتفاقية وارسو 1929، إلا أن ذلك يتم بشروط
- تقيد المرسل كافة الالتزامات التي تقع على عاتقه عن عقد النقل الجوي وإذا ترتب على أوامر الناقل أية مصاريف إضافية التزام بها المرسل.
 - أن لا يكون في شأن استعمال الحق في توجيه أو التصرف في البضاعة إلحاق ضرر بالناقل أو المرسلين الآخرين.
 - أن تكون التعليمات بشأن توجيه البضاعة مكتوبة.
 - أن يكون تنفيذ تعليمات المرسل الصادرة إلى الناقل ممكناً بمعنى قابلية تعليمات المرسل للتنفيذ.
- ## 2- التزامات المرسل إليه

طبقاً للقواعد العامة في الالتزامات فإن آثار العقد تتصرف إلى المتعاقدين، ومن الناحية العملية لا يتصور أن يتمتع كل من المرسل والمرسل إليه معاً وفي وقت واحد بالحق في توجيه البضاعة والتصرف فيها. ذلك أن الناقل في هذه الحالة قد يجد نفسه أمام تعليمات متناقضة من المرسل والمرسل إليه، تؤدي إلى استحالة تنفيذها من قبل هذا الناقل، لذا كان من الضروري أن يحدد الوقت الذي ينتقل فيه هذا الحق من المرسل إلى المرسل إليه، والأصل أن انتقال الحق بتوجيه البضاعة يكون مرتبطاً بانتقال حيازة خطاب النقل الجوي إلى المرسل إليه، إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 خرجت من هذا الأصل، حيث ربطت الاتفاقية مسألة انتقال الحق في توجيه البضاعة باللحظة التي تصل فيها البضاعة إلى النقطة المقصد و أن يطلب المرسل إليه من الناقل تسليمه للبضاعة ما لم يكن للمرسل إليه قد رفض تسليم البضاعة أو تعذر الاتصال به من قبل الناقل، ففي هذه الأحوال يسترد المرسل الحق في توجيه البضاعة لذا يكون الناقل ملزماً بإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتفق على خلاف ذلك.⁽²⁾

¹ - علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون البحري و الجوي، دار الجامعية، بيروت، 2001، ص 581.

² - محمود سماح، المرجع السابق، ص 125.

الفصل الثاني

آثار مسؤولية الناقل الجوي

قد لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع بعدم مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المتعاقد في عملية النقل الجوي من الركاب أو شاحني البضاعة، مما يترتب عليه في هذه الحالة إثارة مسؤوليته عنها، و بالتالي يصبح هو الملتزم بتعويض الأضرار التي أصابتهم، حيث أن اتفاقية وارسو لعام 1929م والبروتوكولات المعدلة لها قد وضعت في مجال التعويض عن الأضرار الناشئة عن عملية النقل الجوي، وذلك لتشجيع النشاط الاقتصادي في مجال النقل الجوي، إلا أن الناقل الجوي قد يلجأ إلى التهرب من أحكام المسؤولية أو من أحكام التعويض المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية من خلال وضعه لشروط التخفيف أو الإعفاء منها، بالإضافة لما قد يرتكبه الناقل الجوي من أفعال تستوجب تشديد مسؤوليته.

أجازت اتفاقية وارسو لعام 1929 للمتضرر أن يرفع دعوى المسؤولية أمام القضاء للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت نتيجة عدم تنفيذ الناقل الجوي للالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، فوضعت الاتفاقية أحكام خاصة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل، وتراعي فيها مصلحة المضرور من ناحية ولا تهمها مصلحة الناقل من ناحية أخرى.

تدور أحكام دعوى المسؤولية حول الاختصاص القضائي بنظر الدعوى وأطرافها والدفع بعدم قبولها وأخيرا سقوط الحق في رفعها .

ومن هنا سيتم دراسة تحديد مسؤولية الناقل الجوي ودعوى التعويض على النحو التالي:

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل الجوي

المبحث الثاني: التعويض واتفاقيات المسؤولية

المبحث الأول

دعوى مسؤولية الناقل الجوي

عندما يخفق الناقل في تنفيذ الالتزامات التي تترتب عن عقد النقل وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعمل الطائرة، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء برفع دعوى للحصول على التعويض من الذي ألحق له الضرر، ولقد اهتمت النظم القانونية المختلفة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي، فوضعت لها أحكاماً تراعي مصلحة المضرور من ناحية ولكنها لا تهمل من ناحية أخرى مصلحة الناقل، ولم تخف هذه الأهمية كذلك على واضعي اتفاقية وارسو فقامت بتنظيم هذه الأحكام على نحو لا يخل بالتوازن الذي حرصت على إقامته بين مصالح مستعملي الطائرة، من ركاب وشاحنين، من جهة وبين مصالح الناقلين الجويين من جهة.⁽¹⁾

وتدور أحكام دعوى المسؤولية حول المسائل الرئيسية الآتية: أطراف الدعوى، المحكمة المختصة بنظر الدعوى، إجراءات رفع الدعوى، تقادم الدعوى أو سقوطها.

المطلب الأول

أطراف الدعوى المسؤولية

أطراف الدعوى، هي الأمور التي تستلزمها الدعوى بحيث لا تتصور دعوى بدونها، ويرى البعض أن أشخاص هي أطرافها، والمقصود بها الشخص الذي ترفع له، أو عليه الدعوى أي المدعي والمدعى عليه.

جميع الدعاوى التي ترفع أمام القضاء، يكون تحريكها بمناسبة الإخلال بعقد النقل الجوي هما طرفان هذا العقد، فالمدعي هو المسافر والناقل الجوي هو المدعى عليه، غير أن المشرع الجزائري لم يتولى تحديد طرفي هذه الدعوى بشكل متوازن، بينما تم عرض طرف المدعى عليه على نحو أكثر تفصيلاً لاسيما في الحالات التي ترفع الدعوى على أشخاص آخرين غير شخص الناقل المتعاقد.

¹ - فريد محمد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2011، ص

سنقوم بدراسة أطراف دعوى الناقل الجوي المتمثلة في المدعي (الفرع 1) والمدعى عليه (الفرع 2).

الفرع الأول المدعي

المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر ويكون عادة إما المسافر وذلك في حالة نقل المسافرين وأمتعتهم أو ورثته في حالة وفاته، وإذا كان المسافر هو المتضرر فمن حقه تحريك دعوى على الناقل الجوي، وفي حالة وفاته ينتقل الحق إلى ورثته.⁽¹⁾

خول المشرع الجزائري لورثة المدعي الحق في متابعة الناقل الجوي قضائياً، وذلك من خلال نص المادة 153 / 1 من ق.ط.م " لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث..."⁽²⁾

يختلف المدعي في عقد النقل الجوي باختلاف موضوع العقد فقد يكون المسافر هو المضرور في حالة نقل المسافرين، قد يكون المرسل أو المرسل إليه في حالة نقل البضائع.

أولاً- المدعى في نقل الأشخاص: هو كل شخص أصابه ضرر سواء كان المسافر نفسه أو ورثته ونصت المادة 24 اتفاقية وارسو " لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في الحالات المقررة منها في المادتين 18، 19 إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة من الاتفاقية.

وتسري أيضاً أحكام الفقرة السابقة على الحالات المنصوص عنها في المادة 17 دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي و بحقوق كل منهم"⁽³⁾.

¹-عزالدين الديناصوري وآخرون، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء، ناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، د.س.ن، ص 207.

²-المادة 153 من قانون 06/98 متعلق بالطيران المدني الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³-المادة 24 من اتفاقية وارسو 1929 .

ثانياً-المدعي في نقل البضائع

يشترط في عقد النقل الجوي للبضائع أن يكون اسم عنوان المرسل والمرسل إليه واردين في خطاب النقل الجوي، حتى يؤول لهما الحق في مقاضاة الناقل الجوي على أساس المسؤولية. وبالتالي لا يستطيع مشتري البضاعة تحريك دعوى التعويض ما لم يرد اسمه في خطاب النقل الجوي، وفي حين أخر يمكنه تحريك دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية.⁽¹⁾

منح القضاء لشركات تأمين أن ترفع دعوى المسؤولية وهي حكم (الغير الأجنبي عن العقد) اذا ما التزمت بالتعويض للمرسل عما هلك من البضاعة.⁽²⁾

الفرع الثاني

المدعى عليه

تنص المادة 27 اتفاقية وارسو على أنه "في حالة وفاة المدين تقادم دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه"⁽³⁾

الأصل أن تقام الدعوى على الناقل نفسه، ولكن تثار الصعوبة في حالة وفاته أو عند تعدد الناقلين، فإذا ما توفي الناقل الجوي ترفع الدعوى على ورثته وهو ما نصت عليه المادة 27 من اتفاقية وارسو لعام 1929.

يتبين من خلال المادة السابقة أنه في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة لهذه الاتفاقية حرصاً من الاتفاقية على التأكيد على حق المضرور بالتعويض المقرر اذا ما توفي الناقل الجوي، وإذا ما رفعت على خلف الناقل الجوي، فإنهم يستفيدون من المسؤولية المحددة الواردة في الاتفاقية.

¹-هاني دويدر، المرجع السابق، ص263.

²-عزالدين الديناصوري، وآخرون،، المرجع السابق، ص 209.

³- المادة 27 من اتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي، 1955.

لم تعرف اتفاقية وارسو للناقل الجوي، بل تكفل بروتوكول جوادالاهارا 1961 المعدل لاتفاقية وارسو، حيث فرق البروتوكول بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي،

1- الناقل المتعاقد: كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضعاً لاتفاقية وارسو و مبرماً مع المسافر أو المرسل إليه، أو أي شخص يعمل لحساب المسافر أو المرسل إليه⁽¹⁾.

2- الناقل الفعلي: شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو بجزء منها و لكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلاً بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، و يعتبر هذا التصريح قائماً ما لم يثبت ذلك⁽²⁾.

أما النقل المتتابع فيقصد به: "هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة و يتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع، و لقد نظمت اتفاقية وارسو أحكاماً خاصة لمسؤولية الناقلين المتتابعين في حالة نقل المسافرين من جانب، و في حالة نقل البضائع و الامتعة من جانب آخر"⁽³⁾.

و تنص المادة 2/30 لاتفاقية وارسو أنه: "... لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاه، وذلك ما لم يكن الناقل الأول بناء على مشاركة صريحة، قد أمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها"⁽⁴⁾.

ينضح من نص المادة السابقة أن الأصل في رفع الدعوى المسؤولية لا يكون إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي يتولاه، ولكن يمكن رفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول، ولو تحقق الضرر في مرحلة تولاه ناقل لاحق له، إذا كان بناء على مشاركة صريحة قد تحمل المسؤولية عن الرحلة كلها.

¹-المادة 2/1 من اتفاقية جوادالاهارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في 18/09/1961، انضمت إليها الجزائر بمقتضى أمر رقم 64-267 في 25/10/1965، ج.ر.ج.ج، رقم 104، الصادر في 26/10/1965.

²- المادة 3/1 من اتفاقية جوادالاهارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

³-المادة 7 من اتفاقية جوادالاهارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

⁴- المادة 30/2 من اتفاقية وارسو 1929 تتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

3- تابعي المدعى عليه

لم تتناول اتفاقية وارسو رجوع المدعى على تابعي الناقل الجوي مما كان يفوت على التابعين للنقل الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة ، فإذا أقيمت الدعوى على هؤلاء التابعين لم يكن بإمكانهم التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة لأنهم ليسوا طرفا في عقد النقل ولا يرتبطون بالضرورين بأي عقد من العقود، و يتم مقاضاتهم وفقا للأحكام المسؤولية التقصيرية.⁽¹⁾

لقد أضاف بروتوكول لاهاي 1955 في المادة 14 نصا جديدا إلى اتفاقية وارسو عالج فيه مسؤولية الناقل الجوي والتي جاء نصها كالآتي:

1. اذا رفعت دعوى على تابعي الناقل عن ضرر مما أشير إليه في هذه المعاهدة، فلهذا التابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يتمسك بها في التطبيق لأحكام المادة 22 إذا ثبت أنه كان في نطاق وظائفه.

2. ويجب ان لا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه معا تلك الحدود.

3. ولا تسر أحكام الفقرتين 1، 2 من هذه المادة إذا قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب التابع وذلك إما بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بادراك أن ضرر، قد يترتب على ذلك.

يتبين لنا من خلال نص المادة 14 السابق الذكر أن الضرور اذا رجع على أحد تابعي الناقل الجوي بالمسؤولية يكون المسؤول التابع حق التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها في اتفاقية وارسو، وإذا رفعت دعوى على كل من الناقل والتابع فلا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحصل عليه منها على الحد الأقصى الذي تقرره الاتفاقية، حتى لا يكون هناك تحايل على أحكام الاتفاقية، كما لا يجوز للتابع أن يتمسك بأحكام تحديد المسؤولية متى أثبت المدعي أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من جانب التابع.⁽²⁾

¹ -محمد فريد العريني، محاضرات في القانون الجوي، جامعة الإسكندرية، مصر، 1976، ص 218.

² -محمد فريد العريني، ودويدر هاني، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، لبنان، 1995، ص 231.

الفرع الثالث

المسؤول المدني

تنص المادة 196 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات "يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين متعددة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و تجاه الغير"⁽¹⁾

و من خلال نص المادة نستنتج أن هناك ثلاثة صور من تأمين المسؤولية المدنية :

أ- تأمين المسؤولية المدنية اتجاه الأشخاص

يعد هذا التأمين صورة من صور التأمين الإجباري الملقى على عاتق الناقل الجوي، بحيث يتحمل الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو و الاتفاقيات المعدلة لها المسؤولية على كافة الأضرار اللاحقة بالمسافر. ⁽²⁾

ب- تأمين المسؤولية المدنية اتجاه البضائع

يعتبر تأمين مسؤولية الناقل الجوي اتجاه البضائع تأميناً إلزامياً، بحيث تتفق التشريعات الحديثة في مجال التأمين من جراء قيام مسؤولية الناقل على ضرورة أن يقوم كل مستثمر لطائرة تعمل في إقليم معين مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضائع الموجودة على متن الطائرة.

ج- تأمين المسؤولية المدنية اتجاه الغير

هو تأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، و نجد مصدر هذا التأمين في القانون و ليس في العقد، و نظراً للمخاطر المترتبة على استثمار الطائرة و إلحاقها ضرراً بالغير، تناولت اتفاقية روما هذا النوع من التأمين و أفردت له تنظيماً خاصاً. ⁽³⁾

1- المادة 196 من أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 يناير سنة 1995، و المتعلق بالتأمينات، المعدل و

المتمم، ج.ر.ع.13، الصادرة في 1995.

2- طبيب عزالين، المرجع السابق، ص168.

3- المرجع نفسه، ص170.

المطلب الثاني

شروط رفع الدعوى

وهي شروط عامة تتعلق بجميع الدعاوى سواء كانت إدارية أو مدنية، و تتمثل هذه الشروط الخاصة برفع الدعوى وشروط خاصة بالعريضة.⁽¹⁾

وتنص المادة 13 من ق.ا.م.ا قبول الدعوى على ما يلي: "لا يجوز لأي شخص، التقاضي ما لم تكن له صفة و له مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون" وفي الفقرة الثانية: "يثير القاضي تلقائيا انعدام الصفة في المدعى أو المدعي عليه. وفي الفقر الثالثة: " كما يشير تلقائيا انعدام الإذن إذا ما اشترط القانون"⁽²⁾

و عليه فشروط رفع الدعوى هي:

- 1- أن يتمتع رافع الدعوى و المدعى عليه بالصفة
- 2- أن تكون له مصلحة قائمة أو محتملة
- 3- أن يكون استوفى شرط الإذن إذا كان مطلوب

الفرع الأول

إجراءات رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

تنص المادة 1/28 من اتفاقية وارسو على أن: "يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين وفقا لما يختاره، إما محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز

¹ - جهرة طيب، الإجراءات المتبعة في الدعوى الإدارية، رسالة ماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بسكرة 2014، ص 18.

² - قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية: ج.ر.ج.ج، عدد 21، الصادرة بتاريخ 2008/02/23.

الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، وأما محكمة جهة الوصول".⁽¹⁾

تخضع إجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى" يشترط نص المادة السابقة على المدعى أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع في إقليم إحد دول الأطراف في اتفاقية وارسو، ولا شك أن لهذا الحكم أهمية بالغة حيث تنقيد و تلتزم الدولة المثار أمامها النزاع بأحكام الاتفاقية، لأنها طرف في الاتفاقية وهذا بدوره يحقق التوازن بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد معه.⁽²⁾

وبالتالي إن اتفاقية وارسو خولت للمدعى خيارا بين إحدى ثلاث محاكم ليرفع الدعوى أمامها و هي: محكمة موطن الناقل، أو المركز الرئيسي لنشاطه أو لمحكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي، و إما محكمة جهة الوصول .

اختلف آراء الفقهاء في جوابهم عن هذا السؤال فمنهم من قال: أن نص المادة 1/28 يحدد المحكمة المختصة دوليا و محليا بنظر الدعوى المسؤولية.

و منهم من قال: أن نص المادة 1/28 يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دوليا بدعوى المسؤولية دون أن يحدد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى المسؤولية، والرأي المرجح هو الاتجاه الأول لسببين: الأول : يجب تفسير نصوص اتفاقية وارسو على نحو يؤدي إلى توحيد أحكامها، والثاني أن النص يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، مما يؤدي إلى تلاقي التباين في أحكام القوانين الداخلية⁽³⁾.

ولا شك أن تعدد الخيارات أمام المتضرر (المدعى) لمكان رفع الدعوى لها أهميتها فمن الناحية الأولى: قانون المحكمة المعروض عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي، ومن الناحية الثانية: يحدد أيضا قانون المحكمة التي طرح أمامها النزاع أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي، من الناحية الثالثة: يبين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع قواعد

¹ - المادة 1/28 من اتفاقية وارسو 1929، حول توحيد بعض القواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي.

² - وضحة فلاح مطيري، المرجع السابق، ص 83.

³ - ، المرجع نفسه، ص 84.

احتساب مدة سقوط الدعوى، ومن ناحية الأخيرة في حالة رفع الدعوى على الناقل الفعلي أو على الناقل المتعاقد، وأراد أن يدخل أحدهما الآخر في الدعوى فإن قانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر الإدخال والإجراءات الخاصة به.⁽¹⁾

المقصود هنا بالناقل الجوي الفعلي حسب المادة 2/2 من قانون 16-175 "ناقل جوي يقوم أو ينوي القيام برحلة في إطار عقد يبرم مع راكب أو باسم شخص آخر معنوي أو طبيعي ابرم عقد هذا الراكب".⁽²⁾

الفرع الثاني

تقديم الدعوى

تسقط الدعوى المرفوعة على الناقل إذا لم ترفع خلال سنتين من تاريخ وصول الطائرة أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ وقف النقل وذلك وهذا ما نصت عليه المادة 29 من اتفاقية وارسو لعام 1929 .

كم أشار المشرع الجزائري لسقوط الدعوى في المادة 156 من ق.ط.م "تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين..."⁽³⁾

يتضح نص المادة 29 من اتفاقية وارسو أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين إما من تاريخ وصول الطائرة، سواء وصلت في الميعاد أو متأخرة، إما من اليوم الذي يتعين فيه وصول الطائرة إن لم تصل أبدا في مطار الهبوط، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن الاستمرار في تنفيذ العقد لأي سبب من الأسباب، و لكن إذا وصلت الطائرة ثم تأخر الناقل الجوي عن تسليم الأمتعة و البضائع فإن الميعاد يسري من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة.⁽⁴⁾

¹- دويدر هاني، المرجع السابق، ص 420.

²- المادة 2/2 من مرسوم تنفيذي رقم 16-175، يحدد شروط و كفاءات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي، المرجع السابق.

³- المادة 156 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون المدني الطيران الجزائري، معدل ومتمم.

⁴- أمجد هاني عبد القادر القيام، مرجع سابق، ص 150.

يتعين أيضا حسب المادة 29 من اتفاقية وارسو يتم تعيين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها و إلا سقط الحق في رفع الدعوى أي إذا رفعت الدعوى على الناقل الجوي بعد انقضاء المدة القانونية المنصوصة في الاتفاقية يمكن للناقل الجوي أن يدفع بسقوط الحق في رفعها. و قد ثار خلاف الفقهاء حول الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع الدعوى المسؤولية خلالها.

حيث اعتبرها البعض أن المدة هي مدة سقوط وليست مدة تقادم وحتهم في ذلك إن الاتفاقية استعملت لفظ سقوط ولم تستعمل لفظ تقادم وإن اعتبار المدة مدة تقادم يتناقض غرض الاتفاقية من التوحيد حيث تختلف القوانين الوطنية في شروط وقف التقادم وانقطاعه وقواعد احتجابه فإذا اعتبرناها مدة سقوط نتقادی مثل هذا الاختلاف.

بينما ذهب فريق آخر إلى القول بأن المدة سابقة الذكر هي مدة تقادم وليست مدة سقوط، وبالتالي تجري عليها أحكام الوقف والانقطاع، وحتهم في ذلك تستند أن دعوى المسؤولية في أنواع النقل الأخرى البري أو البحري يجب أن ترفع كذلك خلال فترة وجيزة، وتلك الفترة تعد دائما فترة تقادم، فلماذا يشد النقل الجوي عن هذه القاعدة وكما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 29 اتفاقية وارسو بالرجوع إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع من أجل تحديد مدة سنتين، يعني أنه يرد على هذه المدة وقف وانقطاع وإلا لا معنى لورود الفقرة الثانية.⁽¹⁾

أما الرأي الراجح فقها وقضاء فتعتبر المدة مدة سقوط، لا يرد عليها الوقف ولا الانقطاع، وبالعودة إلى اتفاقية وارسو عام 1929م التي استخدمت مصطلح السقوط ولم يرد مصطلح التقادم فيها، والهدف من أخذ السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لكافة الدول نظرا لاختلاف قوانينها في شأن تحديد أسباب الوقف والانقطاع، ولأن الهدف من اتفاقية وارسو توحيد مسائل النقل الجوي وتحسب المدة التي تسقط بها الدعوى بالرجوع إلى قانون المحكمة التي يرفع أمامها النزاع، وتسري هذه المدة بالنسبة لجميع أنواع النقل الجوي سواء تعلق بنقل المسافرين أو بنقل البضائع أو الأمتعة وسواء كانت مسؤولية عقدية أو تقصيرية.⁽²⁾

¹ - دويدر هاني، المرجع السابق، ص445.

² - أنور طلبة، المسؤولية المدنية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005، ص549.

وفي الأخير نشير فقط أن السقوط يرد على دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي سواء كان ناقلا فعليا أم متعاقدا ولا يرد السقوط على الدعاوي الأخرى مثل دعوى رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض، أو رجوع الناقل الجوي على المرسل أو المرسل إليه، أو دعوى رجوع المتضرر على تابعي الناقل الجوي، أو دعوى رجوع الوكيل بالعمولة على ملتقي خدمة النقل.⁽¹⁾

المطلب الثاني

حل النزاعات

كان الناس غالبا ما يلجئون إلى القوة لاقتضاء حقوقهم، و الدفاع عنها، إلا أن الأمر تغير مع ظهور الدولة التي أخذت ذلك على عاتقها بواسطة إحدى سلطاتها الثلاث المتمثلة في السلطة القضائية، وبالتالي صار القضاء أحد أهم الأسس والركائز التي تضمن استقرار المجتمع عن طريق تحقيق العدالة، لهذا عملت أغلب دساتير الدول على تنظيم السلطة القضائية باعتبارها حامية المجتمع والحريات وهذا عن طريق ضمان المحافظة على الحقوق الأساسية للأفراد.⁽²⁾

قد جعلت الدولة من اللجوء إلى القضاء حقا دستوريا معترف به لكل شخص دون تمييز، فهو من الحقوق العامة ولا يجوز التنازل عنه بصفة مطلقة، و إن كان يجوز تقييده في عدة حالات كحالة تحديد رفع بعض الدعاوى أو احترام بعض الشكليات التي نص عليها القانون.⁽³⁾

القضاء على بعض السلبيات التي تعيق القضاء، نظمت الدولة طرق أخرى لحل النزاعات بدلا من القضاء مما يجعل أطراف الخصومة يشعرون بالطمأنينة وبالإنصاف، وبالتالي تتحقق العدالة ونجد التحكيم، الصلح، الوساطة.⁽⁴⁾

¹ - القليوبي سميحة، القانون الجوي، دار النهضة العربية، بيروت، 1989، ص 218.

² - زيري زهية، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص 2.

³ - محند أمقران بويشير، النظام القضائي الجزائري، الطبعة 4، د.م.ج، بن عكنون، 2005، ص ص 41-44.

⁴ - زيري زهية، المرجع السابق، ص 5.

من خلال ما سبق سندرس الاختصاص القضائي في نظر الدعوى المسؤولية الناقل الجوي (الفرع الأول) و كذلك إحدى طرق البديلة لحل النزاعات التحكيم (الفرع الثاني)

الفرع الأول

الاختصاص القضائي

يجب إقامة دعوى المسؤولية وفقا لاختيار المدعي في إقليم إحدى الدول المصادقة إلى اتفاقية وارسو.⁽¹⁾

حددت المادة 27 من اتفاقية وارسو المحكمة المختصة النظر الدعوى المسؤولية بطريقة يبين أن هذه الاتفاقية قد توخت اهتمام كبير، على الضحايا من المسافرين و أورثتهم أو أصحاب البضاعة إذ قررت بحق المدعي أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع بالضرورة في إحدى دول طرف في اتفاقية وارسو. ومتى تحقق هذا الشرط فإن له الخيار في رفع الدعوى إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد أو إما أمام محكمة مكان الوصول.⁽²⁾

يتبين أن الاتفاقية أعطت للمدعي الخيار في رفع الدعوى بين محكمتين: محكمة الناقل فهي إما محكمة موطن نفس الناقل، أو محكمة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمؤسسته، أو محكمة التي تقع في دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة، أما المحكمة الثانية التي تبين الخيار في نشأتها، فهي محكمة جهة الوصول التي وصلت إليها الطائرة فعلا، أو التي كان محددًا وصول إليها.⁽³⁾

المشعر الجزائري أخط بنفس المادة 27 من اتفاقية وارسو حيث تنص المادة 155 من ق.ط.م يمكن أن ترفع لدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو

¹ - أكرم المالكي، القانون الجوي، مكتب دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1998، ص 121.

² - أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 240.

³ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 317.

الأمته أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد⁽¹⁾.

الفرع الثاني

التحكيم

التحكيم هو نظام أو طريق خاص للفصل في المنازعات بين الأفراد والجماعات سواء كانت مدنية أو تجارية عقدية كانت أو غير عقدية.

إنه بديل لأحكام القضاء إذ يحكم بين طرفين حدث نزاع بينهما ولا سبيل سوى التحكيم بينهما، إذا صدر حكم فهو واجب النفاذ، أما التحكيم الدولي: بمعنى أنه يوجد طرف أجنبي في طرفين النزاع، والتحكيم خاص بالدول والأفراد والشركات ومن خصائص التحكيم يحقق للنزاع سرية وخصوصيته كما يحقق سرعة حل النزاعات والاقتصاد في النفقات.

نص المادة 32 من اتفاقية وارسو 1929 على جواز التحكيم في نقل البضائع ولكن بشرط أن يتم ذلك في مكان من أماكن الاختصاص التي حددتها المادة (28) منها، والغرض من ذلك هو أن يطبق المحكمين أحكام الاتفاقية، ونصت المادة (32) من اتفاقية "بالنسبة لنقل البضائع يجوز الأخذ بشروط التحكيم مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية إذ كان من المقرر إجراء التحكيم في إحدى جهات الاختصاص المشار إليها في المادة 28"⁽²⁾ أن اتفاقية وارسو 1929 أجازت التحكيم بخصوص نقل البضائع دون نقل الركاب.

بالرغم أن الاتفاقية أجازت التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع إلا أنها أغفلت تنظيم مسألة التحكيم في نقل الركاب وهذا الإغفال يضر بمصلحة المتضرر ويخدم مصلحة الناقل الجوي.⁽³⁾

¹-المادة 155 من قانون 06/98 معدل و متمم، مرجع سابق.

²-المادة 32 من اتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض القواعد النقل الجوي الدولي وبرتوكول لاهاي 1955.

³-ضياء نعمان، التحكيم في عقد نقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة محاكمة المغربية، العدد 3- أكتوبر 2007، دون مكان النشر، ص 140.

كما وضعت اتفاقية مونتريال 1999 قواعد معينة يتقيد بها الأطراف عندما يفضلون سلوك طريق التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي.

فالمادة (34) من اتفاقية مونتريال 1999 تحت عنوان التحكيم تنص:

1- مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع ويكون هذا الاتفاق كتابيا.

2- تتم الإجراءات التحكيم وفقا لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة (33).

3- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم هذه الاتفاقية.

4- تعتبر أحكام الفقرتين (2) و (3) من هذه المادة جزءا من كل البند أو اتفاق خاص بالتحكيم يكون باطلا و بدون أي أثر نص مخالف لهما في البند أو اتفاق التحكيم.⁽¹⁾

يتضح من نص المادة المذكورة أعلاه ما يلي:

- التحكيم يكون فقط في عقد نقل البضائع.
- التحكيم في عقد نقل البضائع اختياري بشرط أن يكون الاتفاق مكتوبا.
- لم تلزم الأطراف بنوع معين من أنواع التحكيم فيمكن أن يكون التحكيم حرا أو خاصا.
- اعتبرت الاتفاقية على أن كل اتفاق الهدف منه استبعاد أحكام الاتفاقية يعد باطلا بطلان مطلق و لا يعتد به.
- إجراءات التحكيم تختلف بحسب اختيار صاحب المطالبة في إحدى المحاكم المختصة بنظر النزاع، فهي إما إجراءات البلد المسجلة فيه شركة طيران، وإما إجراءات البلد الذي فيه المركز الرئيسي لأعمال الناقل أو إجراءات البلد الذي أبرم فيه عقد النقل أو إجراءات البلد الذي سيتصل فيه البضاعة إلى مقصدها النهائي.⁽²⁾

¹ - المادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999.

² - ضياء نعمان، المرجع السابق، ص 141.

المبحث الثاني

التعويض واتفاقات المسؤولية

الأصل أن تقوم مسؤولية النقل الجوي عندما يخل هذا الأخير بالتزامه ويعجز عن إقامة الدليل على نفي الخطأ، فيلزم بالتعويض، وضعت اتفاقية وارسو في المادة 22 حداً أقصى لا يجوز الاتفاق على النزول عنه كما جعلت اتفاقية مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض لحماية المستفيدين من عملية النقل الجوي، من ركاب و شاحني البضائع بإعفائهم من إثبات خطأ الناقل الجوي، وفي المقابل أقرت الاتفاقية مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي من خلال وضع حدود قصوى كما ذكرناها في السابق، ومع ذلك فقد نصت الاتفاقية على بعض الحالات التي تكون فيها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة، وقد تطورت هذه الحدود القصوى من خلال التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو 1929⁽¹⁾.

حددت الاتفاقية بروتوكولاتها كيفية التعويض وكيفية حساب التعويض ومدى استعادة الناقل الجوي من شروط تخفيض أو إعفاء من دفع قسمة التعويض.

بالتالي سوف ندرس موضوع التعويض من خلال الحد الأقصى للتعويض، وكذلك مبررات تحديد الحد الأقصى للتعويض وتجاوز الحدود القصوى للتعويض يكون ذلك في (مطلب الأول) أما المطلب الثاني خصصناه لدراسة اتفاقات المسؤولية على غرار الإعفاء من المسؤولية و تشديد المسؤولية.

المطلب الأول

التعويض

إن التعويض بمعناه الحديث هو جزاء المسؤولية المدنية وإنما كانت العقوبة هي الجزاء الرادع في كل من المسؤولية المدنية والجزائية، فقد كان توقيع العقاب أمر متروك للمجني عليه أو ذويه، ولم يجد التعويض بمعناه الحديث مكانه إلا بانفصال المسؤولية المدنية عن المسؤولية

¹ - المادة 22 من اتفاقيات وارسو، المرجع السابق.

الجنائية وبالتالي أصبحت الوظيفة الوحيدة للتعويض هي جبر الضرر وطريق احتياطي للتنفيذ والالتزام، تحددت أحكامه وعناصره بما يتناسب مع هذا الهدف في مجال المسؤولية المدنية⁽¹⁾.
سوف ندرس الحد الأقصى في التعويض في (الفرع 1) ومبررات تحديد التعويض (الفرع 2).

الفرع الأول

الحد الأقصى للتعويض

الأصل أن يقدر التعويض بقدر الضرر وانفاقية وارسو، خرجت عن هذا الأصل ووضعت للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي حدا أقصى لا يجوز الاتفاق على مخالفته.
ولا يحصل المضرور على الحد الأقصى إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو تجاوزه.
أما إذا كانت أقل منه فلا يحصل إلا على هذه القيمة الأخيرة تطبيقاً لمبدأ التعويض يكون على قدر الضرر⁽²⁾.

أولاً- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929

إن ازدهار النقل الجوي واستمراره لن يتحقق إذا ما التزم الناقل بتعويض كل الضرر لاستحالة قيامه مقدماً بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعها، فهو لا يعرض مقدماً قيمة البضائع أو جملة المبالغ التي سيدفعها كتعويض للمضرورين من الركاب ذلك أن قيمة التعويض تتوقف على عوامل كثيرة كالمركز الاجتماعي للمسافر وظروف إصابته، فإذا كان التعويض محددًا فيمكن للناقل أن يعلم مقدماً الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه فيكون من الميسور حساب المخاطر التي يتعرض لها وإبرام التأمين عليها⁽³⁾.

¹ - محمد فريد لعريني، القانون الجوي، النقل الجوي- حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 238.

² - محمد فريد لعريني، المرجع نفسه، ص 239.

³ - محمد أمجد هاني، عبد اقادير القيام، المرجع السابق، ص 107.

إن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيرا ما تؤدي إلى هلاك ما بداخلها، تعويض الركاب والبضائع وطاقم الطائرة فضلا عن هلاك الطائرة ذاتها، وتعويض المضرور على كافة الأضرار دون الاعتماد على مبدأ تحديد.

وضعت اتفاقية وارسو حد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب والبضائع فالمسؤولية تجاه كل راكب محددة بمبلغ 125 ألف فرنك، أما بالنسبة للامتعة المسجلة والبضائع فحددت المسؤولية بمبلغ 250 فرنك عن كل كلغ، أم بالنسبة للحقائب اليد فحددت المسؤولية بخمسة آلاف فرنك.⁽¹⁾

ويقصد بالفرنك في هذا المقام الفرنك الذهبي، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى عملة وطنية، وهذا التقدير ليس جرافيا وإنما هو بمثابة حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض بحيث إذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، فشرط الحصول على الحد الأقصى هو أن يكون الضرر مساويا له أو أكبر منه دون مجاوزة الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية.⁽²⁾

نصت اتفاقية وارسو على تجاوز القسوى للتعويض في الحالة التالية:

أ- فيما يتعلق بنقل الأشخاص: إذا أقام المضرور الدليل على أن قيمة الضرر تجاوز الحد الأقصى المقرر، ولم يفلح الناقل في دفع مسؤوليته عن القدر الزائد بإثبات انتفاء الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه، أو بإثبات الضرر ناشئ عن خطأ الغير.

ب- فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة والبضاعة، إذا قام المضرور عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسلمها عند نقطة الوصول، وبدفع مبلغا إضافيا إن اقتضى الأمر ذلك وفي هذه الحالة يلزم الناقل بدفع قيمة المبلغ المعلن،

¹ - خالد عدلي أمير، المرجع السابق، ص 90.

² - المرجع نفسه، ص ص 90-91.

إذا أثبت أنها تفوق مصلحة الراكب أو المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول.

ج- لا تسري الحدود القصوى للتعويض في حالة تأخير في نقل الركاب أو في حالة هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة أو تأخيرها. إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل، أو تابعيه أو وكلائه يقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بادراك أن ضرر سينجم عن ذلك في الغالب ويشترط في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل أو وكلائه إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.⁽¹⁾

ثانياً- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955.

بعد أن مضى وقت طويل على اتفاقية وارسو أصبح التعويض غير متناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار مما أدى إلى تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955، فجاءت المادة 11 من البروتوكول لتعدل المادة 22 من الاتفاقية⁽²⁾ فتم بموجبها رفع الحد الأقصى للتعويض عن إصابة الركاب إلى مبلغ 250 ألف فرنك، ولم يعدل الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل البضائع والأمتعة المسجلة، و لكنه جعل الأساس الذي يتخذ لحساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلي للطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى إذا كان الضرر ينقص من قيمة الطرود كلها فعندئذ يتم الحساب على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود.⁽³⁾

ثالثاً- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونترليال 1966

على الرغم من رفع التعويض بموجب بروتوكول لاهاي إلا أن أمريكا رفضت التصديق على هذا البروتوكول بحجة أن مقدار التعويض يتنافى مع آدمية الإنسان وكرامته، وصرحت

¹- محمد فريد العريني و دريدوي هاني، المرجع السابق، ص 234.

²-المادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955.

³- وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 71.

برغبتها بالانسحاب من اتفاقية وارسو مما أدى بالاتحاد الدولي للنقل الجوي بضرورة توقيع اتفاق مع هيئة الطيران الأمريكي، وقد تم ذلك وعدل هذا الاتفاق أساس المسؤولية فوضع الحد الأقصى للتعويض لكل راكب بمبلغ 75 ألف دولار، ولكنه لم يتعرض لنقل البضاعة والأمتعة.⁽¹⁾

الفرع الثاني

الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري

نميز بين حالتين:

1- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتعة المحمولة

تنص المادة 150ق.ط.م على الحد الأقصى للتعويض إذ تحدد قيمتها بمائتي و خمسين ألف (250 000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.

والوحدة الحسابية في مفهوم هذا النص هي وحدة حسابية متشكلة من 65 ميليغرام و نصف من الذهب على أساس تسعا مئة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن تحويل الوحدة الحسابية المذكورة إلى العملة الوطنية، ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم، أي أنه إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة التزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر.

أما الإضرار التي تصيب الأمتعة المحمولة مع المسافرين على متن طائرة فإن قانون الطيران المدني لم يشير إليها .

2- الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع المسجلة

لم ينص ق.ط.م رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة المسجلة ويشمل الحد الأقصى للتعويض جميع الأضرار التي نظمتها المادة 1/146 من قانون

¹-وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 72.

الطيران المدني، كما يمتد الحد ليشمل الأضرار الناتجة عن تأخير في نقل البضائع و الامتعة المسجلة في المادة 147.(1)

المطلب الثاني

اتفاقات المسؤولية

طبقاً للقواعد العامة يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية إلا ما ينشأ عن غشه أو خطأ الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش والخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه.(2)

الفرع الأول

الإعفاء من المسؤولية

يسقط حق المدعي أي المضرور في الدعوى القضائية، إذا قدم الناقل الجوي بيانا يبرهن فيه أنه اتخذ صيغة مندوبية كافة الإجراءات الضرورية لتقاضي الخسارة أو استحالة اتخاذهم كذلك(2) كما لا يسأل الناقل الجوي ويقبل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، إذا برهن الناقل الجوي بأن الخسارة ناتجة بفعل خطأ المضرور أو مساهمة هذا الأخير فيها و بالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في نقل المسافرين لأن نطاق هذا الدفع ينحصر في نقل البضائع والأمتعة وهلاكها هلاك جزئياً و ليس كلياً وبالتأخير أيضاً(3) وتتص المادة 1/152 من قانون الطيران المدني الجزائري " يشكل تسلم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقاً لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس"(4) كما تتص الفقرة الخامسة " من نفس المادة وعند انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة، تكون كل دعوى مرفوعة

¹ - تتص المادة 147 من ق ط م ج "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر النقل الجوي للأشخاص والأمتعة و الشحن ..."

² - محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ و الضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية للطبع و النشر والتوزيع، الإسكندرية، د س ن، ص 201.

³ -TOSL Jean Pierre, le nouveau régime de la responsabilité du transporteur aérien de personnes revue française de droit aérien, Edition Sirey, Paris,1998,p107.

⁴ -المادة 1/152 من قانون 98-06، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، المرجع السابق.

على الناقل الجوي مرفوضة ما عدا حالة الغش الصادر عن هذا الأخير" والغش كما هو معلوم عند الرومان يفسد كل شيء والعبرة في النقل الجوي بإرسال الاحتجاج لا بوصوله عندما يتقرر ما إذا كان الإجراء قد اتخذ في مواعيد القانونية⁽¹⁾، وتقضي المادة 2/152 أنه "في حالة تلف البضاعة يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجاً فور اكتشاف ذلك و في مهلة أقصاها 3 أيام فيما يتعلق بالأمثلة و 7 أيام فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة".⁽²⁾

وعند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها 14 يوم من التاريخ الذي كان من المفروض فيه أن توضع الأمثلة أو البضاعة تحت تصرفه.

أولاً- اتخاذ الناقل صحة مندوبيه كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك: متى أخل الناقل بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد نقل الأشخاص أو البضائع افتراض الخطأ من جانبه، وانشغلت ذمته بالمسؤولية، ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا أقام الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها هذا ما نصت عليه المادة 148 ق.ط.م.

اختلف الفقهاء في شرحهم للتدابير اللازمة فذهب أنصار الفكر الموسع أن التدابير من طبيعة الالتزام الملقى على كاهل الناقل الجوي، و لما ألفت الاتفاقية على الناقل الالتزام ببذل عناية، اقتضى الأمر أن تفسر التدابير الضرورية شكل يتفق مع طبيعة ذلك الالتزام، وعلى ذلك فإن عبارة التدابير الضرورية يعني تلك التدابير المعقولة يتخذها أب الأسرة الحريص الذي يوجد في ذات ظروف الناقل الجوي.⁽³⁾

أما المفهوم الضيق للتدابير الضرورية فهي فكرة التي تبنتها الأنظمة القانونية الجرمانية والرومانية، وكذا غالبية الفقه والقضاء الدوليين، وتقوم هذه الفكرة زيادة على تقديم الدليل الإيجابي على تخلف الخطأ والذي يتجسد من خلال إثبات حالة الطائرة قبل الطيران وأثناء الطيران، إن

¹ المادة 5/152 من قانون 06-98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

² المادة 2/152 من قانون 06-98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون طيران التجاري، مرجع السابق، ص 331.

يتوفر الدليل السلبي على انتفاء هذا الخطأ والتمثل في ضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث وإقامة الدليل ضده، وعليه يشترط حسب هذا المفهوم الضيق شرطين وهما: إثبات سبب الحادث أولاً وإثبات أن السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل ثانياً.⁽¹⁾

ثانياً- إذا برهن الناقل أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها

وهذا أمر طبيعي، فإذا كان الضرر واقع من البضاعة نفسها و لا يكون الناقل يد في هذا الضرر، فيعفي الناقل الجوي من المسؤولية في هذه الحالة، غير أنه لا يمكنه التمسك بهذه الحالة إذا كان ضياع البضاعة ناتج عن التأخير في النقل أو أي حادث آخر يؤدي إلى هلاك البضاعة و هذا ما نصت عليه المادة 2/148 ق.ط.م.

ثالثاً- خطأ المضرور أو المصاب

نصت المادة 149 من ق.ط.م على هذه الوسيلة وذلك "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"⁽²⁾ ونفس الشيء بالنسبة لهذه المادة إذ تعتبر نقل حرفي عما ورد في المادة الواحدة و العشرين (21) من اتفاقية وارسو 1929.

حتى يستفيد للناقل الجوي من الإعفاء وجب عليه إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة خطأ الشخص المضرور، وأسندت للمحكمة عند تطبيقها لقانونها أمر تقدير مدى أثر الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي حتى يتسنى لها استبعاد مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها، والسبب في هذه الإحالة يرجع إلى فشل الاتفاقية في تبني مفهوم موحد لهذه المشكلة، وبالتالي على المحاكم الداخلية التوفيق قدر الإمكان بين المفاهيم المتبادلة لأثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة.⁽³⁾

¹- أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 233.

²- قانون 98-06، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 142.

رابعاً- الخطأ الملاحي

لم تعد هذه الحالة سببا لدفع مسؤولية الناقل الجوي، و هذا بعد إلغاء الفقرة (2) من المادة 20 من اتفاقية المتضمنة لهذا الشرط.، يعتبر هذا الحكم قاصرا على نقل البضائع و الأمتعة دون نقل المسافرين.⁽¹⁾

المقصود بالخطأ الملاحي، تلك الأخطاء الفنية التي يرتكبها أعضاء طاقم الطائرة في قيادتها أو سيرها فيتعين على هؤلاء إثبات أنهم اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، ويكون الناقل الجوي مسؤولا عن خطأ قائد الطائرة الملاحي، إذا لم يكن حائزا لإجازة خاصة بنوع الطائرة التي يقودها. ونظرا للانتقادات الموجهة لاتفاقية وارسو يجعلها الخطأ الملاحي مبررا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية.

اتجه بروتوكول لاهاي إلى إلغاء هذه الوسيلة لدفع مسؤولية الناقل الجوي خاصة إذا تأكدت مسؤولية الناقل عن الأضرار البدينية التي ألقت بالمسافرين.

خامساً- القوة القاهرة

القوة القاهرة كل حدث لا يمكن توقعه و لا دفعه و ليس للناقل الجوي يد في حدوثه. ومن أمثلة القوة القاهرة، الحوادث الطبيعية المفاجئة كالزلازل حال إقلاع الطائرة أو هبوطها، أو الصواعق الطبيعية التي تصيب الطائرة أثناء الطيران أما الظروف المناخية فلا تعتبر قوة القاهرة لتوفر إمكانية الحصول على تقارير الأرصاد الجوية، ونذكر بأنه من وجبات قائد الطائرة قبل الإقلاع دراسته الدقيقة لما يتوفر لتقارير الخاصة بالتنبؤات الجوية لكن إذا بلغت الظروف المناخية حدا استثنائيا لم يكن متوقعا تصبح حينئذ من حالات القوة القاهرة.⁽²⁾

يعد كذلك من قبيل القوة القاهرة اندلاع حرب أو اضطرابات أمنية، أو اضطراب لم يتوقع الناقل الجوي حدوثها، أو نشوب حريق شريطة أن تتوافر في هذه الحوادث خصائص القوة القاهرة. و تجدر الإشارة أن خطأ الغير لا يعد سببا موجبا لدفع المسؤولية الناقل الجوي، ما لم تتوافر في

¹-طيب عزالين، المرجع السابق، ص80.

²-دمانة محمد، المرجع السابق، ص134.

هذا الخطأ بالنسبة للناقل خصائص القوة القاهرة، و المقصود بذلك انه لم يكن في مقدور الناقل توقع خطأ الغير وتفاديه.

من تطبيقات خطأ الغير، حادث التصادم الذي تتعرض له الطائرة نتيجة خطأ قائد الطائرة أخرى أو سرقة الأمتعة والبضائع حال حراسة الناقل الجوي لها، فالأول يغلب عليه طابع القوة القاهرة ما لم ثبت أنه كان في مقدور قائد الطائرة تفادي وقوع الحادث ، أما السرقة فلا تتوفر فيها خصائص القوة القاهرة لما تفترضه من إهمال الناقل الجوي أو تابعيه في حراسة الأمتعة أو البضائع، ومع ذلك إذا فرضت السلطات العامة هبوط الطائرة في ثمة المكان حالة ظروف الواقعة دون إمكانية قيام تابعي الناقل بأعمال الحراسة، فوُجعت السرقة، توفرت حينئذ خصائص القوة القاهرة و لا يسأل الناقل الجوي عن سرقة الأمتعة أو البضائع.⁽¹⁾

الفرع الثاني

تشديد المسؤولية

يشترط لتمتع الناقل الجوي بنظام المسؤولية المحدودة يكون حسن النية ، فإذا انتفى هذا الوصف وثبت أنه سيء النية ألحق به جزاء قاسيا يتمثل في عدم استفادته من أحكام تحديد المسؤولية ومن الأحكام التي تعفيه من هذه المسؤولية، لكنها علقت توقيع هذا الجزء على توفر شرطين هما:

أولاً- إهمال الناقل الجوي في تزويد المتعاقد معه في عقد النقل الجوي بوثائق السفر أو عدم تضمينه إياها في حالة إصدارها كل أو بعض البيانات الإلزامية.

أ-تذكرة السفر

تنص المادة 3 من اتفاقية وارسو على أنه " لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود تذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يظل العقد خاضعا للأحكام المنصوص عليها

¹-محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، 292.

في هذه الاتفاقية على أنه إذا قبل الناقل راكبا لم تسلم إليه تذكرة سفر فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها⁽¹⁾. يستفاد من المادة 3 حرمان الناقل الجوي من دفع المسؤولية طبقا لأحكام الاتفاقية والتمسك بأحكام تحديد المسؤولية جزاء على عدم إصداره تذكرة النقل وعدم تسليمها إلى المسافر أما في حالة تخلف البيانات المنصوص عليها في المادة 1/3 فإنه يحق له التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.⁽²⁾

ونظرا لوجود بعض البيانات غير الجوهرية التي تشترط الاتفاقية ذكرها في بعض الوثائق الأخرى (كاستمارة الأمتعة وخطاب النقل)، وبسبب موقف القضاء الأمريكي المتعنت تم تعديل بروتوكول لاهاي 1955، وقد اختصر بروتوكول لاهاي بيانات وثنائق النقل بشكل عام إلى ثلاث منها بيان الإعلان بإمكانية خضوع النقل الجوي لاتفاقية وارسو وذلك إذا قام المسافر برحلة غايتها النهائية أو إحدى محطاتها في بلد أو غير بلد القيام وعدل أيضا بروتوكول نص المادة 3 والذي يقضي في حالة قبول الناقل لمسافر دون تسليمه تذكرة السفر أو عدم اشتغالها على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة فلا يحق له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية الواردة في المادة 22 من اتفاقية وارسو.

أما بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 فقد عدل من الحدود القصوى للتعويض تعديلا جذريا، إلا أنه لم يبلغ الجزء المترتب على تخلف وثنائق السفر أو عدم انتظامها، وقد اكتفى فقط بالنص على قصر هذه الجزاء على حالة واحدة فقط وهي عدم إصدار تذكرة للسفر أو استمارة لنقل الأمتعة.⁽³⁾

ب- خطاب النقل الجوي

¹ - المادة 3 من اتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد نقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي 1955.

² - أمجد محمد هاني، المرجع السابق، ص 127.

³ - المرجع نفسه، ص 121.

القاعدة أنه لا يقع على عاتق الناقل الجوي عبء إعداد خطاب نقل البضاعة ، خلافاً هو عليه الحال في نقل الركاب والأمتعة المسجلة حيث يلتزم بتحرير وإصدار مستندات النقل الخاصة بهما، بل ينتقل هذا العبء إلى مرسل البضاعة، ولقد نصت اتفاقية وارسو على هذه القاعدة صراحة، في مادتها 6/1 بقولها " يعد مرسل منه خطاب النقل الجوي... يسلمه مع البضاعة، كما أشارت إليه اتفاقية مونتريال 1999 عندما نصت في الفقرة الأولى من مادتها 7 بأن " يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية"⁽¹⁾ إن إيصال الأمتعة ينطبق على خطاب النقل الجوي، فجزء الناقل الجوي عن قبوله البضاعة لم يعد لها خطاب نقل، أو كون الخطاب غير مشتمل على كل البيانات المشار إليها في نص المادة 1 من الاتفاقية هو حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض أو بأحكام دفع المسؤولية.

و جاء بروتوكول لاهاي لعام 1955 بتعديل يتمثل بقصر الجزء على عدم جواز تمسك الناقل بأحكام تحديد المسؤولية وحدها في حالة عدم إصداره خطاب نقل الجوي، أو عدم اشتغالها في حالة إصدار على الإعلان بإمكان خضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو.⁽²⁾

ج- استمارة الأمتعة

كانت المادة 4/4 من اتفاقية وارسو قبل تعديلها تجعل الجزء على عدم تسليم الناقل إيصال عن الأمتعة التي استلمها إذا كان الإيصال غير مشتمل على البيانات المشار إليها في الحروف (د.و.ح) فليس للناقل ان يتمسك بأحكام اتفاقية وارسو التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها و على خلاف تذكرة السفر الذي يؤدي عدم تسليمها للمسافر التي ترتب الجزء فهو حرمان من التمسك بأحكام دفع المسؤولية وتحديدها، فإن جزء في حالة استمارة الأمتعة يكون بعدم

¹ - محمد فريد العريني، وآخرون، المرجع السابق، ص 102.

² - المادة 7 من بروتوكول لاهاي والتي تنص على أنه " لا يحق للناقل الاستفادة من أحكام الفقرة 2 من مادة 22 إذا شحنت البضاعة على متن الطائرة بموافقة بدون مستند النقل الجوي أو إذا كان هذا المستند لا يتضمن التنبيه المنصوص عليه في الفقرة 3 من مادة 1.

تسليمها للمسافر وفي حالة إغفال بعض البيانات من جانب آخر ومن بين هذه البيانات، رقم تذكرة السفر، عدد الطرود ووزنها بيان خضوع النقل النظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية.⁽¹⁾

ثانياً - غش الناقل

تنص المادة 151 من ق.ط.م. "لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا للقانون إذا اثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر انه معادل للغش الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم"⁽²⁾

و نستنتج من خلال هذه المادة على نقطتين أساسيتين هما :

1. "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو من خطأ يراه القانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش.
2. وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق، إذا احدث الضرر في نفس الظروف، أحد تابعيه أثناء تأديته لأعمال وظيفته" اختلف الفقهاء في صياغة المادة و كان معرض تفسيرها حسب القضاء الفرنسي وقضاء الدول القانون المكتوب تقرر أن المقصود الخطأ المساوي للغش هو: الخطأ الجسيم أو الخطأ الفاحش.⁽³⁾

تشير المادة (25) من اتفاقية وارسو لعام 1924 مشكلتين هما مشكلة تحديد المقصود بالغش و الخطأ المعادل له بموجبها يخرج الناقل الجوي من نطاق المسؤولية المحدودة و يخضع بالتالي لنطاق المسؤولية الكاملة الغير محدودة.

• تحديد المقصود بالغش والخطأ

¹-أمجد محمد هاني، المرجع السابق، ص 128.

²-قانون 98-06، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم، مرجع سابق.

³-حداد إلياس، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، جام.3.عة دمشق، 2004، ص 223.

نشير بداية إلى الكيفية التي نشأت بموجبها المادة (25) اتفاقية وارسو 1929 ففي مؤتمر باريس 1925 لم يطرأ على الفكر المؤتمرين فيه أن يناقشوا مسألة أثر سوء نية الناقل الجوي أو تابعيه على مدى مسؤولية، فاقصر اهتمامهم على البحث في نظام المسؤولية المحدودة له، أما في اجتماع الخبراء الثاني في باريس 1927 أثرت لأول مرة مسألة استبعاد الإحكام التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية أو تحد منه في حالة ارتكابه هو و تابعيه غشا أو خطأ فاحش يكشف عن سوء نية مدبره مما يلحق الأضرار بالمتعاقدين معه، و تبلورت هذه المشكلة بشكل واضح و متكامل في مشروع الاتفاقية الذي أعدته لجنة الخبراء في اجتماعها الثالث 1928، إذ نص المشروع في المادة 24 على حرمان الناقل الجوي من التمسك كنصوص الاتفاقية التي تستبعد مسؤولية أو تحدها إذا نشأ الضرر من فعل عمد غير مشروع صادر منه أو من تابعيه.⁽¹⁾

¹-فاروق زاهر، مرجع سابق، ص 477.

خاتمة

رأينا أثناء دراستنا أن عملية النقل الجوي تتمتع باهتمام المجتمع الدولي لما تتميز به من أهمية على مستوى النشاط الاقتصادي والاجتماعي للأفراد.

كانت اتفاقية وارسو أولى الاتفاقيات التي قامت بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، بحيث انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964 والاتفاقيات المعدلة لها ومن هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية جوادالاهارا 1961 بمقتضى أمر 65-267 المؤرخ 25 أكتوبر 1964.

و من خلال ما درسناه توصلنا إلى بعض النتائج أهمها :

- عقد النقل الجوي عقد رضائي لا تشترط فيه الشكلية معينة لانعقاده و ان كانت اتفاقية وارسو لعام 1929 قد تضمنت بعض الأحكام المتعلقة بوثائق النقل الجوي و المتمثلة في خطاب النقل الجوي و تذكرة السفر واستمارة الأمتعة ، إلا أنها تعتبر وسائل إثبات لعقد النقل الجوي.

- ترتب على إبرام اتفاقية وارسو لعام 1929 بلغة واحدة وهي اللغة الفرنسية مما أدى الى اختلاف في تفسير مصطلحاتها و نصوصها في اللغات الأخرى للدول التي ترجمتها مثل تفسير مصطلح "جثث الموتى" الذي أثار تحديد طبيعتها باعتبارها بضاعة أم ركاب و مصطلح "الصعود والهبوط" الذي أثار تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي.

لم تعالج اتفاقية وارسو لعام 1929 بشكل واضح نوع الضرر الموجب للتعويض تاركة إياها لأحكام القوانين الوطنية مما أثار مدى اعتبار الأضرار النفسية الناشئة عن عملية النقل الجوي موجبة للتعويض من قبل الناقل الجوي خصوصا أن الاتفاقية قد اعتبرت الأضرار المادية هي الموجبة للتعويض.

يفتقد قانون الطيران إلى تعريف الناقل الجوي الوارد في المادة (2) من قانون 98-06، كما أن لفظ "المستغل" ينصرف الى تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالغير على اليابسة و ليس الشخص المسؤول اتجاه الركاب، ولرفع بعض الإشكالات على المشرع تبني قواعد اتفاقية جوادالاهارا 1961 ضمن القانون الطيران المدني المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي ينفذه شخص آخر غير الناقل المتعاقد.

نظرا لتدني قيمة الدينار وانخفاض القدرة الشرائية بسبب ارتفاع الأسعار وجب على المشرع وضع قاعدة تقضي بالمراجعة الدورية للحد الأقصى للتعويض كل خمس سنوات. على المشرع الجزائري النظر في مسألة التعويض عن المعنوي, كون هذا الأخير يكتسي بأهمية بالغة في المجتمع رغم، تفرغه لهذا الأخير في المادة 182 مكرر ق.م.ج والذي حصر الضرر المعنوي في المساس بالحرية، الشرف والسمعة، وتعتبر الأضرار المعنوية مثل الأضرار المادية الواجب التعويض عنها.

قائمة المراجع

❖ باللغة العربية

أولاً- الكتب

1. أبوزيد رضوان، **الوجيز في القانون الجوي، قانون الطيران التجاري؛** دار الفكر العربي، الأردن، 1974.
2. أحمد إبراهيم الشيخ، **المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي؛** دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
3. البارودي على، **القانون البحري والجوي؛** منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
4. البربري محمد مختار أحمد، **قانون المعاملات التجارية، الالتزامات والعقود التجارية؛** دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
5. بربري محمود مختار وعمر فؤاد عمر، **القانون الجوي؛** دار النهضة العربية، الإسكندرية، 2003.
6. البندري مصطفى، **الموجز في القانون الجوي؛** دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن.
7. بوشير محند أمقران، **النظام القضائي الجزائري،** الطبعة 4؛ د.ن، بن عكنون، 2005.
8. حداد إلياس، **القانون الجوي؛** منشورات جامعة دمشق، جامعة دمشق، 2004.
9. دسوقي إبراهيم، **تقدير التعويض بين الخطأ والضرر؛** مؤسسة الثقافة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، د.س.ن.
10. دهجت محمد عبد الله أمين قايد، **الموجز في القانون الجوي، النقل الجوي الوطني والدولي؛** الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
11. سرحان عدنان وآخرون، **شرح القانون الأردني (مصادر الحقوق الشخصية)؛** الفجر للطباعة، الأردن، 1997م.
12. السيد حفيظة، **القانون الجوي،** القسم الثالث؛ الدار العربية للموسوعات القانونية، مصر، 1989م.
13. طالب حسن موسى، **القانون الجوي الدولي؛** دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

14. طلبة أنور، المسؤولية المدنية؛ المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005.
15. عابدين محمد، التعويض بين المسؤولية العقدية و التقصيرية؛ دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1985.
16. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص الجوي؛ دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
17. عدلي خالد، عقد النقل الجوي؛ منشأة المعارف الإسكندرية، 1997م.
18. العريني محمد فريد، القانون الجوي (النقل الجوي الدولي والداخلي)؛ دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2011.
19. _____، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران؛ دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.
20. _____، القانون الجوي، (النقل الجوي الداخلي والدولي)؛ دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2004.
21. _____، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي؛ الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، 1998.
22. _____، محاضرات في القانون الجوي؛ جامعة الإسكندرية، مصر، 1976.
23. العريني محمد وآخرون، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)؛ دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998م.
24. العريني محمد، ودويدر هاني، قانون الطيران التجاري؛ دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1995.
25. عزالدين الديناصوري وآخرون، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء؛ ناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، د س.ن.
26. علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي؛ الدار الجامعية، بيروت، 2001.

27. علي حسن سوزان، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط؛ دار الجامعة الجديدة للنشر، إسكندرية، 2003.
28. فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري؛ دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
29. _____، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي؛ دار النهضة العربية، 1985.
30. فضلي هشام ، مسؤولية الناقل الجوي (دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد)؛ دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
31. القليوبي سميحة، القانون الجوي؛ دار النهضة العربية، بيروت، 1989.
32. مرقس سليمان، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية؛ معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1977.
33. مالكي أكرم، القانون الجوي؛ مكتب دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998 .
- ثانيا- الأطروحات و المذكرات
- أ- الأطروحات الجامعية
1. البنا يحيى ، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي؛ رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1993.
2. دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية الناقل؛ أطروحة دكتوراه، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
3. محمود سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي- دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999؛ أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2015.
4. يزيد دلال، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي؛ أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.

ب- المذكرات الجامعية

1. أمجد محمد هاني، المسؤولية المدنية للناقل الجوي؛ رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة جرش، 2011.
2. دهيمي أشواق، أحكام التعويض عن الضرر في المسؤولية العقدية مذكرة ماجستير في العلوم القانونية، عقود و مسؤولية المدنية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2014.
3. الراوي مظفر جابر ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل البضائع؛ رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، 1990.
4. زيري زهية، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائرية؛ رسالة ماجستير، قانون المنازعات الإدارية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016.
5. طيب جهرة، الإجراءات المتبعة في الدعوى الإدارية؛ مذكرة ماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بسكرة، 2015.
6. طيب عزالين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، وفي التشريعات المقارنة؛ مذكرة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، سنة 2005
7. عبد الله بن ناصر بن عبد الله العرجاني، شروط أطراف الدعوى في الفقه ونظام المرافعات الشرعية؛ مذكرة ماجستير في قسم العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009.
8. فطيش نور الدين محمد السكارنة، الطبيعة القانونية للضرر المرتد؛ رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2012.
9. المطيري وضحة فلاح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في حق نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية؛ رسالة ماجستير، كلية الحقوق، الشرق الأوسط، الاردن، 2011.
10. المومني علاء الدين قاسم أحمد ، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي (دراسة مقارنة)؛ رسالة ماجستير، كلية الدراسات الفقهية والقانونية، قسم القانون، جامعة البيت، 2005.

ج- النصوص القانونية

▪ الإتفاقيات الدولية

1. اتفاقية وارسو الموقعة في 12/10/1929، والمعدلة ببروتوكول لاهاي في 28/09/1955، بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، التي دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933، التي صادقت عليها الجزائر بمقتضى مرسوم رقم 64-74 في 02/03/1964 ج.رج.ج. العدد 26، الصادر في 1964.

2. الاتفاقية جوادا لخارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في 18/09/1961، انضمت إليها الجزائر بمقتضى أمر رقم 64-267 في 25/10/1965، ج.رج.ج.ج. رقم 104 1965.

▪ النصوص التشريعية والتنظيمية

- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.رج.ج.ج. عدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم.

- قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية. ج.ر.ع. 21، الصادرة بتاريخ 23 فيفري 2008.

- قانون رقم 98-06، مؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، المعدل و المتمم، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.رج.ج.ج. عدد 48.

- ق م 95-07 مؤرخ في 25 يناير سنة 1995، و المتعلق بالتأمينات، المعدل و المتمم، ج.ر.ع. 13، الصادرة في 1995.

- مرسوم تنفيذي رقم 16-175 مؤرخ ف 14 يونيو سنة 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي ج.رج.ج.ج. عدد 36 بتاريخ 19/06/2016.

د- المقالات

- ضياء نعمان، "التحكيم في عقد نقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية"، مجلة محاكمة المغربية، العدد 3، أكتوبر 2007، دون مكان النشر.

هـ - الملاحق

- اتفاقية مونتريال 1999.

❖ باللغة الفرنسية

▪ **Ouvrages**

1. BARTHELEMY Mercadal, droit des terrestres et aérien ; Dalloz, paris ,1996.
2. TOSL Jean Pierre, le nouveau régime de la responsabilité du transporteur aérien de personnes revue française de droit aérien ;Paris édition Sirey, 1998.

فهرس المحتويات

قائمة المختصرات

01.....	مقدمة.....
03.....	الفصل الأول: أحكام مسؤولية الناقل المدنية الجوي
04.....	المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي
04.....	المطلب الأول: أساس المسؤولية وطبيعتها
07.....	الفرع الأول: أساس المسؤولية
07.....	أولاً: في نقل المسافرين
08.....	ثانياً: في نقل البضائع و الأمتعة
10.....	ثالثاً - في التأخير
11.....	الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية
12.....	الفرع الثالث: المسؤولية الناتجة عن استدام بين طائرتين
13.....	المطلب الثاني: أركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي
14.....	الفرع الأول: الخطأ
15.....	أولاً- الخطأ في نقل البضائع
15.....	ثانياً- الخطأ في نقل الأشخاص
16.....	ثالثاً- الخطأ في التأخير
18.....	الفرع الثاني: الضرر
19.....	أولاً- الضرر في حالة الوفاة
21.....	ثانياً- ضرر دون الوفاة
22.....	الفرع الثالث: العلاقة السببية
22.....	أولاً- نظرية تعادل الأسباب
23.....	ثانياً- نظرية السبب الأقرب
23.....	ثالثاً- نظرية السببية الملائمة
24.....	المبحث الثاني: نطاق المسؤولية و تنفيذ الالتزامات
24.....	المطلب الأول: النطاق المكاني والزمني للمسؤولية
25.....	الفرع الأول: النطاق المكاني

أولاً- النطاق المكاني فيعقد النقل الجوي للبضائع.....	25
ثانياً- النطاق المكاني فيعقد النقل الجوي للأشخاص.....	26
الفرع الثاني: النطاق الزماني للمسؤولية.....	27
أولاً-المدى الزماني في عقد النقل الجوي للبضائع.....	27
ثانياً-المدى الزماني في عقد النقل الجوي للأشخاص.....	28
المطلب الثاني: تنفيذ التزامات أطراف عقد النقل الجوي.....	30
الفرع الأول: التزامات قبل الرحلة.....	31
أولاً- التزامات عقد نقل للركاب.....	31
ثانياً- التزامات أطراف عقد نقل البضائع.....	33
الفرع الثاني: التزامات أطراف عقد النقل الجوي أثناء وبعد الرحلة.....	35
أولاً- الالتزامات الناشئة عن عقد النقل للركاب.....	36
ثانياً- الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع.....	37
الفصل الثاني:أثار مسؤولية الناقل الجوي.....	41
المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل الجوي.....	42
المطلب الأول: أطراف الدعوى المسؤولية.....	42
الفرع الأول:المدعي.....	43
أولاً -المدعي في نقل الأشخاص.....	43
ثانياً-المدعي في نقل البضائع.....	44
الفرع الثاني: المدعى عليه.....	44
الفرع الثالث:المسؤول المدني.....	47
المطلب الثاني:شروط رفع الدعوى.....	48
الفرع الأول:إجراءات رفع الدعوى المسؤولية على الناقل الجوي.....	48
الفرع الثاني:تقادم الدعوى.....	50
المطلب الثاني: حل النزاعات.....	52
الفرع الأول: الاختصاص القضائي.....	53
الفرع الثاني: التحكيم.....	54
المبحث الثاني: التعويض و اتفاقات المسؤولية.....	56

56.....	المطلب الأول: التعويض
57.....	الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض
57.....	أولاً- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929
59.....	ثانياً- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955
59.....	ثالثاً- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونترليال 1966
60.....	الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري
61.....	المطلب الثاني: اتفاقات المسؤولية
61.....	الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية
	أولاً- اتخاذ الناقل صفة مندوبه كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم
62.....	ذلك
63.....	ثانياً- إذا برهن الناقل أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها
63.....	ثالثاً- خطأ المضرور أو المصاب
64.....	رابعاً- الخطأ الملاحي
64.....	خامساً- القوة القاهرة
65.....	الفرع الثاني: تشديد المسؤولية
	أولاً- إهمال الناقل الجوي في تزويد المتعاقد معه في عقد نقل الجوي بوثائق السفر أو عدم
65.....	تضمينه إياها في حالة إصدارها كل أو بعض البيانات الإلزامية
68.....	ثانياً- غش الناقل
69.....	خاتمة
72.....	قائمة المراجع
77.....	فهرس المحتويات



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية -
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم القانون الخاص

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: القانون الخاص الشامل

تحت إشراف الأستاذ
خلفي أمين

من إعداد الطالبين
إبراقن نور الدين
خليفة هاني

لجنة المناقشة

الأستاذ: بهلولي فاتح رئيسا
الأستاذ: خلفي أمين مشرفا ومقررا
الأستاذ: فريجة كمال ممتحننا

السنة الجامعية: 2015-2016

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

ملخص

تعتبر المسؤولية المدنية للناقل الجوي من ضمن المواضيع التي اهتمت بها التشريعات الدولية، والقوانين الداخلية، نظرا لتطور النقل الجوي الدولي، جعلت الناقل الجوي مسؤولا بمجرد إلحاقه ضرر للمسافرين، فأعطت الحق للمضروب باللجوء إلى الجهات المختصة لاستفتاء حقه (مبلغ التعويض)، مع وجوب مراعاة الإجراءات القانونية التي حددتها الجهة المختصة في فصل النزاع.

غير أن هذه القوانين رعت ذمة الناقل، وسعت الى حمايتها، فنصت على تحديد المسؤولية، كما كفلت له الطرق لتخلص منها.

Résumé

La responsabilité civile du transporteur aérien parmi les sujets traités par la législation internationale, et les lois nationales, en raison du développement du transport aérien international.

Elle considère le transporteur responsable en cas de contravention de ses obligations qui lui sont confiées et édictées dans le de rechargement.

Elle assure à la personne endommagée le droit de faire recours à la juridiction concernée de retirer une indemnisation tout en tenant compte des procédures législatives citées dans la juridiction spécialisée dans les règlements des litiges.

En outre, ces lois prennent en considération toute possession du transporteur afin de la protéger, précisent les responsabilités de ce dernier et lui procurent des méthodes pour s'en acquitter.