



جامعة العربي التبسي - تبسة-الجزائر
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر
تخصص قانون أعمال

المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب

إشراف الأستاذة الدكتورة:

نويري سعاد

إعداد الطالبين:

عسال علي

خليف عدلان

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
د. باهي التركي	أستاذ محاضر قسم - أ -	رئيسا
د. نويري سعاد	أستاذ محاضر قسم - أ -	مشرفا ومقررا
أ. زمال صالح	أستاذ مساعد قسم - أ -	ممتحنا

السنة الجامعية: 2017/2018



جامعة العربي التبسي - تبسة-الجزائر
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر
تخصص قانون أعمال

المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب

إشراف الأستاذة الدكتورة:
نويري سعاد

إعداد الطالبين:
عسال علي
خليف عدلان

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
د. باهي التركي	أستاذ محاضر قسم - أ -	رئيسا
د. نويري سعاد	أستاذ محاضر قسم - أ -	مشرفا ومقررا
أ. زمال صالح	أستاذ مساعد قسم - أ -	ممتحنا

السنة الجامعية: 2017/2018

الكلية لا تتحمل

مسؤولية ما يرد في

هذه المذكرة من آراء

اللهم لك الحمد حتى ترضى و لك الحمد و الشكر إذا رضيت اللهم إجعلني من
الذاكرين و لك من الحامدين الشاكرين اللهم لك الحمد و الشكر يليقان بجلال
وجهك و عظيم سلطانك اللهم صلي على خاتم الأنبياء و المرسلين.
أشكر الله "عز و جل " شكراً كثيراً أولاً على توفيقه لي لأتمم هذه المذكرة و
أسجلها في صفحات النور.

كما أتقدم بجزيل شكر و أسمى عبارات التقدير و الإحترام للدكتورة المؤطرة
(نويري سعاد) التي لم تبخل علينا بتوجيهاتها و نصائحها القيمة و التي لها
الفضل الكبير في إتمام هذا العمل.

الاهداء

باسم الخالق الذي اضاء الكون بنوره البهي وحده اعبد وله وحده أسجد خاشعا
شاكرا انعمته وفضله علي في إتمام هذا الجهد.

... الى
من سهر الليالي ... ونسي الغوالي ... وظل سندي الموالي ... وحمل همي غير
مبالي
بدر التمام ...والدي الغالي.

...إلى
من اثقلت الجفون سهرا ... وحملت الفؤاد هما ... وجاهدت الأيام صبيرا ...
وشغلت البال فكرا ... ورفعت الأيادي دعاء ... وأيقنت بالله أملا
أغلى الغوالي وأحب الأحباب ... أمي العزيزة الغالية.

...إلى
ورود المحبة ... وينابيع الوفاء ... إلى من رافقوني في السراء والضراء
إلى أصدق الأصحاب ... إخوتي وأخواتي.

...إلى..
براعم المحبة أشبال المستقبل.. زينة الحياة الدنيا
أولادي الأعزاء .

...إلى
القلعة الحصينة التي ألبأ إليها عند شدتي
زوجتي .

إلى أصدقائي الأعزاء .

عسال علي، خليف عدلان

قائمة المختصرات

المعنى	الاختصار
الاتحاد الدولي للنقل الجوي	إ. د. ن. ج
جريدة رسمية	ج. ر
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	ج. ج. د. ش
ديوان المطبوعات الجامعية	د. م. ج
طبعة	ط
صفحة	ص
القانون التجاري الجزائري	ق. ت. ج
قانون التأمينات	ق. ت
قانون الطيران المدني الجزائري	ق. ط. م. ج
قانون الطيران المصري	ق. ط. م
القانون المدني الجزائري	ق. م. ج
المنظمة الدولية للطيران المدني	م. د. ط. م
وحدة حقوق السحب الخاصة	و. ح. س. خ
قانون الإجراءات المدنية والإجراءات الإدارية الجزائرية	ق. إ. م. أ. ج



مقدمة



يعتبر النقل الجوي شريان الحياة العصرية، والقلب النابض لبناء الإقتصاد ويشمل ذلك مختلف مظاهر الحياة الإقتصادية والإجتماعية والعلمية والثقافية.

كما يعتبر النقل الجوي كذلك الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع في عصرنا الحاضر، وذلك أن الطائرة تجري بقاع المعمورة، وتجتاز الجبال والسهول والفيافي، وتعبّر البحار والمحيطات، وتنفذ في السماء غير أبهة بالحواجر الطبيعية، أو بعوائق صناعية، أو بموانع سياسية حتى أصبح عالم اليوم كرة صغيرة يقبلها الطيران بين أصابعه ليصل بين نقطتين فيها في وقت قياسي، متفوقا في ذلك على وسائل النقل الأخرى.

وتظهر أهمية النقل الجوي في تنشيط حركية المجتمع عن طريق توفير وسائل النقل الملائمة والسريعة، وتقديم الخدمات الراقية والتي تضمن نقل الأفراد والممتلكات في أحسن الظروف الممكنة وتقريب المسافات بين الشعوب خاصة تلك التي تعاني العزلة والتهميش كما أن قطاع النقل الجوي يسهر على تقديم الخدمة والقضاء على البطالة من خلال توفيره لعدد لا بأس به من المناصب، وبهذا فإن النقل الجوي يساهم في توفير الأمن الغذائي، والتطور الإقتصادي وضمان الحياة الإجتماعية الراقية، وبالتالي فهو يعد أحد أهم المعايير التي يقاس على ضوءها مدى تقديم الدول، ولقد ذكر في ما قاله الفقيه جوسرون "Josserand" "النقل هو مقياس حضارة الأمم".

وأمام ظهور النقل الجوي، ولتنظيم حركية وإستعمال الطائرات، وحماية المسافرين والشاحن(المرسل إليه)، من الأخطار الناجمة عن حوادث الطائرات، إلتجأت الدول إلى إبرام اتفاقيات دولية¹، محاولة منها لخلق نظام قانوني خاص بالنقل الجوي ويحمي الناقل والراكب أو المسافر...

¹ - إتفاقية فارسوفيا المؤرخة في 12 أكتوبر 1929، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي والتي دخلت حيز النفاذ في 13 ديسمبر 1933.

وتختلف هاته القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي والتي تحكمه، فهناك قواعد تحكم النقل الجوي الدولي والذي تسري عليه الإتفاقيات الدولية والبروتوكولات المكملة لها¹، والنقل الداخلي الذي تسري عليه القوانين الداخلية²، وقواعد الإسناد التي يلجأ إليها القاضي عند الحكم في النقل الجوي.

ولقد ذكر المشرع الجزائري الفصل الثامن في القسم الثالث مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن، والأمتعة.

ومما لا شك فيه فإن الناقل الجوي وعلى إثر إبرام العقد بينه وبين المسافر أو الشاحن عند الإخلال بعدم تنفيذ أي شرط في العقد أو عدم تنفيذ العقد برمته سواء أكان الإلتزام من الناقل بعدم ضمان سلامة الراكب أو أمتعته أو بالتأخر عن الميعاد المحدد والذي قد يحدث ضررا للمسافر أو تلفا أو ضياعا للأمتعة يرتب ذلك مسؤولية على عاتق الناقل الجوي.

ومن بين المسؤوليات التي سنتطرق إليها هي المسؤولية المدنية للناقل الجوي والتي تقوم دائما نتيجة الإخلال بالإلتزامات العقدية والتي قوامها الخطأ المفترض من الناقل الجوي وجعلها مسؤولية شخصية محدودة، إما بتحقيق غاية أو بذل عناية.

أهمية الموضوع: - ونظرا لأهمية الموضوع فإنها تتجلى في معرفة الأخطاء أو الأخطار الكبرى التي يتحمل المسؤولية فيها الناقل الجوي والتي يتعرض لها قطاع النقل الجوي وكيفية التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعته.

ولقد أثارت مسؤولية الناقل الجوي المدنية بالنسبة للفقهاء والقضاء من حيث أساسها وحالات قيامها أو من حيث مساءلة الناقل الجوي عن جبر الضرر وذلك بتعويض المضرور عما لحقه من ضرر وما فاتته من كسب على أن مسؤولية الناقل الجوي.

¹ - بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 والذي دخل حيز النفاذ في 02 مارس 1963.

² - القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، المؤرخ في 08 جوان 1964، ج.ر، رقم 44 الصادرة في

1964/06/26 ، وقد تم إلغاؤه بموجب القانون 06/98 الصادر في 27/06/1998، عدد 48.

- للركاب طبقاً لإتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي¹ على أساس الخطأ المفترض من الناقل الجوي، فيما ذكرت إتفاقية مونتريال وبروتوكول غواتيمالا سيتي أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية أساسها الخطر المحدق بالمسافر.

أهداف الموضوع: نهدف من خلال دراستنا لهذا الموضوع إلى كيفية تحديد مسؤولية الناقل الجوي، جزاء إخلاله بالإلتزامات العقدية التي تقع على عاتقه وذلك بضمان سلامة الراكب وأمتعته، أو التأخر الناتج عنه وكيفية جبر الضرر الحاصل، حسب النظام القانوني الموجود بالإتفاقية والبروتوكولات المكملة لها والتي تتضمن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي من حيث تحديد الأساس القانوني لهذه المسؤولية، والوقوف على الأحكام الإجرائية المتعلقة بدعوى المسؤولية.

كما أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 أحالنا على إتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي في تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب وكيفية التعويض عن الأضرار المادية والنفسية أو المعنوية وذلك طبقاً لنص المادة 02/145 من ذات القانون.

ومن أسباب إختيارنا لهذا الموضوع ، هناك أسباب ذاتية وأخرى موضوعية:

من الأسباب الذاتية: حب السفر بالطائرة لأجل معرفة العالم الخارجي وما تمتاز به من سرعة وراحة في السفر.

- دراسة هذا الموضوع لأنه من المجالات الخصبة للبحث.

أما الأسباب الموضوعية: رغم أهمية موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب والدراسات التي قيلت فيه، إلا أنه مازال يحتاج إلى دراسة فقهية وقضائية من أجل إيجاد إطار أمثل لطريقة تعويض المتضرر تعويضا عادلا عن الأضرار التي لحقت به و مما

¹ - المرسوم الرئاسي، رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتعلق بإنضمام الجزائر إلى إتفاقية فارسوفيا المبرمة في 12 أكتوبر 1929، وبروتوكول لاهاي الدولي، المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، المتضمن توحيد بعض قواعد الطيران المدني الدولي، ج.ر، عدد26، الصادرة في 27 مارس 1964.

تركنا نختر هذا الموضوع هو محاولة التعمق في دراسته والمساهمة في إثراء منطقيًا وعلميًا.

ومن الصعوبات: نظرا لقلّة المراجع، والإجتهادات القضائية في مجال دراسة مسؤولية الناقل الجوي للركاب بالجزائر، إلا ما كان نادرا منها.

- تشعب أحكام الإتفاقيات في كيفية تحديد تعويض لكل منها.
- عدم الإتفاق على نظام تعويضي واحد بحيث كل إتفاقية تحدد قيمة التعويض عن الضرر الذي أصاب المسافر وتلف أو ضياع الأمتعة.
- إثبات مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر يعد من مشاكل دراسة الموضوع.
- حوادث الإختطاف، الإرهاب، والقرصنة قد أثار العديد من الخلافات الفقهية حول إطار مسؤولية الناقل الجوي، ومدى مسؤوليته عن تعويض الأضرار البدنية والنفسية.
- عدم مسايرة الإتفاقيات للتطورات الواقعة في مجال النقل الجوي.

ومن الدراسات السابقة: من أجل إستكمال دراستنا بصورة وافية، قمنا بالإطلاع على بعض الدراسات السابقة المتعلقة بهذا الموضوع منها:

- أحكام مسؤولية الناقل الجوي في ظل القانون الجديد، عدلي أمير خالد.
- قانون الطيران التجاري - هاني دويدار - حيث يتسم هذا المؤلف بالعمومية ودقة المعلومات.

الإشكالية: بناء على ما تقدم فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب، دقيقة ومتشعبة تحتاج إلى دراسة وافية، فكانت الإشكالية الأساسية تتمحور حول موضوع البحث:

- ما مدى مسؤولية الناقل الجوي المدنية عن الأضرار التي تلحق بالراكب؟
- ماهي طبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريع الجزائري؟
- كيفية إثبات الأضرار، لا سيما المعنوية منها وكيفية تعويضها؟

المنهج المتبع:

إتبعنا المنهج الوصفي التحليلي وذلك بطريق جمع المعلومات القانونية ومن خلال المنهج التحليلي ونظرا للأهمية التي يكتسبها موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب خاصة في الإتفاقيات والقوانين الداخلية والأحكام القضائية والدراسات الفقهية وأهم القواعد التي تمت دراستها.

أما المنهج الوصفي ففيه قمنا بالطرق اللازمة لكيفية التعويض عن الأضرار مع وصف مختلف الظواهر والحالات المتعلقة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي وبالأحكام التي يمكن أن ترد عليها.

التصريح بالخطئة: من خلال طرح الإشكالية قمنا بتقسيم الموضوع ونتيجة للمنهج الوصفي التحليلي المتبع على أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب إلى فصلين:
الفصل الأول: النظام القانوني للناقل الجوي.

الفصل الثاني: الأحكام التنفيذية لمسؤولية الناقل الجوي للركاب.



الفصل الأول



النظام القانوني للناقل

الجوي



يعد الناقل الجوي أهم وسيلة للنقل في العصر الحديث، وذلك لما يتمتع به هذا النوع من النقل من السرعة في الأداء والفعالية في النتائج.

رغم تطور هذا النوع من النقل لاعتماده على وسيلة ذات طبيعة خاصة ألا وهي الطائرة، إلا أنه يعتبر أثنى وسيلة للنقل مقارنة بالوسائل المعروفة الأخرى.

ويعتبر القانون الجوي حديث النشأة نسبياً وذلك لاعتبارات موضوعية منها اكتشاف الطيران حديثاً، لذلك يعتبر تقنين هذه العملية خاضع لمراحل عديدة، متى تبلورت معالمه من خلال الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها.

وتبعاً لذلك جاء الاهتمام بالطرف الرئيسي في عملية النقل، ألا وهو الناقل، إذ لعمله وطبيعته العقدية تتجاذب به العديد من القوانين التي تنظم عمله.

حيث نجد الناقل يحكمه في بعض الأحيان القانون الداخلي إذا ما كانت الرحلة داخلية بجميع تفرعات القانون، حيث يتصدرها قانون الطيران المدني¹ ويتدخل القانون التجاري باعتبار وأن الناقل عمله تجارياً، ونجد كذلك قانون التأمينات باعتبار وجوب التأمين لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر طبقاً لنص للمادة 191 ق ط م ضد الأخطار والحوادث المحتملة في أي لحظة، مما يستدعي تعويض الضحايا، عن الخسائر المادية والجسمانية والنفسية إن وجدت، سواء كانوا ركاباً أو نقل بضائع أو تسبب الحادث في إصابة الغير.

ويتدخل القانوني المدني باعتباره الشريعة الأم ليوضح لنا المسؤوليات المنجزة عن الأخلال من فعله هو شخصياً أو من أحد تابعيه أو كان الغير سبباً فيه.

كما يخضع الناقل الجوي للقوانين الدولية وخاصة الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن والمصادق عليها.

¹ - القانون رقم 06/98، المؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلق بالطيران المدني الجزائري، ج.ر، عدد 48، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 جويلية 2015، ج.ر، عدد 41.

حيث نظم المجتمع الدولي مسألة الطيران المدني وما ينجر عن الطائرة من أخطار في اتفاقيات متتالية وبروتوكولات مكملة لها، محاولة في إيجاد أساس قانوني سليم موحد تعتمد عليه جميع الدول، احتواء للأزمات التي يمكن أن تحدث لاختلاف التشريعات في هذا المجال.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي.

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل، سوى من ناحية وسيلة تنفيذه، ومن ثم يمكن تغيير المكان عن طريق الجو بواسطة الطائرة.

لذلك لا يحظى بتنظيم قانوني خاص يشمل كافة جوانبه وآثاره القانونية إلا بالرجوع إلى القانون التجاري، والقواعد العامة للقانون في مجال العقود، وقواعد الإسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع.¹

عرف النقل الجوي من التشريعات الوطنية على أنه: عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر (الراكب) مع أمتعته، أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل إليه من مكان إلى آخر جوا، بواسطة طائرة وخلال مدة معينة مقابل أجر محدد ولقد عرفه لمشرع الجزائري في القانون التجاري 20/15 وطبقا لنص المادة 36 على أنه: "عقد النقل اتفاق يلزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".²

إن النقل مهما كان نوعه لا بد أن يحاط بأداة قانونية تنظمه وتبين العلاقة القانونية بين أطرافه وهذه الأداة هي عقد النقل ويعرف بمقابل.

كما عرفه قانون الطيران المدني رقم 06/98 والذي تولى فيه المشرع تقديم تعريف لعقد النقل الجوي ميز فيه بين كل عقد نقل جوي للركاب، وعقد نقل الأمتعة والبضائع، فجعل لكل عقد تعريف يتماشى وطبيعته بين أطراف التزامه.

¹ - هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2014، ص 294.

² - القانون التجاري الجزائري، رقم 59/75 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر رقم 101 الصادرة في 10/09/1975، المعدل والمتمم بالأمر 20/15 المؤرخ في 30/09/2015، ج ر رقم 71.

ولقد عرفت المادة 131 من القانون التجاري الجزائري على أن: "عقد نقل الركاب ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة طائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى".¹

كما عرفت اتفاقية وارسو لسنة 1929 النقل الجوي هو كل نشاط يشترط فيه الأطراف المتعاقدة نقطة القيام والوصول بمقابل².

ولقد خصص المشرع الجزائري لعقد النقل الجوي للركاب، نصا خاصا يعرفه ويحدد أطرافه الناقل والراكب بشرط أن يكون هذا النقل بمقابل.

على أن يكون هذا النقل بالطائرة وفي محطة جوية هي المطار.

ويقع إثبات هذا العقد حسب طبيعته القانونية، ما إذا كان دينا أم تجاريا ويرتب عقد النقل الجوي بمجرد انعقاده، التزامات متبادلة بين أطرافه، الناقل من ناحية والمسافر من ناحية أخرى.³

المطلب الأول: أشخاص عقد النقل الجوي.

سنتناول في هذا المطلب كلا من تعريف الناقل الجوي وصوره (الفرع الأول) و تعريف الراكب (الفرع الثاني) والوكيل بالعمولة (الفرع الثالث)، الناقل الجوي في حالة تأجير الطائرات (الفرع الرابع).

¹ - مسؤولية الناقل الجوي للركاب، بشار يسمينة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير، جامعة بن عكنون، 2008-2009، ص 10.

² - اتفاقية فارسوفيا، الصادرة في 12/10/1929، والتي تم العمل بها بتاريخ 13/12/1933 والمصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964.

³ - هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ص 209.

الفرع الأول: تعريف الناقل الجوي وصوره:

أولاً: تعريف الناقل الجوي:

هو شخص طبيعي أو معنوي يتعهد بأن ينقل من مكان لآخر شخص يدعى المسافر وأمتعته، خلال مدة معينة وبواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد وبمجرد انعقاد عقد النقل الجوي، يرتب التزامات بين طرفي العقد.

ولقد عرف المشرع الجزائري في المادة الثانية من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني على أنه: "المستغل هو كل شخص اعتباري يرخص له استغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي"...

غير أن اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 لم تعالج مسألة الناقل الجوي، ولم تقدم أي تعريف للناقل الجوي، إلا أن المشرع الجوي تنبه لذلك وقيم بتوقيع اتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو لسنة 1929 وأطلق عليها اتفاقية واد الحجارَة Guadalajara وأهم ما جاءت فيه هذه الاتفاقية هو تقديم تعريف للناقل الجوي في مادتها الأولى ميزت فيه بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في كل من الفقرة (ب) و (ج)¹.

وصادقت عليها الجزائر في 1965 بموجب الأمر 267/65 في مادته الأولى والثانية² كما أشار المشرع الجزائري إلى الناقل الجوي سواء كان ناقل عام أو خاص في المادة 9 فقرة 1 و 2 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 "تتولى شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي العمومي وخدمات العمل الجوي"

يعتبر الناقل هو الشخص المنفذ لعملية النقل الجوي بحيث يقوم بإبرام هذا العقد مع الراكب ويلتزم نحوه بتنفيذ عملية النقل الجوي فهو شخص معنوي من أشخاص القانون العام (الخطوط الجوية الجزائرية) أو شخص معنوي من أشخاص لقانون الخاص (Aigle d'Azur).

¹ - اتفاقية واد الحجارَة Guadalajara المكملة لاتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 المنفذ من قبل شخص غير متعهد النقل، الموقعة بتاريخ 19/09/1961، دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 01/05/1964.

² - الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965، المتعلق بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي المنفذ من قبل شخص غير متعهد النقل، الموقعة بواد الحجارَة Guadalajara والمكملة لاتفاقية فارسوفيا.

ثانيا: صور الناقل الجوي .

- 1 : الناقل المتعاقد: كل شخص يكون طرفا في عقد النقل الخاضع لاتفاقية فانسوفيا مبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل، على أن الناقل المتعاقد يعتبر طرفا في عقد النقل يرتبط، ارتباطا مباشرا بالراكب، مسؤوليته في حال وقوع ضرر للراكب، مسؤولية عقدية تقوم على الخطأ المرتكب والضرر الحاصل والعلاقة السببية بينهما، ويذكر اسمه في تذكرة السفر.¹
- 2: الناقل الفعلي: هو كل شخص غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى عقد النقل ولا تربطه أي علاقة قانونية مع الراكب، فهو مرتبط فقط مع الناقل المتعاقد بناء على إذن منه، مسؤولية مع الراكب، تكون ذات طبيعة تقصيرية.
- 3: الناقل المتتابع: هو الذي يتولى مرحلة من المراحل المتتابعة أثناء عملية النقل الجوي، ويعتبر طرفا في عقد النقل الجوي مع ذكر اسمه في تذكرة سفر الراكب بجانب الناقل المتعاقد، فإن وقع حادث أثناء الفترة التي مارس فيها الناقل المتتابع بالمسؤولية العقدية، لوجود علاقة عقدية بينه وبين الراكب.²

ولقد أشار المشرع الجزائري لذلك في نص المادة 153 من قانون الطيران الجزائري 06/98 على أنه : "في حال إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين يعد كل ناقل يقل مسافرين، امتعة أو ضحنا طرفا متعاقدا في عقد النقل، في حدود جزء من النقل الذي تم تحت رقيبته".

الفرع الثاني: الراكب.

يعتبر الراكب الطرف الثاني من أطراف عقد النقل الجوي، فهو الذي يتولى عقد النقل الجوي مع الناقل، ويعتبر دائما في علاقة المسؤولية التي تقوم عند حصول ضرر، وقد يتولى الراكب إبرام العقد نفسه، أو نائبه القانوني، الذي يتولى إبرام العقد نيابة عنه.

¹ - يسمينة بشار ، المرجع السابق، ص 13.

² المادة 2/9 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 على أنه: "يمكن تكليف شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي، بتأدية تبعات الخدمات العامة مقابل استعادتها تعويضا ماليا من الدولة".

وإن كان عقد النقل الجوي يكسب صفة الراكب، فما حكم الراكب المتسلل وطيلة الطيران، وتابعي الناقل في حدود مهامها الوظيفية أو في حدود رحلة لحسابهم الخاص؟ لقد فصل القضاء الفرنسي في وضعية كل من هؤلاء ومدى اعتبارهم ركاب يربطهم عقد نقل جوي.¹

أولاً: الراكب المتسلل: هذا الشخص لا توجد بينه وبين الناقل الجوي أية علاقة قانونية، فهو لا يعدو أن يكون راكبا، يستثنى من تطبيق أحكام اتفاقية فانسوفيا لسنة 1929، لأن تطبيقها لا يسري إلا في الإطار العقدي.

وأشارت إليه المادة 05 فقرة ج من اتفاقية وارسو على أنه :

« La présente, convention ne s'applique que aux transports de toute personne, qui se trouvent dans l'aéronef, sans que le transporteur ait en connaissance de leur présente ou ait consenti toute fois de telles personnes ne sauraient avoir plus de droits que ceux attribués a une passage en vertu de la présente convention »

ثانياً: طلبة الطيران: لا تعتبر طيلة الطيران بمثابة ركاب لأن العلاقة التي تربطهم بالهيئة التي تتولى تدريبهم أي شركة الطيران ليس بعقد النقل بل وكيف على أساس عقد تمهين، وبذلك لا يخضعون لأحكام الاتفاقية الحاضرة وبروتوكولاتها ولا لقوانين الطيران المدني، بل يخضعون للأحكام العامة في القانون.

ثالثاً: تابعي النقل الجوي: الذين ينتقلون من طائرة متبوعين لإصلاح عطب ميكانيكي مثلا حاصل لطائرة تابعة لنفس الشركة التي تعمل لديها هذا التابع، فهنا لا مجال للحديث عن وجود عقد نقل جوي.²

لكن يثار التساؤل حول ما إذا كان نقل الجثث يعتبر من قبيل نقل البضائع أم في عداد المسافرين؟ وهل تسري عليهم أحكام نقل الركاب؟

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية المصرية، ط 4، ص 132.

² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات دار الحلبي الحقوقية، ط 1، القاهرة، مصر 2005، ص 457.

رابعاً: نقل الجثث: تنص اتفاقية وارسو في مادتها 1/1 "كل نقل دولي للأشخاص والأمتعة أو البضائع".

يرى الفقيه روديير Rodiere بأن نقل الجثث يعتبر من قبيل البضاعة ولقد تأيد هذا الفقيه بما جاء في اتفاقية وارسو على اعتبار وأن ذكرت كلمة Marchandises قصدت بها كل المتغيرات المادية الصالحة للمعاملات التجارية، وأن أجرة الجثث تقدر بنفس قيمة البضاعة على أساس الوزن والحجم.¹

وإذا كان من المؤلم تسوية الجثث بالبضاعة فليس إيلا ما كذلك من تسوية الحيوانات الحية بالبضاعة، إذا لم يثر أي خلاف في القضاء حول اعتبارها من قبيل البضاعة، فلماذا نقبل هذا التكييف بالنسبة لكائنات حية تدب فيها الروح، وتستهنه إذا ما تعلق الأمر بإنسان فارقتة الحياة (روحه) وصار جثة هامة لا يتحرك.

اعتبرت اتفاقية فارسوفيا وبعض الفقهاء أن الجثث بنقلها جوا بالطائرة تعتبر بضاعة مستتدين في ذلك، إلى أن قانون النقل بالسكك الحديدية لا يملئ شروطاً عامة بشأن نقل الجثث ويضعها تحت تسمية البضاعة.

ولقد اعتنق وجهة النظر هاته التشريع السويسري واعتبرها، كذلك بضاعة طبقاً لنص المادة الأولى من القانون الجوي على أن عدد البضاعة تشمل كذلك الحيوانات الحية، وجثث الموتى.²

إلا أن القضاء وفي التشريعات الأخرى³ وكذلك الفقه والقضاء معتبراً أن خروج الروح من جسد الانسان ونقل الرفات تتعلق بالنظام العام عن دائرة التعامل، معتمداً في ذلك على ذكر كلمة Marchandises تعني نقل المنقولات المادية ولا تصلح إلا للمعاملات التجارية، إلا أن جثث الموتى فهي من الأشياء الجامدة ولكن لا تصلح

¹ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع نفسه، ص 458.

² - قانون النقل الجوي السويسري، الصادر بتاريخ 1952/10/07.

³ -- أما القضاء الأمريكي فقد أيد الشرائع الأخرى وإعتبر أن المساواة بين وفاة الموتى ونقل البضائع ومعاملتها قد أخضعها لاتفاقية وارسو لنقل البضائع.

التعامل، وبالتالي فإن نقلها يكون أكثر قربا من نقل الأشخاص منه إلى نقل البضاعة، فضلا عن موافقته للقيم الخلقية والمبادئ الدينية.¹

أما المنطق القانوني يقتضي عدم التسوية بين نقل جثمان الموتى ونقل البضائع من حيث المعاملة وإلا لفقد حق الحبس Droit de rétention باعتباره من الضمانات الأساسية المقررة قانونا للناقل لاستيفاء حقه في كل قيمة له باعتباره أنه لا يرد إلى على الأشياء ذات القيمة المالية، والتي يمكن التصرف فيه، وليس من بينها وعلى وجه اليقين جثث الموتى.

وطبقا لنص المادة 02 من قانون التجارة الجزائري على أنه: "كل المنتجات والأشياء التجارية والغير تجارية القابلة للتداول والتملك".

وعليه يخرج الموتى من صنف البضائع لأن جثث الموتى لا يمكن حبسها وليست أشياء قابلة للتملك أو التعامل فيها.

وعليه لا يصح في اعتقادنا تصنيف جثث الموتى تحت تسمية البضاعة marchandises بل ينبغي التسوية، من حيث نقلها بينها وبين الانسان واعتبارها من قبيل المسافرين واخضاعها لنصوص الاتفاقية المتعلقة بنقل الركاب.

الفرع الثالث: الوكيل بالعمولة.

هو إبرام تصرفات قانونية (عقود) تسمح بنقل المسافرين أو الراكب من مكان لآخر نيابة عن الناقل مع التعاقد الآخر.²

أي إذا تولى شخص إبرام عقود نقل جوي مع المسافرين باسمه الشخصي، لكن لحساب إحدى شركات الطيران، عد وكيلا بالعمولة للنقل عن الناقل الجوي، وفي هذه

¹-Tribunal de justice de paix de Paris, (19 em arr) 31 Mars 1952.

²- حورية بن صر، عقد النقل الجوي للبضائع، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة بن عكنون الجزائر، 2013/2012، ص 11.

الحالة يكتسب الوكيل بالعمولة صفة الناقل المتعاقد إزاء الراكب إذ يظهر أمامه بهذا الوصف، والقول بخلاف ذلك يهدر كل مفهوم للوكالة بالعمولة، أما الموكل وهو شركة الطيران التي تتولى تنفيذ عملية النقل فتكون بمثابة الناقل الفعلي إذ لم تتعاقد مع الراكب ولكنها تقوم بالفعل بتنفيذ كل عملية النقل، ولا يتصور أن ذلك الحكم يهدر مبدأ انعدام النيابة الذي يحكم الوكالة بالعمولة، لأن الفرض ليس رجوع الراكب على الأصل في عملية النقل الجوي وإنما تجاوز الأثر النسبي للعقد المبرم بين المسافر والوكيل بالعمولة، ذلك التجاوز الذي أقامته اتفاقية واد الحجاره Guadalajara بإخضاع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لأحكام اتفاقية وارسو¹، وطبقا لنص المادة 40 من إتفاقية مونتريال لعام 1999: "إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وفقا للعقد المشار إليه في المادة 39 فإن الناقل المتعاقد للناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.

الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط".²

إلا أنه وحسب القواعد العامة فإن الوكيل يبرم تعهد يقوم فيه بعمل قانوني لحساب موكله فهي وكالة عادية، إلا أن الاعتبار الشخصي في الوكالة التجارية هو محل الشيء الذي توكل عنه وذلك طبقا للمادة 299 ق ت م.³

ولقد أخذت محكمة النقض الفرنسية بالمعيار الشخصي للوكالة بدل الوكالة العادية للوكيل بالعمولة للنقل.⁴

ففي عام 1963 وبمناسبة بيع حصان عربي أصيل قضت محكمة النقض الفرنسية بأنه يثبت من الأوراق علم شركة ريب RIP بأن (المالك) الحقيقي للحصان

¹ - هاني دويدار ، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص219.

² - إتفاقية مونتريال، التوحيد لبعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة بتاريخ 1999/05/28 دخلت حيز النفاذ في 2003/11/04.

³ - Cass, 15 juillet 1963, B CIV, 1963, III, n°378, 1 fev 1961, B CIV, 1961, III, n° 60.

⁴ - ق م م المادة 299: "الوكالة عقد بمقتضاه يلتزم الوكيل بعمل قانوني لحساب موكله".

العربي هو فرنسوا دوبريه François Dobre وأن مكتب بيع هذه الأحصنة قد تعاقد مع شركة ريب باسمه الشخصي، أي أنه تعاقد بصفته وكيلا بالعمولة للنقل.

ويجب على الوكيل بالعمولة أن يبذل في تنفيذه للوكالة عناية الرجل العادي وذلك طبقا للمادة 576 ق م ج.

على أن القانون التجاري فسر عقد الوكالة بالعمولة للأشخاص، وذلك طبقا لنص المادة 69 على أنه "زيادة على الالتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص والمنصوص عليها في المادة 65، يعد الوكيل ابتداء من تكلفه بالمسافر مسؤولا عن الأضرار البدنية".

إن الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص يتحمل كل الالتزامات التي يتحملها الناقل الفعلي في أي ضرر يحدث للمسافر والتي تنجر عنها مسؤوليات للتعويض وجبر الضرر الحاصل، فالتابع يتبع المتبوع في كل أعماله.

الفرع الرابع: الناقل الجوي في حالة تأجير الطائرات.

يخضع عقد إيجار الطائرات للقواعد العامة في عقد الإيجار، إلا أنه يتعين في مجال النشاط الجوي التفرقة بين نوعين من الإيجار للطائرات.

أولا: إيجار الطائرات بدون طاقم (عادية).

في هذه الحالة يقوم المستأجر بتأجير الطائرة بدون طاقم حته يتولى فيها المستأجر إدارة المشروع التجاري.

ولمعرفة أثر ذلك على المستأجر لا بد من معرفة الغرض (المجال) الذي يستعمله المستأجر للطائرة، فإذا استعمل المستأجر الطائرة لأغراضه الخاصة دون أن يستعملها في مجال النقل الجوي، بتقديم خدمات النقل إلى الآخرين.

ففي هذه الحالة لا يكتسب المستأجر صفة الناقل الجوي، لأنه ليس هناك عقد نقل بينه وبين الراكب.¹

أما إذا استغل المستأجر الطائرة لأجل تقديم خدمات إلى الآخرين، ففي هذه الحالة يعمل المستأجر على تزويد الطائرة بطاقم ملاحه، الذي يكون تابعا له ومسؤولا عن الأضرار التي يتعرض لها الراكب، كما ستحمل المستأجر تكاليف تشغيل وصيانة الطائرة والتأمين عليها، وعليه فإن المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي، والمسؤول عن الأضرار التي تلحق بالراكب إذا تقررَت مسؤوليته.²

أما المالك المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرفا في علاقة عقد الإيجار بينه وبين المستأجر للطائرة ويتقاضى بدل الإيجار.

ثانيا: إيجار الطائرة بالطاقم.

بموجب هذا العقد يلتزم المؤجر بوضع الطائرة تحت تصرف المستأجر امدة محدودة مع طاقمها ويبدو العقدين مثل هذه الحالة ذي طبيعة مختلفة، إذ فيه مزيج من إيجار الأشياء الواردة على الطائرة وإيجار الخدمات الخاص بنشاط الطاقم، ويتبع الطاقم المؤجر في هذه الحالة وليس المستأجر، لذلك لا تخرج الطائرة عن نطاق رقابته وإشرافه. ويترتب على ذلك أنه يقع على عاتق المؤجر التحقق من سلامة الطائرة، والتأمين عليها وصيانتها.³

لقد أثار البعض الشك حول صحة تكييف العقد باعتباره إيجارا للطائرة يمتزج به تأجير الخدمات، ويستشهد هذا الرأي بأنه كثيرا ما تكتفي العقود بتحديد طراز الطائرة دون أن تتضمن أدنى تحديد للطائرة المؤجرة، بالإضافة إلى تحديد برنامج دقيق لكيفية استغلال الطائرة في نشاط النقل الجوي، من تحديد ساعات الطيران والخطوط الجوية المستغلة،

¹ - رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1983، ص 248.

² - رضوان أبو زيد ، المرجع نفسه، ص 249.

³ - هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 61-62.

مما يتعارض مع التزام كل مؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة، কিفما يتراءى له طالما تم احترام الغرض الذي خصص له استعمالها، وبما أن مالك الطائرة يستبقي الاشراف الفني على استعمال الطائرة، فإنه في حقيقة الأمر لا يضع الطائرة تحت تصرف المستأجر مع تأجير خدمات الطاقم، إنما يضع تحت تصرفه قدرة محددة على الطيران بما يجعل العقد برمته تأجيرا لخدمات، ولا يتضمن تأجير الطائرة.

ويعتبر مؤجر الطائرة حسب اتفاقية واد الحجرة ناقلا فعليا.

ولقد شرح قانون الطيران المصري ذلك طبقا لنص المادة الأولى الفقرة الثامنة على أن المستثمر "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل الطائرة بغرض الربح إما بنفسه أو بتأجيرها للغير، وتخضع هيئة قيادتها لأوامره".¹

موقف المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني الجزائري طبقا لنص المادة الثانية منه "كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني وبقيادة طاقم طائرة يختاره بنفسه".²

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي.

يتميز عقد النقل الجوي بأنه عقد رضائي غير أن رضائية العقد، لا تمنع من اعتباره من عقود الإذعان، تخضع فيه إرادة المذعن إلى المذعن له، وذلك بإملاء شروط المفروضة على الكافة، ولا خلاف على أنه عقد تجاري قائم على الاعتبار الشخصي ونفسرها فيما يلي:

¹- قانون الطيران المصري، رقم 28 لسنة 1981.

²- القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

الفرع الأول: عقد النقل الجوي عقد رضائي.

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تلاقي القبول والإيجاب شرط أن يكون الرضا صادرا عن إرادة حرة، واعية، خالية من العيوب التي يشوبها ولا يشترط في عقد نقل الأشخاص والبضائع.¹

على أن يتم الالتزام من الناقل بنقل الراكب والحفاظ على سلامته وراحته وإيصاله سالما، والالتزام الراكب بأن يدفع أجرة النقل نفسه تحت تصرف الناقل.²

ولا يشترط في عقد النقل الجوي بشكل معين لأنه ليس من العقود الشكلية أو العقود العينية أي لا ينعقد إلا بتنفيذ العقد، فهذا لا يتوافق مع القواعد العامة في القانون، فعقد النقل عقد رضائي لا يتم إلا بتراضي وتطابق الإرادتين (الناقل والراكب).

على أن دور وثائق النقل والتي يحررها الناقل الجوي، سواء كانت الوثيقة تذكرة سفر أم شهادة أمتعة أم خطاب نقل فهي تلعب للإثبات وليس شرطا لإنعقاد العقد، وبالتالي لا يترتب على عدم وجود هذا المستند أو ضياعه، أو عدم صحته تأثيرا على سير العقد.³

المشرع الجزائري أكد على ذلك طبقا لنص المادة 132 ق ط م على أنه: "لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته" إن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد قبول المسافر أو نقل أمتعته مع الناقل الجوي، إلا أن المسافر قد يرفض تكوين العقد إذا كان إيجاد الناقل الجوي لا يتماشى مع مصلحته، ولكن:

¹ - عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الشرر الواقع على الأشخاص وأمتعته، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2008، ص 52.

² - محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، محمد السيد الفقي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، ص 503.

³ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 504.

هل يجوز للناقل الجوي يعد في حالة إيجاب دائم، رفض إبرام عقد النقل مع المسافر؟¹

إلا أن هناك يمكن فيها للناقل أن يرفض إبرام عقد النقل الجوي مع المسافر إذا أثبت أن المسافر قد يكون مجنوناً أو حاملاً أمتعة قد تكون من ضمنها مواد متفجرة أو مواد محرمة، أو لم يستوف المسافر كافة الإجراءات المتبعة من الشرطة أو الجمارك أو عدم حيازته لوثائق السفر ذلك ما نصت عليه المادة 33 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه: "ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو من وضع قواعد لا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية "

كما أن الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي « IATA » الأياتا تعطي الحق للناقل الجوي في رفض النقل دون الزام المسافر أو المرسل ببيان أسباب الرفض.²

كما يقوم عقد النقل الجوي للركاب على الاعتبار الشخصي، وهو ما أشارت إليه المادة الثالثة الفقرة الثانية من الشروط العامة "الأياتا" وتعني الاعتبار الشخصي أن تذكرة السفر شخصية لا تستعمل إلا من قبل من ورد اسمه عليها، ولا يجوز التنازل عنها للغير، وإن حدث التنازل عنها إلى شخص آخر، فيعتبر هذا الأخير في حكم الراكب خلسة، كالمتمسل ولا يلتزم الناقل الجوي بأي التزام نحوه.

ولعل السبب في ذلك يرجع لمقتضيات الأمور ومتطلبات إجراءات السفر.³

¹ - عيسى غسان ريضي، المرجع السابق، ص 54.

² - IATA : Internationnal Aviation Transport Association

منظمة دولية غير حكومية أنشأت بتاريخ 28 أوت 1919 يقع مقرها بلاهاي، ثم حول مقرها إلى مونتريال بكندا، يقوم هذا الاتحاد بتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي، ويضم شركات الطيران الجوي، (مرجع محمد فريد العريني، ص504).

³ - رضوان أبو زيد ، مرجع سابق، ص 285.

الفرع الثاني: عقد النقل الجوي من عقود الإذعان.

إذا كان عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي لا محل للشكالية في انعقادها فإنه مع ذلك يعد عقدا من عقود الإذعان.

حيث يقتصر فيه المسافر إلى الشروط التي يملئها الناقل الجوي عليه، حيث ينفرد هذا الأخير بوضع الشروط ولقد قضت محكمة الاستئناف القاهرة بأن (عقد النقل الذي ينظم الشروط التي تضعها شركات النقل الجوي، فهي تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل مناقشة فيها، فلا يسع للراكب إلا أن يقبل بها، تلك الشروط، حتى لا يحرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة ولا بد له من التنقل والسفر، ولذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا).¹

ويعرف عقد الإذعان على أنه العقد الذي يتم بين طرفين أحدهما قوي لاحتكار سلعة أو خدمة ضرورية كالنقل والطرف الآخر ضعيف يجد نفسه مضطر لقبول هذه السلعة أو الخدمة، فيملي عليه القوي شروطه، في صيغة عقود مطبوعة يرضخ لها الطرف المضطر ولا يحق له مناقشتها أو تعديلها.²

ولقد أشار المشرع الجزائري في القانون المدني لاسيما ما ذكرته المادة 70 منه على أنه: "يحصل القبول في الإذعان بمجرد التسليم بشروط يضعها الموجب ولا يقبل مناقشته فيها"، ويقول جورج ريبير George Ripert "أمر حتمي، ومن الإنصاف أن نجد المزايا التي يحصل عليها احد المتعاقدين مصدرها فيما يظهره من صفات أثناء معاملاته القانونية"³.

¹ - حكم استئناف محكمة القاهرة، مؤرخ في 21 ماي 1952، مجلة قضايا الحكومة، عدد 04، ص 196.

² - بسمينة بشار، رسالة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة بن عكنون، ص 22.

³ - George Ripert, la regle morale, dans les obligations civiles, L G P J, Paris, 1949, n°56.

- حماية الطرف المذعن في العقد:

لقد قيد المشرع الدولي هذه الحرية وذلك عنكما نص في المادة 23 من اتفاقية وارسو على بطلان شروط الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها، باعتبارها كأن لم تكن، كما أن القضاء عمل جاهدا على الحد من الشروط التعسفية التي يتضمنها عقد النقل الجوي.¹

الفرع الثالث: عقد النقل الجوي عقد تجاري.

مما لا شك فيه إنه متى كانت عمليات تنظيم النقل في إطار نشاط يهدف الناقل من ورائه تحقيق الربح، وتقديم خدمة النقل بمقابل، أي مقابل الحصول على أجرة النقل، وهو في الغالب مبلغ من النقود، يسمح بتغطية نفقات النقل ويتضمن هامش الربح الذي يختص به الناقل.²

ويعتبر عقد النقل الجوي عقدا تجاريا، تصدق عليه الصفة التجارية متى تم النقل الجوي على شكل مشروع أو مقاوله نقل، ولقد أشار المشرع الجزائري في المادة 5/2 من القانون التجاري على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع: كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال..". أي أن هذه المادة صالحة لكافة أنواع النقل، بري، بحري، جوي.

ويعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل وليس بالنسبة للمتعاقد معه أي الراكب، والأغلب أن الشركات هي التي تمارس النقل في شكل مشاريع ضخمة تهدف من ورائها إلى الربح وتقديم خدمة للجمهور، ويشترط هذا العمل الجوي أن يقع في شكل مشروع³ ويشترط فيمن

¹- عيسى غسان الريضي، مرجع سابق، ص 59.

²- هاني دويدار، مرجع سابق، ص 14.

³- نص المادة 02/02 من القانون 17 لسنة 1999 المتضمن القانون التجاري المصري الجديد على أنه: "يعد عملا

تجاريا كل مقاوله أو عمل متعلق بالنقل برا أو بحرا."

يمارس هذا العمل بشكل متكرر ومنتظم ومهياً بالوسائل اللازمة غير انه بالنسبة للمسافر فلا يشترط فيه أن يكون العمل تجارياً.

ولا يمكن اثبات عقد النقل المدني إلا بالكتابة، أما في المواد التجارية، فيمكن اثباته بكافة طرق الاثبات بما فيها القرائن والبيئة تطبيقاً لمبدأ حرية الاثبات في المعاملات التجارية رغم ما تحتويه التذكرة وسند النقل واستمارة الأمتعة من أهمية في النقل الجوي تتعلق بمواعيد القيام والوصول وكذا تعليمات الناقل.¹

غاية الناقل الجوي تستهدف تحقيق الربح من عملية النقل الجوي، والذي يأتي ممن يدفعه المسافر وأمتعته، سواء كان النقل بمقابل أو مجاناً،² ذلك طبقاً لما نصت عليه المادة 1/1 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه: "تسري هذه المعاهدة على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به الطائرة في مقابل أجر".

"مقابل أجر": ضرورة أن يكون النقل الجوي دولياً في مقابل أجر، لكن اتفاقية وارسو لسنة 1929 لم توضح الصورة التي يأتي بها هذا الأجر قد يكون مبلغاً نقدياً أو عينياً أو التزاماً بعمل أو أي مقابل يقوم بأدائه الطرف المتعاقد مع الناقل أو أن تذاكر السفر التي تعطي للمستخدمين من الناقل هي جزء من مرتباتهم، بل إن الأمر يرجع لتقدير القاضي لمعرفة وجود المقابل أو عدم وجوده من خلال ظروف الواقع.

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 512.

المبحث الثاني: التكييف القانوني لمسؤولية الناقل الجوي.

تتجاذب كل من الناقل الجوي والراكب التزامات، يجب على كل منهما تنفيذها، وإذا كان الناقل الجوي هو المطالب أكثر بهذا الالتزام من حيث ضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل الجوي، بل يلتزم فوق ذلك بنقل أمتعته الشخصية في المكان والزمان المحددين كذلك.

كما يلتزم المسافر بدفع أجرة المقل مع تسليم الناقل تذكرة سفر له، مع احترام المسافر تعليمات الناقل الجوي بضرورة تواجده في مطار القيام في الميعاد المحدد.

على أن الإخلال بالالتزامات من طرف الناقل الجوي ينجر عليها مسؤولية الناقل الجوي، تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانبه إلا إذا ثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر الحاصل.

لذلك سنحاول أن نعرف الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي في المطلب الأول، ثم نتطرق إلى أساس مسؤولية الناقل الجوي في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي.

يعد عقد النقل الجوي للركاب من عقود المعاوضة الملزمة لجانبين، فهو من جهة يترتب عدة التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي، ومن جهة ثانية يتولد عنه التزامات في جانب الراكب وهي كما يلي:

الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي.

الأصل أن يقع الالتزام من الناقل الجوي أثناء إبرام العقد على نقل الراكب عن طريق الطائرة، من محطة القيام إلى محطة الوصول، مع ضمان سلامة الراكب وتوفير ما يلزم له أثناء سفره، بعد التأكد من صلاحية وصيانة الطائرة، فيلتزم الناقل الجوي على إثرها إما بتحقيق غاية (نتيجة) والقيام مقام الرجل العادي أو الالتزام ببذل عناية، وذلك بأخذ كل الاحتياطات اللازمة لذلك.¹

أولاً: الالتزام بتحقيق غاية.

يعد التزام الناقل الجوي المترتب على عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة (غاية) وليس التزاما ببذل عناية.

فالناقل الجوي ملزم بضمان صلاحية وصيانة الطائرة، وضمان سلامة الراكب وإيصاله إلى الجهة التي يقصدها، سالماً دون تأخر غير معقول فإذا أخفق الناقل في تحقيق النتيجة، قامت مسؤوليته العقدية تجاه الآخر المتعاقد معه، ولا يكون الطرف الآخر ملزماً بأسباب صدور الخطأ من الناقل في تنفيذ التزامه بل يكفي أن يثبت عدم تحقيق النتيجة المطلوبة.²

¹ -وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، وفقاً للقوانين الكويتي والأردني، والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، 2010/2011، ص

² -عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 56.

وليس بوضع الناقل في هذه الحالة أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أن تحقيق النتيجة كان سبب أجنبي - لا يد له فيه - كأن يكون السبب قوة قاهرة، أو حادث فجائي أو خطأ من الراكب المتضرر.

ويتفرع على الناقل الجوي التزامات أساسية أهمها:

1. التزام الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

يفرض القانون على الناقل الجوي إعداد طائرة صالحة فنياً، وكذلك الالتزام بصيانتها وصيانة محركاتها ومعدات وأجهزتها.¹

وكذلك طبقاً لدليل الصيانة الذي تعتمد عليه سلطات الطيران في الدول طبقاً للمعايير العالمية والقواعد التي يقرها الاتحاد الدولي للطيران "الآياتا IATA".

ونظراً لأن الالتزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد استمرارية صلاحيتها للملاحة الجوية، فلقد فرض القانون نوعاً من التفطيش على الطائرات.²

2. الالتزام بضمان سلامة الراكب:

الإلتزام بضمان سلامة الراكب أثناء فترة النقل الجوي من مكان القيام إلى مكان الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية دون تأخر، مع سهر الناقل الجوي أيضاً على راحة الركاب، ورعايتهم طوال الرحلة، فيتعين عليه توفير الغذاء، وكذلك الماء إذا لزم الأمر، ريثما يستأنف الرحلة، أو إذا تم نقلهم على رحلات متقطعة.³ وإذا كان الإلتزام بضمان سلامة الراكب بتحقيق نتيجة فإنه يقع عبء إثبات عدم تنفيذه على الراكب وإن كان الأخير قد أصيب بضرر ولا يستطيع حينها الناقل الجوي دفع المسؤولية إلا لإثبات العكس.⁴

¹ - وضحة فلاح المطيري، ص 34.

² - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 163.

³ - يسمينة بشار، مرجع سابق، ص 27.

⁴ - موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الإصدار الإصدار الثاني، عمان،

3. الالتزام بالحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة:

إن حصول الراكب على تذكرة السفر، ودفع أجرتها مسبقاً، ولا حاجة للتفاوض بشأنها عند إبرام العقد، وتشتمل هذه التذكرة على كافة البيانات الإلزامية المتطلبة قانوناً، إلا أن هذا لا يمنع من أن شركة الطيران تجبر الراكب على مغادرة الطائرة، نظراً للطاقة المحددة للأماكن المحجوزة وتتوكل سفره إلى حين، رغم وجود حق الأولوية له، دون أن يلتزم تجاهه بأي تعويض، هذا إذا ما لم يتأكد حجزه من قبل ركوب الطائرة، فيجب عليه أن يحضر في المكان المحدد والتاريخ في تذكرة السفر، أو بالأحرى حتى قبل الموعد المحدد، إلا إذا كانت التذكرة مفتوحة (Billet ouvert) وهي لا تتضمن تاريخاً محدداً للسفر. ورغم ذلك ليس له حق الأفضلية على غيره من الركاب، بل يخضع لإجراءات الحجز قبل تاريخ صعود الطائرة وهذا ما تقضي به الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي "الآياتا".¹

4. الالتزام بالإجراءات الإدارية المتبعة واتباع تعليمات الناقل الجوي:

قيامه بكافة الإجراءات المطلوبة من قبل الجمارك والسلطات الإدارية الأخرى في المطار، وهذا ما تقضي به المادة (13) من اتفاقية شيكاغو، ويتعين عليه أن يكون حائزاً لكافة المستندات المطلوبة مثل جواز السفر النافذ.

كما يجب على الراكب اتباع تعليمات الناقل الجوي في جلوسه على المقعد المخصص له وعدم مضايقة الركاب الآخرين، فيمتنع عن التدخين، وأن تكون تصرفاته لائقة، فإن كانت غير ذلك أو كان في حالة سكر، جاز للناقل الطلب منه مغادرته للطائرة، ولا يحث لمثل هؤلاء الأشخاص استرداد أجور سفرهم ولا الأجور التي دفعوها في نقل أمتعتهم.²

¹ طالب موسى حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ك 1، الإصدار، عمان، 1998، ص 132.

² طالب موسى حسن، مرجع نفسه، ص 134.

فالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب وأمتعته والقيام بالعناية به عناية الرجل العادي، هو التزام بتحقيق غاية obligation de résultat يعني تأمين وصول الراكب إلى المطار سليماً معافى saint et sauf.

فتعقد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم تحقيق الغاية، ولو أثبت أنه اتخذ كل التدابير اللازمة ولم يرتكب خطأ من جانبه، وبذلك قضت محكمة النقض المصرية بأن: "عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق نتيجة (غاية)، فإذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، تقوم مسؤولية الناقل عن الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع المسؤولية إلا إذا أثبت هو من جانبه أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ من الراكب المضرور، أو عن خطأ من الغير".¹

وقد عرفت محكمة النقض الفرنسية الالتزام بضمان السلامة في حكم لها² صادر في 21 نوفمبر 1911، وقد أكدت المحكمة كذلك أيضاً على أن "تسليم تذكرة للمسافر يتضمن بذاته، وبغير حاجة إلى اشتراط صريح بخصوصه الالتزام الذي يقع على شركة النقل بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول".³

فالالتزام بالسلامة كونه التزاماً بتحقيق نتيجة فإنه يقع عبء إثباته على الراكب وإثبات عدم تنفيذ الالتزام وأنه قد أصيب بضرر، ولا يستطيع الناقل حينها دفع المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي واعتبر القانون المصري والقانون الفرنسي أن الالتزام بضمان سلامة الراكب هو التزام عقدي في النقل الجوي مصدره عقل النقل الذي يولد في ذمة

¹ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 222.

² - حكم صادر من محكمة النقل الفرنسية في 21 نوفمبر 1911 جاء فيه: "إن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول".

³ - إلیاس حداد، القانون التجاري، البري، بحري، جوي، منشورات جامعة دمشق، مركز التعليم المفتوح، دمشق، 2006، ص 376.

الناقل التزاما بكافة سلامة الراكب وأنه التزم بتحقيق نتيجة وهذه النتيجة تكون محققة الوقوع لا محتملة.¹

ثانيا: الالتزام ببذل عناية.

على عكس الأنظمة التي قضت بأن التزم الناقل الجوي بالسلامة هو التزم عقدي محله تحقيق نتيجة، ومصدره عقد النقل الجوي.

فإن الأنظمة الأنجلوسكسونية² قضت بأن التزم الناقل الجوي بسلامة الراكب هو التزم قانوني، مصدره القانون ومحله الالتزام ببذل عناية، ولا بد عليه أن يبذل الحيطة والحذر، الواجبتين من الرجل العادي الممتاز، من أجل حماية الراكب وأمتعته دون تعرضه لأي ضرر، فكان السلامة في نظرهم كالتزام الطبيب ببذل العناية اللازمة لشفاء مريض، لكن دون ضمان نتيجة شفاءه، فالناقل الجوي حتى وإن بذل العناية الكافية واللازمة لضمان سلامة الراكب، وذلك باتخاذ جميع التدابير اللازمة لذلك، إلا أن النتيجة تبقى محتملة الوقوع.³

لكن التساؤل الحاصل هنا في التزم الناقل ببذل عناية، فكيف يكون الناقل الجوي أن يبذل أقصى درجة من العناية اللازمة لتحقيق سلامة الراكب؟⁴ وفرق القضاء الأمريكي بين الناقل العام والناقل الخاص.

1- الناقل العام Le transporteur public:

هو الشخص الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات الناقل الجوي التي تقدم له دون تمييز بين بعضها، والبعض الآخر.

¹ - ثروة أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 159-160.

² - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 223.

³ - ثروة أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 161.

⁴ - ربط المشرع الأمريكي الإلتزام ببذل عناية بنظرية المخاطر الكبرى la théorie des grandes risques.

فهذا الناقل ملزم ببذل أقصى درجة من العناية (عناية الرجل الحريص) باعتباره مسؤولاً عن أخطائه.

2- الناقل الخاص Le transporteur privé:

هو الشخص الذي يتعهد بمقابل تلبية طلبات الناقل، وذلك ببذل العناية العادية المعقولة التي تقدر بمعيار الرجل العادي أو متوسط العناية père de famille إذا وضع في نفس الظروف أو ظروف مشابهة، كان لا بد عليه أن يبذل عناية الناقل العادي في النقل الجوي بالذات، والناقل العادي هو الذي يقوم بالحيلة والحذر، وذلك بصيانة وتجهيز كل ما يحقق راحة وسلامة وأمن الراكب خلال الرحلة المحصنة من وقوع أي ضرر.

ولتحقيق الموازنة بين إثبات مصالح كل من الناقل والراكب لجأ القضاء الأمريكي إلى تحقيق عبئ الإثبات الملقى على الراكب بإحداثه قاعدة تلزم المضرور بإثبات أي الشيء وهو الطائرة كان تحت سيطرة المدعى عليه وحده، وهي قاعدة لا تكلف الناقل بإثبات السبب الأجنبي، لكن يصبح لزاماً عليه تقديم إيضاحات عن الحادث، إقامة الدليل أنه بذل العناية الواجبة لتجنب الضرر.¹

3- موقف اتفاقية فارسوفيا من تحقيق غاية أو الالتزام بعناية:

أمام التباين الكبير الحاصل بين الأنظمة القانونية المختلفة على اعتبار الالتزام بالسلامة للناقل الجوي التزاماً عقدياً بتحقيق نتيجة، أو الالتزام ببذل عناية.

كما يؤدي الإخلال بهذا الالتزام بتحقيق نتيجة إمكانية إثارة مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم تحقيق النتيجة وبصرف النظر على أيه عناية يكون الناقل قد بذلها، ولا يمكنه دفع تلك المسؤولية إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبي.²

¹ إلياس حداد، المرجع السابق، ص 378.

² هاني دويدار، عقد النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 327.

فيجب على الناقل الجوي المسؤول أن يكون قد سلك نفس سلوك الناقل الحريص العادي وفي نفس الظروف التي واجهته، والعبرة بالظروف الخارجية المحيطة بالحادث، وليس الظروف الشخصية للناقل الجوي، وللقاضي في سلطة تقدير سلوك الناقل.

ويكون الالتزام بضمان السلامة في نقل الركاب التزاما عقديا محله بذل عناية، عناية الرجل العادي (الناقل العادي) ويقع عبئ الإثبات على عاتق الناقل لإثبات مدى بذله لتلك العناية الواجبة أو استحالة ذلك.¹

وهذا ما انتهجته اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 وسارت على نهجها التشريعات الوطنية المصدقة على الاتفاقية فجعلت من التزام الناقل الجوي بالسلامة التزاما ببذل عناية أي تحقيق نتيجة.

4- موقف المشرع الجزائري:

أقر المشرع الجزائري من خلال القانون التجاري بضمان الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل سواء أكان النقل بریا أو بحريا أو جويا.

ولقد ذكر المشرع الجزائري بالذات في المادة 62 من الأمر 7559 والمتضمن القانون التجاري الجزائري على أنه: "على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصله إلى جهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

وعلى العكس فإن القانون 06/98 في مادته 145 المتضمن قانون الطيران المدني، لم يذكر بالالتزام بسلامة الراكب، لكنه يفهم ضمنا من خلال نص المادة: "الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته، أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو إنزال".

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 560.

يستشف من خلال نص المادة أعلاه وأن المشرع الجزائري على أن الناقل يجب أن يحافظ على سلامة حياة، وجسد المسافرين من أي ضرر يصيبه وهو التزام عقدي طبقا لنص المادة 131 ق ط ج على أنه: "ينبغي أن يتم أي نقل عمومي جوي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل..".

أي أن العقد مصدر أي التزام يقع على عاتق الناقل، بما في ذلك التزامه بسلامة الركاب.

أما عن محل الالتزام بالسلامة في قانون الطيران المدني الجزائري، فقد أشارت إليه المادة 148 ق ط ج وذلك ببذل العناية اللازمة لتقاضي الضرر.¹

وينطبق نص المادة مع ما جاء في اتفاقية فارسوفيا ويعود ذاك لكون الجزائر صادقت عليها بموجب المرسوم الرئاسي 64-75 والمتضمن قانون الطيران المدني.²

وعندئذ تتعدد مسؤولية الناقل الجوي لجبر الضرر الذي لحق بالمضروب أو المتعاقد وأخضع المشرع الجزائري مسؤوليته في التعويض طبقا لاتفاقيات في النقل الدولي وتخضع للتنظيم في النقل الداخلي، هذا وأن الغش ناجما عن الناقل الجوي أو خطأ مساو لهذا الغش، كما أن المشرع أعطى للناقل فرصة تقويض المسؤولية بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية لتقاضي الضرر، أو اثبات أنه كان من المستحيل عليه اتخاذها.³

¹ المادة 148 ق ط ج 06/98 على أنه: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية، لتقاضي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك".

² المرسوم الرئاسي 64-75 المؤرخ في 02 مارس 1964، والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 18 سبتمبر 1955 ج ر رقم 29 صادرة في 27/03/1964.

³ محمد دمانة ، رسالة دكتوراه دفع مسؤولية الناقل، جامعة تلمسان سنة 2010/2011، ص 115.

الفرع الثاني: التزامات المسافر (الراكب).

في مقابل الالتزامات التي يتحملها الناقل الجوي إما بتحقيق غاية أو الالتزام ببذل عناية، إذ يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب وتوفير وسيلة صالحة للملاحة الجوية منا يلتزم الناقل بنقل المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول في الوقت المحدد، مع الحفاظ على أمتعته المحمولة واليدوية.

على أن المسافر كذلك يلتزم تجاه الناقل الجوي للأشخاص بمجرد انعقاد العقد وبداية تنفيذه الوفاء واحترام كل شروط الناقل.

أولاً: يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل.

يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل وهذا هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه ولم تزود اتفاقية وارسو الناقل بأي دعوى قبل المسافر في حالة عدم قيام هذا الأخير بدفع أجرة النقل.¹

ومن ثم أرجأ القانون في ذلك إلى التنظيم فب القانون الداخلي ومن ذلك ذكرت المادة الثالثة الفقرة الأولى (1/3) من شروط الآيات IATA بعدم إمكان إصدار تذكرة سفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة، كما يحتفظ الناقل بالحق في رفض نقل أي مسافر لا يكون حائزاً لتذكرة سفر قانونية.

ولقد ذكر المشرع المصري في المادة 262 من قانون التجارة 1999/17 على أنه: "للناقل حبس أمتعة الراكب ضماناً لأجرة النقل وغيرها من التنفيذ على هذه الأمتعة لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له بسبب النقل".

وكان موقف المشرع الجزائري من ذلك واضحاً من خلال المادة 134 من القانون 06/98 والمتضمن قانون الطيران المدني على أن: "تحدد تعريفة النقل الجوي العمومي الداخلي طبقاً للتشريع المعمول به".

¹ محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 545.

يجب أن تأخذ هذه التعريفات بعين الاعتبار التخفيضات الواردة على تذكرة السفر أو معاينتها والمنصوص عليها في القانون ويتم تحديد هذه الأجرة على مستوى النقل الداخلي من طرف جهات مختصة محددة من قبل الدولة وهي التي تقوم بتحديد تعريفات النقل (الخطوط الجوية الجزائرية) وتذكرة السفر وما تتضمنه من ضرائب ورسوم ونفقات تفرضها السلطات العمومية على النقل الجوي أما على مستوى النقل الجوي الدولي فيقوم الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA بتحديد الأجرة طبقاً لنص المادة 03/07 من شروطه.¹

ثانياً: الحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة.

نظراً لأن تذكرة السفر لا تعطي للمسافر الحق في الانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية إلا إذا قام بحجز مكان له على الطائرة، فيتعين عليه إذا أن يوفي بهذا الالتزام ولقد نصت الشروط العامة للآيات IATA على ذلك -شروط نقل الركاب- بقولها: "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافر مقعداً محدداً في الطائرة ما لم يكن هناك اتفاق خاص على ذلك".

ويتحتم على المسافر بضرورة التواجد في مطار القيام في الميعاد الذي تحدده والمكان المحدد قبل مغادرة الطائرة لأن تأخره يؤدي إلى حرمانه من طلب أي تعويض عن فوات الفرصة بإرادته.²

كما أن درجة استيعاب الطائرة ووجوب تأكيد الحجز بسبب الطاقة المحددة ولأن حمولتها لا يمكن أن تتجاوزها، لتأمين سلامة الرحلة الجوية، إذا ما أصر الراكب في هذه الحالة على الصعود، ولأنه لم يتم بتحديد موعد الحجز ونظراً لوجود أولوية لغيره من الركاب فلا جناح على الناقل إذ قام بإجباره على مغادرة الطائرة، دون أن يلتزم تجاهه بأي تعويض.³

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 546.

² طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 130.

³ طالب موسى حسن، المرجع نفسه، ص 131.

وعليه إن لم يحضر الراكب في الوقت المحدد والمكان المحدد وحسب تعليمات شركة الطيران كان للناقل الحق في الرحيل دون انتظاره ولا يؤدي ذلك إلى تحميل الناقل مسؤولية تجاهه، ولو كان من شأن هذا الرحيل دون انتظاره¹ أن يلحق ضرراً به.

ثالثاً: قيام الراكب بكافة إجراءات التفتيش.

فيجب احترام اللوائح الإدارية ولوائح الضبط والصحة والجمارك بأن خالف الراكب هذه التعليمات، كان للناقل أن يرحل دون انتظاره.

ويعد انتشار حوادث الإرهاب وخطف الطائرات أصبح المسافرين ملتزماً بالخضوع لإجراءات التفتيش التي تقوم بها رجال الشرطة أو البوليس وبالتعاون مع رجال الجمارك قبل السماح له بالتوجه للطائرة، وتنص على ذلك المادة ل 282-8 من التقنين الفرنسي على أنه "رجال البوليس القضائي في النقل الداخلي ومتى اقتضت ذلك سلامة الرحلة، تفتيش الركاب والأمتعة والبضاعة والطرود البريدية ويكون لهم بالتعاون مع رجال الجمارك في الرحلات الدولية، مباشرة هذا الاجراء بالنسبة للأمتعة والأشخاص الذين يتأهبون للعودة إلى الطائرة".

وفي بعض الأنظمة يخضع لاختصاص البوليس، بأنها في الو.م.أ تخضع لشركات الطيران والتي يتعين عليها أن تقوم بانتظام بتفتيش حقائب اليد التي يحملها المسافرون ويحتفظون بحراستها على متن الطائرة، واخضاعهم لأجهزة الكشف الالكترونية.²

وللناقل أن يقرر إخراج أي شخص من الطائرة إن كانت تصرفاته غير لائقة وتمس بأنت وسلامة المسافرين ويشكل خطر محقق والإخلال بالنظام في الطائرة، كأن

¹ - حكم صادر من محكمة نيوجرسي الأمريكية في قضية ضد شركة 'paa' : "المصلحة الجماعية في بدأ الرحلة الجوية في موعدها أولى بالرعاية من مصلحة راكب واحد متلكئ"، (مرجع محمد فريد العريني، ص 547).

² محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 546.

يكون في حالة سكر أو يتناول حبوب مهلوسة تؤثر على المسافرين ولا يحق لهؤلاء الأشخاص استرداد أجور سفرهم ولا الأجور التي دفعوها في نقل أمتعتهم.¹

الفرع الثالث: الإخلال بالتزامات الناقل الجوي.

تقوم مسؤولية الناقل بمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافر سالما أو تسليم الأمتعة سليمة بالمحافظة عليها في الميعاد المحدد، وطبقا للتزامات الناقل الجوي الملقاة على عاتقه وفي حالة الإخلال بهته الشروط يلتزم الناقل الجوي بالقيام بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا الإخلال، إلا أنه يمكن الجزم بأن الأضرار التي تصيب الأشخاص والأمتعة تكون نتيجة خطأ صادر من الناقل مباشرة أو قد تتدخل أحيانا عوامل أخرى قد تكون سببا في هذه الأضرار، يمكن للناقل دحضها بكافة الوسائل² وذلك طبقا لنص المادة 21 من اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 على أنه: "إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو التخفيف منها".

فالناقل الجوي له أن يعفى من هذه المسؤولية متى ثبت السبب في وقوع الضرر لا يعود إليه وإنما يعود إلى خطأ الضحية.³

أما موقف المشرع الجزائري من خلال الإخلال بالتزامات الناقل الجوي فنستشفه من نص المادة 149 من القانون 06/98 على أنه: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن اعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة".

فإذا ما أخل الناقل الجوي بالتزامه في ضمان السلامة للركاب والالتزام بالنقل في الميعاد والالتزام بعدم التأخر عن ميعاد النقل بالنسبة للركاب مع اثبات إن كانت هاته

¹ يسمينة بشار ، المرجع السابق، ص 25.

² وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 18.

³ يسمينه بشار ، المرجع السابق، ص 26.

الالتزامات خارجة عن إرادته رغم اتخاذه جميع التدابير الضرورية لذلك إلا أنه استحال عليه ذلك.

المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب.

تختلف الأنظمة القانونية فيما بينها بشأن تحديد الأساس القانوني الذي تستند إليه مسؤولية الناقل الجوي.¹

إلا أن الحاجة لوجود قانون دولي موحد فيما يخص النقل الجوي ظهرت اتفاقية فارسوفيا لسنة 1920 والبروتوكولات المكملة لها، والخاصة بتوحيد أحكام بعض قواعد النقل الجوي.

حيث أن هذه الاتفاقيات قضت على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي فوضعت لهذه المسؤولية نظاماً قانونياً موحداً كان الهدف منه خلق توازن بين المصالح المتعاقدة للناقلين الجويين فيما بينهم.

فالأساس الذي بنيت عليه المسؤولية هو الخطأ المفترض وعليه فإن الناقل الجوي يستطيع دحض هذه القرينة بإثبات وأنه اتخذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، وذلك بإثبات السبب الأجنبي أو أن الخطأ لا يستطيع أن يثبتته الناقل هو وتابعيه وأن الضرر يعود لأسباب أخرى سوى قوة قاهرة أو سبب أجنبي أو خطأ المضرور أو فعل الغير.²

وسنتطرق فيما يلي إلى كل اتفاقية على حدى، وبعض القوانين الداخلية.

¹ الياس حداد، القانون التجاري، بري، بحري، جوي، منسورات جامعة دمشق، دمشق، 2006، ص 337.

² هاني دويدار، عقد النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 311.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية.

أولاً: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية.

1. أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية فارسوفيا لسنة 1929.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 على أساس الخطأ المفترض من المتعاقد، بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل¹ على وجود الخطأ من أي نوع كان من جانب الناقل، ولقد روعيت مصلحة الركاب والشاحنين مثلما نصل على ذلك المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني يلحق بالراكب".

ولذلك قام واضعو اتفاقية فارسوفيا باعتراف فكرة الخطأ المفترض، من المتعاقد بحيث يتعهد الناقل التزاماً بوسيلة محله بذل العناية اللازمة لضمان سلامة الراكب، مع قلب عبء الإثبات ونقله على عاتق الناقل الجوي، على أن الافتراض القائم وأن الناقل وتابعوه لم يبذلوا القدر اللازم للعناية حتى يقيم الدليل على عكس ذلك، وهذا طبقاً لنص المادة 1/20 من اتفاقية فارسوفيا على أنه: "لا يعد الناقل مسؤولاً إذا ما أثبت أنه وتابعوه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها.

ولما كان أساس المسؤولية الخطأ المفترض بأن الناقل لم يتخذ التدابير الضرورية اللازمة لتفادي وقوع الضرر فقد ذهب الفقه والقضاء لتفسير معنى هذا الخطأ بين تفسير ضيق وتفسير آخر موسع.²

أ. التفسير الضيق لمعنى الخطأ طبقاً للمادة 20 من اتفاقية وارسو:

يعتبر الخطأ واقعا من فشل الناقل في إثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية لذات العلاقة المباشرة بالحادث المتسبب في الضرر، مثال الحادث الذي وقع

¹ - محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 199.

² طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 141.

اثر تساقط الثلوج فعلى الناقل وتابعيه اثبات أنهم اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الحادث، وأن يثبتوا أنهم وفروا كل الوسائل مع اثبات صلاحيتها كالأطلاع على النشرة الجوية قبل الإقلاع وإعلام مصالح الأرصاد الجوية في الجو وعند الهبوط مع أنه يجب أن يثبت أنه استحال عليه وتابعيه تجنب تلك الأخطاء.

- أن التفسير الضيق حسب أنصاره يسري على جميع الحوادث سواء المعروف سببها أو المجهول سببها

إلا أن هذا التفسير الضيق انتقد على أساس وأن المسؤولية للناقل مطلقة *une responsabilité absolue* وان كان الخطأ في الاتفاقية مفترضا قابل لإثبات العكس من الناحية التطبيقية بحيث إذا تحطمت الطائرة وفقد جميع ركابها فكيف يمكن إثبات أن الناقل اتخذ جميع التدابير الضرورية وأن العلاقة مباشرة بالحادث، فلم يبق أي شاهد على ذلك، وهذا النقد جعل الفقه يبحث عن تفسير واسع للخطأ.¹

ب. التفسير الواسع للخطأ الوارد في المادة 20 من اتفاقية وارسو:

التفسير الواسع للخطأ المفترض للناقل الجوي يتلخص في كونه انحراف الناقل عن سلوكه الرجل العادي، في اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.

يستشف من هذا التفسير أن الناقل يلتزم ببذل عناية الرجل العادي² فيكون الناقل هنا مسؤولاً إذا أثبت أنه لم يتخذ الاحتياطات اللازمة والتي كان يمكن للرجل العادي أن يتخذها في نفس ظروف الناقل الجوي لتفادي وقوع الضرر.³

¹ عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص 95.

² -وقد وضع الأستاذ بيتارد عناية الناقل الجوي في قوله: "ماذا علينا أن نطلب من الناقل الجوي فيجب نطلب منه تنظيمًا لنشاطه وإستثماره، والعناية اللازمة لإختيار تابعيه، ورقابته المستمرة عليهم وفحصهم الدوري المطلوب على طائرته وملحقاته".

³ طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 144.

2. مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول لاهاي 1955.

لم يعدل بروتوكول لاهاي، من أساس مسؤولية الناقل الجوي، القائم على الخطأ المفترض من المتعامل وإنما قام بمضاعفة الحدود القصوى للتعويضات التي يلتزم الناقلون للوفاء بها عن الأضرار البدنية.

كما أجاز البروتوكول للناقل الجوي وضع شرط يعفيه من الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة.¹

3: الأساس الجديد لمسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاق مونتريال وبروتوكول غواتيمالا سيتي

أ-أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاق مونتريال لسنة 1966 (Accord de Montréal)

اعتبرت مسؤولية الناقل الجوي -اتفاقية مونتريال- على أساس المسؤولية الموضوعية في كل حالات الضرر الذي يلحق بالراكب وأمتعته، من مكان نقطة القيام والوصول أو وجود أي مرسى جوي في أرض أي دولة.²

وكانت مسؤولية الناقل الجوي مفترضة منذ انعقاد اتفاقية وارسو وفي ظهور بروتوكول لاهاي، وفي توقيع اتفاقية مونتريال لعام 1966. لتصبح مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر، مع التعديل في نظام التعويض الجديد المستهجن إثر تعديل البروتوكول، وتعريف الخطأ المساو للغش وعلى ضوء الغاية التي تسعى إلى تحقيقها،³ وأن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية، بمعنى أن الناقل

¹ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 181.

² على زهير حسن، شهادة باكالوريوس في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة القادسية 2017، ص 08.

³ على زهير حسن، نفس المرجع، ص 09.

يسأل بصفة مطلقة على تعويض الأضرار التي تصيب الركاب ولا يستطيع التهرب من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور¹

كما وضعت الاتفاقية حد أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب يقدر بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي، ويخفض هذا المبلغ إلى 58 ألف دولار أمريكي إذا كانت المصروفات للتقاضي والأتعاب قد سددت في الدولة التي رفعت فيها الدعوى.

ب. أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول غواتيمالا سيتي 1971.

لم يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ، والذي جعل مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين، والأضرار الناشئة عن هلاك وتلف الأمتعة، مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة تحمل التبعة، أما أساس مسؤولية الحالات الأخرى، فقد ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض من الناقل الجوي².

4. أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 .

لقد انعكس التضارب والاختلاف على التشريعات الجوية للدول، مما جعل أحكام مسؤولية الناقل الجوي صعبة التطبيق من الناحية الدولية، فمجموعة من الدول اعتمدت على نظام المسؤولية الشخصية للناقل الجوي للركاب المتبنى في اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي 1955. إلا أن بعض الدول الأخرى سايرت نظام المسؤولية الموضوعية التي جاء بها كل من اتفاقية مونتريال 1966 وبروتوكول غواتيمالا سيتي 1971³.

¹ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 182-183.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 333.

³ هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999، وقانون التجارة الجديد، ط1، 2005، ص13.

لقد أقامت اتفاقية مونتريال 1999.¹ وطبقا لنص المادة 17 منه على وفاة الراكب أو إصابته والضرر اللاحق بالأمته، مع الالتزام بضمان سلامة الراكب والالتزام بالمحافظة على البضاعة والأمته وسلامتها من التلف والضياع، مع الالتزام كذلك بالنقل في الميعاد.

لذا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، وعن الأضرار الناتجة عن هلاك الأمته أو تلفها أو ضياعها وكذلك يكون مسؤولا عن الأضرار الناتجة عن التأخر في نقل الراكب وأمتعتهم.²

ثانيا: أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب وفق القوانين الداخلية:

1. أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب وفق التشريع المصري:

لقد انتهج المشرع المصري نهج اتفاقية وارسو في تحديد إطار مسؤولية الناقل الجوي ونص على ذلك في المادة 287 ق.ط.م على أنه:

« يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب، أو إصابته بجروح أو بأي أذى بدني آخر، إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول، أو أي مطار أو مكان تهبط فيه الطائرة، اختيارا أو اضطرارا ».

وقد فسرت محكمة النقض المصرية طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وامتدادا من المطار إلى المطار، فقضت بأن "مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية من نوع خاص لها أحكامها المتميزة، تقرررت للتوفيق بين مصالح متعارضة، هي مصالح شركات الطيران

¹وقد دخلت اتفاقية مونتريال حيز النفاذ بتاريخ 2003/11/23، بعد المصادقة عليها من قبل 130 دولة من بينها 25 دولة من الاتحاد الأوروبي التي بدأت في تطبيقها بتاريخ 2004/06/28، وهي اتفاقية مستوحاة من اتفاق "الأياتا" الموقع في 1995/10/31.

²هشام فضلي، مرجع سابق، ص 15.

ومصالح الشاحنين، وهي مسؤولية عمادها التزام بكفالة السلامة للأشخاص ولأشياء المنقولة والمحافظة عليها أثناء فترة النقل الجوي.

أي أن مسؤولية الناقل الجوي حسب القانون مسؤولية مزدوجة قوامها الخطأ المفترض من الناقل والخطر المحقق أساسها المسؤولية الموضوعية.¹

ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة، أو عن خطأ من الراكب المضروب أو خطأ من الغير.

2. أساس مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري 06/98

يتبين موقف المشرع الجزائري وفقا لنص المادة 145 ق.ط.ح على أنه: « الناقل مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته، أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول » .

هذا النص يجعل مسؤولية الناقل تخضع لاتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 وكذلك تخضع لبروتوكول لاهاي لسنة 1955 على أساس المسؤولية الشخصية المبنية على الخطأ المفترض من الناقل الجوي إلى إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو إثبات أنه من المستحيل عليه اتخاذها.²

وما يثبت صيغة الافتراض في الخطأ هو نص المادة 148 ق.ط.ج. «الناقل الجوي مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة، أو استحالة إتخاذهم ذلك».

ولقد اتخذت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ العقدي المفترض القابل لإثبات العكس.

¹ عيسى غسان ريضي، المرجع السابق ص 142.

² محمد دمانة، المرجع السابق، ص 37.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن تنفيذ عقد النقل الجوي.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للركاب في حالة إخلاله بالالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل الجوي الذي يربطه بالراكب، كالالتزام بضمان سلامة الراكب أو الالتزام بالنقل في الميعاد على أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن عدم تنفيذ عقد النقل الجوي أو الإخلال به.

أو على أساس المسؤولية التقصيرية، عند النقل بالمجان، أو نقل أمتعة اليد.

الفرع الأول: المسؤولية العقدية

الأصل أن المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالالتزام عقدي، تكون عقدية فلا يسأل المدين عن الضرر الذي كان متوقعا وقت التعاقد، عند عدم تنفيذ التزامه.¹

وأمام هذا الإخلال بالالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل الجوي والتي تؤدي إلى الأضرار بالراكب، أقرت اتفاقية فارسوفيا 1929 واتفاقية مونتريال الأخيرة لسنة 1999، لتوحيد يخصص قواعد القانون الجوي، وأمام هالة المسؤولية العقدية المترتبة عن الخطأ (الحادث) والضرر، والعلاقة السببية² والتي تعتبر شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي.

أولا الحادث (الخطأ):

لقد اشترطت اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها بضرورة وقوع الحادث حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل للراكب، ولقد اكتفت المادة "17" بالإشارة إلى أن عبارة "الحادث" وإلى المدى الزمني الذي يجب أن يقع خلاله هذا الحادث، فيكون وقوعه على متن الطائرة أو أثناء الصعود والنزول إلى الطائرة.

¹ أنور طبله، المسؤولية المدنية، (المسؤولية العقدية)، المكتب الجامعي الحديث، ط1 الإسكندرية، 2005، ص 93.

² محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 192.

1 تعريف الحادث: لم يتم تعريف الحادث في المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) وحتى في البروتوكولات المعدلة لها إلا أن الفقه والقضاء اختلف في تفسير الحادث.

أ-التفسير الضيق لمعنى الحادث: لقد فسر بعض من الفقه الحادث¹ تفسيراً ضيقاً ربط بالاستغلال التام للطائرة، إذ عبر هذا الاتجاه عن الحادث الجوي بأنه: «كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل، ومرتبطة من حيث أصلها بالاستغلال الجوي²»، ويشمل الحادث، انفجار الطائرة، أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة² أو بطائرة أخرى في الجو، سواء كان ناشئاً عن عطل في الطائرة، أو خطأ في القيادة، أما إذا كان الحادث ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين، فلا يمثل هذا الشجار حادثاً يرتب المسؤولية على عاتق الناقل الجوي.³

ومن التشريعات التي أخذت بهذا التعريف، المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1981 في المادة 2/1: وكذلك المشرع الجزائري عند تعريفه لمعنى الحادث من خلال المادة 2/93 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه: يقصد في مفهوم هذا القانون، بعبارة حادث: كل واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة* اختفاء أو تحطم طائرة * وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة * تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها أو أدائها عند الطيران، وتتطلب تصليحاً هاماً.

¹الحادث، يتمثل في أن أغلب الكوارث الجوية تؤدي إلى وفاة جميع الركاب، مثلاً: حادثة سقوط طائرة الكونكورد الفرنسية، التي أودت بحياة جميع ركاب الطائرة (109 مسافر) عند إقلاعها من مطار، Roissy في 2000/07/25 - حادثة سقوط طائرة Boeing 747 الجزائرية عند إقلاعها من مطار تمنراست، أودت بحياة (102 مسافر)، نجى راكب واحد في حالة خطيرة، بتاريخ 2003/03/06.

/www.iaia.org.statistiquesdesaccidentaéronotiques/

²محمد دمانة، المرجع السابق، ص 39.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 383.

ولقد اتبع المشرع الجزائري من خلال هذه المادة المفهوم الضيق ، فقد حصره في كل ما ينجم عن مخاطر الملاحة الجوية، والاستغلال الجوي، وعن السبب المفضي إلى الضرر، يجب أن يكون هذا السبب متعلق بحدث على متن الطائرة.¹

ويتلاءم التفسير مبدأ اتفاقية فارسوفيا القائم على أساس الخطأ المفترض من الناقل الجوي القابل لإثبات العكس.

ب-التفسير الموسع لمعنى الحادث: لقد جاء التفسير الموسع للفقهاء والقضاء حول ما إذا كانت المخاطر الجديدة للطيران ناتجة عن اعتداءات واختطافات أو إرهاب للطائرات تعتبر من مفهوم الحادث في اتفاقية (فارسوفيا)؟

ولقد كان القضاء سابقا لتقديم تعريف واسع لمعنى الحادث ومحاولة تفسير ما إذا كانت الاعتداءات على الطائرات يعتبر حادثا يسأل عنه الناقل فقد أثرت أو قضية في هذا الشأن أمام القضاء الفرنسي أمام محكمة 'السين' في القضية التي رفعها الزوجين "يوسف حداد وزوجته ضد شركة الطيران الفرنسية، حيث تعرضت لحادث اختطاف ، نتج عنه ضرر للمدعيين، دفعت الشركة المدعى عليها، بأن الاختطاف لايعتبر حادثا بمفهوم المادة (17) من الاتفاقية، غير أن المحكمة رفضت هذا الدفع بقضائها، بأن معنى الحادث، يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد لمرحلة النقل والناجم عن تدخل لايمكن توقعه من جانب الغير سيئ النية.²

¹بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 228.

²طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 148،149.

ثانيا:الضرر Le Préjudice

1 تعريف: هو الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة أو بحق من حقوقه،¹ سواء تعلق ذلك الحق أو تلك المصلحة بسلامة جسمه أو بماله أو بحريته أو بشرفه أو غير ذلك.²

ولقد وردت فكرة الضرر³ في المادة 124 من القانون المدني الجزائري على أن: «كل فعل سبب ضرر للغير، يلزم من كان سببا فيه بالتعويض».

فالضرر المادي⁴، هو الذي يصيب الشخص في جسمه وماله، أو يترتب عليه انتقاص حقوقه المالية.

على أن الضرر الحاصل في القانون الجوي وطبقا للمادة (17) من اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929. «الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه، أو إصابته بأي أذى بدني آخر».

ولقد أثارت كلمة أي أذى بدني آخر خلافا كبيرا، خاصة بعد تعرض الطائرات للاختطاف والقرصنة والإرهاب، وما يترتب على ذلك من أضرار نفسية وعصبية للمسافرين فهل تتسع عبارة الأذى البدني لتشمل كذلك الأضرار النفسية، حتى ولم تكن مصاحبة لأضرار جسمية؟⁵

- ولقد أثارت المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري كلمة الضرر على أنه: «...الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا...».

¹محمد صبري السعدي، النظرية العامة للالتزامات في ق.م.ج، القسم الأول، الكتاب الثاني، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2009، ص08

²سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، م.و.ك، الجزائر 1992، ص، 28.

³سعيد مقدم، نفس المرجع، ص، 35

⁴ دورفيل : "تكون أمام ضرر كل ما كان الضرر قابلا للتقدير المادي ..."

⁵محمد صبري السعدي، المرجع السابق 75.

فالجرح أو الوفاة أو الضرر الحاصل إثر حادث الطائرة، يؤدي إلى خسائر مادية للشخص أو لماله، أو لحرته أو لشرفه ويأثر في مداركه العقلية تأثيرا سلبيا .

2-أنواع الضرر

ولقد اتجهت القوانين اللاتينية إلى تقسيم الضرر الحاصل للراكب إلى نوعين :
ضرر مادي (Le dommage matériel)، أو ضرر معنوي (Le dommage moral)

أ. الضرر المادي: يعرف الضرر المادي على أنه إخلال بمصلحة المضرور ذات قيمة مالية، وهذه المصلحة إما أن تكون حقا من حقوق المضرور أو مجرد مصلحة مالية.¹

فلكل شخص حقوقا شخصية، ومنها حقه في سلامة جسده، وحياته فالاعتداء على حياة شخص، أو أحداث جروح له في جسمه، فهي كلها أضرار تخل بقدرة الشخص على الكسب، ويلحق على إثرها خسارة، مثل مصاريف العلاج، ومن حالات الإخلال بالمصلحة المالية المجردة فقدان العامل لمعاشه أو فقدانه لمنصبه، ولقد أشارت اتفاقية فارسوفيا إلى بعض الحالات، في كل من حالات مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية والوفاة، والضرر في حالة المسؤولية عن التأخر.²

1. الأضرار البدنية والوفاة الحاصلة للراكب:

قد حصرت المادة (17) من اتفاقية فارسوفيا لعام 1929، الأضرار التي يسأل عنها الناقل حيث نصت على أنه: " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر". فكل من ضرر الموت والإصابة بجروح تمثل مساسا بالحقوق الشخصية للراكب، بالإضافة إلى ما ينجم عنها من أضرار مادية، تلحق بأقارب المتوفي، وخاصة إن كان هذا المتوفي هو المعول عليه في الانفاق عليهم، وكذا

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني ج1. نظرية الالتزام ط 1952، ص 856.

² يسمينة بشار ، المرجع السابق، ص 62.

المساس بسلامة جسد الراكب، الذي يتضرر عند اصابته بجروح مثلاً، كالكسور أو إحداه تشوهات على مستوى جسم الراكب، فكل هذه الاضرار تعد إخلالاً بحق الراكب في سلامة حياته وجسده، ويسأل عنه الناقل الجوي متى وقع على متن الطائرة أو أثناء الصعود والنزول منها.

-كما نصت اتفاقية باريسوفيا لسنة 1929 وفي مادتها (17) أيضاً على مسؤولية الناقل الجوي عن أي ضرر بدني آخر يصيب الراكب، والذي يأخذ مفهوم الضرر الجسماني نتيجة هتك يصيب جسم الإنسان، سواء بالوفاة أو الجرح أو الضرر البدني، كحالة النزيف الداخلي، رضوض، كسور، أو إصابات عضوية متفرقة...

وقصر الأذى البدني على الأضرار الحسية فقط، هو ما أكده جانب من القضاء الأمريكي، حيث رأى أن المعنى الغالب والمألوف لاصطلاح الضرر البدني يقتضي أن ينصرف فقط إلى الضرر الجسماني.

2-الضرر المادي الناتج عن التأخر:

إن التأخير في وصول المسافر في الميعاد يعد سبباً لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وبناء على ذلك فإنه يشترط لانعقاد المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن التأخير الحاصل للراكب، وهو حصول الفعل المخل بالالتزام بالنقل في الميعاد، وما ينتج عنه من أضرار تلحق بالراكب، ولقد ذكرت ذلك اتفاقية باريسوفيا في المادة 19 منها على أنه: «يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين، أو الأمتعة أو البضائع عن طريق الجو» كما أنه يجب التفريق بين التأخير بمعناه والذي يسبب الضرر للراكب أو للأمتعة وبين امتناع الناقل عن صعود الراكب في الطائرة وهذا لا يعد تأخيراً في النقل لكون أن الناقل تهيأ في موعد النقل وهذا لا يخضع لحدود مسؤولية الناقل

الجوي في التأخير الوارد في اتفاقية فارسوفيا، فهذا لا يسبب ضررا للراكب، بل قد يكون الراكب سببا في ضرر المسافرين.¹

بينما المشرع الجزائري، لم يقدم أي تعريف عن التأخير ومدى الضرر الحاصل عنه دون تقديم تعريف له في نص المادة 147 من القانون 06/98 و المتضمن قانون الطيران المدني على أنه: « الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي، للأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به».

إلا أن المشرع الجزائري اعتمد في هذا التعريف على اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل له.

لا يعتبر كل تأخير في النقل سببا لقيام مسؤولية الناقل الجوي ولا يترتب عن كل تأخر ضرر يصيب الراكب، إلا إذا كان الناقل سببا في الضرر، كتعطل الطائرة بسبب عطل ميكانيكي، مما تضطر به الطائرة إلى الهبوط ولا يتمكن خلالها الناقل من احضار طائرة أخرى إلا بعد يوم أو يومين، فيتحمل الراكب مصاريف الإقامة خلال هذه المدة، وقد يفضل بعض الركاب في مثل هذه الحالة، استئناف الرحلة بوسائل أخرى، فيتكبدون مصاريف باهضة، مما يوجب قيام المسؤولية وذلك بتعويض المسافرين عن الضرر الحاصل نتيجة التأخر.

وإن كان القضاء الفرنسي، قد أقر بالتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير وهو ما استقر عليه القضاء في عدد كبير من قضايا التأخير في النقل.²

وإن كان القضاء يقر بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر المادي الحاصل بالركاب سواء ضرر الموت أو الجرح أو أي ضرر بدني آخر، أو في حالة الضرر المادي الناجم

¹ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 219.

² Daniel.J.H.LUREAU Exonération et limitation de responsabilité du transporteur aérien en droit international et en droit compare, , MONTRE-AL-1959, p. 165.

عن التأخير، إلا أنه بالمقابل هنالك أضرار معنوية قد تلحق بالراكب، لم تنص عليها القوانين صراحة مما فتح المجال أمام القضاء للتساؤل حول ما إذا كان الضرر المعنوي يسأل عنه الناقل الجوي للركاب.¹

ب - الضرر المعنوي: هو الضرر الذي يلحق بمصلحة غير مالية، فهو لا يصيب الشخص في حاله، كما هو الحال عليه في الضرر المادي، الذي يخل فيه بمصلحة مالية للشخص.²

ويشمل الضرر المعنوي ما يلحق على الأخص بالشخص من أذى حسي أو نفسي نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي، أو باعتباره المالي، كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره المرء من الحزن والأسى، وما يفقده من عاطفة الحب والحنان نتيجة موت عزيز له.³

كما أن اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 لم تشر في المادة (17) منها إلى الضرر النفسي، (أي الأذى المعنوي) مكتفية بالإشارة إلى الأضرار المتمثلة في وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني آخر دون أن يرد ذكر الضرر الحسي أو الضرر المعنوي *la morale*

1 - موقف التشريعات الأخرى من الضرر المعنوي:

لقد اعترف المشرع الأردني وطبقا للقواعد العامة للقانون المدني وحسب المادة 1/267 على أنه: «يتناول حق ضمان الضرر الأدبي كذلك، كل تعد على الغير في حريته أو في عرضه...»⁴

¹ سعيد مقدم، المرجع السابق، ص 44

² خليل أحمد حسن قتادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائرية، ج1، مصادر الالتزام ط. 1994، ص 250

³ وضعة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الأردني ص 59.

⁴ المادة 1/267 ق.م.أ: « يتناول حق ضمان الضرر الأدبي كذلك، كل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه، أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي، أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولا عن الضمان » .

كما أن المشرع المصري اعترف بالضرر المعنوي، وطبقا لنص المادة 222 ق.م.م. على أنه: « يشمل التعويض الضرر المادي أيضا... » .

رغم اعتراف القواعد العالمية للقانون بالتعويض عن الأضرار المادية و المعنوية إلا أنه في مجال النقل الجوي للركاب قد تضارب القول في القضاء المقارن بالأخذ بالضرر النفسي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر المعنوي.

2 موقف القضاء من الضرر المعنوي (الضرر النفسي).

يثار التساؤل هنا حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المعنوية أو النفسية التي تلحق بالراكب نتيجة ما لحقه من من أزمات نفسية أو صدمات عصبية قد تصيبه جراء الاختطاف، أو القرصنة أو الإرهاب، فيطالب الراكب الناقل الجوي بالتعويض، ولقد ظهر اتجاهين في كيفية تفسير الضرر النفسي او العصبي الذي يلحق الراكب بصورة مستقلة عن الأضرار الجسدية.

الاتجاه الأول: التفسير الموسع للأضرار النفسية:

يرى هذا التفسير مساءلة الناقل الجوي عن الآلام النفسية والاضطرابات¹ العصبية التي يتعرض لها الراكب، ولو لم تقترن أو تترتب عنها إيذاءات جسمانية.

وهذا التفسير الواسع لعبارة "أي أذى بدني" الواردة بنص المادة (17) من اتفاقية فارسوفيا، لا يتماشى مع ما كشف عنه التقدم العلمي، من وجود ارتباط وثيق بين جسد النسان والجهاز العصبي والنفسي، ومدى تأثر كل منهما بالآخر وتأثيره على نحو يصعب معه الفصل بينهما.²

¹دورفيل: « تكون أمام ضرر غير مالي في جميع الحالات التي لا يجوز فيها التعويض النقدي عن الأضرار التي لحقت بالمضروب

« Celui qui ne touche en aucune manière, la patrimoine, et cause seulement une douleur morale, a la victime »

²محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص205.

الاتجاه الثاني: التفسير الضيق للأضرار المعنوية

يرى أصحاب هذا التفسير رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية على أساس أن نص الاتفاقية يتكلم عن الجرح أو أي أذى بدني آخر، ولفظ بدني آخر ينصرف إلى الأذى الجسماني وحده، وقد انصرف هذا التفسير على أساس الغاية من الاتفاقية وذلك بإعطاء الألفاظ التي اتفق عليها واضعوا هذا المعنى حسب الظروف التي انعقدت على إثرها الاتفاقية، وأن لفظ بدني إلى كلمة أذى يستبعد الآلام و الاضطرابات متى اقترنت بأذى بدني ومتى كانت نتيجة مباشرة له، إذ تعد في هذه الحالة من قبيل الاضرار الحاصلة في حالة أي أذى بدني يلحق بالراكب وسأل عنه الناقل طبقاً لنص المادة (17) من اتفاقية فارسوفيا.

3 موقف قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 من الضرر المعنوي:

لقد انتهج المشرع الجزائري سلوك التفسير الواسع في تفسير الضرر المعنوي الحاصل للراكب، ولقد أشار إلى ذلك في المادة 2/145 من القانون 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني على أنه: « تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي عضوي، أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية » .

الملاحظ وأن المشرع الجزائري يعترف بنوع الضرر محل المسؤولية أي كل من الضرر المادي المتمثل في إصابة الشخص بضرر جسدي (Une lésion corporelle) وضرر عضوي (Organique)، أو الضرر الوظيفي (Fonctionnelle) والضرر المعنوي بصفة ضمنية لما نص على الضرر الحاصل بالمدارك العقلية (Les facultés) ويقصد به الضرر الذي يلحق بالقوى العقلية للشخص، من صدمات وأزمات عصبية نتيجة الحادث الذي ألم به، وقد أثبت العلم في هذا المنحى مدى العلاقة بين عالم وظائف الأعضاء، وبين جسد الانسان، أداء أعضائه لوظائفها الطبيعية، وبين الجهاز العصبي والنفسي له ومدى تأثير كل منهما على الآخر في شكل يصعب معه الفصل

بينهما¹، فالمشرع الجزائري، قدر هذه العلاقة من مدى تأثر القدرات العقلية للراكب، بوظائف جسده، فأى ضرر يلحق بالجسد فإنه يرتب أضرار نفسية تقابلها، وفيما يتعلق عن موقف القضاء الجزائري في مدى استقلالية الضرر المادي عن الضرر المعنوي فإنه في قرار المجلس الأعلى الصادر في 06 نوفمبر 1976 القاضي بتعويض الأضرار المعنوية جاء فيه: «أن الضرر المعنوي هو الشعور بالألم وهو لا يقدر بمال، وإنما يعوض من قبل القضاء مما بدا لهم جبرا للخواطر»².

فالمشرع الجزائري يأخذ بالضرر المادي والمعنوي، وتعويض الضرر المعنوي يتم استقلالا عن الضرر المادي، وليس كما ذهب إليه القضاء الأمريكي في وجوب اقتران الضرر المعنوي بالضرر المادي كشرط للتعويض عنه.

3- إثبات الضرر الحاصل بالراكب

يقع عبئ إثبات الضرر على المضرور سواء كان الضرر ماديا أو معنويا

أ - إثبات الضرر المادي

على المتضرر إثبات الضرر المادي الذي أصابه من جراء حادث نتيجة الأضرار البدنية أو من جراء تأخره في النقل مما فوت عليه فرصة ربح الأموال، أو منصب عمل وفي هذه الحالة لا يكفي الراكب إثبات مجرد التأخر، بل لا بد عليه أن يثبت أنه قد أصابه ضرر جراء التأخير، أو من جراء الحادث.

ففي حالة وفاة الراكب لا يكون أمام ورثته إلا المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم وذلك بتقديم شهادة وفاة مورثهم أو من كان يعولهم.

ب - إثبات الضرر المعنوي: نظرا لصعوبة إثبات الضرر المعنوي مما جعل

بعض القضاة يمتنع عن تعويضه والاعتراف به، وإن كانت اتفاقية فارسوفيا سنة 1929

¹ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 205.

² علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، د.م.ج، الجزائر ط 1988، ص 168.

بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، قضت بأن للمضرور، حق إثبات الضرر الذي يدعيه فإن الضرر المعنوي اللاحق بالراكب من أزمات نفسية وخوف وهلع يصعب إثباته.¹

وبإثبات المدعي للضرر اللاحق به سواء كان ماديا أو معنويا، فإنه بذلك يقيم مسؤولية الناقل الجوي وتقوم المطالبة بالتعويض.²

ثالثا: العلاقة السببية (Le lien de causalité)

مجال الالتزامات المحددة، أي الالتزامات بتحقيق نتيجة، أخذ في الاتساع، سواء أكانت هذه الالتزامات تعاقدية، أم كانت تقصيرية وهذا الركن الثالث في المسؤولية، معناه قيام علاقة مباشرة بين الحادث (الخطأ) والضرر الحاصل للراكب أو المسافر، أي بين خطأ المسؤول والضرر الذي يلحق المضرور.³

وكل عمل أبان حدوثه يعتبر في تقدير صاحبه أنه يؤدي إلى حدوث ضرر طبقا للمادة 182 ق.م.ج. إذ أن للدائن حق التعويض عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب وذلك نتيجة لعدم الوفاء بالالتزام، أو نتيجة للتأخر الحاصل عن الوفاء.⁴

وتتضح أهمية إثبات العلاقة السببية كشرط لقيام المسؤولية في النظام القائم على فكرة الخطأ الواجب إثباته، مثل نظام ثقل الركاب في القانون الأمريكي، الذي كان يجب فيه على المضرور أن يثبت أن خطأ الناقل هو السبب في وقوع الضرر .

¹طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 182.

²حكم محكمة بايون الفرنسية الصادرة في 12 مارس 1980 وقد قضى ما يلي:

«Le préjudice moral dans les les demandeurs ont souffrent se trouve parfaitement justifié»

³سعيد مقدم، المرجع السابق، ص 45

⁴المادة 182 من القانون 18-75، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم... على أنه: « إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد، أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، يشترط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام، أو التأخر بالوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية، إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول »

أما الأنظمة القانونية التي تؤسس مسؤولية الناقل الجوي للركاب على الخطأ المفترض¹ (Le faute présumé) مثل نظام المسؤولية في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929، والقوانين التي حذت حذوها، كالقانون المصري والقانون الفرنسي، وقانون الطيران المدني الجزائري، وهو ليس للراكب أن يثبت العلاقة السببية بين الفعل و الضرر، وذلك لأنه يفترض وجود خطأ من جانب الناقل الجوي وبالتالي يقع عبئ إثبات نفي هذا الخطأ، وذلك بإثبات العلاقة سببية بين الخطأ والضرر، على أن الناقل الجوي يكون قد اتخذ كأفة التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو استحالة عليه أخذها.

فالعلاقة السببية بين الخطأ والضرر أمر مفترض إلى أن يثبت عكس ذلك.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية:

الأصل في مسؤولية الناقل الجوي أنها مسؤولية عقدية، إلا أن هناك استثناء حاصل في حالتين يخرجان عن المسؤولية العقدية، هما المسؤولية في النقل بالمجان، والمسؤولية عن نقل أمتعة اليد الخاصة بالراكب .

أولاً: النقل بالمجان :

الغرض من إيجاد عقد النقل الجوي من أجل تحقيق الربح،² أي أنه يتم بمقابل نقدي يمكن الحصول من ورائه على أجرة النقل وهذا ما نصت عليه اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 فب المادة الأولى منها الفقرة الأولى،³ على أن النقل بالمجان يعتبر من قبيل الاتفاقية في الفقرة الثانية .

¹ ثروت أنيس الأصبوطي، المرجع السابق، ص 401.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 14.

³ المادة 1 فقرة 1، 2 من اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي على أنه: «تسري هذه المعاهدة على كل نقل دولي للأشخاص أو الامتعة، أو البضائع تقوم به طائرة ي مقابل أجر. »

ويعرف النقل المجاني على أنه النقل الذي يتم دون أن يحصل فيه الناقل على أجر نقدي ويتمثل هذا النقل في صورتين:

1 النقل المصلي: Le transport intérêt

وهو النقل الذي ينوي من وراءه الناقل إلى تحقيق مصلحة ما، مثل نقل المبيع مجاناً كخدمة مكملة لعملية البيع، أو أن يتم نقل بعض المشاهير في رحلة جوية من أجل الدعاية إلى طراز جديد من الطائرات.¹

2 النقل على سبيل المجاملة:

هو النقل الذي لا يود الناقل من خلاله الحصول على ثمن مهما كان نوعه، كأن يدعو الناقل أحد أقاربه أو صديقه للركوب معه في الطائرة ويعود ذلك إما لعدم قبول الناقل لأي مقابل² أو للناقل نية مجاملة فقط لركوب الشخص معه، والعبارة تبدأ عند بداية النقل وبحسب الاتفاق مبدئياً.

ثانياً : الطبيعة القانونية في عقد النقل بالمجان:

إن استقرار الفقه والقضاء على اعتبار مسؤولية الناقل بالمجان مسؤولية تقصيرية، إلا أنهم فرقوا بين مسؤولية الناقل الجوي عن النقل على سبيل المجاملة والنقل المصلي. -النقل على سبيل المجاملة حسب القضاء: لا يطبق عليه حكم حراسة الشيء، مادام الراكب قبل مقدماً، مخاطر الرحلة الجوية وهذا يستبعد افتراض خطأ الناقل.

-أما النقل المجاني المصلي: لا يستبعد هذا قواعد المسؤولية عن الأشياء ذل: أن الراكب دعي من طرف الناقل، بهدف تحقيق مصلحة شخصية .

للكاب لتجربة الطائرة من أجل شرائها، ففي هذه الحالة يسأل الناقل عن الضرر الحاصل بالراكب.

¹هاني دويدار، المرجع السابق ص 15.

²ريفي عيسى غسان، المرجع السابق، ص 48.

وطبقا لنص المادة 138 ق.م.ج، فيفترض خطأ الناقل في حراسة الشيء (الناقل) وذلك أن الراكب المضرور استعمل الشيء تلبية لرغبة الناقل¹، إلا أن اتفاقية فارسوفيا لعام 1929، استتنت المسؤولية التقصيرية وأدخلته في المسؤولية العقدية.

ثالثا: نقل أمتعة اليد: **Bagage à main**

يلتزم الناقل بنقل أمتعة الراكب وذلك حسب المادة 18 من اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 على أنه: « يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يلحق في حالة تحطم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة... » .

وتنقسم أمتعة الراكب إلى نوعين:

1 الأمتعة المسجلة: **bagage enregistré**

هي الأشياء التي يسلمها الراكب إلى شركة الطيران مقابل تذكرة أو بطاقة أمتعة² (un ticket) كدليل إثبات على وجود أمتعة بحوزة وتحت حراسة الناقل الجوي، وفي حالة ضياع أو تلف هذه الأمتعة يسأل الناقل عنها مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، وذلك لإخلاله بالالتزام بالمحافظة على الامتعة.

ولقد أيد المشرع الجزائري الاتفاقية في ذلك وطبقا للمادة 146 من قانون الطيران المدني على أن المسؤولية للناقل الجوي تقع على التلف أو الضياع أو الخسارة التي تصيب الأمتعة المسجلة فقط .

¹المادة 138 / 1 ق.م.ج: على أنه: « كل من تولى حراسة شيء، وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير و الرقابة، يعتبر

مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء »

²طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 133.

2 الأمتعة غير المسجلة: (Bagage non enregistré (à main)

هي تلك الأشياء الصغيرة، أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافر وبحوزته أثناء السفر، بعد أن يقبلها الناقل، كالحقيبة اليدوية الصغيرة وما شابه ذلك...¹

ولا يتسلم المسافر على إثرها أي إيصال، ولقد عرفت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 في ملحقها التاسع، وميزتها عن حكم البضائع وجاء فيها: « أن الأمتعة الشخصية هي التي تعود للراكب وهي متاع شخصي له » .

وقد حددتها الشروط العامة للنقل الجوي (الأياتا)، نوع أمتعة اليد المسموح للراكب حملها معه في كل من: « المظلة، العصا، الصحن، المجلات، آلة التصوير الصغيرة، نضارة مزدوجة، معطف، حقيبة يد ... »².

على أن المادة التاسعة من شروط (الأياتا) لاتقبل كأمتعة مسجلة كل المواد القابلة للانكسار، النقود، الذهب، أشياء ذات قيمة مالية كبيرة .

وإن كانت شروط (الأياتا) سمحت للراكب بحمل أمتعته اليدوية والخاصة أو الشخصية به على متن الطائرة وتحت حراسته، لكن قد يقع ضرر بهذه الأشياء ويتسبب في حدوثه الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

3 الطبيعة القانونية لهاته المسؤولية :

اعتبرت أغلب التشريعات، أن مسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو ضياع أو خسارة أمتعة اليد مسؤولية تقصيرية، لا تتشغل إلا بإثبات خطأ الناقل الجوي، كما أنهم اعتبروها كذلك لانعدام وجود عقد بين الراكب والناقل³ يثبت مسؤولية هذا الأخير عن هذه الأمتعة.

¹طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 134.

²المادة التاسعة من الإياتا:

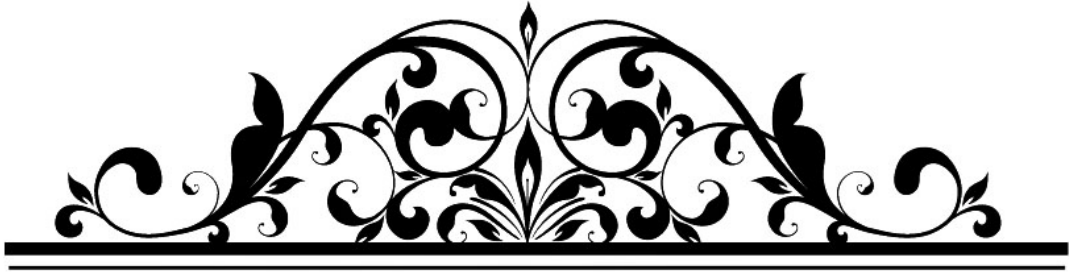
« Les articles fragiles, ou personnelle l'argent, bijoux, l'argenterie, les valeurs, titre objet précieux, ... ne sont pas acceptée comme bagage enregistré »

³ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 171.

فالناقل بدوره لم يسلم أي تذكرة أو إيصال على هذه الأمتعة .

أما القانون الألماني والقانون السويسري، اعتبروا وأن المسؤولية عقدية، وذلك لأن المحافظة على الأمتعة التزاما قانونيا، نابع من عقد النقل الجوي الذي يعد للراكب الحق في نقل أمتعته اليدوية في مقعده.¹

¹ثروت أنيس الأسيوطي، نفس المرجع، ص172.



الفصل الثاني



الأحكام التنفيذية لمسؤولية

الناقل الجوي



إن الاخلال بالالتزامات يترتب في حق المخل مسؤولية لا يمكنه دفعها إلا بإثبات حسن نيته أو بتوفير لتفادي الخطأ، ومع ذلك فإن الناقل الجوي وطبقاً لاتفاقية وارسو يستطيع تحديد مسؤوليته ويجمل الشرر الذي حصل للمسافر بتعويض عادل كما أن المسافر خولته الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية للجوء إلى القضاء للمطالبة بالتعويض اللازم.

وعلى ضوء ما سبق نستعرض في هذا الفصل نظام التعويض لمسؤولية الناقل الجوي (المبحث الأول) ودعوى المسؤولية (المبحث الثاني)

المبحث الأول: نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي:

الأصل أن التعويض يجب أن يكون عن كل الضرر و على قدره، غير أن إتفاقية وارسو، التي أحال المشرع الجزائري إلى أحكامها في شأن النقل الجوي الداخلي، قد خرجت على هذا الأصل و وضعت للتعويض الذي يتحمله الناقل المسؤول حدا لا يجوز النزول الإتفاقي عنه.¹

و لنكون أمام نظام تعويض منصف استلزم على الناقل تأمين مسؤوليته و ذلك وفق نظام التأمين المعمول به.

لذلك سنتعرض إلى كل من العنصرين السابقين في مطلبين الأول يكون موضوعه أحكام التعويض " المطلب الأول" و الثاني بعنوان تأمين مسؤولية الناقل الجوي " المطلب الثاني".

المطلب الأول: أحكام التعويض:

جعلت إتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض، و في ذلك حماية لمصالح متلقى خدمة النقل إذ يعفونه من إثبات خطأ الناقل وجعل قانون الطيران المدني مسؤولية الناقل مسؤولية عن الخطأ المفترض ليتحقق بذلك الهدف ذاته وهو إعفاء المضرور من عبأ إثبات إنحراف الناقل أو تابعيه في السلوك.²

وفي المقابل أقرت الإتفاقية مبدأ المسؤولية المحددة للناقل الجوي بوضع حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بدفعها، ومع ذلك نصت الإتفاقية على بعض الحالات تكون عندها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة فلا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية الواردة بأي منهما.

¹- فريد العريني، المرجع السابق، ص 230.

²- هاني دويدار، المرجع السابق ص 362

الفرع الأول : المسؤولية المحددة للناقل الجوي:

جاءت إتفاقية وارسو بفكرة التحديد لتعطي للمسافر أو صاحب البضاعة العلم المسبق بحدود التعويض الذي يستحقه أو ورثته في حال وقوع حادث فيستطيع أن يعقد تأميناً إضافياً إذا قدر أن قيمة الضرر الذي قد يصيبه أكبر من الحد الأقصى للمسؤولية المقررة في الإتفاقية¹.

وإذا كانت قد راعت مصلحة الناقلين عند تقريرها لهذا المبدأ فإنها لم تهمل أيضاً مصلحة مستعملي الطائرات حيث قصدت الإستفادة من التعويض المحدد على الناقل حسن النية، وحين قررت إلغاء الشروط التي يضعها الناقل في عقد النقل ويكون الغرض منها إعفاءه من المسؤولية أو تخفيفها أو بتخفيض التعويض عن حده الأقصى الذي قررت، وإعتبرتها أي هذه الشروط كأن لم تكن².

وفي نفس الإطار نص المشرع الجزائري في القانون التجاري على بطلان كل شرط يعفي الناقل من خلاله كلياً أو جزئياً وفق المادة 65 ق.ت.ج³.

أولاً: الحدود القصوى للتعويضات:

وضعت إتفاقية وارسو حداً أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب والبضائع والأمتعة المسجلة وحقائب اليد⁴.

إلا أنه كان لزاماً على الإتفاقية الدولية تبني وحدة قياس للحدود القصوى للتعويضات تكون قابلة للتطبيق في مختلف الدول المتعاقدة⁵.

¹-وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2014، ص176.

²-فريد العريني، المرجع السابق، ص230.

³-الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

⁴-فريد العريني، المرجع السابق، ص232.

⁵-هاني دويدار، المرجع السابق، ص365.

أ- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص :

تنص المادة 01/22 من إتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي على أنه "في نقل الأشخاص، تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك، فإذا أجاز القانون للمحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور، ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على إتفاق خاص مع الناقل، أن يضع للمسؤولية حدا أكبر".

ونجد القانون الجزائري قد نص في المادة 150 من ف.ط.م.ج على أنه: "مع مراعاة أحكام المادة 152 تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لإتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر"¹.

ولقد تضمن تعديل بروتوكول لاهاي للنص الأصلي لإتفاقية وارسو تحديثين: الأول وهو الأهم يتمثل في مضاعفة الحد الأقصى للتعويض وإذا صار مائتين وخمسين ألف فرنك بعد أن كان مائتا وخمسة وعشرين ألف فرنك، أما الثاني فيتمثل في إستبدال عبارة "المتعلقة بكل الركاب" بعبارة "قبل كل مسافر" الواردة بنص إتفاقية وارسو الأصلي، وذلك لما كانت العبارة الأصلية تثير اللبس زال بالتأكيد على عدم جواز تجاوز الحد الأقصى للتعويض سواء قبل الراكب أو قبل الغير وأيا كان أساس الدعوى المرفوعة على الناقل².

ويمثل هذا المبلغ الحد الأقصى الذي يلتزم الناقل الجوي الوفاء به سواء كان الضرر الذي يلحق بالمسافر ناجما عن وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر أو عن التأخير أما عن الأضرار التي تصيب الأمتعة الحقيقية التي يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة فتتنص الفقرة 03 من المادة 22 من إتفاقية وارسو على أن تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل مسافر ويتحدد هذا المبلغ بما يقابله بعملة الدول المتعاقدة.

¹-وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص186.

²-هاني دويدار، المرجع السابق، ص366.

ويمكن لقاضي الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب إذا كانت أحكام قانونه تسمح بذلك، ولكن يشترط في هذه الحالة ألا يزيد رأس مال المرتب عن الحد الأقصى للتعويض، وقد حرصت اتفاقية وارسو على تأكيد ذلك لأن لا تكون صورة المرتب سبيلا للتحايل على أحكام المسؤولية المحدودة.

وإذا حكم بالحد الأقصى للتعويض فإنه لا يشمل مصاريف دعوى المسؤولية أو أتعاب المحامين أو أي رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى.

ويكون للمحكمة المعروض عليها النزاع الحكم يتلك المصاريف والمبالغ وفقا لأحكام قانونها الداخلي.

ويضاف ما تحكم به المحكمة في هذا الصدد إلى الحد الأقصى للتعويض المحكوم به.

هذا وتجزئ الإتفاقية للطرفين الناقل الجوي والمسافر الإتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي بتحديد حد أقصى للتعويض يفوق ذلك الذي حددته الإتفاقية أو القانون، ولكن يجب أن يكون الأمر متعلقا بإتفاق بين الناقل الجوي والمسافر، وبالتالي لا يعد التأمين الذي يبرمه الناقل الجوي لمصلحة المسافرين بمبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض إتفاقا على رفع الحد الأقصى في مفهوم الإتفاقية¹.

ويتعين أن يكون الإتفاق بين الناقل الجوي والمسافر خاضعا لمساومتها بمعنى أنه إذا كان مفروضا على أي منهما لا تكون بصدد إتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض في مفهوم الإتفاقية، وعلى ذلك لا يعد إتفاق مونتريال لعام 1966 إتفاقا على رفع الحد الأقصى لأنه مفروض على شركات الطيران من قبل هيئة الطيران المدني الأمريكي² وجاء قانون الطيران الجزائري بتقرير قيمة التعويضات وفقا لما قرره إتفاقية روما 1952 عن الأضرار التي تصيب الغير على السطح نتيجة حادث يصيب الطائرة وأخذ بنفس

¹-هاني دويدار، المرجع السابق، ص367.

²-هاني دويدار، المرجع نفسه، ص368.

المعيار المنصوص عليه في نفس هذه الإتفاقية وهو تقدير الحد الأقصى للتعويض حسب كل طائرة وكل حدث¹.

وهذا ما قررته المادة 61 من ق.ط.م.ج².

ب- الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة المسجلة:

تنص المادة 22 الفقرة 02 من إتفاقية وارسو على أنه: "وفي نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلوغرام، ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسليم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً إذا إقتضى الأمر، وعندئذ يكون الناقل ملتزماً بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور ما لم يتم الدليل على أن هذا المبلغ جاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم"³.

ج- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول غواتيمالا سيتي عام 1971:

ولقد أدى هذا التعديل المستمر والمتعاقب لإتفاقية وارسو إلى نشوء وضع شاذ وغريب لمستعملي الطائرة من المسافرين إذ أن قيمة التعويض الذي سيحصلون عليه سيكون عرضة للإرتفاع أو الإنخفاض بحسب النظام القانوني، الذي سيحكم مسؤولية الناقل الجوي وما إذا كان هذا النظام هو إتفاقية وارسو أم بروتوكول لاهاي أم إتفاقية مونتريال لعام 1966، وليس يخفى ما ينطوي عليه هذا الوضع الشاذ من أخطار جسيمة من شأنه أن تقضي في نهاية المطاف على كل قيمة عملية للقواعد الدولية الموحدة التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي لذلك، نادى الكثيرون بضرورة مراجعة إتفاقية وارسو مراجعة شاملة تأخذ في الإعتبار التقدم العلمي والتكنولوجي الهائل الذي طرأ على هذه

¹-وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 189.

²- المادة 61 من القانون رقم 06/68 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل والمتمم: "لا يمكن لمبلغ التعويض المستحق على المستغل على الخسائر التي تصيب الاشخاص والأموال على اليابسة أن يفوق بالنسبة لكل طائرة وحسب الحدث، الحدود المبنية في إتفاقية روما المبرمة في 07 أكتوبر 1952 المتعلقة بالخسائر التي تصيب الغير على اليابسة بفعل طائرة أجنبية".

³-هاني دويدار، المرجع السابق، ص 368.

الوسيلة (الطائرة) ذلك التقدم الذي كان السبب الرئيسي في تمرد العديد من الدول على مبالغ التعويض المقررة في الإتفاقية وفي البروتوكولات المعدلة لها.

ولقد تحققت هذه المراجعة بمقتضى بروتوكول غواتيمالا سيتي حيث عدل إتفاقية وارسو تعديلا جذريا فضلا عن تعديله للأساس الذي تقوم عليه المسؤولية عن إصابات المسافرين، حيث وضع هذا البروتوكول حدودا قصوى جديدة للتعويض وذلك على النحو التالي:

1- فيما يتعلق بالحوادث التي تصيب الركاب جعل الحد الأقصى للتعويض مبلغ مليون وخمس مئة ألف فرنك ذهب.

2- وفيما يختص ضرر التأخير في حال نقل الركاب أصبح الحد الأقصى للتعويض 62500 فرنك ذهب لكل راكب¹.

3- وفي مجال نقل الأمتعة حدد البروتوكول مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك والتلف والضياع والتأخير بمبلغ خمسة عشر ألف فرنك.

4- وبالنسبة لنقل البضائع حدد التعويض بمبلغ مائتي وخمسين فرنك عن كل كيلوغرام وجدير بالذكر أن المشرع الدولي إستبدل بمقتضى البروتوكولات الثلاث الأولى الموقعة بمدينة مونتريال عام 1975 الفرنكات الذهبية بحقوق السحب الخاص والتي إتخذتها الإتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب قيمة التعويض وعلى ذلك يكون الحد الأقصى للتعويض إذا ما طبقت أحكام إتفاقية وارسو الأصلية بالنسبة لتقل الركاب والأمتعة والبضاعة والحقائب غير المسجلة على النحو التالي: 8300، 17، 332 وحدة حقوق سحب خاص (DTS)، طبقا للمادة 02 من بروتوكول مونتريال الأول.

أما إذا تعلق الأمر بتطبيق أحكام إتفاقية وارسو بعد تعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي فالحد الأقصى للتعويض يكون على النحو التالي:

¹ -فريد العريني، المرجع السابق، ص 237، 236.

332،17،16600 وحدة حقوق سحب خاصة (DTS) "المادة 02 من بروتوكول مونتريال الإضافي الثاني".

وإن كانت الأحكام المطبقة هي تلك التي نصت عليها إتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول غواتيمالا فيكون الحد الأقصى للتعويض على النحو التالي: 100000 وحدة حقوق سحب (DTS) بالنسبة للحوادث التي تصيب الركاب و4150 بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل المسافرين أو الركاب 1000 وحدة حسابية خاصة إذا ما تعلق الأمر بالمسؤولية عن تلف الأمتعة أو ضياعها¹.

والمبالغ المبينة في هذه البروتوكولات تشير إلى حقوق السحب الخاصة بالمعنى الذي يقصده صندوق النقد الدولي FONDS MONITAIRE INTERNATIONAL ، وبديهي أن إتخاذ هذه الوحدة الجديدة كأساس لحساب التعويض لا يكون إلا بالنسبة للدول الأعضاء في الصندوق، أما ما يتعلق بالدول الغير أعضاء فيحسب التعويض على أساس الوحدة التي نصت عليها الإتفاقية قبل تعديلها بهذه البروتوكولات الإضافية وهي الوحدة المكونة لـ 65 ملغ ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف².

الفرع الثاني : المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي:

أخذت إتفاقية وارسو الناقل الجوي بالشدة إذا ثبت عدم حسن نيته فحرمته ليس فقط من التمسك بأحكامها التي تحد من مسؤوليته بل وكذلك من تلك التي تمكنه من الإفلات منها ولكنها علقت توقيع هذا الجزاء القاصي على توافر واحدة من هاتين الحالتين:

الحالة الأولى: إهمال الناقل في تزويد مستعملي الطائرة وثائق وتقااصه عن تضمين هذه الوثائق في حالة إصدارها كل أو بعض البيانات الإلزامية التي حددتها الإتفاقية.

¹ -فريد العريني، المرجع السابق، ص238.

² -فريد العريني، نفس المرجع، ص239.

وضعت إتفاقية وارسو على عاتق الناقل الجوي إلتزاما بتبصير مستعملي الطائرة ركابا كانوا أم شاحنين بالصفة الدولية للرحلة الجوية التي يعتبرون القيام بها وبإمكانية خضوع هذه الرحلة لنظام المسؤولية المحدودة الذي قرره ، وذلك لأجل إعطائهم الفرصة لإبرام عقود تأمين على حياتهم أو على بضائعهم¹، إذا ما قدروا عدم تناسب مبالغ التعويض التي تقررها الإتفاقية على الأضرار التي قد تصيبهم أو قد تتلف بضاعتهم في حالة وقوع حادث لأداة النقل الجوي، وحرصا على حمل الناقل على تنفيذ هذا الإلتزام ، ألزمته الإتفاقية بتسليم الركاب والشاحنين مستندات النقل التي تتمثل في : تذكرة السفر، إستمارة الأمتعة وخطاب نقل البضائع...

أ- **تذكرة السفر:** نصت المادة 03 فقرة 02 إتفاقية وارسو على أنه:
 "...إذا قبل الناقل مسافرا لم تسلم² إليه تذكرة سفر فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الإتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها".

فالجزء هنا خاص بعدم إصدار تذكرة النقل وعدم تسليمها إلى المسافر، ولا يترتب في حالة تخلف البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة الفقرة الأولى ويتمثل الجزء في حرمان الناقل من دفع مسؤوليته طبقا لأحكام الإتفاقية والتمسك بأحكام تحديد تلك المسؤولية ولقد اختصر بروتوكول لاهاي بيانات وثائق النقل بوجه عام إلى ثلاث بيانات منها: الإعلان بإمكانية خضوع الناقل الجوي لاتفاقية وارسو وذلك إذا قام المسافر برحلة غايتها النهائية أو إحدى محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام، وعدل نص المادة الثالثة الفقرة الثانية وجاء كالآتي: "...إذا قبل الناقل راكبا لم تسلم له تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة الأولى من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة 22".

وبالتالي أضيف إلى حالة عدم تسليم تذكرة السفر حالة إغفالها على الإعلان بإمكانية الخضوع لاتفاقية وارسو، لكن الجزء صار مقصورا على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها¹.

¹- فريد العريني، المرجع السابق، ص240.

²- هاني دويدار، المرجع السابق، ص360.

ب- إستمارة الأمتعة: فعلى خلاف تذكرة النقل الذي كان يؤدي مجرد عدم تسليمها إلى المسافر إلى ترتيب جزاء الحرمان من التمسك بأحكام دفع المسؤولية ويترتب الجزاء نفسه بالنسبة إلى إستمارة الأمتعة في حالة عدم تسليمها إلى المسافر من جانب وفي حالة إغفال بعض البيانات من جانب آخر كرقم تذكرة السفر، وعدد الطرود، ووزنها.

بيان خضوع النقل لنظام المسؤولية المقررة في هذه الإتفاقية وبعد تعديل بروتوكول لاهاي للإتفاقية إقتصر الجزاء على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية دون أحكام دفعها في حالة عدم تسليم الإيصال أو عدم إشماله على الإعلان بإمكان خضوع النقل الجوي لأحكام إتفاقية وارسو وذلك ما لم يكن الإيصال مقترنا بتذكرة السفر أو داخلا فيها.²

الحالة الثانية: غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش:

إذا كان مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية مقررا كقاعدة عامة، حماية للناقل الجوي فطبيعي أن تظل هذه الحماية مبسطة عليه وذلك نتيجة إرتكابه هو أو تابعيه أو وكلائه أخطاء عمدية أو شبه عمدية³، حيث نصت المادة 25 فقرة أولى من إتفاقية وارسو⁴ على أن الناقل الجوي لا يستطيع دفع مسؤوليته أو التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها كما أن الفقرة الثالثة من نفس المادة تحد من التحريم إلى حالة إحداث أحد تابعي النقل الجوي في نفس الظروف أثناء تأديته وظيفته .

ولقد تم تعديل هذا النص جزئيا بموجب المادة 13 من بروتوكول لاهاي وأصبحت المادة 25 بعد التعديل على النحو التالي: " لا تسري الحدود المذكورة في المادة 22 إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل وإمتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم إما بنية إحداث ضرر

¹ - وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص72.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص381.

³ - فريد العريني، المرجع السابق، ص246.

⁴ - المادة 25 الفقرة 1 من إتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه: "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش".

وإما عن رعونة ووعي بإحتمال نشوب ضرر وبشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو إمتاعهم أنهم تصرفوا في أثناء تأدية وظيفتهم¹ .

وهو الحكم الذي أخذ به القانون الجزائري في المادة 151 من القانون 06/98 المتعلق بقانون الطيران الجزائري على أنه لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ بقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي إرتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم، ولقد أخذ المشرع الجزائري من نص المادة 13 من بروتوكول لاهاي ولذلك نأخذ بما جاء في نص مادة البروتوكول² .

ويراعى أن بروتوكول غواتيمالا سيتي لعام 1971 إستبعد هذه الصورة من صور تجديد المسؤولية بالنسبة إلى نقل المسافرين والأمتعة ثم إستبعدها في بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 بالنسبة لنقل البضائع، إذا ففي قانون المستقبل لا مجال لتشديد مسؤولية الناقل الجوي وهذا يتسق مع تأسيس مسؤولية النقل الجوي على فكرة تحمل التبعة أو المخاطر إذ لم يعد الخطأ الناقل دور في تقرير المسؤولية أو ما يفسر أن إتفاقية مونتريال لعام 1999 لم تشر إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي³ .

ولقد أثار تحديد المقصود بعبارة "الغش والخطأ المعادل له" صعوبات جمة في التطبيق، وأساس هذه الصعوبات يكمن أصلا في معرفة معنى عبارة "يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع" التي تبنتها الإتفاقية وهي بصدد ذكرها الخطأ المساوي للغش هل يقصد من ذلك أن واضعيها قد أرادوا الإحالة إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش؟

أم كان في ذهنهم وضع قاعدة دولية موضوعية؟ وإذا كان الأمر كذلك فما هي القاعدة الموضوعية التي كانوا يقصدونها؟

¹ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 382.

² - وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 203.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 282.

لقد إنقسمت الدول إلى قسمين حيث تأثر القضاء الفرنسي وكذلك قضاء الدول المتأثرة بالقانون الفرنسي بالمذهب الأول، فقضت أحكامه بأن الخطأ المعادل للغش هو الخطأ الجسيم، وعلى ذلك لا يفيد الناقل من النصوص التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها ليس فقط في حالة رجوع الضرر إلى غشه، بل وكذلك في حالة نشوئه عن خطئه الجسيم.¹

أما قضاء الدول التي تجهل فكرة الغش، كالدول الإنجلوسكسونية فقد إعتنق المذهب الثاني، فقررت المحاكم الإنجليزية بأن الخطأ الذي يشدد² من مسؤولية الناقل الجوي ويلزمه بتعويض كل الأضرار التي أصابت الركاب والشاحنين هو الخطأ الأرامي، ويعني هذا الخطأ كل فعل أو إمتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى إحتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم إكتراث ورعونة، يعنيه أن يعلم ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الإمتناع أن يؤدي إلى ذلك فيلزم لقيام الخطأ إذا أن يتوفر الشرطان الآتيان:

أولاً: إلتجاه الإرادة إلى إرتكاب فعل ما أو إلى الإمتناع عن أداء واجب معين.

ثانياً: توفر حالة نفسية معينة لدى مرتكب هذا الإمتناع أو ذلك الفعل تتمثل في وعيه بالنتائج الضارة المحتمل ترتبها على فعله أو إمتناعه وعدم إكترائه رغم ذلك بهذه النتائج.

ولا يخفى ما ينطوي عليه هذا التباين في التفسير من تفويت للقصد الذي وضعت من أجله الإتفاقية، وهو توحيد القواعد القانونية المطبقة على النقل الجوي الدولي بهدف القضاء على مشكلة تنازع القوانين وما ينجم عنها من عدم إستقرار للمراكز القانونية.

ولقد جاء بروتوكول لاهاي محققاً لهذا القصد فوضع حداً لهذا التباين في التفسيرات عن طريق تعديل نص المادة 25 السابق الإشارة إليها، وتقرير تعريف الخطأ

¹ فريدة العريني، المرجع السابق، ص 249.

² - فريد العريني، المرجع نفسه، ص 283، 284.

الذي يؤدي إلى عدم إفادة الناقل من نظام المسؤولية المحدودة، إذ قضي في مادته الثالثة عشر بأنه "لا تسري حدود المسؤولية المقررة في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر الناشئ عن فعل أو إمتناع من جانب الناقل أو تابعيه واقع إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك إحتمال ترتب الضرر على ذلك فإذا وقع الفعل أو الإمتناع من جانب التابعين، فيجب إقامة الدليل على أنهم إنما تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم".

وبهذا التعديل عبر واضعوا البروتوكول دون تورط في إستعمالإصطلاحات معينة قد يكون لها مفهوم وطني محدد، عن فكرة "الغش" الشائعة في القوانين 1.

التي تنتمي إلى العائلة الرومانية - الجرمانية- وعن فكرة الخطأ الإرادي المعروفة في القوانين التي تنتسب إلى العائلة الإنجلوسكسونية كما أن هذا التعديل قد خفف إلى حد بعيد من التباين في التفسير الذي وقعت فيه محاكم الدول المتعاقدة في الإتفاقية وهي بصدد تطبيقها لنص المادة 25 سألغة الذكر نظرا لأنه قد ألغى الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع وأحل محلها صيغة موحدة للخطأ. فوضع بذلك قاعدة موضوعية دولية موحدة، وغلب بالتالي النزعة الدولية على التعصب الوطني.

المطلب الثاني: تأمين مسؤولية الناقل الجوي:

يعتبر التأمين من المسؤولية، من أهم ميادين تطبيقات عقود التأمين في الوقت الحاضر، إذ إتسع نطاقها بمرور الزمن لتشمل مجالات مختلفة واليوم فإن التأمين على المخاطر الجوية قد إتخذ شكل التأمين الإلزامي في هذا الشأن، ويمكن تعريف عقود التأمين على المخاطر الجوية بأنها تلك العقود التي تلتزم شركات التأمين بضمان المخاطر الجوية بمختلف صورها نظير قسط مالي مرتفع.

¹- فريد العريني، المرجع السابق، ص249.

ونظرا للطابع الدولي لنقل الجوي وإرتباطها بالاتفاقيات الدولية المنظمة له وتأثر التشريعات الوطنية بهذه الاتفاقيات مما إستوجب التعاون مع الشركات الأجنبية، لإقتسام أعباء المخاطر الكبرى. وذلك بإستخدام أسلوب إعادة التأمين وبنسب تحددها الاتفاقيات الموقعة بين الأطراف في هذا الصدد. وإعادة التأمين هو الأسلوب المتبع بشكل واسع من قبل شركات التأمين الجزائرية أو الإنخراط في نواد أو مؤسسات أنشئت بغرض التعاون.¹

في مجال التأمين الجوي للمساهمة في تحمل النتائج الناجمة عن تحقق المخاطر الجوية التي تتميز بالشدة وجسامة الأضرار.²

الفرع الأول: نظام التأمين:

إن التأمين في إطار النقل الجوي يمكن حصره في نظامين: أولاً: نظام التأمين التلقائي الفردي وثانياً: نظام تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي .

أولاً: نظام التأمين التلقائي الفردي:

قد إبتدع هذا النظام لأول مرة من قبل شركة "لوفتهانزا" الألمانية منذ عام 1925، حيث كانت أو شركة أبرمت تأميناً لصالح الركاب، وقد عملت أيضاً الشركة الفرنسية للطيران بتتقيح وبلورت أحكام هذا التأمين في وثيقة بحيث أصبحت وثيقة نموذجية إقتدت بها شركات الطيران في كل من سويسرا وألمانيا ونموذجاً إتبعته المنظمة الدولية للطيران (ICAO)³ ويقصد بهذا التأمين التلقائي الفردي، هو ذلك التأمين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين لتأمين الأضرار التي تلحق بالركاب، بحيث يحولهم ذلك التأمين حق الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن.

¹ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ط 3، ديوان ط ج، الجزائر، 2008، ص 134.

² معراج جديدي، المرجع السابق، ص 135.

³ منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) أسست في 4 أبريل 1947، هي إحدى منظمات الأمم المتحدة. مقرها في مونتريال، كندا.

وحتى يستفيد الراكب من ذلك التعويض التلقائي يشترط عليه التنازل كتابيا عن دعوى المسؤولية التي يمكن أن يثيرها ضد الناقل أو تابعيه، ومعنى التلقائية يفيد في أنه: إذا رفض الراكب أو ورثته في حالة وفاته التأمين التلقائي ولم يتم التنازل على دعوى المسؤولية، فإن الراكب أو ورثته يستفيدون من حق التأمين التلقائي ويتم ذلك بشكل ودي ما بين شركة التأمين والضحية.¹

ثانيا : تأمين المسؤولية العقدية للنقل الجوي:

وتعتبر مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب من وفاة وأضرار بدنية، مسؤولية عقدية تستدعي من الناقل الجوي اللجوء إلى تأمين مسؤولية للتخفيف عليه من عبئ التعويضات ولضمان الدين الملقى في ذمته نحو الراكب، وي طرح التأمين من المسؤولية العقدية نفسه، وذلك في حال رفض الراكب أو ورثته، الإستفادة من التأمين التلقائي الفردي، وتفضيلهم متابعة الناقل قضائيا، بغرض تقرير مسؤولية عن الضرر اللاحق بهم.

ويعرف التأمين من المسؤولية أنه ذلك التأمين الذي يبرمه الناقل لمصلحته الشخصية من أجل وقاية نفسه من الأضرار التي تلحق به، كما أن معنى التأمين ينحصر في الكارثة أي في خطر متابعة الناقل الجوي قضائيا وليس في الخطأ الذي تقوم على أساسه مسؤولية المؤمن له، ولا يعتبر الخطر محققا إذا قامت مطالبة المؤمن له إما وديا أو قضائيا بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالراكب.

وهناك جانب في الفقه يرى أن تحقق الخطر في التأمين من المسؤولية يتحدد في ضمان الدين، فيكتفي لتحقيق الخطر نشوء دين في ذمة المؤمن له ، وهو ينشأ بمجرد إحداث الضرر وما الحكم بالتعويض لسبب قيام مسؤولية المؤمن له إلا كاشف لتحقيق الخطر وليس نشيء له.

¹ - يasmineة بشار، المرجع السابق، ص 119.

ثالثا: تأمين المسؤولية في قانون الطيران الجزائري رقم 06/98

لقد تناول المشرع الجزائري موضوع التأمين في النقل الجوي من خلال قانون الطيران المدني في المواد 171، 172، 173 على إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي دون توضيح لمعناه أو خصائصه، وأمام هذا الفراغ جاء قانون التأمين¹ 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 ليتولى مهمة تعريف التأمين إنطلاقا من عقد التأمين الذي يعتبر الأداة القانونية له² وذلك من خلال المادة 619 من ق.م.ج.

فالناقل الجوي يعقد مع شركة التأمين إتفاقا على أنه يدفع مبلغا ماليا لفائدة المؤمن أي الراكب في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، وعليه بمجرد عقد هذا التأمين يخفف على الناقل من جهة تحمله لبعي التعويض ويضمن الضحية من جهة أخرى مبلغ التعويض ولذلك كان الهدف من تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي طبقا للمادة 158 من ق.ت.ج. رقم 07/95 وهو ضمان التعويض عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبة الجوية أي الطائرة، وقد نصت المادة 196 من قانون التأمين 07/95 على وجوب إكتتاب كل ناقل جوي تأمينا لدى شركة تأمين جزائرية لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الراكب ، أي تأمين مسؤوليته عن الأضرار البدنية والوفاة والضرر الناجم عن التأخير على أن لا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص عليها قانونا، والمحدد بقيمة 250000 وحدة حسابية وهو ليس مبلغا جزافيا، وإنما هو تعويض بقدر الضرر، وفي المجال العملي يثبت التأمين بموجب وثيقة يطلق عليها شهادة التأمين المنصوص عليها طبقا للمادة 173 من قانون الطيران المدني 06/98، والتي فرضت وجوب تقديم الناقل لهذه الشهادة عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة أو القوة العمومية.

كما جاء نص المادة 198 من الأمر 95-07 أنه "يجب على مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة التأمين لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر على مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض"³، آخذا بما ورد في الأحكام الخاصة بذلك

¹ - القانون رقم 06،04 المؤرخ في 20/02/2006 المعدل والمتمم للأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

² -ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص120.

³ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 213.

في اتفاقية روما 1952، وتأخذ هذه الشركات شكل شركات ذات أسهم، والتي حددت شروطها نص المادة 35 من القانون 04-06 المعدل للأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، وجاء المرسوم التنفيذي 344-95 يحدد رأسمالها، وقد تأخذ الشركة شكل تعاضدي والتي نصت عليها المادة 34 من القانون 04-06 على العناصر الأساسية لقيامها.

وتعتبر وثيقة ثبوتية و قرينة على وجود ضمان في ذمة المؤمن وينتهي الضمان بإنهاء سريان هذه الوثيقة، وكما أن الضمان لا ينحصر فقط وإنما في ضمان سلامة الناقل لدفع التعويض المحدد قانونا بل ينصرف لحماية أخرى أقرها المشرع لفائدة الضحايا المصابين بأضرار خطيرة، وهو الضمان الإجتماعي.

وكما يخرج عن نطاق الضمان الأضرار التي تحصل بخطأ عمدي من الناقل أو تابعيه أي في حال ما كان وقوع الضرر يعود لإهمال الناقل ومن في أمرته، كذلك الأضرار الحاصلة بخطأ من الضحية نفسها.

كما يخرج عن نطاق الضمان أيضا كل الأمراض التي ترتبط بالحالة الصحية المتدهورة للمسافر والتي تخرج عن نطاق التعويض الجزائي ومنها: الصرع والهذيان، والنوبات القلبية والأمراض النفسية و الجهد الكلوي، السكري، والإنتحار¹.

الفرع الثاني : أثر التأمين من المسؤولية:

إن العلاقة بين التأمين والمسؤولية هي علاقة تفرض نفسها تلقائيا وتظهر تلك العلاقة التبادلية بين التأمين في أن النظامان متقاربان فلو كان الهدف إقامة نظام المسؤولية المدنية عموما، وهو ضمان للضحية لتعويضها عن الضرر اللاحق بها تعتبر هذه المسؤولية ذات طبيعة وظيفية وقائية، وأما التأمين من هذه المسؤولية فهو ضمان وأمان في آن واحد أي ضمان للمسؤول عن ضرر يحميه من الآثار السلبية التي تلحق بزمته نتيجة مطالبة الضحية له بالتعويض الناجم عن دعوى المسؤولية إذ يقبها من

¹ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص121.

إحتمال عدم ملائمة المتسبب في الضرر الناجم للحصول عن تعويض وهكذا يؤثر التأمين في فعالية المسؤولية المدنية.

ويعكس التأمين آثاره على مسؤولية الناقل الجوي، بحسب نظام التأمين عليها في كل من نظام التأمين التلقائي الفردي وتأمين المسؤولية العقدية كما يلي: ففي نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يبرمه الناقل لفائدة الركاب ويسري في حال تنازل الضحية (الراكب) أو ذوي حقوقه عن دعوى المسؤولية فهذا التأمين يعدل من ركائز مسؤولية الناقل الجوي وأما تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي يؤكد المسؤولية ولا ينفىها .

أولاً: إجبارية التأمين وإحلاله محل مسؤولية الناقل الجوي:

وقد نودي إلى إجبارية التأمين إلى نصف قرن في المؤتمر السابع للقانون الجوي الذي إنعقد في مدينة ليون بفرنسا سنة 1925، ولكن تلك المطالبة بإجبارية التأمين لاقت رفضاً وتواصلت الصيحات والكثير من الجدل والتضارب حول إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي فاختلف الرأي بين معارض ومؤيد¹ .

وذهب معارضوا إجبارية التأمين إلى أن هاته الأخيرة لا تحقق أي مصلحة عامة أو فردية ، وأنها تضع الناقل الجوي في وضع مميز عن أنواع النقل الأخرى مما يؤدي بها إلى زيادة أسعار التأمين الذي يكون سبباً في إرتفاع سعر تذكرة السفر وكذلك قولهم بأن الإجبارية تعتبر مضيعة للأثر الوقائي للمسؤولية لأنها تدفع الناقل إلى الإهمال وعدم الحيطة في نشاطه وعلى العكس من ذلك فالمؤيدون لإجبارية التأمين يرون في الحجج التي قدمها معارضوا الإجبارية أنها لا تنهض على أساس سليم ولا يعدو كونها مجرد هواجس سرعان ما تتبدد أمام تمحيص سليم لواقع النقل الجوي على الصعيد الدولي.

وبين المعارض والمؤيد لإجبارية التأمين، هناك قوانين تركت للناقل الجوي حرية إختيار التأمين على مسؤوليته بينما قوانين أخرى فرضت إجبارية تأمين الناقل لمسؤوليته وجعلته شرطاً لممارسة نشاطه، أو إلزام الناقل بإبرام هذا التأمين لصالح الركاب كضمان لمسؤوليته كما هو عليه الحال في القانون الألماني والأمريكي هذا الأخير الذي يسعى

¹-ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص129.

مشروعه دوما إلى ضمان الحماية للراكب وأما عن المشرع الجزائري وبموجب قانون الطيران المدني رقم 06/98 فقد كان مؤيدا لفكرة إجبارية تأمين مسؤولية الناقل الجوي في جميع حالات المسؤولية وذلك ما يتضح من خلال المادة 171 من هذا القانون¹، التي تستوجب على الناقل وكل مستغل الطائرة في القطر الجزائري أن يتكثتب تأمينا يغطي مسؤوليته.

وجعل المشرع الجزائري التأمين شرطا لممارسة النقل الجوي في الجزائر حتى أنه يفرض عقوبات على عدم التأمين ونظرا لهول المخاطر الناجمة عن التطور التكنولوجي في مجال الطيران وكذلك الناجم عن مخاطر النقل الجوي بعمومها وفي رأينا أنه لا بد من فرض إجبارية التأمين².

ويعتبر التأمين غير كاف في حالة إذا كانت دولة التسجيل أو دولة موطن المؤمن غير متعاقدة في الإتفاقية والسبب في ذلك وطبقا لنص المادة 15 فقرة 03 من إتفاقية روما يرجع إلى إجحاف المؤمن المعتمدين في تحديد أقساط التأمين.

وتعتبر الإتفاقية أن التأمين غير كاف إذا إمتنع المؤمن الجوي عن دفع مبلغ التعويض بالعملة الوطنية للدولة التي تحكم لها بالتعويض وصدر حكم نهائي بشأن ذلك فاعتبر معسرا إلى أن يتم الوفاء.

وتشترط الإتفاقية أن تحمل الطائرة شهادة مقدمة من المؤمن تؤكد أن التأمين تم فعلا وشهادة أخرى صادرة من سلطات الدولة التي سجلت فيها الطائرة أو سلطات الدولة موطن المؤمن أو مركزه الرئيسي تؤكد أن المؤمن مليء ماليا. وهو ما نصت عليه المادة 173 ق.ط.م.ج³ على أنه: "يجب أن تقدم شهادة تأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية".

¹-المادة 171 من القانون 06/98 المتعلق بقانون الطيران المدني الجزائري: "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج بأن يكتب تأمينا يغطي مسؤولياته "

²-ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص130.

³-وهيب بن ناصر، المرجع السابق، ص216.

وتجدر الإشارة أنه بالرغم من إجبارية التأمين على المسؤولية فإن الراكب أيضا له الحق في عقد التأمين على حياته طبقا للمادة 30 من القانون 07/95 المتعلق بقانون التأمينات.

كما أن للناقل حرية إبرام عدة عقود تأمين كون أن التأمين مصدر من مصادر الإئتمان للمؤمن له، فهو ما يطلق عليه بإعادة التأمين (REASSURANCE) وهو عقد يلتزم به المؤمن بالتخلي عن نسبة الأخطار للمكلف بإعادة التأمين نظير مقابل محدد سلفا، وهو ذو طابع تعويضي ويكون إعادة التأمين بمنح فرص أكبر للمؤمن في ضمان بالغ التعويض وتحمل الأعباء الكبيرة الناجمة عن نشاط النقل الجوي.

ظهرت هذه الشركات العالمية للتأمين في إنجلترا مكلفة بالتأمين وإعادة التأمين يطلق عليها شركات اللويدز، تتوفر هذه الشركات على تقنيات وميكانيزمات وشروط تتوافق ومعايير سوق التأمين الدولية تخضع لمعيار التضامن بين الناقلين الجويين في إعادة تأمين كافة الأخطار المستأمنة عليها¹.

ثانيا: بدائل التأمين.

هو نظام اتحدته اتفاقية روما 1933 الخاصة بالمسؤولية على الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، وحلت محلها اتفاقية روما 1952، حيث أن الأولى وضعت صورتين لبدائل التأمين في المادة 12 الفقرة 2 منها، والثانية جاءت في الصورة الثالثة وهي كالتالي:

1. الوديعة النقدية: هي إيداع تأمين نقدي في خزانة عامة في دولة تسجيل الطائرة أو في مصرف مرخص له بذلك.

2. تقديم ضمان من بنك مرخص له بذلك من دولة تسجيل الطائرة المتعاقدة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المتستغل الجوي على الوفاء بالتزاماته.

¹- ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص130.

3. تقديم كفالة من دولة تسجيل الطائرة شرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأي حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة.

اتفاقية روما تقرر امتياز على هذه الضمانات لصالح المضرور، فهي تفترض أن تكون دولة تسجيل الطائرة دولة متعاقدة.

إن تأمين الناقل من المسؤولية هو تأمين من الخطر الذي يليق به ومطالبة الضحايا أو ذوي حقوقهم بالتعويض والسؤال الذي يطرح نفسه ماهي الإجراءات القانونية الواجب إتباعها من الضحايا وذوي حقوقهم من أجل المطالبة بالتعويض؟

للإجابة على هذا التساؤل تقيد في إجراء واحد وهو دعوى المسؤولية وهو المبحث الثاني من هذا الفصل.

المبحث الثاني: دعوى المسؤولية:

ينشأ حق الطرف المتعاقد عند إخلال الطرف الآخر بالتزامه فيلجأ الطرف المضرور إلى القضاء لإستيفاء حقه وجبر ضرره، الناتج عن إخفاق الناقل الجوي في تنفيذ ما عليه من إلتزامات.

من أجل ذلك إهتمت إتفاقية وارسو بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي خشية منها أن الأحكام الخاصة بدعوى المسؤولية في مختلف الدول قد تؤدي إلى تفاوت الحقوق والحماية المقررة بها بالنسبة إلى المضرورين تضمنت الإتفاقية بعض الأحكام المتعلقة بدعوى المسؤولية على الناقل الجوي¹.

ويمكن تقسيم هذه الأحكام إلى قسمين رئيسيين يتعلق الأول برفع دعوى المسؤولية فيتم تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى وأطرافها بينما يتعلق الثاني بأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها.

المطلب الأول: أحكام رفع دعوى المسؤولية:

لكي يتمكن المضرور من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي يجب تحديد أطراف هذه الدعوى ومن له الحق في رفعها ولا بد كذلك من تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى².

¹-فريد العريني، المرجع السابق، ص260.

²-هاني دودار، المرجع السابق، ص391.

الفرع الأول: أطراف الدعوى:

أولاً: المدعي.

المدعي في دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي هو المسؤول، وفي نقل المسافرين يكون المضرور هو المسافر في المقام الأول والذي يثير مسؤولية الناقل الجوي التعاقدية وقد جاء قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري رقم 09/08¹ بشروط رفع دعوى المسؤولية من خلال المادة 01/13 منه ما يلي: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون " .

ويثور التساؤل عن مدى جواز رفع دعوى المسؤولية من قبل ورثة المسافر في حالة وفاته، فإتفاقية وارسو لم تنظم هذا الموضوع ومن المقرر أن للورثة إثارة مسؤولية الناقل الجوي وإما على أساس المسؤولية التعاقدية أن كانوا يطالبون بحق مورثهم في التعويض وإما على أساس المسؤولية التقصيرية إن كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم شخصياً.²

ولقد ثار الخلاف حول القانون الواجب التطبيق لتحديد الورثة الذين يحق لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، والراجح أن يتحدد الورثة على ضوء القانون الشخصي للمضرور أي المسافر، مع التحفظ بعدم مخالفة القانون للنظام العام في قانون المحكمة المعروض عليها النزاع³ .

وأياً كانت صفة المدعي أو الأساس الذي يستند إليه في رفع دعواه فإن المادة 24 من إتفاقية وارسو تقضي بعدم جواز رفع دعوى المسؤولية في أي صورة كانت في الأحوال المنصوص عليها في المواد 17،18،19 إلا بالشروط وفي الحدود المقررة في تلك الإتفاقية⁴.

¹-القانون 09/08 المتعلق بقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري المؤرخ في 2008/02/25.

² وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 258.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 396.

⁴-المادة 24 من إتفاقية وارسو لعام 1929 "لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أي صورة كانت...".

ويمكن أن يكون المدعي من الغير وهو كل من لحقه ضرر بسبب نشاط الطائرة أي بتوفر العلاقة السببية بين الضرر الذي لحق الغير على السطح ونشاط الطائرة سواء في جسمه أو في ماله فله الحق بالتعويض أو لورثته إذا توفي هذا الغير عن طريق رفع دعوى بإعتبارها تنتقل لهم بالميراث فهي تدخل في الذمة المالية لمورثها.

وهذا ما أشارت إليه المادة 02/159 من قانون الطيران المدني الجزائري بأن "يحق لكل شخص تعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة يلزمه القانون بالتعويض¹ عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها".

ثانيا: المدعى عليه:

الأصل أن تقام الدعوى على الناقل نفسه ولكن تثار الصعوبة في حالة وفاة الناقل والناقلين المتتابعين، والناقلين المتعاقدين والفعليين.

1- **حالة وفاة الناقل:** تباينت النظم القانونية بالنسبة لتحديد من ترفع عليه الدعوى في حالة وفاة المدعى عليه الأصلي (الناقل)، ففي الدول التي تتبع في نظامها القانوني اللاتيني الجرمانى ترفع دعوى المسؤولية متى توفي الناقل المسؤول غلى ورثته.

أما الدول التي تتبع القانون الإنجلوأمريكي فالأصل فيها أن تسقط دعوى المسؤولية بمجرد وفاة المسؤول غير أن هذا الأمر قد تم العدول عنه، لما ينطوي عليه من حرمان المضرور من كل تعويض لمجرد موت المسؤول الذي يمكن مداعاته، وذلك بمقتضى التشريع المعمول به ونص هذا التشريع على أن دعوى المسؤولية ترفع على الخلف في حالة وفاة المسؤول وعلى سريان هذا الحكم على النقل الجوي، كما أصدرت بعض الولايات في و.م.أ قوانين مماثلة² في حالة وفاة المسؤول ترفع الدعوى على تركته، وأمام هذا التباين لم يجد واضعوا إتفاقية وارسو بدا من حسم ذلك

¹-وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص258.

²-أصدرت بعض الولايات في و.م.أ بعض القوانين تنص على أن: "في حالة وفاة المسؤول يجوز رفع الدعوى على تركته".

الأمر إذ نصت المادة 27 منها على أنه: "في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الإتفاقية ضد من يخلفونه (SES AYANTS- (DROIT)¹."

2- حالة الناقلون المتتابعون:

وتثور الصعوبة في شأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع وقد عرفته المادة 01/30 من إتفاقية وارسو على أنه: "النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الإتفاقية أنه نقلة واحدة إذا إعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء كان الإتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر، وأضافت المادة 02/30 من إتفاقية وارسو على أنه: " في حالات عمليات النقل التي يحكمها التعريف المذكور في الفقرة الثالثة من المادة الأولى التي يتولاهها على التعاقب عدد من الناقلين يخضع كل ناقل يكون قد قبل ركاباً أو أمتعة أو بضائع للقواعد المقررة في هذه الإتفاقية ويعتبر طرفاً من الأطراف المتعاقدين في عقد النقل طالما كان هذا متعلقاً بمرحلة النقل التي يؤديها".²

فالأصل بالتطبيق لنص الفقرة الثانية من المادة 30 أنه لا يجوز للمسافر أو خلفه رفع دعوى المسؤولية إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الناشئ عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولاهها، ومع ذلك يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاهها ناقل لاحق له إذا كان بناء على مشاركة صحيحة قد تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها.³

¹ - فريد العريني، المرجع السابق، ص 264.

² فريد العريني، المرجع نفسه، ص 265.

³ - وهبة بن ناصر المرجع السابق، ص 260.

ولقد نظم المشرع الجزائري هذه الحالة من خلال نص المادة 153 من ق.ط.م.ج و فرّق فيها بين نقل الأشخاص ونقل البضائع، ففي الحالة الأولى نص على عدم إمكانية رفع الدعوى إلا من الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع فيه الحادث أو التأخر إلا إذا وقع التنصيب الصريح بأن الناقل الجوي الأول تولى المسؤولية أثناء الرحلة بأكملها وهو ما نصت عليه إتفاقية وارسو في المادة 30 سالفه الذكر والذي أخذ عنها المشرع الجزائري ذلك¹.

3- الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لم تعرف إتفاقية وارسو الناقل المتعاقد والناقل الفعلي إلا أن إتفاقية غوادا لا جاراعام 1961 عرفت في مادتها الأولى الفقرة ب و ج الناقل الفعلي والناقل المتعاقد²، ويقصد بالناقل المتعاقد كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضعاً لإتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل (المادة الأولى فقرة ب).

أما الناقل الفعلي فهو أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في (الفقرة ب من المادة الأولى) سالفه الذكر أو بجزء منه ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في إتفاقية وارسو ويفترض هذا الإذن إلا أن يثبت العكس هذا ولا ينبغي الخلط بين الناقل الفعلي والمتعاقد الفعلي والمتتابع فالناقل الفعلي لا يعتبر بحال طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه، بينما الناقل المتتابع يعد طرفاً في هذا العقد بالنسبة للجزء الذي تولى بنفسه تنفيذه.

وتثور الصعوبة عند تحديد الشخص الذي ينبغي الرجوع عليه عندما يقوم بتنفيذ النقل ناقلاً متعاقدون وناقلاً فعليون.

¹-وهيبة بن ناصر، الرجوع السابق، ص 261.

²- فريد العريني، المرجع السابق، ص 265.

ولقد حلت إتفاقية غوادا لا جارا المكملة لاتفاقية وارسو هذه فنصت في مادتها السابعة على أنه: " يجوز إقامة دعوى المسؤولية في ما يتعلق فيما يقوم به الناقل الفعلي إما على هذا الناقل أو الناقل المتعاقد أو على كلاهما متضامنين أو منفصلين وفقا لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أحدهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به"¹.

4- الرجوع على شركة التأمين: يستطيع المضرور أن يرجع في دعوى المسؤولية على شركة التأمين إذ للراكب المضرور في حالة التأمين من المسؤولية مدينان وهما كل من شركة التأمين والناقل الجوي أي المؤمن له فكلاهما ملزم بالتعويض ولكن ليس على سبيل التضامن بل على سبيل التضامم، حيث أن هناك تعدد في المصدر فمصدر إلتزام شركة التأمين هو عقد النقل المبرم بينها وبين الناقل ومصدر إلتزام الناقل هو عقد الناقل الرابط بينه وبين الراكب².

على أساس ذلك إذا قامت شركة التأمين بدفع مبلغ التعويض فتبرأ بذلك ذمة الناقل قبل المتضرر، ويمكن لشركة التأمين أن ترجع عليه فيما بعد ويتوقف إلتزام شركة التأمين على ثبوت المسؤولية في حق الناقل الجوي.

وقد صدر حكم عن من محكمة النقض المصرية³ يرفض الدعوى المرفوعة على شركة التأمين.

¹ - فريد العريني، المرجع السابق، ص266.

² - ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص136.

³ - حكم محكمة النقل المصرية رقم 56731 الصادر بتاريخ 15 مارس 1966 على أنه: "ترفض الدعوى على شركة التأمين لإنقضاء مسؤولية شركة مصر للطيران على الحادث المطالب بالتعويض لأجله زوال السبب الذي تقوم عليه مخاصمة شركة التأمين بإنقضاء مسؤولية الشركة المؤمن لها..."

الفرع الثاني : المحكمة المختصة:

إن تحديد المحكمة المختصة هو من المعايير الأساسية لسريان دعوى المسؤولية التي يبادر برفعها الضحية(الراكب) أو ذوي حقوقه ضد شركة الطيران ولذلك فقد قضى موضوع تحديد المحكمة المختصة بأهمية بالغة في كل التشريعات الجوية.

ولقد إهتمت إتفاقية وارسو من خلال نص المادة 28 بتحديد المحكمة وتحقيق هدفها المتمثل في توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي على أن: "يقيم المدعي دعوى المسؤولية: في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين وفقا لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل، أو محكمة الموطن الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها أو أمام محدمة جهة الوصول

وتضع المادة 28 من إتفاقية وارسو شرطا لرفع الدعوى أمام إحدى هذه المحاكم الأربعة وهو أن يكون المدعي قد رفع دعوى المسؤولية أمام قضاء دولة عضوة في إتفاقية وارسو.

ولقد نص المشرع الجزائري طبقا للمادة 155 من ق.م.ط.ج على إمكانية رفع الدعوى أمام موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته او محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد، إلا أن المشرع الجزائري لم يفرق بين النقل الداخلي والنقل الدولي في تحديد الإختصاص القضائي لرفع دعوى المسؤولية فأعطى للمضروب الخيار في رفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي أمام إحدى المحاكم التي ذكرها¹.

¹-وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص265.

أما بالنسبة لمسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح فتقام الدعوى أمام محكمة مكان الواقعة التي أدت إلى الخسارة وذلك طبقاً للمادة 164 من ق.ط.م.ج¹.

وتتوقف دعوى مسؤولية الناقل الجوي ما إذا كانت المسؤولية عقدية أم تقصيرية فقد يكون القانون المطبق هو إما قانون محل إبرام العقد في حالة وجود إلتزامات العقد وإما قانون محل وقوع الحادث في حال ما إذا كانت الإلتزامات غير تعاقدية وللقاضي أن يطبق ذلك إلا ما تعارض وقانونه الداخلي، فللقاضي حرية تكييف القانون وطبيعة الإلتزام إذا كان عقدياً أم تقصيرياً².

المطلب الثاني: إنقضاء دعوى المسؤولية:

تقتضي العدالة وإستقرار المعاملات أن لا يترك عبئ دعاوى المسؤولية بما يتضمنه من جسامه وإرهاق يستقر طويلاً على عاتق الناقل الجوي حتى لا ترتبك أعماله أو تتعطل لذلك حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل ليستطيع عن طريقها أن يضع حداً لدعاوى المسؤولية التي قد ترفع عليه تتمثل في الدفع بعدم القبول والدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقادماً³.

¹-المادة 164 من القانون 06/98 المتضمن لقانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "ترفع دعاوى مسؤولية الخسائر التي تصيب الغير على اليابسة أمام محكمة مكان الواقعة التي أدت للخسارة".

²-فريد العريني، المرجع السابق، ص 269.

³-فريد العريني، المرجع نفسه، ص 266.

الفرع الأول: الدفع بعدم قبول الدعوى:

يعتبر الدفع بعدم قبول الدعوى من الوسائل الدفاعية المتاحة قانونا للمدعى عليه لمواجهة مطالب المدعي، ويمكن أن يثار هذا الدفع في أي مرحلة كانت عليها الدعوى كون هذا الدفع يعتبر من النظام العام.

ولقد أثار التشريع الدولي الجوي بدءا من إتفاقية وارسو لعام 1929 حيث حصرت التمسك به في مجال مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة بالبضائع والأمتعة دون المسؤولية عن الأضرار البدنية والوفاة الحاصلة بالراكب وهذا في نظرنا يعود إلى الإتفاقية بضمان حقوق الراكب المتضرر خاصة أن أهم حق لهم في مجال النقل الجوي هو سلامتهم الجسدية وضمان عدم التأخر الذي هو أسمى من حق تمسك الناقل بالدفع بعدم قبول الدعوى في مواجهة الراكب وهو ما أشارت إليه لاحقا الإتفاقيات والبروتوكولات المكملة للإتفاقية ، فمثلا بروتوكول غواتيمالا سيتي لعام 1971 وإتفاقية مونتريال 1999 والذان كان هدفهما دوما ضمان أكبر قدر من الحماية للراكب وأتبعتهم في ذلك التشريعات الجوية الداخلية كقانون الطيران المدني الجزائري من خلال المادة 152.

وقد تمت الموازنة بين كل الراكب والناقل الجوي التي نادى بها إتفاقية وارسو حتى وإن كان عدم تمسك الناقل بالدفع بعدم قبول الدعوى في حالة المسؤولية البدنية يعد بذلك إمتياز لصالح الراكب في ضمان حقوقه فإنه من جهة أخرى منحت إمتياز الناقل في التمسك بإنقضاء دعوى المسؤولية لسبب مرور فترة من الزمن محددة قانونا وهذا الدفع ما يطلق عليه إما بالنقادم أو السقوط¹

¹ - يasmine بشار، المرجع السابق، ص141.

الفرع الثاني: الدفع بتقادم دعوى المسؤولية وسقوطها:

أشارت إتفاقية وارسو لعام 1929 على مدة قانونية يتوجب فيها على الراكب أن يرفع دعواه خلالها بحيث يشكل عدم إحترامها من قبل الراكب دفعا يتمسك به الناقل في مواجهة الراكب بوضع حد للدعوى المحركة من قبل هذا الأخير لذلك جاء في نص المادة 29 فقرة 1 و2 من إتفاقية وارسو بأن: " تقادم دعوى المسؤولية في بحر سنتين إعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

ويعين قانون محكمة النزاع طريقة إحتساب المهلة المشار إليها "

فإن كانت هذه المادة واضحة في نصها على أن للراكب مدة سنتين لرفع دعواه، فإنها من جهة أخرى كانت محل جدل وإختلاف فقهي حول طبيعة هذه المدة فيما إذا كانت مدة تقادم أو مدة سقوط¹.

فذهب فريق من الفقهاء إلى إعتبار مدة السنتين التي نصت عليها المادة 01/29 من الإتفاقية بمثابة مدة تقادم ومن ثم تسري عليها أحكام التوقف والإنقطاع وحجتهم في ذلك أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة وهذه الفترة تعتبر دائما فترة تقادم فلماذا يشذ النقل الجوي عن هذه القاعدة ولا سيما أنه لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا من ناحية وسيلة تنفيذه.

غير أن الراجح فقها والجاري عليه العمل قضاء هو إعتبار المدة المذكورة مدة سقوط فلا يرد عليها التوقف ولا الإنقطاع وإلا لماذا إستعملت الإتفاقية إصطلاح سقوط ولم تستعمل إصطلاح تقادم.

¹- فريد العريني، المرجع السابق، ص 271.

أما المشرع الجزائري فقد ذكر في المادة 156 ق.ط.م.ج على أن: "تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين فيما يتعلق:

1- بالدعوى من أجل سداد الأتوات المستحقة للأبحاث والإسعاف والإنقاذ تسري المهلة إعتبار من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات .

2- بدعوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولة والأمتعة والشحن المنقول ولأعضاء الطاقم ...

تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود".

ولقد تبنى المشرع الجزائري موقف التقادم بدل السقوط وهذا ما عبر عنه صراحة بمصطلح التقادم.

للمستغل الجوي أن يدفع عنه المسؤولية قبل النظر في الموضوع عن طريق الدفع بتقادم الدعوى وخروجها عن الميعاد القانوني لرفعها، فدعوى المسؤولية التي ترفع من قبل الغير على السطح بسبب الأضرار الواقعة على شخصهم أو أموالهم من جراء الحادث خلال سنتين من تاريخ وقوع الفعل الضار¹ ، وهذا ما نصت عليه المادة 163 ق.ط.م.ج²

¹-وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 276.

²-تحدد مهلة تقادم دعوى مسؤولية الخسائر التي تصيب أشخاصا أو أملاكاً على اليابسة ...



الختامة



الخاتمة:

من خلال دراستنا لموضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب توصلنا إلى أن أحكام هذه المسؤولية لم تعرف الإستقرار بالرغم من سعي التشريعات الدولية إلى إيجاد قواعد قانونية تنظم النقل الجوي الذي يحكم مسؤولية الناقل الجوي.

بدءا من إتفاقية فارسوفيا الدولية لعام 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، حيث تعد الركيزة الأساسية لتنظيم وتنسيق أحكامها على الصعيد الدولي والتي إعتبرت العمود الشامخ والتشريع الأول والمساهم الفعال في إرساء نظام قانوني آنذاك في مجال النقل الجوي الدولي، إلا أنه ورغم التعديلات فقد أصابه النقص والغموض في نصوصه:

إلى غية إنعقاد إتفاقية مونتريال 1999 والتي كانت أكثر وضوحا وإنسجاما باعتبارها صيغت بست لغات وتسهل لقضاء كل دولة بتطبيق النص المطابق للغتها الرسمية على أساس وأن المسؤولية المدنية للناقل الجوي مسؤولية موضوعية.

أما عن تأثير القوانين الداخلية للنقل الجوي فما زال بعضها متمسك بأحكام وقواعد المسؤولية الواردة في إتفاقية فارسوفيا منها، ق.ط.م.ج 06/98 والذي ظل متمسكا بأحكام الإتفاقية وبروتوكول لاهاي على أساس طبيعة المسؤولية التي قوامها الخطأ المفترض من الناقل الجوي والتي يتحمل فيها هذا الأخير عبئ نفي المسؤولية عنه.

أما بعض الدول الأخرى فقد تجاوز نظام المسؤولية الواردة في إتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها إلى التعديل الساري بموجب إتفاقية مونتريال لعام 1999 ومن خلال ذلك أمكننا القول بأن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عرفت وحدة النسبية وليست مطلقة بأحكامها إلا أنها لم توحّد كافة الأحكام بحجة إحالتها على القوانين الوطنية أو حتى القضاء والفقهاء لإيجاد حلول لها ومن النتائج والتوصيات المحصل عليه.

النتائج:

أولاً: لقد وفقت إتفاقية وارسو بأن تكون مسؤولية النقل الجوي معقولة وليست مطلقة حتى لا تكون عائقاً أمام تطور النشاط الجوي وأن إتفاقية مونتريال جعلت مسؤولية الناقل الجوي مطلقة تماماً.

ثانياً: ضبط مصطلح الناقل الجوي والذي حصره المشرع الجزائري في المادة 93 من ق.ط.م.ج في حين أن كل من الفقه والقضاء في تفسيره للمادة 17 من إتفاقية وارسو إعتبرها حادثاً غير مذكورة في المادة سالفه الذكر وأنه يمكن إدخال الإرهاب الجوي والقرصنة في الإطار العارض.

ثالثاً: شركة الخطوط الجوية الجزائرية تستعمل حالياً في التطبيق التذاكر الإلكترونية مسايرة للتطور التكنولوجي في حين أن هذه التذكرة منصوص عليها في تعديلات إتفاقية وارسو التي لم تصدق عليها الجزائر بعد وهي بروتوكولات مونتريال الثلاث لسنة 1975 وإتفاقية مونتريال لعام 1999.

رابعاً: إعتد المشرع الجزائري في ق.ط.م.ج المعدل إعتماذا واضحا على نصوص الإتفاقية الدولية في أحكامه ولم يفرق بين أحكام النقل الجوي الدولي والنقل الجوي الداخلي في النصوص المتعلقة بالتعويضات المحدد في المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأحالها القانون الوطني إلى إتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي وإتفاقية روما لعام 1952.

التوصيات:

- إنشاء جهة قضائية أو تحكيمية تختص بتفسير نصوص الإتفاقيات، وذلك من أجل دراسة الإشكالات القانونية التي يثيرها النقل الجوي، سواء للركاب أو للبضائع وما يمتاز به هذا العقد عن غيره من العقود التجارية كونه يمس قطاعا حساسا في إقتصاد مختلف الدول.
- تكوين لجان دائمة من الدول للمشاركة في الإتفاقيات، وذلك لحل معظم المشاكل المتعلقة بتفسير المقصود ببعض الأحكام والمصطلحات القانونية الواردة فيها عن ترجمتها أو تطبيقها في قضاء الدول ذات النظم القانونية المختلفة.

- عند ظهور القرصنة وعمليات الإرهاب كان الأجدر بالمشرع الجزائري، أن يدخل هاته الأعمال في تعويض الحادث عن الضرر، ولتمكين المضرور من حصوله على التعويض بشأنها، وضرورة تحديد التعويض في حالة الضرر النفسي سواء إعتبر حادثا أو عارضا على غرار تحديد قيمة التعويض عن الضرر المادي في جميع صور المسؤولية أو النص صراحة على تركها للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع.
- توقيع ومصادقة الجزائر على إتفاقية مونتريال 1999، أصبح أمرا هاما في مستقبل قواعد النقل الجوي الدولي لأنها تجمع بين أحكام إتفاقية وارسو بجميع تعديلاتها بما فيها بروتوكولات مونتريال الثلاث لعام 1975.
- وضع نصوص خاصة بالتأمين الجوي نظرا لخصوصية أحكامه حيث أنه يخضع في جزء منه لأحكام التأمين البري، وآخر للتأمين البحري في قواعده العامة، لذا يجب أن توضع له أحكام خاصة مثله مثل باقي التأمينات ليسهل على القاضي إذا كان القاضي الجزائري هو المختص كما يسهل على الناقل الجوي ومستعملي النقل الجوي للإطلاع على جميع النصوص والأحكام التي تنظم عملية النقل الجوي.
- أهمية نشر الوعي بين المسافرين وأصحاب البضائع فيما يتعلق بحقوقهم، وذلك بإلزام شركات النقل الجوي ببيان مسؤوليتهم بدقة في مواقعها الإلكترونية.
- كما تبين في المطارات من خلال سلطات الطيران المدني ومن خلالها يتسنى للمتضررين من عملية النقل الجوي معرفة حقوقهم قبل إبرام عقد النقل، وبذلك تكون أحكام كل من إتفاقية وارسو لعام 1929 وإتفاقية مونتريال لعام 1999 كأحكام معروفة ومنشورة في ثقافة الأشخاص العاديين ليست فقط حكرا لدى الأشخاص المتخصصين في النقل الجوي.

تمت بعون الله.



قائمة المصادر والمراجع



قائمة المصادر

الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية فارسوفيا المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، دخلت حيز النفاذ 1933.
2. اتفاقية روما المؤرخة في 1952.
3. بروتوكول لاهاي مؤرخة في 28/09/1955 دخلت حيز النفاذ في 10/08/1963.
4. اتفاقية مونتريال 14/05/1966 المعدلة لأحكام اتفاقية فارسوفيا.
5. بروتوكول غواتيمالا سيتي المؤرخة في 08/03/1971 لمعدل أحكام اتفاقية فارسوفيا وأحكام بروتوكول لاهاي، لم يؤخذ العمل بها.
6. اتفاقية مونتريال مؤرخة في 28/05/1999 دخلت حيز النفاذ في 04/01/2003.

قائمة المصادر:

1. القانون المدني الجزائري، 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ج ر رقم
2. القانون التجاري الجزائري، 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ج ر رقم 101 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015.
3. قانون الجمارك الجزائري، 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/98 المؤرخ في 22 أوت 1998 ج ر عدد 61 صادرة بتاريخ 23 أوت 1998 معدل ومتمم بالقانون 04/17 المؤرخ في 16/2/2017
4. قانون التأمين الجزائري، 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 ج ر عدد 13 صادرة بتاريخ 08 مارس 1995 المعدل والمتمم بالأمر رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 ج ر عدد 15 صادرة في 12 مارس 2006
5. قانون الطيران المدني الجزائري، 98/06 المؤرخ في 27 جوان 1998 ج ر عدد 48 الصادرة بتاريخ _____ المهمل والمتمم بالقانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 جويلية 2015 ج ر عدد 41.

الأوامر والمراسيم:

7. القانون رقم 166/64 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتعلق بالخدمات الجوية ج ر رقم 44 سنة 1964.
8. مرسوم رئاسي رقم 86/63 المؤرخ في 02 مارس 1963 المتعلق بانضمام الجزائر الى الاتفاقية المتعلقة بعبور الخدمات الجوية الدولية، اتفاقية شيكاغو المبرم في 07 ديسمبر 1966 ج ر رقم 14 صادرة في 19 مارس 1963
9. مرسوم رئاسي رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتعلق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية فارسوفيا المبرمة في 12 أكتوبر 1929، المتضمنة توحيد بعض قواعد الطيران المدني والمعدلة ببروتوكول لاهاي الدولي، المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، ج ر رقم 26 صادرة في 27 مارس 1964.
10. الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 المتعلق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية المكملة لاتفاقية فارسوفيا لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، الذي يقوم به شخص آخر غير الشخص المتعاقد، المؤرمة في جوادالاجارا Guadalagara بتاريخ 18 سبتمبر 1965.
11. المرسوم 76/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالأضرار للأغيار على السطح، المتسببة فيها الطائرات الأجنبية، الموقعة بروما تاريخ 1952/10/07، ج ر عدد 80.

قائمة المراجع:

المؤلفات:

1. إلياس حداد، القانون التجاري، بري، جوي، بحري، منشورات جامعة دمشق، دمشق، سوريا، 2006.
2. أنور طلبة، المسؤولية المدنية، المسؤولية العقدية، المكتب الجامعي الحديث، ط 1، الإسكندرية، مصر، 2005.
3. بن ناصر وهيبية، المسؤولية المدنية في حوادث النقل الجوي، في القانون الجزائري، دار المطبوعات الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2014.
4. بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية التطبيقية، دار الثقافي للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010.

5. خليل أحمد حسن قتادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، ج 2، مصادر الالتزام، د م ج، الجزائر، 1994.
6. سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الشرر المعنوي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992.
7. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المسؤولية المدنية وافعل الضار، م ج 1.
8. سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، في النقل الداخلي والدولي، متعدد الوسائل، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1999.
9. طالب موسى حسن، النقل الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، عمان، الأردن، 2010.
10. عبد الحميد الشولربي، القانون التجاري (العقود التجارية، طبيعة المسؤولية في النقل بالمجان،
11. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، ج 1، م 1، دار النشر، الجامعات المصرية، ط 1952.
12. عدلي أمير خالد، عقود النقل في ظل قانون الطيران الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر. 1996
13. عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2008.
14. محمد صبري السعدي، النظرية العامة للالتزامات في ق م ج (المسؤولية التقصيرية، العمل النافع، القانون)، القسم الأول، الكتاب الثاني، دار الكتاب الحديث، القاهرة، مصر، 2009.
15. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2003.
16. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، بيروت، لبنان، 2005.
17. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ط3، د م ج، الجزائر، 2008.
18. هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
19. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، على الصعيدين، الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999، وقانون التجارة الجديد، الإسكندرية، مصر، 2005.
20. Daniel, J H, LUREAU, exonération et limitation de responsabilité du transporteur aérien en droit international et en droit comparé, MC, GILL, université Montréal, Avril, 1959, Canada.

الرسائل الجامعية والمقالات العلمية:

1. بن صر حورية، عقد النقل الجوي للبضائع، رسالة ماجستير، القانون الخاص، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2013/2012.
2. محم دمانة، دفع المسؤولية المتعلقة بالنقل الجوي، البحري، البري، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2010.
3. محمد محبوب، الطاكير وشام، مسؤولية الناقل الجوي، كلية الحقوق، الدار البيضاء، د ت ن.
4. وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، في عقد الركاب، وفقا للقوانين الكويتي، والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، الكويت، 2011/2010.
21. ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، رسالة ماجستير، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2009/2008.



الفهرس



مقدمة

الفصل الأول: النظام القانوني للناقل الجوي

- 9.....المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي.
- 10.....المطلب الأول: أشخاص عقد النقل الجوي.
- 11.....الفرع الأول: تعريف الناقل الجوي وصوره:
- 12.....الفرع الثاني: الراكب.
- 15.....الفرع الثالث: الوكيل بالعمولة.
- 17.....الفرع الرابع: الناقل الجوي في حالة تأجير الطائرات.
- 19.....المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي.
- 20.....الفرع الأول: عقد النقل الجوي عقد رضائي.
- 22.....الفرع الثاني: عقد النقل الجوي من عقود الإذعان.
- 23.....الفرع الثالث: عقد النقل الجوي عقد تجاري.
- 25.....المبحث الثاني: التكييف القانوني لمسؤولية الناقل الجوي.
- 26.....المطلب الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي.
- 34.....الفرع الثاني: التزامات المسافر (الراكب).
- 38.....المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي للراكب.
- 45.....المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن تنفيذ عقد النقل الجوي.
- 45.....الفرع الأول: المسؤولية العقدية.
- 57.....الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية:

الفصل الأول: الأحكام التنفيذية لمسؤولية الناقل الجوي للراكب

- 64.....المبحث الأول: نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي:

64	المطلب الأول: أحكام التعويض:
65	الفرع الأول : المسؤولية المحددة للناقل الجوي:
70	الفرع الثاني : المسؤولية غير المحددة للناقل الجوي:
75	المطلب الثاني: تأمين مسؤولية الناقل الجوي:
76	الفرع الأول: نظام التأمين:
79	الفرع الثاني : أثر التأمين من المسؤولية:
84	المبحث الثاني: دعوى المسؤولية:
84	المطلب الأول: أحكام رفع دعوى المسؤولية:
85	الفرع الأول: أطراف الدعوى:
90	الفرع الثاني : المحكمة المختصة:
91	المطلب الثاني :إنقضاء دعوى المسؤولية:
92	الفرع الأول: الدفع بعدم قبول الدعوى:
93	الفرع الثاني: الدفع بتقادم دعوى المسؤولية وسقوطها:

الخاتمة

الملاحق

قائمة المصادر والمراجع

خلاصة الموضوع

الفهرس