



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة -
كلية الحقوق

المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص

فرع: عقود ومسؤولية

إشراف الأستاذ الدكتور:
طاشور عبد الحفيظ

إعداد الطالبة:
عبدلي وفاء

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
أ.د/ بو عناقة السعيد	عبد أستاذ التعليم العالي	جامعة - قسنطينة 1	رئيسا
أ.د/ طاشور عبد الحفيظ	أستاذ التعليم العالي	جامعة - قسنطينة 1	مشرفا ومقررا
د/ بلعابد سامي	مي أستاذ محاضرا	جامعة - قسنطينة 1	عضوا مناقشا
د/ لعباني وفاء	باء أستاذ محاضرا	جامعة - قسنطينة 1	عضوة مناقشة

السنة الجامعية: 2015 - 2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

1420 هـ

حمد لله الذي أنار لي درب العلم والمعرفة وأعانني على إنجاز هذا
ولا يسعني إلا أن أسجد لله شكراً وحمداً على توقيفه.
كما أتوجه بجزيل الشكر والامتنان
طاشور عبد الحفيظ
الذي لم يبخل بتقديم توجيهاته ونصائحه القيمة التي كانت بالفعل

في إتمام هذا البحث.
كما أتوجه با
كل من ساهم بالتشجيع

.

إهداء

بها واعترافا لجميلها ووفاءً لعطائها
رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه
إلى من لا يمكن للكلمات أن توفيه حقه ولا الأرقام أن
تحصي فضائله
أبي أدامه الله لي
إلى من عملت معي بكد بغية إتمام هذا العمل صديقتي ورفيقة

: سمير كريم

: هالة.

إلى كل من سقط من قلبي سهوا
أهدي هذا العمل المتواضع

قائمة المختصرات باللغة العربية

ج ر: الجريدة الرسمية

ق م ج: القانون المدني الجزائري

ق ت ج: القانون التجاري الجزائري

ق ا م ا ج: قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

ق ا ج ج: قانون الإجراءات الجزائية الجزائري

Abréviation

AVI: Aviation cases .

CASS.CIV: court de cassation. Chambre civile .

2d cir: second circuit .

F.2d: Fédéral reporter second .

INC: Incorporation.

Op.cit: ouvrage précité

P.page ,paris: tribunal de grande instance de paris .

Rev.Gén .Air: Revue Générale de l'air .

Rev.cren.air ,E. Revue .

Générale de l'air et de l'espace .

Rev.Fr.Dr.Aérien: Revue.

Français de droit Aérien .

Rev.Trim.DR.Com .Revue trimestrielle de droit commercial .

Vol: volume .

SUP: Suprême .

مقدمة:

يعتبر النقل الجوي الوسيلة الأسرع للربط بين الدول والشعوب بحيث ساهم في ازدهار التجارة والالتقاء الحضاري بين الشعوب، في وقت أصبح فيه العالم يقاس بتطور النقل الجوي و إنتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة.

والجزائر شأنها شأن جميع الدول فبعد أن كان قطاع النقل حكرا على الدولة بجميع أنواعه برا أو بحرا أو جوا ونتيجة لإتساع نشاط النقل وتوجه الجزائر لاقتصاد السوق الحر ومواكبة للتطور الحاصل في مجال النقل، كان لزاما على الجزائر مسايرة هذا التطور بما فيها تطور النقل الجوي لنقل الأشخاص والبضائع في عصرنا الحالي باعتباره القلب النابض لاقتصاد الدولة وتطورها.

ورغم إمتيازات الطائرة كوسيلة مواكبة لهذا التطور الحاصل غير أنها تعد عرضة للمخاطر، مما دفع بالمجتمع الدولي ومنها الجزائر كونها شخص من أشخاص هذا الأخير للتدخل لوضع قواعد قانونية تأخذ شكل إتفاقيات دولية تنظم حركة وإستعمال الطائرة، وهذه القواعد القانونية تأخذ صيغة قواعد أمرّة تكفل سلامة هذه المركبة بمن فيها، ومن جانب آخر عهدت الجزائر وبالتوازي إلى سن تشريعات وطنية تهدف إلى تنظيم الملاحة الجوية وإستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان الإستقرار.

إن الإتفاقيات الدولية التي صدرت في مجال النقل الجوي تعالج موضوعات ومشكلات مختلفة بهدف ضمان الاستقرار والسلم والتعاون بين أشخاص المجتمع في هذا المجال.

لكن ونتيجة للتقدم التكنولوجي والتطورات الحاصلة ظهرت مفاهيم قانونية جديدة من أهمها موضوع مسؤولية الناقل الجوي والتي تعد من أبرز المسائل التي يثيرها النقل الجوي.

_ أهمية الدراسة:

إن أهمية الدراسة تظهر من خلال موضوع البحث الذي يعالج قطاعا حساسا واستراتيجيا له علاقة بالاقتصاد الوطني ويتعلق الأمر بالنقل الجوي الذي يتصف بتطور مستمر وسريع.

وهذا التطور الحاصل في هذا النوع من النقل يمتد إلى القواعد التي تحكمه ومن هنا تبرز أهمية الدراسة في تحديد الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي من خلال مضامين الاحكام القانونية التي تندرج تحت إطار القانون الجوي، حتى يتسنى لنا تطبيقها والإستعانة بها في الناحية العملية عند وقوع أضرار تسببها الطائرة.

- أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري.

وكذلك تهدف إلى التعرف على الطبيعة القانونية لهذا النوع من النقل لمعرفة الإشكالات القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.

ومن جانب آخر الهدف من هذه الدراسة هو معرفة الاساس القانوني لقيام هذه المسؤولية والأضرار الناتجة عنها والتي يتحمل تبعاتها الناقل الجوي ووسائل دفعه للتوصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه وموقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية منها.

- أسباب اختيار الموضوع:

تعود الأسباب التي دفعتني لاختيار ودراسة هذا الموضوع إلى دوافع موضوعية وذاتية .

أما الموضوعية فتتمثل في إهتماماتنا العلمية في تناول موضوع على الرغم من أهميته القصوى في حياة الانسان إلا أن الدراسات التي تناولت هذا الموضوع قليلة إلى حد كبير مما ترتب عليه افتقار المكتبات القانونية إلى المؤلفات الخاصة بهذه الاحكام، إضافة إلى ندرة الاحكام والاجتهادات القضائية العربية خاصة المتعلقة بالنقل الجوي.

أضف إلى أن قواعد القانون الجوي عموما لم تحظى في بلادنا بالقدر الكافي من الدراسة والتحليل، وعليه أردت المساهمة بهذا الموضوع رغبة مني في إثراء المكتبة القانونية لدراسة بهذا الشكل في مجال النقل الجوي.

أما الدوافع الذاتية فتتمثل في الرغبة في الاطلاع على أحكام النقل الجوي الذي يعد من طرق النقل المعاصرة والاكثر تطورا بكل جوانبه، وكذلك المساهمة في اقتراح بعض الحلول للإشكالات القانونية التي يثيرها الموضوع من خلال تحليل النصوص القانونية.

- الدراسات السابقة:

من أجل تكوين إطار مفاهيمي تستند إليه الدراسة الحالية تم الاستعانة والافادة ببعض الدراسات لها علاقة مباشرة بالموضوع منها:

1- دراسة فاروق أحمد محمد زاهر بعنوان: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1985.

بحثت هذه الدراسة مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي ويعني ذلك حدود التعويض عنها وأكدت الدراسة مدى تحديدها وذلك من خلال توضيح أحكام اتفاقية وارسو 1929 والتي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى للتعويض وبدخول بروتوكول لاهاي 1955 حيز التنفيذ والمعدل للاتفاقية الاصلية أوضحت الدراسة رفع الحدود القصوى للتعويض بمبالغ تتناسب مع المستجدات والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها تطرقت إلى تحديد مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أو الاشياء في حين تركزت دراستي على مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 والتشريع الجزائري.

2- دراسة الطاهر حاج قويدر (2004) بعنوان الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر .

بحثت هذه الدراسة في الحماية القانونية للأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة الطيران المدني الدولي، وهي الأفعال التي تمس بحسن النظام والضبط على ظهر الطائرة والمطارات، وتعرقل السير الحسن لمرافق الطيران وكذلك الجرائم الواقعة على متنها، وبينت هذه الدراسة أن شركات الطيران هي المسؤولة عن سلامة الطيران المدني الدولي ومسؤولة عن ضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلات والمسؤولة عن تعويض المتضررين، وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في أنها تطرقت للحماية القانونية لسلامة الطيران المدني من خلال تقنينها للجرائم ودور المنظمات الدولية المتخصصة للحماية الوقائية والعقابية لسلامة الطيران المدني الدولي، بينما دراستي تركزت على مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.

- إشكالية البحث:

تعد المسؤولية المدنية في الطيران المدني بصفة خاصة من المواضيع التي تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظرا للميزة التي يتميز بها والأهمية البالغة لها والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول، وقد تضاعفت أهمية هذه المسؤولية نظرا للأضرار الجسيمة التي تجاوزت حدود الدولة التي تستخدمها حيث صارت الأضرار خطيرة وشاملة، وقد أفردت الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الباب الثالث منها لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، ويطلق عليها اسم اتفاقية وارسو الدولية لسنة 1929، وإثر التطور الهائل الذي شهده عالم الطيران ولا زال، تم تعديل هذه الاتفاقية بمقتضى بروتوكولات عديدة نفذ بعضها على المستوى الدولي، مما أدى إلى وقوع التنازع بينها وبين الاتفاقية الأصلية مما يترتب عليه في بعض الحالات إقصاؤها عن حكم مسؤولية الناقل وإخضاع هذه الأخيرة للقانون الوطني بمقتضى قواعد التنازع في قانون القاضي المعروض عليه النزاع،

والجزائر مثلها مثل باقي الدول لم تحد عن هذا الموضوع فكان لزاما عليها مسايرة التطورات الحاصلة في مجال الطيران المدني وذلك بانضمامها ومصادقتها على هذه الاتفاقيات القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وكذلك إصدارها لقانون 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني والذي تناول مسؤولية الناقل الجوي في المواد من 145 إلى 156 .

وباعتبار المسؤولية المدنية بمثابة المفتاح لكل نظام قانوني وهي الجزء الأساسي فيه، وبغية معرفة موضوع المسؤولية المدنية التي تطرح على مستوى الطيران المدني نطرح الإشكال التالي:

ما هي طبيعة المسؤولية المدنية التي يتحملها الناقل الجوي؟ وهل هي مسؤولية عقدية أم تقصيرية؟ وفي حالة حدوث الأضرار ما هو أساسها وكيفية دفعها؟ وإلى أي حد ساير المشرع الجزائري هذا المسلك؟

- المنهج المتبع:

اقتضت الإجابة على الإشكالية التي أثيرت الاعتماد على منهجية وظفت من خلالها مناهج مختلفة التحليلي والمقارن.

الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك للأهمية التي يكتسبها موضوع مسؤولية الناقل الجوي للاطلاع على أهم القواعد التي جاءت بها الاتفاقيات المنظمة للنقل الجوي في مجال المسؤولية المدنية وكذلك التشريع الوطني وذلك يتطلب القيام بتحليل قانوني للمواد والأحكام المتعلقة بهذا الموضوع كونه المنهج الذي يسمح ببيان مختلف الأحكام والنصوص القانونية وإجراء مقارنة بين المفاهيم واستطلاع التوجهات التي تهدف إليها، وتحديد النقائص والتناقضات التي تشوبها.

أما المنهج المقارن فيسمح لنا بمقارنة أحكام كل من اتفاقية وارسو 1929 والتشريعات الوطنية و كذلك المقارنة بين ما هو متعارف عليه في القواعد العامة وما تضمنه قانون الطيران المدني من قواعد وأحكام خاصة والاتفاقيات الدولية عند كل عنصر من عناصر الموضوع ومحاولة وضع حلول لأي تقصير.

- الصعوبات:

أثناء دراستنا للبحث فان الصعوبات التي واجهتنا تمثلت أساسا في قلة المؤلفات الجزائرية الخاصة بالنقل الجوي بل ندرتها مقارنة بنظيرتها العربية والغربية.

- خطة الدراسة:

بناءً على العنوان المحدد مسبقا والأهداف المسطرة اتبعت في دراسة هذا الموضوع خطة ثلاثية تتكون من فصلين وفصل تمهيدي على الشكل التالي:

الفصل التمهيدي: مدخل للتعريف بالقانون الجوي.

المبحث الأول: ماهية القانون الجوي.

المبحث الثاني: النظام القانوني لعقد النقل الجوي.

الفصل الأول: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي .

المبحث الأول: طبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأساسها في ظل الاتفاقيات الدولية.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري .

الفصل الثاني: وسائل الإعفاء القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي .

المبحث الأول: صور الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الثاني: شروط الإعفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي .

وأنهت البحث بخاتمة تضمنتها مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات.

التمهيدي مدخل للتعريف بالقانون

الفصل التمهيدي

مدخل للتعريف بالقانون الجوي

النقل الجوي في العصر الحديث له أهمية قصوى وقد ثار الجدل والنقاش حول تحديد ماهية القانون الجوي الذي ينظم الملاحة الجوية لذا كان من الأهمية بمكان أن نتعرض في البداية لتحديد ماهية القانون الجوي (مبحث أول)، ثم بعد ذلك نتعرض للنظام القانوني لعقد النقل الجوي (مبحث ثاني).

المبحث الأول

ماهية القانون الجوي

استخدم اصطلاح القانون الجوي « Droit aérien » لأول مرة عندما أنشئت في باريس عام 1909 المدرسة العليا للطيران، ولقد بقيت هذه التسمية رغم ما وجه إليها من انتقادات عنوانا لمعظم المؤلفات والمجلات القانونية المتخصصة في هذا المجال، باستثناء بعض كتابات الفقه الايطالي التي تميل إلى اعتناق اصطلاح "قانون الطيران" كتسمية لهذا الفرع من القانون وتبعاً لذلك سنتطرق للإطار المفاهيمي للقانون الجوي (مطلب أول) وأنواع النقل الجوي (مطلب ثاني).

المطلب الأول

الإطار المفاهيمي للقانون الجوي

نظراً لعدم وجود تعريف تشريعي لما يسمى "بالقانون الجوي" فقد تعددت الاجتهادات القضائية وهذا ما سنحاول توضيحه من خلال التعريف بالقانون الجوي (فرع أول) وخصائص القانون الجوي (فرع ثاني) ومصادر القانون الجوي (فرع ثالث).

الفرع الأول

تعريف القانون الجوي

اختلف الفقه في تعريف القانون الجوي، ويرجع الاختلاف في هذا الصدد في تحديد مضمون القانون الجوي ونطاقه، أي تحديد الموضوعات التي تندرج تحت هذا الفرع من فروع القانون، ويمكن لنا في واقع الأمر التمييز في هذا الصدد بين اتجاهين مختلفين رئيسيين وهما الاتجاه الموسع (فقرة أولى) واتجاه مضيق (فقرة ثانية) كما سأتناول التعريف الراجح للنقل الجوي (فقرة ثالثة).

الفقرة الأولى

الاتجاه الموسع

يتخذ هذا الاتجاه من البيئة الجوية منطلقاً لتعريف القانون الجوي، أي المكان الذي يباشر فيه الانسان نشاطه، ومن ثم فقد عرف **visscher** القانون الجوي بأنه:

"مجموعة القواعد التي تنظم البيئة الجوية وتحكم استعمالها"⁽¹⁾.

كما عرف juglart القانون الجوي بأنه:

" مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية المنبثقة عن استعمال الجو"⁽²⁾.

فيما عرفه bucher بأنه:

" ذلك الفرع من القانون الذي يخضع لتنظيم خاص كافة استعمالات الانسان للقضاء الجوي"⁽³⁾.

تبعاً لهذه التعريفات فمضمون القانون الجوي لا يقتصر على تنظيم الموضوعات المتعلقة بالملاحة الجوية، أي تنظيم المسائل المتعلقة باستغلال الطائرات واستخدامها، وإنما يمتد إلى أبعد من ذلك ليشمل كافة الموضوعات المتعلقة بمختلف الصور الأخرى لاستغلال البيئة الجوية، يستوي في ذلك تلك الصور الذي كشف عنها العلم الحديث كالاتصالات السلكية واللاسلكية، والموجات الاذاعية والرادارية، والأرصاد الجوية، وأبحاث الفضاء، أو تلك التي لم يكشف عنها العلم بعد، كالاستمطار الصناعي الذي يشغل اهتمام العلماء ويحتل الكشف عنه في المستقبل⁽⁴⁾.

ولا يمكن لنا في واقع الأمر مجازة هذا الاتجاه الموسع فيما يذهب إليه في تعريف القانون الجوي، إذ أنه في تعريفه لهذا الأخير يعد من الاتساع لدرجة يستعصي معها تعيين الحدود الفاصلة بين القانون الجوي وقانون الفضاء⁽⁵⁾.

كما أنه من شأنه أن يدخل في نطاق القانون الجوي الاستخدامات العسكرية للجو⁽⁶⁾.

وقد أطلق على هذا الاتجاه بالاتجاه الموسع لاتخاذها وفقاً لما سبق مضمونا واسعا للقانون الجوي، ومن ثم تعريفاً واسعاً لهذا القانون.

(1) : Visscher (Fde), les conflits des lois en matière de droit aérien, R.A.D.I, la haya , la hollande, 1934, p 297.

(2) : Juglart (Mde), l'esprit du droit aérien français, études offerts à ripert(G), tome , Paris, 1950, p 412.

(3) : Bucher, le statut juridique de personnel navigant de l'aéronautique civile, lausanne, genève ,1949 , p 14.

(4) : عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، 1999، ص 5.

(5) : محمد فريد العربي، القانون الجوي (النقل الجوي، حوادث الطيران)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2009، ص 98.

(6) : عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 5.

الفقرة الثانية الاتجاه المضيق

يرتكز هذا الاتجاه في تعريفه للقانون الجوي على الطائرة، إذ أنه يذهب إلى تعريف هذا القانون بأنه:

"ذلك الفرع من فروع القانون الذي يهتم بتنظيم الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وما يترتب عليهما من علاقات"⁽¹⁾.

فوفقا لهذا الاتجاه ينحصر مضمون القانون الجوي في استغلال البيئة الجوية، ويخرج من ثم عن نطاقه أي استغلال لهذه البيئة خارج نطاق هذه الملاحة، كاستغلالها في الاتصالات السلكية واللاسلكية، والموجات الاذاعية، والأرصاد الجوية، وأبحاث القضاء، ونتجت قناعة هذا الاتجاه في ارتكازه على الطائرة في تعريف القانون الجوي كونها الأداة الرئيسية للملاحة الجوية، مثلما عليه الحال بالنسبة للسفينة في القانون البحري.

وهذا ليس معناه تسليمنا التام بما يذهب إليه هذا الاتجاه في تعريفه للقانون الجوي، إذ أنه على الرغم من اتصافه بالاعتدال مقارنة بتعريف الاتجاه الأول لهذا القانون، واشتمال هذا التعريف على مختلف الموضوعات والمسائل التي يجري تناولها تحت هذا الفرع من فروع القانون، كالنظام القانوني للطائرة وملكيته ورهنها والتأمين عليها، وأشخاص الملاحة الجوية وأغراضها وحوادثها، إلا أنه مع ذلك يعد على درجة من الاطلاق تسمح بإندراج استغلال الملاحة الجوية واستخدام الطائرات في الأغراض الحربية تحت هذا الفرع من فروع القانون.

وقد أطلق على هذا الاتجاه "الاتجاه المضيق" لاتخاذها وفقا لما سبق مضمونا أضيق من سابقه للقانون الجوي .

الفقرة الثالثة التعريف الراجح

انطلاقا من الانتقادات التي وجهت للتعريفين السابقين للنقل الجوي (الموسع والمضيق) ولما كان التعريف لظاهرة قانونية معينة يجب أن يكون جامعا لكل خصائص الشيء المعرف فان التعريف الراجح هو:

" ذلك الفرع من فروع القانون الذي يهتم بتنظيم الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وما يترتب عليهما من علاقات في غير الاغراض الحربية"⁽¹⁾.

(1) :

Lemoine (H), traité de droit aérien, sirey, Paris, 1947, p 3.

من هذا التعريف يمكن معه استخدام اصطلاح "قانون الطيران المدني" كبديل للقانون الجوي أو للدلالة عليه، إذ يرادف اصطلاح القانون الجوي وفقا لهذا التعريف اصطلاح قانون الطيران المدني وهو ما أخذ به المشرع الجزائري.

الفرع الثاني

خصائص القانون الجوي

يتميز القانون الجوي بمجموعة من الخصائص تميزه عن غيره من فروع القانون الأخرى، وتتركز هذه الخصائص التي سأتناولها تباعا في ان لهذا القانون طابع حديث وفني (فقرة أولى) الطابع التنظيمي والامر للقانون الجوي (فقرة ثانية) الطابع الدولي للقانون الجوي (فقرة ثالثة) الطابع الذاتي والمستقل للقانون الجوي (فقرة رابعة) .

الفقرة الأولى

الطابع الحديث والفني للقانون الجوي

يتميز القانون الجوي بأنه قانون جديد أو حديث النشأة، إذ لم تنشأ قواعده إلا عقب اختراع الطائرة واستخدامها في مجال الملاحة الجوية أي في مطلع القرن العشرين عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى⁽²⁾، فحلم الطيران وإن كان قد راوغ الإنسان منذ أمد بعيد⁽³⁾، إلا أنه لم يتجسد بصورة حقيقية وواقعية ملموسة إلا عندما اخترعت الطائرة في مطلع القرن العشرين واستخدمت كأداة للنقل وكوسيلة للحرب.

وقد ظهرت قواعد القانون الجوي في شكل تشريعات وطنية ودولية مطردة، إذ شهدت فترة ما بين الحربين العالميتين الأولى والثانية، ثورة تشريعية في مجال القانون الجوي⁽⁴⁾، ونشطت هذه الثورة مرة أخرى وبلغت ذروتها عقب انتهاء الحرب العالمية الثانية، وذلك نتيجة لعظم الدور الذي لعبته الطائرة في هذه الحرب وما كشفت عنه من دور هام يمكن لها أن تلعبه في وقت السلم.

والواقع أن حداثة القانون الجوي وتطوره على نحو مطرد ومستمر لم يدعأ فرصة لأن تتكون في رحابه قواعد عرفية تعد مصدرا لأحكامه ومن ثم فهو يعتمد على التشريع بصفة أساسية في أحكامه⁽⁵⁾.

(1) :

سمير الشراوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989، ص 3.

(2) :

رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، مكتبة سعيد رأفت، القاهرة، مصر، 1988، ص 47.

(3) :

مصطفى البنداري، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص 6.

(4) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 48.

(5) :

رفعت فخري، مرجع سابق، ص 47 .

بالإضافة إلى هذا فيتميز القانون الجوي أيضا باتسامه بعدم الثبات، إذ تطرأ على قواعده دوما تعديلات متلاحقة، سواء أكان ذلك على الصعيد الوطني أو الدولي، ومرد ذلك هو ارتباط قواعده بالتقنيات العلمية والتطورات المذهلة والمتلاحقة التي تطرأ على صناعة الطائرات، فالقانون الجوي ليس في حقيقته سوى انعكاس لفن الطيران وما يلاحقه من تطورات كأثر للتقدم التكنولوجي الرائع والمذهل في هذا الإطار⁽¹⁾.

وقد أطلق جانب من الفقه على القانون الجوي إنطلاقاً من هذه الحقيقة، أنه قانون ذو طابع فني⁽²⁾.

الفقرة الثانية

الطابع التنظيمي والآمر للقانون الجوي

يتميز القانون الجوي كذلك بأنه قانون لائحي أو تنظيمي، إذ تنسم قواعده بالطبيعة الأمرة التي لا يجوز للأفراد الاتفاق على مخالفتها، ويندر من ثم في نطاقه وجود القواعد المفسرة أو المكملة لإدارة الاطراف، يستوي في ذلك كون هذه القواعد وطنية أو دولية.

ويرجع سبب ذلك إلى ارتباط قواعد هذا القانون بأمن وسلامة الملاحة الجوية، وأمن الدول القومي واستقرارها السياسي، وذلك لما للملاحة الجوية من مخاطر جسيمة وتهديدات تمس سيادة الدول ومقتضيات دفاعها الوطني⁽³⁾.

ومن أمثلة قواعد القانون الجوي الأمرة، القواعد المتعلقة بإنشاء المطارات، والقواعد المتعلقة بصلاحيات الطائرات للملاحة، والقواعد المنظمة لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحليقها فوق المطارات، والقواعد المتعلقة بكفاءة وشروط أطقم الطائرات، والقواعد المنظمة للنقل الجوي.

الفقرة الثالثة

الطابع الدولي للقانون الجوي

يتميز القانون الجوي بالإضافة لما سبق بأنه قانون ذو طابع دولي، ويرجع ذلك إلى طبيعة الاداة المستخدمة في الملاحة الجوية من ناحية، أي الطائرة، وتشابه ظروف الملاحة الجوية في مختلف الأماكن من ناحية أخرى⁽¹⁾.

(1) - :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 7.

(2) - :

سمير الشراوي، مرجع سابق، ص 4 .

(3) - :

أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص 12 وما بعدها.

فالطائرة بطبيعتها تثير مشاكل دولية، وذلك نظرا لسرعتها الفائقة وعبورها المجال الجوي لأكثر من دولة، وتشابه ظروف الملاحة الجوية في مختلف الاماكن يؤدي إلى خلق مشاكل متشابهة في مختلف الدول عن هذه الملاحة⁽²⁾، وقد أدى ذلك بالدول والمنظمات الدولية المهتمة بشؤون الملاحة الجوية إلى تنظيم المشكلات المتولدة عن الطائرة والملاحة الجوية بقواعد دولية موحدة⁽³⁾.

ودفع هذا الأمر بدوره المشرع الوطني في مختلف الدول إلى تنظيم قواعده الوطنية بما يتفق والقواعد الدولية أو تبني هذه القواعد في تشريعاته الوطنية وذلك منعا لازدواج القواعد القانونية المطبقة في هذا الصدد، ومن هنا اكتسبت قواعد القانون الجوي طابعا دوليا⁽⁴⁾.

الفقرة الرابعة

الطابع الذاتي والمستقل للقانون الجوي

شهدت مسألة ذاتية القانون الجوي واستقلاله عن فروع القانون الأخرى خلافا فقهيًا شديدا، ويمكن لنا تقسيم الآراء التي أبديت بصدها إلى الاتجاهين الآتيين:

أولاً- الاتجاه الأول : يذهب أنصار هذا الاتجاه إلى أن القانون الجوي لا يكون نظاما قانونيا جديدا وقائما بذاته، ومن ثم لا يتمتع بذاتية واستقلال عن فروع القانون الأخرى، وقد انطلق أنصار هذا الاتجاه في ذلك من أن التقدم العلمي وما يتولد عنه من اختراعات لا يؤدي مطلقا إلى خلق مبادئ وأنظمة قانونية منبئة الصلة بالماضي، فتغير الأفكار والفلسفات السائدة في المجتمع وحده الذي يؤدي من وجهة نظرهم إلى ذلك⁽⁵⁾.

وأكد أنصار هذا الاتجاه وجهة نظرهم هذه باستلهاهم الفقه غداة ظهور مشاكل الملاحة الجوية وقبل أن يظهر القانون الجوي للحلول المستقرة في القانون البحري لمواجهة هذه المشاكل، وبوجود تماثل أو تشابه بين القانونين الجوي والبحري من حيث الشكل والمضمون.

فمن حيث الشكل يتجسد التماثل في كون الملاحة الجوية تقابل الملاحة البحرية وفي كون أحكام القانون الجوي تدور حول الطائرة بذات الطريقة التي تدور بها أحكام القانون البحري حول السفينة، ومن

(1) :

محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، مقدمة عامة لأغراض وعوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003، ص 18.

(2) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 18.

(3) :

رفعت فخري، مرجع سابق، ص 48.

(4) :

مصطفى البنداري، مرجع نفسه، ص 19.

(5) :

حيث الموضوع يتجسد التماثل في كون القانونين يجدان أساسهما في فكرة المخاطر التي تتعرض لها أداة الملاحة الجوية والبحرية، هذا فضلا عن تماثل النظام القانوني لكل من الطائرة والسفينة وتشابه القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي والبحري.

ثانيا - الاتجاه الثاني: يذهب أنصار هذا الاتجاه إلى أن القانون الجوي يتمتع بذاتية واستقلال عن فروع القانون الأخرى⁽¹⁾، وقد انطلق أنصار هذا الاتجاه في ذلك من أن الأداة التي تدور حولها أحكام القانون الجوي تتميز بخصائص خاصة لا تتوافر لأي من وسائل النقل البرية أو البحرية، هذا فضلا عن استقلال البيئة الجوية عن البيئة البرية والبحرية وتميز المخاطر التي تكتنف هذه البيئة عن تلك التي تكتنف البيئة البرية والبحرية.

وقد ذهب أنصار هذا الاتجاه إلى أن التشابه بين القانونين البحري والجوي لا يؤدي مطلقا إلى إنكار ذاتية القانون الجوي واستقلاله عن فروع القانون الأخرى، مستندين في ذلك على أن أصول القانون البحري ترجع إلى أعراف تكونت في بيئة بحرية تختلف كل الاختلاف عن البيئة الجوية، وذلك في الوقت الذي ترجع فيه أصول القانون الجوي إلى القانون المكتوب وقامت بإعداده منظمات وهيئات تختلف كل الاختلاف عن تلك المعنية بشؤون الملاحة البحرية.

وأنا أيضا أؤيد أنصار الاتجاه الثاني فيما يذهبون إليه من تمتع القانون الجوي بذاتية واستقلال عن فروع القانون الأخرى، إذ لا يمكن لنا التسليم بما يذهب إليه أنصار الاتجاه الأول من إنكار لذاتية القانون الجوي واستقلاله عن فروع القانون الأخرى.

فالقانون الجوي يستأثر بتنظيم أنشطة تتم مثلما يذهب أنصار الاتجاه الثاني في بيئة مستقلة ومختلفة كل الاختلاف عن البيئة البرية والبحرية، وتقوم على عناصر مادية تتغير في كثير من الجوانب مع العناصر المادية التي تقوم عليها الأنشطة في كل من البيئة البرية والبحرية، غير أن ذاتية القانون الجوي واستقلاله عن فروع القانون الأخرى لا تعني بحال من الأحوال انقطاع الروابط تماما بينه وبين فروع القانون الأخرى، وانفصاله كلية عن المبادئ القانونية التي أسفر عنها تطور الفكر القانوني، فذاتية القانون الجوي واستقلاله لا تتعدى في جوهرها ذاتية واستقلال أي فرع من فروع القانون الأخرى⁽²⁾.

(1) :

رفعت فخري، مرجع سابق، ص 39.

(2) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 24.

الفرع الثالث

مصادر القانون الجوي

نظرا لسرعة الدول بالاهتمام بمجال الطيران منذ بداية تنشئته، الأمر الذي أدى إلى أن العرف الذي يأخذ مكانة مهمة كمصدر للتشريع في قوانين أخرى، فإننا لا نجد له مكانا ملموسا في نطاق القانون الجوي وهذا لحدائثة هذا الفرع من فروع القانون ونشأته نشأة مكتوبة فانحصرت مصادر القانون الجوي التي يستقي منها أحكامه في المصادر الدولية (فقرة أولى)، المصادر الوطنية (فقرة ثانية)، ونشير إلى الاتفاقيات الدولية كمصدر للنقل الجوي الدولي، ثم التشريع الداخلي وذلك باعتبارها أسمى منه.

الفقرة الأولى

المصادر الدولية للقانون الجوي

نظرا للمخاطر التي تتعرض لها الدول نتيجة تحليق الطائرات في سمائها سواء بقصد استخدام الطائرة كوسيلة للنقل أو للحرب فقد أدى ذلك إلى إبرام العديد من المعاهدات الدولية بهدف تنظيم الطيران وتأمين سلامة الملاحة الجوية⁽¹⁾، إضافة إلى مصدر اتفاقي غير ملزم وهو ما يعرف بشروط الاتحاد الدولي للنقل والذي وضع شروطا نموذجية موحدة لعقود النقل الجوي سنتطرق إليها تباعا:

أولاً- المعاهدات الدولية المتعلقة بأمن وسلامة الملاحة الجوية والطيران المدني: وتتضمن هذه المعاهدات الأحكام المتعلقة بتحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات والأفعال التي تقع على متن الطائرات ومكافحة عمليات الارهاب والقرصنة الجوية المتمثلة في خطف الطائرات وتحويل مسارها بالقوة من جانب، وتأمين سلامة المطارات وقمع أعمال العنف التي تقع بها من جانب آخر ومن هذه المعاهدات⁽²⁾:

- معاهدة طوكيو لسنة 1963، الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.

- اتفاقية لاهاي سنة 1970، الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، حيث صادقت الجزائر على محتوى الاتفاقية بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08/08/1995.

- اتفاقية مونتريال لسنة 1971، والخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 بتاريخ 08/08/1995.

(1) :

مصطفى البنداري، مرجع نفسه، ص 25.

(2) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 12 وما يليها.

- بروتوكول مونتريال لسنة 1988، بشأن قمع أفعال العنف في المطارات الدولية، والمكمل لاتفاقية لاهاي لسنة 1971.

- اتفاقية مونتريال لسنة 1991، بشأن الكشف عن المتفجرات البلاستيكية.

ثانيا- المعاهدات الدولية للملاحة الجوية: وتهدف هذه المعاهدات إلى إرساء القواعد الدولية المنظمة للملاحة الجوية⁽¹⁾، وذلك من خلال التوفيق بين فكرة حرية الجو من جانب، وبين اعتبارات سيادة الدول على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها من جانب آخر، ومن أمثلة هذه المعاهدات:

- اتفاقية باريس لسنة 1919 بشأن تنظيم الملاحة الجوية.

- اتفاقية شيكاغو سنة 1944، بشأن تنظيم سيادة الدولة على الفضاء الجوي، وحرية التحليق في هذا الفضاء، انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 5 مارس سنة 1963

ثالثا- المعاهدات الدولية المنظمة لأحكام النقل الجوي: وتدور أحكام هذه المعاهدات حول المشاكل القانونية التي يثيرها استخدام الطائرة في الملاحة الجوية، من حيث عمليات النقل الجوي الدولي والمسؤولية الناتجة عنها، وكذلك الحقوق والتصرفات التي ترد على الطائرة، ومن أمثلة هذه المعاهدات⁽²⁾:

- معاهدة وارسو لسنة 1929، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وتعديلاتها المتتالية، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 64-74 المؤرخ في 1964/03/02.

- معاهدة روما لسنة 1933 المتعلقة بتوحيد قواعد الحجز التحفظي على الطائرات، وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-152 المؤرخ في 1964/06/05.

- معاهدة جنيف لسنة 1938، بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-151 المؤرخ في 1964/06/05.

- معاهدة روما لسنة 1952، المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الاجنبية بالغير على السطح، وانضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 1964/03/02.

رابعا- شروط الأياتا: أنشئ الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف دوليا بإسم I.A.T.A في 28 أوت سنة 1929 بمدينة لاهاي من قبل شركات ومؤسسات النقل الجوي الأوروبية، وكان هدفه تحقيق التجانس

(1) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 26.

(2) :

مصطفى البنداري، مرجع نفسه، ص 26 وما يليها .

في استغلال الخطوط الجوية للشركات والمؤسسات التابعة له، والتي لم يتعدى نطاقها القارة الأوروبية⁽¹⁾، وقد أعيد تشكيل هذا الاتحاد سنة 1945 في مدينة هافانا، وانضمت إليه معظم شركات ومؤسسات الطيران العالمية والعربية والجزائر واحدة منهم، واختيرت مدينة مونتريال لتكون له مركزا رئيسيا⁽²⁾، ويقوم الاتحاد الدولي للنقل الجوي بوضع شروط عامة لتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي⁽³⁾، وهي شروط اتفاقية لا تأخذ صفة الإلزام إلا إذا اتفق أطراف العقد على الاخذ بها في كل حالة على حدى، إذ تصبح في مثل هذه الحالة جزءا من مضمون العقد، وقد جرت عادة شركات النقل على طبع هذه الشروط على ظهر تذكرة السفر أو خطاب النقل، غير أنه يتعين الاخذ في الاعتبار مع ذلك، أن شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي لا تعتبر صحيحة إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع تشريع داخلي أو اتفاقية دولية.

الفقرة الثانية

المصادر الوطنية للقانون الجوي:

اهتمت معظم الدول على إثر ظهور الطائرة واستخدامها كوسيلة للنقل بوضع التشريعات الوطنية اللازمة لتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال الطائرة في الملاحة الجوية⁽⁴⁾.

أولاً- التشريعات المحلية: من هذه التشريعات قانون الطيران المدني الذي أصدرته إنجلترا عام 1920 وعدل بعد ذلك عدة مرات⁽⁵⁾، وتشريع الملاحة الجوية الذي أصدرته فرنسا عام 1924 والذي تعرض لتعديلات عديدة إلى أن حل محله تقنين الطيران المدني الفرنسي الصادر عام 1967⁽⁶⁾، وتقنين الملاحة الايطالي الصادر عام 1942.

ومع ذلك ظلت الملاحة الجوية في مصر تحكمها قوانين ومراسيم وقرارات متفرقة، إلى أن أصدر المشرع المصري في التاسع من أبريل عام 1981 قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1981، والذي ألغى جميع القوانين والمراسيم والقرارات السابقة عليه باستثناء القانون رقم 26 لعام 1976 بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات.

(1) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 33.

(2) :

محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، مرجع سابق، ص 54.

(3) :

مصطفى البنداري، مرجع نفسه، ص 34.

(4) :

رفعت فخري، مرجع سابق، ص 42.

(5) :

محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، مرجع نفسه، ص 52.

(6) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 28.

أما في الجزائر فقد حدد القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 هـ الموافق لـ 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني والصادر في الجريدة الرسمية رقم 48 وقد تناول في فصله الأول بعض الأحكام العامة، وفي الفصل الثاني فقد خصصه للطائرات متتويلا بعد ذلك في الفصل الثالث البناء الطيران والرقابة التقنية وصيانة الطائرات، كما أبرز هذا الأخير في الفصل الرابع المطارات والمحطات الجوية ومحطات الطوافات.

مما سبق يتضح جليا أن الجزائر أولت اهتماما بالغا لمدى أهمية الطيران المدني وسعت جاهدة إلى ترسيخ وتحقيق القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وهذا من خلال انضمامها إلى معظم المعاهدات والاتفاقيات الدولية وكذا العربية بالإضافة إلى إصدارها تشريعا خاصا بها.

ثانيا- شروط الآكو: تكون الاتحاد العربي للنقل الجوي والذي يعرف باسم « A.A.C.O » في أوت سنة 1965 من مجموع شركات ومؤسسات النقل الجوي العربية، وذلك في مؤتمرها الذي عقدته بمقر الامانة العامة لجامعة الدول العربية⁽¹⁾، ويهدف هذا الاتحاد طبقا للمادة الثالثة من نظامه الاساسي إلى زيادة التعاون بين مؤسسات وشركات النقل الجوي العربية والجزائر من الأعضاء المنشئين له بشركة الخطوط الجوية الجزائرية والطيران الطاسيلي، بغية تنمية النقل الجوي وتنشيط حركة السياحة، بين البلاد العربية والخارج، وتأخذ الشروط التي يصدرها هذا الاتحاد صفة الالتزام متى اتفق الاطراف على الاخذ بها، شأنها في ذلك شأن الشروط التي يصدرها الاتحاد الدولي للنقل الجوي⁽²⁾، مع الاخذ في الاعتبار أيضا أنها لا تعتبر صحيحة مثلما عليه الحال بالنسبة لشروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع تشريع داخلي أو اتفاقية دولية⁽³⁾.

المطلب الثاني

أنواع النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي باستخدام الطائرات من أهم الانجازات التي حققها الانسان في بداية القرن العشرين، متحديا بذلك حواجز المكان والزمان في آن واحد، وهذا أعطاها فرصة تقدمها على غيرها من آليات النقل، وتستخدم الطائرة شأنها شأن وسائل النقل الأخرى في نقل الأشخاص والبضائع وقد يتم هذا بين دولتين أو أكثر فيكون نقلا دوليا (فرع أول) وقد يتم هذا أو ذاك داخل حدود الدولة فيكون نقلا جويا داخليا (فرع ثاني).

(1) :

ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966، ص 18.

(2) :

مصطفى البنداري، مرجع نفسه، ص 35.

(3) :

ثروت أنيس الاسيوطي، مرجع نفسه، ص 31.

الفرع الأول النقل الجوي الدولي

هو النقل الذي يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة وهذا النقل يثير صعوبات من حيث تحديد القانون الذي يحكمه لعبور الطائرة من دولة إلى أخرى، ولما كان الهدف من اتفاقية وارسو لسنة 1929 هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، فإنه كان من المنطقي ألا تطبق أحكامها إلا على النقل الذي يتعدى حدود إقليم الدولة، نظرا لتباين الأحكام الوطنية وإختلافها⁽¹⁾، وفي هذا المعنى تنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على:

"1- تسري هذه المعاهدة على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة في مقابل أجر، كما تجري على عمليات النقل المجانية التي تقوم بها طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي.

2- يعد نقلا دوليا في عرف هذه المعاهدة كل نقل تقع فيه نقطتا القيام والوصول وفقا لاتفاق المتعاقدين، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أم كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد سام متعاقد متى نص على مرسى في إقليم دولة أخرى، حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفا ساميا متعاقدا، ولا يعد نقلا دوليا في عرف هذه المعاهدة النقل بغير وجود مثل هذا المرسى بين نقطتين في إقليم طرف واحد سام متعاقد".

يتبين لنا من نص المادة أن هناك حالات نقل تطبق عليها أحكام الاتفاقية وبالتالي يعد نقلا جويا دوليا، (فقرة أولى) كما يتضح أن هناك بعض حالات للنقل لا تطبق عليها أحكام الاتفاقية، بالرغم من توافر الشروط المقررة في الاتفاقية لكنه لأسباب معينة خرجت من نطاق الاتفاقية (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى النقل الجوي الخاضع للاتفاقية

لكي يخضع النقل الجوي الدولي لأحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929، يجب أن يتوافر فيه شرطان لهذا النقل، والشرطان نصت عليهما الفقرة الأولى والثانية من المادة الأولى السالفة الذكر، سواء أكان النقل للأشخاص أم نقل للأمتعة أم نقل للبضائع.

أولا- أن يكون النقل دوليا وفقا للاتفاقية: يعد وفق عرف هذه الاتفاقية نقلا دوليا وهذا حسب ما جاء في الفقرة الثانية من مادتها الأولى النقل الذي يتم بين دولتين متعاقدين وهذا ما يسمى بثنائية الإقليم، أو يتم بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة متعاقدة وهذا ما يسمى بوحدة الإقليم، حيث يتم النقل

(1) : سمحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989، ص 169.

بقيام الطائرة ووصولها في إقليم دولة واحدة تكون طرفا في الاتفاقية بشرط أن توجد محطة جوية خلال الرحلة واقعة على إقليم دولة أخرى، ولو لم تكن طرفا في الاتفاقية⁽¹⁾.

1- النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولتين متعاقدتين: يشترط في النقل الجوي الدولي أن يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولتين موقعتين على الاتفاقية، مثل النقل الذي يتم بين مطار الجزائر الدولي، ومطار باريس وهما من الدول الموقعة على الاتفاقية، بمعنى أن تكون نقطتا قيام الطائرة ووصولها في نهاية الرحلة واقعتين على إقليم دولتين متعاقدتين⁽²⁾.

وقد حرصت الاتفاقية على التأكيد أن الصفة الدولية للنقل لا تتأثر بانقطاع الرحلة أو بالانتقال من طائرة لأخرى، وقد يكون الانقطاع زمنيا، مثل أن ينطلق المسافر من الجزائر إلى نيويورك مع المكوث في باريس فترة من الزمن فتكون العبارة في دولية النقل بشقيه - الجزائر باريس ثم باريس نيويورك - بنقطتي القيام والوصول إلى الجزائر نيويورك، وقد يكون الانقطاع جغرافيا كأن ينطلق المسافر من القاهرة إلى بيروت، إلا أنه يتوجه أولا إلى عمان، ثم يستكمل الرحلة إلى دمشق، وبعدها إلى بيروت فتكون العبارة في دولية النقل بشقيه⁽³⁾.

إن تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي حسب ما جاء في الاتفاقية يتوقف على ما قصده الطرفان (المسافر والناقل) أي أن تحديد نقطتي القيام والوصول يرجع إلى عقد النقل المبرم بين المسافر والناقل، وليس إلى مسار الطائرة، ولا إلى ما وقع من نقل فعلا، بمعنى أن الطائرة التي تحمل بضائع أو مسافرين قسم منهم يكون وصوله في نفس دولة القيام والقسم الآخر في دولة أخرى، فيكون النقل على أساس القسم الأول نقلا داخليا، ويكون على أساس القسم الثاني نقلا دوليا، ويبقى النقل دوليا ولو لم تتم الرحلة كما لو سقطت الطائرة فوق إقليم دولة القيام.

كذلك لا تأثير لجنسية الطرفين المتعاقدين في تحديد الصفة الدولية لعقد النقل الجوي، فسواء كان الناقل الجوي والمسافر أو المرسل ينتميان إلى جنسية دولة واحدة، أو كانت جنسيتهما مختلفة فالعبارة دائما بما اتفق عليه الطرفان من تحديد نقطتي القيام والوصول.

2- النقل بين نقطتين في إقليم دولة واحدة متعاقدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى:

تنص الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية وارسو على:

(1) - :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 232.

(2) - :

سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 170.

(3) - :

أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006، ص 35.

" وإما في إقليم طرف واحد سام متعاقد متى نص على مرسى في إقليم دولة أخرى، حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفا ساميا متعاقدًا ولا يعد نقلًا دوليًا في عرف هذه المعاهدة النقل بغير وجود مثل هذه المحطة بين نقطتين في إقليم طرف واحد سام متعاقد".

لم تحدد هاته الفقرة المقصود بالرسو الجوي، ولقد بذلت محاولات لضبط هذا التعبير عندما عدلت اتفاقية وارسو لسنة 1929 ببروتوكول لاهاي عام 1955، إلا أن وضع تعريف لهذا المصطلح ربما يؤدي إلى تعقيد المشكلة بدلا من حلها⁽¹⁾.

ويقصد بالرسو حسب بعض الآراء أنه: " النقطة أو المحطة التي تهبط فيها الطائرة، وفقا لشروط العقد بين المطار الذي غادرت منه والمطار الذي تقصده، سواء أكان للمسافر الحق في قطع تلك المحطة أم لا"⁽²⁾.

ولا يشترط الرسو أن يكون لأسباب فنية أو تجارية، كما أنه لا يشترط أن يكون الرسو في إقليم الدولة الأخرى منصوصا عليه بصراحة في تذكرة السفر بل يكفي أن يكون الرسو مبينا في جدول مواعيد الناقل الجوي، وكانت تذكرة السفر تحيل بمقتضى شرط فيها إلى الجداول المذكورة⁽³⁾.

ورجوعا للفقرة الثانية من المادة الأولى المشار إليها سابقا، تبين أن النقل الجوي الذي يتم بين نقطتين تقعان معا على إقليم دولة واحدة متعاقد، يكون نقلًا دوليًا حسب شروط الاتفاقية بشرط أن يوجد مرسى جوي خلال الرحلة واقعة على إقليم دولة أخرى، حتى ولو لم تكن تلك الدولة مصادقة على الاتفاقية، وهذا يعني أن النقل الذي يتم بين نقطتين في إقليم دولة واحدة متعاقد دون الهبوط في إقليم دولة أخرى لا يخضع لأحكام الاتفاقية بل يخضع للقانون الداخلي الاقلاع والهبوط ومثال ذلك النقل الذي يتم بين الجزائر ووهران، ويجب أيضا هنا التطرق إلى المقصود بالدولة المتعاقد:

" وهي الدولة التي قامت بالتصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها، وليس مجرد التوقيع عليها"⁽⁴⁾، وقد استقر فقه القانون الدولي العام على هذا المبدأ، وقد بين بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929 معنى اصطلاح الطرف السامي المتعاقد، عندما أضاف المادة 40 أ إلى الاتفاقية وتنص هذه المادة المضافة على: " 1- إن اصطلاح (الطرف السامي المتعاقد) الوارد ذكره في الفقرة الثانية في المادة 37 وفي الفقرة الأولى من المادة 40 يعني (الدولة)، وفي الحالات الأخرى يعني

(1) - :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 245.

(2) - :

ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 78.

(3) - :

محمد فريد العريبي، مرجع سابق، ص 82.

(4) - :

سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 170.

اصطلاح (الطرف السامي المتعاقد) الدولة التي يكون تصديقها أو انضمامها إلى المعاهدة قد أصبح نافذاً، والتي لا يكون إنسحابها قد ولد أثره".

ومن نص هذه المادة المضافة تكسب الدولة صفة الدولة المتعاقدة فقط عند التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها .

ثانياً- أن يكون النقل الجوي بمقابل: تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية على أن: "تسري هذه المعاهدة على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة في مقابل أجر، كما تسري على عمليات النقل المجانية التي تقوم بها طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي".

يتبين من نص هذه الفقرة ضرورة أن يتم النقل الجوي في مقابل أجر إضافة إلى أن يكون النقل دولياً حتى تسري أحكام اتفاقية وارسو عليه، وخروجاً عن المبدأ العام فإن هذه الاتفاقية تسري على عمليات النقل المجانية التي تقوم بها إحدى طائرات مؤسسات النقل الجوي.

1- النقل في مقابل أجر: نتيجة لعدم تحديد ما هو المقابل في اتفاقية وارسو لسنة 1929 ذهب بعضهم إلى عدم ضرورة تناسب الأجر مع خدمة الناقل وهذا هو التفسير الموسع الذي استقر الرأي عليه، لذلك فقد يكون المقابل مبلغاً نقدياً، أو عينياً، أو التزاماً بأداء عمل أو أي مقابل، يقوم بأدائه الطرف المتعاقد مع الناقل، وطالما أن تذاكر السفر التي تعطى للمستخدمين من الناقل هي جزء من مرتباتهم، فهي تخضع للاتفاقية، لأنه يفترض أن المستخدمين قد قدموا مقابلاً للناقل⁽¹⁾، ولهذا فإن التناسب ليس حتمياً لتوافر المقابل، بل إن الأمر يرجع إلى تقدير القاضي لمعرفة وجود مقابل أو عدم وجوده من خلال ظروف الواقع، وقد ساندت الاتفاقية هذا الرأي⁽²⁾، عندما اشترطت في نص المادة الأولى أن النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكامها يجب أن يكون بمقابل، ثم أضافت إليه النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي، فلو كانت تستهدف إخضاع النقل الجوي لأحكامها، لاكتفت بتقرير أن النقل الذي يخضع لأحكامها هو النقل الذي تقوم به مؤسسات النقل التجاري، لأنها تتخذ من النقل الجوي موضوعاً لنشاطها، وتباشره إستناداً إلى تنظيم سابق وخطة موضوعية، وقد تقوم بصفة عرضية بعمليات نقل مجانية، وبما أن ليس كل نقل جوي بمقابل من قبيل النقل التجاري، فإن مقصود الاتفاقية هو إخضاع النقل الجوي بمقابل عموماً لأحكامها سواء قامت به مؤسسة نقل جوي بقصد تحقيق الربح، أو مقابل أجور رمزية، أو قام به من لا يكتسب صفة النقل الجوي ولكنه قام بنقل بمقابل⁽³⁾، بينما ذهب بعضهم إلى ضرورة تماثل المقابل

(1) :

سميحة الفليوبي، مرجع نفسه، ص 173.

(2) :

محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص 93.

(3) :

أمير خالد عدلي، مرجع سابق، ص 38.

مع الأجر أي يجب تفسير فكرة المقابل تفسيراً ضيقاً، بمعنى أن غاية الناقل الجوي تستهدف الربح من عملية النقل والذي يأتي مما يدفعه أو أصحاب البضاعة، سواء تحقق هذا الربح أم لم يتحقق⁽¹⁾، وقد تأتي غاية الربح من أي صورة للمقابل، أي يمكن أن تأتي من صورة نقدية أو عينية أو صورة أعمال وليس بشرط أن تأتي بصورة مادية وهي الصورة المتعارف عليها، بل يكفي أن تأتي الصورة بالربح للناقل، وقد رجح التفسير الموسع على التفسير المضيق، إلا أن التفسير الموسع يبعد قدر الامكان مشكلة التنازع بين القوانين في الدول المختلفة وهذا يتماشى مع غرض الاتفاقية وهو توحيد أحكام بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي.

2- النقل المجاني الخاضع للاتفاقية: يقتصر سريان اتفاقية وارسو لسنة 1929 على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي، على عكس النقل الذي يكون بمقابل، حيث تسري الاتفاقية عليه أياً كانت صفة القائم به "فرداً أو شخصاً معنوياً"، وغالباً ما يكون هذا النقل لغرض الدعاية كنقل شخصيات كبيرة سياسية أو اقتصادية، أو بناء على شرط وارد لصالح بعض الأفراد ضمن قائمة الشروط المبرمة بين مقال النقل والجهة الادارية التي منحت الالتزام، فهو إذن نقل لغرض تجاري⁽²⁾، لأنها ليست قائمة على فكرة الكرم، وإنما تختلط بأغراض دعائية تتماشى مع فكرة الاحتراف وغاية الربح⁽³⁾، ولهذا فإن جميع الأعمال التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي تخضع لأحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929، وعليه إذا تم تنفيذ النقل بالمجان من غير مؤسسات النقل الجوي، فلا يخضع لأحكام الاتفاقية، بل تطبق عليه أحكام القانون الذي تستند إليه قاعدة الاسناد في قانون القاضي⁽⁴⁾.

ولقد أحسنت الاتفاقية صنعا عندما قضت بسريانها على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة نقل جوي، فإذا كان النشاط المعتاد لمؤسسات النقل الجوي هو تأمين عملية النقل الجوي لقاء أجر، إلا أنها قد تقوم في بعض الاحيان بعمليات نقل جوي مجاني، وبالرغم من أن هذا النشاط مجاني لا يمثل في نظرها نشاطاً أصلاً، أو معتاداً، إلا أن سريان الاتفاقية عليه يرتب فائدتين⁽⁵⁾:

(1) :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 233.

(2) :

ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص 93.

(3) :

محمود مختار بريري، مرجع نفسه، ص 93.

(4) :

رفعت فخري، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1994، ص 67.

(5) :

صفوت ناجي بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1986/1985، ص 41.

- عدم تمكين مؤسسة النقل الجوي من التهرب من أحكام الاتفاقية بتصوير النقل على أنه نقل مجاني.

- تسهيل مهمة القاضي في تقرير ما إذا كانت الاتفاقية ستسري على النزاع أم لا، إذ يكفي أن يتأكد أن القائم بخدمة النقل هو مؤسسة نقل جوي ليقضي بسريان الاتفاقية وذلك إذا توافرت باقي الشروط دون الحاجة إلى البحث فيما إذا كانت قد قدمت لقاء أجره أم بالمجان.

الفقرة الثانية

النقل الجوي الغير الخاضع للاتفاقية

لما كان الهدف الرئيسي من اتفاقية وارسو لسنة 1929 هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي، كان من المنطقي أن لا تسري أحكامها على جميع عمليات النقل والتي تخرج بطبيعتها من نطاق الاتفاقية⁽¹⁾.

أولاً- النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية: تنص الفقرة الثانية من المادة الثانية من اتفاقية وارسو على أن " لا تسري أحكام هذه المعاهدة على عمليات النقل التي تحكمها المعاهدات الدولية للبريد"، أما النص المعدل الوارد ببروتوكول لاهاي فقد نص على حسب المادة الثانية منه على " تلغى الفقرة الثانية من المادة الثانية وتستبدل بالنص الآتي لا تسري هذه المعاهدة على نقل الرسائل والطرود البريدية".

من النصين السابقين نرى أن كلا من الاتفاقية والبروتوكول المعدل لها إستثنيا النقل الذي يتم بشأن الرسائل والطرود البريدية، حيث إن مثل هذا النقل يخضع للاتفاقية الدولية للبريد المبرمة في القاهرة في 20 مارس 1924، وللقواعد التنظيمية للإتحاد الدولي للبريد⁽²⁾، وهذا الاستثناء يمنع التعارض بين اتفاقية وارسو والاتفاقية المنظمة للنقل بالبريد⁽³⁾.

ثانياً- النقل الجوي الدولي الذي يتم على سبيل التجارب الأولى: ينص الشق الأول من المادة الرابعة والثلاثين من اتفاقية وارسو على أن: "لا تسري هذه المعاهدة على عمليات النقل الجوي التي تتولاها مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى، بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة"، عندما أبرمت اتفاقية وارسو في سنة 1929، لم تكن خطوط الملاحة الجوية تغطي أنحاء العالم كله، بل كانت مقصورة على بعض الخطوط الجوية، ذلك لأن الثورة التقنية في مجال الطيران لم تكن على مستوى عال في ذلك الوقت، حيث زاد الاهتمام بمجال الطيران التجاري بعد الحرب العالمية الثانية،

(1) - :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 257.

(2) - :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 258.

(3) - :

محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص 97.

كما أن المنشآت الملاحية الموجودة لم تكن على درجة عالية، فكان لابد من القيام برحلات على سبيل التجربة قبل أن يكون هذا الخط قد افتتح للاستغلال التجاري المنظم⁽¹⁾، ولما ينجم من مخاطر في الرحلات التي تكون على سبيل التجربة فقد استبعد واضعوا الاتفاقية هذه الرحلات من نطاق سريانها، وهو ما نص عليه في المادة سالفه الذكر، وقد أثار تفسير نص المادة بعض الصعاب فيما يتعلق بتفسير عبارتي "التجارب الأولى" و"الخطوط الجوية المنظمة" وقد ذهب الفقه والقضاء إلى أن نص المادة 34 يجب أن يفسر تفسيراً مضيقاً لأن هذه المادة تعد استثناء من المادة الأولى الخاصة بتحديد نطاق الاتفاقية، لذا يجب أن تفسر تفسيراً مضيقاً، وفي حالة الشك تطبق أحكام الاتفاقية، ويقع على عاتق من يتمسك بها عبء إثبات توافر شروطها⁽²⁾.

وقد فسر بعضهم عبارة التجارب الأولى على أنها المحاولات التجريبية التي تقوم بها شركات أو مؤسسات الطيران، لإنشاء خط جوي جديد، بما يكتنف ذلك بالضرورة من صعاب فنية في اكتشاف المجهول، سواء من حيث المناطق والتضاريس الجغرافية التي يمر من فوقها الخط الجوي وزوايا الارتفاع وغيرها⁽³⁾، وعليه لا يكفي لتطبيق هذه المادة أن تقوم شركة النقل بنقل جوي كان في السابق قد استعمل من قبل شركة نقل أخرى، بل يجب أن يتعلق الأمر فعلاً بتجارب أولية ترمي إلى إنشاء خط جديد للملاحة الجوية، بمعنى أن تكون التجربة التي ترمي إلى اكتشاف وإنشاء خط ملامي هي التجربة الأولى بالقياس للملاحة الجوية مطلقاً وليس بالقياس للمنشأة أو مؤسسة النقل بذاتها، وعلى عكس ذلك فلا تعد الرحلة معفاة من نطاق الاتفاقية⁽⁴⁾، والحكمة من إخراج هذا النوع من النقل الجوي من نطاق تطبيق الاتفاقية، هي تشجيع أصحاب مؤسسات الطيران على افتتاح خطوط جوية ملاحية جديدة، وحتى يترك لهم الحرية في تنظيم العقود بما يتلاءم مع الاخطار التي قد تتعرض لها الطائرة، ولما تتوافر شروط المادة 34 ويخرج النقل من نطاق الاتفاقية، يخضع هذا النقل للقانون الوطني الواجب التطبيق وفقاً لقواعد الاسناد في قانون القاضي، وكذلك للشروط العقدية المتفق عليها ما بين الناقل والمسافر أو المرسل، وقد جاء بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية، وأغفل هذا الاستثناء وأخضع هذا النقل إلى أحكام الاتفاقية، حيث

(1) - :

صفوت ناجي بهنساوي، مرجع سابق، ص 34.

(2) - :

أمير خالد عدلي، مرجع سابق، ص 39.

(3) - :

أبو زيد رضوان، مرجع نفسه، ص 259.

(4) - :

سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 176.

لم نعد بعد في عصر إكتشافات لخطوط جوية جديدة⁽¹⁾، ولم تعد توجد دولة ليس لديها مطار أو منشآت صالحة تستجيب لمعطيات الطيران الحديث.

ثالثا- عمليات النقل الجوي الدولي التي تتم في ظروف غير عادية وغير مألوفة في الاستغلال الجوي:

طبقا للشق الثاني من المادة الرابعة والثلاثين من الاتفاقية لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي، ويقصد بذلك أن الرحلات التي يواجه فيها الناقل الجوي ظروفًا استثنائية كالقيام بعملية إنقاذ طائرة، أو القيام بعمليات إكتشافية لا تخضع لنطاق تطبيق أحكام الاتفاقية، والعبارة في عد النقل استثنائيا غير خاضع للاتفاقية هو متعلق بظروف الرحلة ذاتها، وليس بطبيعة الشيء محل النقل⁽²⁾، ولا يكفي أن يتم النقل الجوي في ظروف غير عادية، بل يجب أيضا أن يكون خارج نطاق الاستغلال الجوي، فلا يجوز بناء على نص المادة إخراج عمليات النقل التي تقوم بها طائرات الاجرة من نطاق الاتفاقية مثل أن يطير شخص إلى مدينة فيها مستشفى شهير بقصد إجراء عملية جراحية مستعجلة، فهنا يتم النقل في ظروف غير عادية، غير أنه لا يقع خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوي⁽³⁾، فكما قلنا العبارة بظروف الرحلة وليس بطبيعة الشيء محل النقل إلا أن نص المادة 16 من بروتوكول لاهاي ألغى هذا النوع من النقل وأخضعه لأحكام الاتفاقية ونص المادة جاء كالآتي: "تلغى المادة 34 من المعاهدة وتستبدل بالنص الآتي: لا تطبق أحكام المواد من 3 إلى 9 المتعلقة بمستندات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي" والحكمة من إلغاء هذا النوع من النقل وإدخاله في نطاق الاتفاقية هي إغلاق باب الإفلات من تطبيق أحكامها.

الفرع الثاني

النقل الجوي الداخلي

إن النقل الجوي قد يكون دوليا وقد يكون داخليا ويختلف حكم العقد في كلا الحالتين من حيث الأحكام القانونية التي تسري عليه، والنقل الجوي الداخلي لا يثير أي نوع من الصعوبات سواء من حيث تعريفه (فقرة أولى)، أو من حيث القانون الواجب التطبيق عليه (فقرة ثانية).

(1) :

محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص 98.

(2) :

سمير الشراوي، مرجع سابق، ص 83.

(3) :

ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 89.

الفقرة الأولى

تعريف النقل الجوي الداخلي

يقصد بالنقل الجوي الداخلي النقل الذي يتم انعقاده وتنفيذه داخل الحدود الإقليمية للدولة،⁽¹⁾ كالمسافر الجزائري الذي يسافر على إحدى شركات الجزائر للطيران من مطار قسنطينة إلى مطار الجزائر أو أي مدينة أخرى داخل الحدود الجزائرية، بشرط أن لا تكون الطائرة قد رست في إقليم دولة أخرى لأنه في مثل هذه الحالة يفقد طابعه الداخلي،⁽²⁾ وهذا يعني أن النقل الجوي يكون داخليا إذا تم بأسره داخل الحدود الإقليمية للدولة الواحدة.

وقد تعرض المشرع الجزائري لهذا النوع من النقل في القسم الأول من الفصل السابع من القانون رقم 06/98 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 هجري الموافق ل 27 يونيو لسنة 1998 والذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني والذي جاء في المادة 112 منه:

"تسمى الخدمات الجوية للنقل العام "داخلية" عندما تربط مطارين بالتراب الوطني"⁽³⁾.

"وتهدف الخدمات الجوية للنقل العام إلى نقل الأشخاص والامتعة والشحن والبريد الجوي بمقابل"⁽⁴⁾.

الفقرة الثانية

القانون الواجب التطبيق عليه

تختلف الدول في تنظيمها لأحكام النقل الداخلي، فبعض الدول تحيل إلى أحكام القواعد العامة في المجموعة المدنية والمجموعة التجارية (المتعلقة بالنقل البري والنهري)، والبعض الآخر من الدول يلجأ إلى تطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي على النقل الداخلي والنقل الدولي على السواء منعا لازدواج القواعد القانونية واجبة التطبيق، وأخيرا هناك بعض الدول تذهب إلى إفراد تشريعات خاصة بالنقل الجوي الداخلي⁽⁵⁾، ومنها الجزائر، حيث جاء القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

(1) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 265.

(2) :

عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 40.

(3) :

المادة 1/112 من القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة للطيران المدني، ج ر، عدد 48 .

(4) :

المادة 109 من القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني، مرجع نفسه .

(5) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 265.

ومن الجدير بالذكر أن الدول عادة ما تقصر تنفيذ النقل الداخلي على الشركات الوطنية وذلك بقصد المحافظة على الأسرار العسكرية، وحماية الامن الداخلي ولدرء خطر المنافسة على الشركات الوطنية⁽¹⁾، وهو ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 112 من القانون رقم 06/98 والمحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني حيث جاء فيها: "لا يمكن استغلال خدمات الطيران الداخلية إلا بواسطة مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري، والتي تتوفر فيها الشروط الآتية:

- بالنسبة لشركات المساهمة: يجب أن يكون أكثر من نصف رأسمالها ملكا لمساهمين من جنسية جزائرية.

- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة: أن تكون أغلبية رأس المال مكونة من حصص مملوكة لشركاء من جنسية جزائرية.

- بالنسبة للمؤسسة ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة: أن يكون الشريك الوحيد من جنسية جزائرية.

- بالنسبة لشركات الأشخاص: يجب أن يمتلك رأسمالها كليا أشخاص من جنسية جزائرية".

وقد خصص المشرع الجزائري الفصل الثامن من القانون رقم 06/98 السالف الذكر لتنظيم أحكام عقد النقل الجوي والمسؤولية المترتبة على الناقل الجوي إضافة إلى التأمينات عليه.

أما فيما يخص النقل الجوي الدولي فليس هناك أي مشكلة يمكن أن تثور فيما يتعلق به وهو ما أكدته الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من القانون رقم 06/98 والمحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني والتي جاء نصها كالآتي:

" يرمي هذا القانون في إطار أهداف السياسة الوطنية للتنمية والتهيئة العمرانية إلى ما يأتي:

- تحديد قواعد استخدام المجال الجوي الوطني في إطار الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتي تحكم الطيران المدني الدولي".

ومما تجدر الإشارة إليه أن الأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي هي أحكام قانون الطيران المدني للدولة، وبالرغم من خضوع هذا النوع من النقل للقانون الوطني، فنادرا ما تطبق⁽²⁾ والسبب في ذلك لأن شركات الطيران درجت على النص على شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي "الأياتا" في عقود النقل الجوي.

(1) :

خالد عدلي الامير، مرجع سابق، ص 42.

(2) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 267.

ولقد استقر القضاء على اعتبار شروط "الأياتا" جزء من مضمون العقد وأعطاهما صفة الالتزام تطبيقاً لمبدأ سلطان الإدارة، ولا ترقى شروط "الأياتا" إلى هذه الدرجة إلا في حالة عدم تعارضها مع القواعد الآمرة الواردة في القانون الوطني الواجب التطبيق، أو اتفاقية وارسو لسنة 1929⁽¹⁾.

المبحث الثاني

النظام القانوني لعقد النقل الجوي

لا يحيد عقد النقل الجوي عن القواعد العامة للعقود، فهو يتم بتوافق الإيجاب والقبول من جانب طرفيه الناقل الجوي والمسافر أو المرسل، وهو يعد من أهم موضوعات النقل الجوي، ولم تعالج اتفاقية وارسو والبروتوكولات اللاحقة لها مسألة إبرام عقد النقل الجوي وبالتالي يرجع أي خلاف حول إبرامه إلى القانون الوطني الذي ينير بتطبيقه قاعدة الاسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع، وتبعاً لذلك سأتناول التعريف بعقد النقل الجوي (مطلب أول) ووثائق عقد النقل الجوي ودورها في الإثبات (مطلب ثاني).

المطلب الأول

التعريف بعقد النقل الجوي

العقد بصفة عامة هو توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين كإنشاء التزام أو تعديله أو نقله أو إنهائه، ولا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل الأخرى، إلا من حيث الوسيلة التي يتم بها تنفيذه، وهذا يدفعنا إلى التطرق إلى التعريف القانوني لعقد النقل الجوي (فرع أول) وخصائص عقد النقل الجوي (فرع ثاني).

الفرع الأول

التعريف القانوني لعقد النقل الجوي

ننوه في البداية انه وان كانت اتفاقية وارسو الدولية لسنة 1929 لم تضع أية قواعد خاصة بتكوين عقد النقل الجوي أو حتى تعريفه فانه يتعين الرجوع بشأن هذه القواعد إلى القانون الوطني الواجب التطبيق إذ يكفي في كثير من الأحيان تطبيق الأحكام التجارية في عقد النقل بوجه عام أو بالرجوع إلى القواعد القانونية العامة في مجال العقود.

إن الأصل في العقود التجارية أن تكون بمقابل وعلى هذا اتفقت معظم التشريعات أن عقد النقل أياً كانت صورته هو: " اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"⁽¹⁾.

(1) : خالد عدلي الأمير، مرجع سابق، ص 42.

وتبعا لذلك سأتناول التعريف بعقد النقل الجوي للمسافرين والبضائع (فقرة أولى)، وعناصر عقد النقل الجوي (فقرة ثانية) .

الفقرة الأولى

تعريف عقد النقل الجوي للركاب والبضائع

يمكن تعريف عقد النقل الجوي للركاب بأنه: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين، بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى"⁽²⁾.

كما عرف عقد النقل الجوي لنقل البضائع بأنه: " يفضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي، بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"⁽³⁾.

كما عرف محمد فريد العريني عقد النقل الجوي بالاعتماد على الطائرة كأداة للملاحة الجوية كما يلي: " عقد النقل الجوي هو الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في شخص آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل اجر محدد " .

والملاحظ على هذا التعريف أن نقل المسافرين أو البضاعة من مكان إلى آخر عبر الجو وبواسطة طائرة يضي نوعا من الخصوصية على النقل الجوي، لأنه يستبعد كافة وسائل النقل التي لا تسمح بالنقل جوا من جانب، وكافة الوسائل الأخرى مثل الهليكوبتر والطائرات العمودية التي وإن سمحت بالنقل جوا إلا أنها لا تعد من قبيل الطائرات التي تشكل عمود النقل الجوي خاصة النقل ذا الصفة الدولية، وهذا على غرار التعريف الذي أورده المشرع المصري في المادة 284 من قانون التجارة على انه: " يقصد بالنقل الجوي في هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح "، ويمكن القول انه مهما تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي، إلا أن جميع هذه التعريفات تدور حول مضمون واحد وان اختلاف وجهات النظر كانت شكلية فقط .

(1) : المادة 36 من القانون 02/05 الموافق ل 06 فيفري 2005، ج ر، عدد 11، يعدل ويتم الأمر 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، ج ر، عدد 101 .

(2) : المادة 131 من القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، مرجع سابق .

(3) : المادة 138، من قانون 06/98، مرجع سابق.

الفقرة الثانية

عناصر عقد النقل الجوي

من التعريفات السابقة نجد أنها تنظم عناصر موحدة في تعريف عقد النقل الجوي وهي:

- جميع العقود تربط بين طرفين هما: الناقل الجوي والمسافر أو المرسل.
- عقد النقل الجوي قد يكون عقد نقل أشخاص، أو عقد نقل بضائع.
- يجب أن يتم النقل سواء نقل للأشخاص أو للبضائع بواسطة طائرة .
- تلقي الناقل الجوي مقابل عملية النقل أجرا من المسافر أو المرسل .

وهنا يمكن القول بأن عقد النقل الجوي هو الاتفاق الذي يبرم بين المسافر أو مرسل البضاعة أو نقل البضاعة بطائرة من مكان القيام إلى مكان الوصول مقابل أجر .

ويجب أن تتوفر في هذا العقد أركانه من رضا ومحل وسبب وفق القواعد العامة وإلا كان العقد باطلا.

أما من حيث الشكلية فتعد شرطا من شروط إثبات عقد النقل الجوي، وذلك يتمثل في التذكرة الممنوحة من طرف الناقل، والتي تعد من أحد التزاماته التي تقع على عاتقه اتجاه الراكب وكذلك الحال بالنسبة لاستمارة نقل الامتعة.

الفرع الثاني

خصائص عقد النقل الجوي

ينفرد عقد النقل الجوي بجملة من الخصائص تميزه عن باقي العقود الأخرى وتتمثل في أن عقد النقل الجوي عقد رضائي (فقرة أولى)، وانه عقد من عقود الإذعان (فقرة ثانية)، وكذلك يعد عقدا تجاريا (فقرة ثالثة) وآخر خاصة انه عقد يقوم على الاعتبار الشخصي (فقرة رابعة).

الفقرة الأولى

عقد النقل الجوي عقد رضائي

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تبادل الإيجاب والقبول⁽¹⁾، شرط أن يكون الرضا صادر عن إدارة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها، ولا يشترط في عقد النقل سوى أن يرد محله على نقل الأشخاص أو البضائع، وقد نصت المادة 36 من القانون التجاري السالفة الذكر على مبدأ الرضائية صراحة بقولها: "عقد النقل اتفاق....." وعليه فعقد النقل ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول

(1) : عباس حلمي المنزلاوي، مرجع سابق، ص 36.

معا، وتشكل رسالة النقل الجوي دليلا على إبرام عقد النقل الجوي⁽¹⁾، وعقد النقل الجوي ليس من العقود العينية التي يشترط فيها تسليم محلها حتى يتم انعقاد العقد، فالمرسل ليس ملزما عند الاتفاق مع الناقل تسليمه البضاعة أو الأمتعة، والمسافر ليس ملزما بأن يضع نفسه تحت تصرف الناقل، وإنما يلتزم المرسل بتسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة للناقل الجوي حتى يتمكن هذا الأخير من البدء في تنفيذ التزامه الذي ألقاه على عاتقه عند إبرامه لعقد النقل مع المرسل، ولا يمكن تصور تنفيذ هذا الالتزام، إلا إذا وضع الناقل الجوي حيازته المادية على البضاعة أو الأمتعة، وهذا لا يتم إلا بالتسليم⁽²⁾.

ولا يشترط في عقد النقل شكل معين، لأنه ليس من العقود الشكلية التي لا تنعقد إلا بالكتابة، وبالتالي فإن دور الوثائق التي يحررها الناقل الجوي كوثيقة الركوب أو رسالة النقل حجة على إبرام العقد، وعلى شروطه، وتتحصر كذلك في إثبات وجود العقد ومضمونه وقد نصت اتفاقية وارسو على هذا في المواد 2/3، 2/4، 2/5، 1/11.

وبالتالي يترتب على عدم وجود هذا المستند، أو ضياعه، أو عدم صحته عدم التأثير على انعقاد العقد، وخضوعه لأحكام الاتفاقية⁽³⁾، وهو ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 132 من القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني والتي جاء فيها: " ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته".

وكذلك الفقرة الثانية من المادة 139 من نفس القانون والتي جاء فيها: " لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة رسالة النقل لا على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته".

وبما أن عقد النقل ينعقد بمجرد تلاقي قبول المسافر أو المرسل مع الناقل الجوي وبمفهوم المخالفة يكون للمسافر أو المرسل الحق في رفض تكوين العقد إذا كان إيجاب الناقل الجوي لا يتماشى مع مصلحته، لكن هل يجوز للناقل الجوي والذي يعد في حالة إيجاب عام ودائم رفض إبرام عقد النقل مع المسافر أو المرسل، هناك بعض الحالات التي يجب فيها على الناقل الجوي رفض إبرام عقد النقل سواء أكان مع المسافر أم مع المرسل مثل نقل المواد المتفجرة، أسلحة، مواد محرمة أو نقل شخص مجنون طبقا لما نصت عليه المادة 15 من شروط الأيأاتا⁽⁴⁾.

(1) :

المادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري، مرجع سابق.

(2) :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 122.

(3) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 243.

(4) :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 272.

أما فيما يتعلق بحق الناقل من حيث الرفض أو القبول فقد نصت المادة 33 من اتفاقية وارسو 1929، صراحة على حق رفض الناقل الجوي إبرام عقد النقل وذلك بقولها: " ليس في أحكام هذه المعاهدة ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو من وضع قواعد لا تتعارض مع نصوص هذه المعاهدة" وهو حق طليق من أي قيد.

الفقرة الثانية

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 أو المرسل على قبول شروط الناقل الجوي، حيث ينفرد هذا الأخير بوضع هذه الشروط، وعلى الطرف الآخر الرضوخ لما حدده من شروط وأحكام للعقد، بل إنه في غالب الأحيان لا يعطي المسافر أو المرسل أهمية للنظر أو التفاوض في هذه الشروط⁽¹⁾، وضافة الإذعان تتضح في العقود بشكل عام عند رضوخ إدارة طرف أحد المتعاقدين إلى شروط عقد الطرف الآخر، فإذا أفصح ذلك الطرف عن إرادته بقبوله للعقد فإنه يكون مكرها في ذلك وهو ما يتمثل بشكل خاص في عقد النقل الجوي فالواقع أثبت سيطرة شركات النقل وإعدادها نماذج عقود متضمنة شروطها التي لا يملك المسافر أو شاحن البضاعة سوى قبولها أو رفضها، فقبول المتعاقد مع الناقل ما هو في الحقيقة إلا التسليم بما فرضه الناقل لشروط لا تقبل المجادلة والتفاوض مما يعني استجماع كل خصائص عقود الإذعان والذي ينبغي على المشرع الحيلولة دون حدوثه عن طريق تقييد الحرية التعاقدية⁽²⁾.

وبالفعل قيد المشرع الدولي هذه الحرية وذلك عندما نص في المادة 23 من اتفاقية وارسو على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها واعتبارها كأن لم تكن، وكذلك فعل المشرع الجزائري حيث أبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية⁽³⁾.

(1) :

سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 85.

(2) :

محمد فريد العريبي، مرجع سابق، ص 126.

(3) :

المادة 65 من القانون رقم 02/05 المتضمن القانون التجاري، مرجع سابق .

الفقرة الثالثة

عقد النقل الجوي عقد تجاري

يعد النقل من قبيل الاعمال التجارية متى تم على سبيل المقابلة بصرف النظر عن الشخص القائم به سواء كان فردا أو شركة تابعة للقطاع العام أو الخاص⁽¹⁾، وعليه فعقد النقل عملا تجاريا بالنسبة للناقل متى تم على وجه المقابلة أما بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه فقد تعتبر عملية النقل عملا مدنيا أو تجاريا بحسب الأحوال إذ يعتبر النقل تجاريا بالنسبة للمرسل إذا كان تاجرا وتعاقد على النقل لحاجات تجارية أو إذا كان وكيلا بالعمولة للنقل⁽²⁾.

والمشرع الجزائري في معرض حديثه عن الأعمال التجارية بحسب الموضوع تطرق إلى مقاولات النقل والانتقال إذ قد نصت الفقرة الثامنة من المادة الثانية من الامر 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون رقم 02/05 المؤرخ في 06 فيفري 2005 على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه، كل مقابلة لاستغلال النقل أو الانتقال".

كما قد نصت الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من نفس القانون أعلاه على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

فاستنادا إلى هذا النص، فتعد العقود المتعلقة بالتجارة الجوية عملا تجاريا بحسب الشكل، فإذا أخذنا بالتعبير اللفظي للنص نجد أن الصفة التجارية أضفت على العقود المتعلقة بالتجارة البحرية والجوية دون المصادر الأخرى والمنشأة للالتزام كالإدارة المنفردة والفعل الضار المنشئ للمسؤولية التقصيرية أما إذا أخذنا بالتفسير الموضوعي لفحوى النص، فالفقه متفق على أن الصفة التجارية تمتد إلى كافة الالتزامات التي تنشأ عن هذه التجارة سواء كان مصدرها التصرف القانوني أو الفعل الضار⁽³⁾، كما يلاحظ أن في الفقرة الثامنة من المادة الثانية الآنف الذكر قد اعتبرت كل مقابلة للنقل والانتقال هي عمل تجاري بحسب الموضوع في حين المادة الثالثة في فقرتها الخامسة اعتبرت كل العقود التجارية الجوية عمل تجاري بحسب شكله، لذا نرجو من مشرعنا تفادي مثل هذا الخلط الذي يؤدي إلى اللبس والغموض.

(1) :

سميحة الفليوبي، مرجع سابق، ص 84.

(2) :

عباس حلمي المنزلاوي، مرجع سابق، ص 45.

(3) :

نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، الاعمال التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 116 - 117.

الفقرة الرابعة

عقد النقل الجوي يقوم على الاعتبار الشخصي

يعد عقد النقل الجوي من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، وقد نصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الشروط العامة لأليات الخاصة بنقل المسافرين على أساس الصفة، ويترتب على ذلك أنه لا يجوز التنازل عن تذكرة السفر وبالتالي لا يجوز استعمالها إلا من طرف الشخص الصادرة باسمه، وعليه إذا وصلت التذكرة إلى يد شخص آخر غير الصادرة باسمه واستعملها فيعد في حكم المسافر خلسة ولا يلزم الناقل أمامه بأي التزام⁽¹⁾.

ولم تحدد اتفاقية وارسو شكلا معيناً لتذكرة السفر، إلا أن الشروط العامة لأليات جعلت من تذكرة السفر سنداً إسمياً يذكر فيه اسم المسافر، وإذا رغب المسافر في التنازل عنها وجب عليه أخذ موافقة الناقل الجوي، ولعل السبب في ذلك هو فقط لمقتضيات الأمن ومتطلبات إجراءات الجواز⁽²⁾.

أما خطاب نقل البضائع الذي يمثل البضاعة المنقولة فقد أدخل عليه تعديل في بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية الأصلية، وهذا التعديل ناجم عن احتمال تدخل شخص ثالث له حقوق، وعليه التزامات على البضاعة المنقولة وهو ما يعرف بالمرسل إليه، لذا أضاف بروتوكول لاهاي إلى المادة الخامسة عشر من اتفاقية وارسو فقرة ثالثة تقضي بأنه: " ليس في أحكام هذه المعاهدة ما يحول دون إعداد خطاب نقل جوي قابل للتداول" وعلى ذلك يجوز تداول خطاب النقل بالتظهير أو التسليم⁽³⁾.

المطلب الثاني

وثائق عقد النقل الجوي ودورها في الإثبات

بالرغم من أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد الاتفاق، إلا أن المشرع الدولي ألزم الناقل الجوي بإصدار بعض الوثائق اللازمة لعملية النقل سواء أكان نقلاً للأشخاص أم للأمتعة أم للبضائع، وهذه الوثائق ما هي إلا وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي، ونشير هنا أن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 ينص على مسألة إثبات عقد النقل الجوي كذلك، وعليه سنتطرق إلى وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالأشخاص ودورها في الإثبات (فرع أول)، ووثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالبضائع ودورها في الإثبات (فرع ثاني).

(1) :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 267.

(2) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 245.

(3) :

مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص 347.

الفرع الأول

وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالأشخاص ودورها في الإثبات

إن أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929، وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها والتي انضمت إليهم الجزائر وصدر على إثرها القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27/06/1998 والذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني يتبين أنهم ينظموا نوعين من الوثائق وهي كالاتي تذكرة السفر التي ألزمت الاتفاقية الناقل الجوي بتسليم المسافر تذكرة السفر التي تحتوي على قائمة من البيانات التي اشترطتها (فقرة اولى) كما ألزمته بتحرير استمارة للأمتعة التي يصطحبها المسافر معه في سفره (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

بيانات تذكرة السفر

هي المستند الدال على عقد نقل الأشخاص جوا⁽¹⁾، وقد ألزمت اتفاقية وارسو في مادتها الثالثة الناقل الجوي الدولي بأن يسلم المسافر تذكرة السفر.

وعند تسليم الناقل الجوي تذكرة السفر للمسافر فإنه يفى بالتزامه وتزول مسؤوليته⁽²⁾.

ويجب أن تشمل تذكرة السفر وفقا للفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية وارسو على البيانات التالية:

أ- مكان وتاريخ إصدارها، وهذا يفيد في تحديد المحكمة المختصة.

ب- نقطتا المغادرة والوصول، وهذا يفيد في تحديد صفة النقل (دوليا أم داخليا، وبالتالي الأحكام التي تخضع لها اتفاقية وارسو أم القانون الداخلي).

ج- المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في النص على إمكان تعديلها عند الضرورة، وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل، وهذا يفيد في حالة عدم هبوط الطائرة لأي سبب في المحطات المنصوص عليها، عدم التأثير على الصفة الدولية للنقل، وقد قلنا أن العبرة في تحديد الصفة الدولية بما تم الاتفاق عليه، وليس بما تم تنفيذه فعلا.

د- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

هـ- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في المعاهدة، وهذا يفيد بإعلان المسافر بأن النقل الذي يقوم به يخضع لأحكام الاتفاقية التي تحدد التعويض بحد أقصى لا يجوز

(1) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 249.

(2) :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 132.

تخطيه مما ينبه لأخذ إجراءاته⁽¹⁾ وقد رتبت اتفاقية وارسو في الفقرة الثانية من المادة الثالثة جزاءً على الناقل الجوي في حالة عدم تسليم المسافر تذكرة سفر، حيث حرمته من التمسك بأحكام الاتفاقية التي عدت مسؤولية الناقل الجوي أو أعبته منها وذلك حسب ما ورد في المادة 22 من هذه الاتفاقية⁽²⁾.

أما بروتوكول لاهاي لعام 1955، فقد أجرى تعديلا على المادة الثالثة من اتفاقية وارسو، حيث اختصر البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر إلى ثلاث بيانات وهي حسب ما جاء في المادة الثالثة من البروتوكول⁽³⁾:

أ- بيان نقطتي المغادرة والوصول.

ب- وإذا وقعت نقطتا المغادرة والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام فيكون من المتوقع وجود مطار أو أكثر في إقليم دولة أخرى ببيان أحد تلك المطارات.

ج- تنبيه جميع الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية، أو يكون فيها المطار في بلد المغادرة بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام معاهدة وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية، وكذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة.

وقد نص البروتوكول على جزاء الناقل الجوي في حالة إذا إرتضى نقل الركاب دون تسليمهم تذكرة سفر أو في حالة إصدارها دون إشمالها على البيان الذي يلحق المسافر أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو، ويتمثل هذا الجزاء بحرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض⁽⁴⁾.

أما القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري فقد نص على نفس الوثائق التي تناولتها اتفاقية وارسو وقد جاء في المادة 132 منه على أنه: " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب...."

وتحدد شروط وكيفيات إصدار وثائق الركوب عن طريق التنظيم⁽⁵⁾ وليس هناك ما يلزم الناقل باتباع شكل معين في تذكرة السفر، حيث لم تنظم اتفاقية وارسو شكلا معيناً، وبالتالي إذا أصدر الناقل ورقة عادية تحتوي على البيانات المطلوبة فإنه يكون أوفى بالتزامه نحو المسافر أما عن دور تذكرة السفر

(1) :

محمد فريد العريني، مرجع نفسه، ص 133.

(2) :

سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 185.

(3) :

خالد أمير عنلي، مرجع سابق، ص 19.

(4) :

Jean pierre tosi, responsabilité aérien, édition techniques S.a, Paris, 1979, p 129 .

(5) :

المادة 133 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني، مرجع سابق .

في الاثبات فهي بمثابة قرينة بسيطة يجوز دحضها بإقامة الدليل على ما يخالفها، والسبب في ذلك أن عقد النقل الجوي من العقود التجارية وبالتالي يمكن إثباته بكل الطرق والوسائل من طرف المسافر أو المرسل، تطبيقاً لمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية⁽¹⁾.

هذا وقد نصت اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها على أن يكون لتذكرة السفر حجة من حيث انعقاد عقد النقل وشروطه، ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

الفقرة الثانية

استمارة نقل الامة

لا يلزم تحرير وثيقة بالحقائب التي يحملها المسافر معه داخل الطائرة، والتي يطلق عليها حقائب اليد، أما الامة الأخرى فيلتزم الناقل حسب الفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية وارسو تحرير وثيقة نقل للامة من صورتين: إحداها تسلم للمسافر والأخرى يحتفظ بها⁽²⁾ ويطلق عليها اسم الامة المسجلة.

ووفق المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي، يجب أن تشمل الاستمارة على نفس البيانات الواردة في تذكرة السفر، حيث أنه عدل البيانات الواردة في اتفاقية وارسو الخاصة باستمارة الامة، حيث ألغى الفقرة 1، 2، 3، 4 من المادة الرابعة واستبدلها بالنص الآتي: "عند نقل الامة المسجلة يجب أن تسلم استمارة الامة للمسافر إذا لم تكن مقترنة بتذكرة سفر وفقاً لنصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة أو إذا لم يكن قد نص عليها في مثل تلك التذكرة فيجب أن تشمل على:

أ- بيان نقطتي المغادرة والوصول.

ب- وإذا وقعت نقطتا المغادرة والوصول في إقليم دولة أخرى فيجب بيان أحد تلك المطارات.

ج- فإذا اشتمل على نقطة وصول نهائية، أو على مطار في بلد غير بلد المغادرة، فيجب أن تشمل استمارة الامة على تنبيه يبرز: أن النقل يجوز أن يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام، مسؤولية الناقل في حالة ضياع أو تلف الامة".

وقد جاء في المادة 137 من القانون رقم 06/98 السالف الذكر أنه:

"ينبغي إثبات نقل الامة، غير الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ الراكب، بتسليم بيان الامة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب.

(1) :

المادة 30 من القانون 02/05 المتضمن القانون التجاري، مرجع سابق .

(2) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 250.

لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الامتعة، لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

غير أنه إذا قبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها، فلا يمكنه الاستفادة من أحكام القانون، التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

وحسب النصوص السابقة فحجية استمارة نقل الامتعة في الاثبات، هي نفس حجية تذكرة السفر، أي بمعنى آخر يمكن إثبات عكس ما ورد بها بكل الطرق⁽¹⁾، ولا يحق للناقل الجوي التمسك بالأحكام المنصوص عليها في قانون الطيران المدني الجزائري والمتعلقة بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها وكذلك ينطبق الأمر على تذكرة السفر إذا قبل الناقل مسافرا دون تزويده بوثيقة الركوب.

الفرع الثاني

وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالبضائع ودورها في الاثبات

الوثيقة الوحيدة الخاصة بنقل البضائع جوا هي "خطاب نقل البضائع" وذلك حسب اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها⁽²⁾، ووفقا للفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية وارسو، فإن لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد وتسليم مستند يطلق عليه إسم خطاب النقل الجوي، ولكل مرسل منه الحق في أن يطلب من الناقل الجوي قبول هذا الخطاب، ومن هذا يفهم أن تحرير خطاب نقل البضائع يكون من جانب المرسل منه الذي يقوم بتقديمه إلى الناقل الجوي الذي يجب عليه قبوله متى قبل النقل⁽³⁾، لذلك سأتناول البيانات اللازم توافرها في خطاب نقل البضائع (فقرة أولى) وكذلك مدى المسؤولية عن صحة البيانات (فقرة ثانية) وكذلك مدى حجية خطاب النقل في إثبات عقد نقل البضاعة (فقرة ثالثة).

الفقرة الأولى

البيانات التي يجب أن يشملها خطاب نقل البضائع

وفقا للمادة الثامنة من اتفاقية وارسو لسنة 1929، يجب أن يشتمل خطاب النقل على البيانات الآتية:

أ- مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل

(1) : -

الفقرة 2 من المادة 04 من بروتوكول لاهي لسنة 1955.

(2) : -

خالد الأمير عدلي، مرجع سابق، ص 24.

(3) : -

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 252.

- ب- نقطتا المغادرة والوصول
 ج- مواقع الهبوط الجوي المتفق عليها
 د- اسم وعنوان المرسل
 هـ- اسم وعنوان الناقل الأول
 و- اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر
 ز- طبيعة البضاعة
 ح- عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها، أو أرقامها.
 ي- الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها
 ك- أجرة النقل وتاريخ ومكان دفعها والشخص الذي عليه أن يدفعها
 ل- ثمن البضاعة وما تكون قد تكلفته من مصاريف إذا أرسلت على أساس التسليم مقابل الدفع.

م- مقدار القيمة المعلنة طبقاً للمادة 22 الفقرة الثانية من الاتفاقية

ن- عدد نسخ خطابات النقل الجوي

س- مدة النقل وبيان موجز عن الطريق المزمع اتباعه

ع- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية

وقد رتببت المادة التاسعة من الاتفاقية جزاءً على الناقل في حالة قبول بضاعة لم يعدلها خطاب نقل، أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على البيانات من حرف (أ) إلى حرف (س)، ويتمثل الجزاء بحرمانه من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

أما بروتوكول لاهاي لعام 1955، فقد حذف العديد من البيانات التي يجب أن يشتمل عليها خطاب النقل الجوي، وحصرها وفقاً للمادة السادسة فيما يلي:

أ- نقطتا المغادرة والوصول

ب- إذا نص على نقاط أو نقطة هبوط جوي وكانت نقطتا المغادرة والوصول واقعتين في دولة واحدة طرف سام متعاقد، فيجب بيان إحدى تلك النقاط.

ج- إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على نقطة هبوط جوي في بلد غير بلد المغادرة فيجب أن يشتمل خطاب النقل على تنبيه يحيط المرسل منه علما بأن النقل يجوز أن يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقلين في حالة ضياع أو تلف البضاعة.

وقد خفف البروتوكول في المادة السابعة من حدة الجزاء الموقع فقصره على عدم الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تضع حدا أقصى للتعويض الملزم به الناقل، ورصده في حالة تخلف خطاب النقل تماما أو خلوه من التنبيه الخاص بإمكانية خضوع النقل لأحكام الاتفاقية المحددة للمسؤولية⁽¹⁾.

يحرر المرسل منه خطاب النقل من ثلاث نسخ أصلية ويسلمه مع البضاعة وتتضمن النسخة الأولى ذكر عبارة للناقل الجوي ويوقع عليها كل من المرسل منه والناقل الجوي وترفق هذه النسخة مع البضاعة، وأما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل الجوي ويسلمها إلى المرسل منه عند قبوله للنقل وتسلم البضاعة⁽²⁾، وليس هناك أية أحكام في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها تحدد نموذجا معيناً لخطاب نقل البضائع، لكن الاتحاد الدولي للنقل الجوي أعد نموذجا جديداً يمكن لشركات الطيران الاعضاء أن تهتدي به ومنها الجزائر، وهو صالح لجميع أنواع النقل ويسمى: "خطاب النقل الجوي العالمي"، وأصبح استخدام هذا النموذج إجبارياً لدى شركات الطيران الاعضاء في منظمة الأيأتا⁽³⁾.

تشكل رسالة النقل الجوي دليلاً على إبرام عقد النقل الجوي واستلام البضاعة أو المواد من طرف الناقل⁽⁴⁾، فإذا كانت هذه الرسالة لا تتضمن البيانات اللازمة فلا يكون للناقل حق الاستفادة من أحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها⁽⁵⁾، فرسالة النقل الجوي للبضائع تظهر في حرمان الناقل الجوي من الاستفادة من الأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

الفقرة الثانية

مدى المسؤولية عن صحة البيانات الخاصة بالبضاعة

نصت المادة السادسة عشر في فقرتها الأولى من اتفاقية وارسو أنه على المرسل أن يقدم للناقل المعلومات والمستندات الواجب إرفاقها بخطاب النقل الجوي واللائمة لإنهاء الإجراءات الجمركية، وبالتالي يكون المرسل منه مسؤولاً عن صحة البيانات والقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل،

(1) :

خالد عدلي الامير، مرجع سابق، ص 28.

(2) :

المادة 06 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

(3) :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 152.

(4) :

المادة 141 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد للطيران المدني، مرجع سابق.

(5) :

فقرة 03 من المادة 139 من القانون 06/98، مرجع نفسه.

ويتحمل المرسل المسؤولية التي تلحق بالناقل، أو بأي شخص آخر تتعقد في مواجهته مسؤولية الناقل، وذلك من جراء بيانه المخالفة للقوانين، أو غير الصحيحة، أو الناقصة، وقد أبقى بروتوكول لاهاي على هذا الحكم، مع إضافة تعديل خاص بمسؤولية المرسل منه على الأضرار التي تلحق بأي شخص آخر خلاف الناقل وهو ما قضت به الفقرتين 1 و 2 من المادة 10 من بروتوكول لاهاي .

وهو نفس ما جاء به المشرع الجزائري في القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني في مادته 140 والتي جاء نصها كآآتي:

" يكون المرسل مسؤولاً على صحة البيانات والتصريحات الخاصة بالبضائع والمواد التي يسجلها في رسالة النقل الجوي .

ويتحمل مسؤولية كل خسارة تصيب الناقل الجوي أو أي شخص آخر من جراء هذه البيانات أو التصريحات غير القانونية أو الخاطئة أو الناقصة".

الفقرة الثالثة

مدى حجية خطاب النقل في إثبات عقد نقل البضاعة

لخطاب النقل الجوي دور هام في إثبات عقد نقل البضاعة وشروطه وتسليم البضاعة للناقل الجوي وقد نصت المادة 1/11 من اتفاقية وارسو على أن يعد خطاب النقل الجوي حجة على أن العقد قد أبرم، وعلى أن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

فخطاب النقل قرينة على قيام العقد وشروطه وإتمام التسليم، ومن يدعي خلاف ذلك فعليه إثبات هذا الخلاف بكل طرق الإثبات المعترف بها في المواد التجارية⁽¹⁾، وهو ما أكدته المادة 139 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري والتي جاء فيها:

" يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى "رسالة النقل اجوي" يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي .

ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثيقة لا على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته".

أما الفقرة الثانية من المادة الحادية عشر من الاتفاقية فقد ميزت بين نوعين من البيانات التي يتضمنها خطاب النقل الجوي من حيث الحجية.

(1) - :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 253.

النوع الأول: البيانات الوارد ذكرها في خطاب النقل الجوي بشأن وزن البضاعة وأبعادها، وتغليفها، أو تعبئتها وكذلك بشأن عدد الطرود، هذه البيانات يعد الخطاب حجة على أنها موافقة لحقيقة الحال ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك، وهو ما جاء في نص المادة 141 من قانون الطيران الجزائري في فقرتها الثانية: "تثبت البيانات الواردة في رسالة النقل الجوي المتعلقة بوزن البضائع وحجمها وتغليفها وكذا عدد الطرود، إلى أن يثبت العكس.....".

النوع الثاني: البيانات المتعلقة بكمية البضاعة، وحجمها، وحالتها هذه البيانات لا يكون الخطاب حجة بشأنها، إلا إذا كان الناقل الجوي قد تحقق من صحتها بنفسه، وفي حضور المرسل، وأن يكون قد تم إثبات ذلك في الخطاب أو إذا تعلق الأمر ببيان يمت إلى الحالة الظاهرة للبضاعة. وهو ما أكدته الفقرة الثالثة من المادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 والتي جاء فيها:

" لا تشكل البيانات المتعلقة بكمية البضاعة أو المواد وحجمها وحالتها، حجة ضد الناقل الجوي إلا بعد تأكد هذا الأخير منها وبحضور المرسل".

أما فيما يتعلق بوثيقة نقل البضائع في النقل الداخلي، فقد رأينا أن إصدار وثيقة في مجال نقل الأشياء هو أمر جوازي لا وجوبي، بمعنى أن ذلك يكون رهنا بإدارة المتعاقدين وهو ما أكدته المادة 38 والتي جاء فيها: " يكون عقد النقل باتفاق الطرفين وحده"⁽¹⁾.

وعليه إذا اتفقت الإرادتان على تحرير وثيقة نقل للبضائع فإنها ستكون حجة فيما ورد بها من بيانات، وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك⁽²⁾، وسواء حررت وثيقة النقل أم لم تحرر فعلى المرسل أن يقدم للناقل الجوي عدة بيانات، وهي اسم المرسل إليه، وعنوانه، والمكان المطلوب الإرسال إليه، ونوع الأشياء، ووزنها، وحجمها، وكيفية حزمها، وعدد الطرود التي تشتمل عليها، وغيرها من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون حسب المادة 141 الأنفة الذكر.

(1) : المادة 38 من القانون رقم 02/05 المتضمن القانون التجاري، مرجع سابق .

(2) : خالد عدلي الأمير، مرجع سابق، ص 30.

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الفصل الأول

الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي

تحتل مسؤولية الناقل الصادرة بين موضوعات النقل الجوي، لما لها من أهمية بالغة وما تثيره من دعاوى أمام القضاء، وتعد المسؤولية جزءاً للإخلال بالتزام عقدياً كان أو غير عقدي، ويرتب عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي التزامات يؤدي الإخلال بها إلى قيام مسؤوليته المدنية التي لا تختلف أركانها عن القواعد العامة لأركان المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري والتي تستوجب إرتكاب خطأ سبب ضرراً للغير، وتبعاً لذلك سنتطرق للنظام القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي وذلك بتحديد طبيعة المسؤولية وأساسها في ظل الاتفاقيات الدولية (مبحث أول)، والأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري (مبحث ثاني).

المبحث الأول

طبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأساسها في ظل الاتفاقيات الدولية

لقد كان الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة إلى أخرى تبعاً لاختلاف الأنظمة القانونية السائدة بهذه الدول، حيث لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي ينظم مسؤولية الناقل الجوي، ولهذا كانت المحاكم تطبق على النزاع المعروض عليها القواعد العامة في القوانين الداخلية، وبتعدد الأنظمة الداخلية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي وتباينها في كثير من الأحيان، كان لزاماً على المجتمع الدولي القيام بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الذي يتسم بالطابع الدولي، وهو ما سنتطرق إليه بنحو من التفصيل وذلك من خلال التعرض بالشرح لاتفاقية وارسو 1929 (مطلب أول)، ثم نعقبها بجملة البروتوكولات المعدلة لها (مطلب ثاني).

المطلب الأول

طبيعة المسؤولية وأساسها في اتفاقية وارسو 1929

نظراً لتنازع الدول حول القانون الواجب التطبيق فيما يتعلق بالمسؤولية المترتبة عن النقل الجوي أثناء تحليق الطائرة فوق الإقليم الجوي الداخلي لكل دولة عند قيامها برحلتها الجوية دفع هذا بالدول إلى المسارعة في تلبية الدعوة الموجهة من الحكومة الفرنسية لعقد مؤتمر دولي لتوقيع اتفاقية دولية تحكم النقل الجوي وهذا ما يدفعنا إلى التطرق إلى الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي قبل إبرام الاتفاقية الدولية (فرع أول)، ومسؤولية الناقل بعد إبرام الاتفاقية في هذا المجال (فرع ثاني).

الفرع الأول

المسؤولية المدنية للناقل قبل إبرام اتفاقية وارسو الدولية

النظام الداخلي للدولة هو أساس مسؤولية الناقل الجوي وكان يختلف من دولة لأخرى، وبتعدد الأنظمة الداخلية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي، فقد تنازعت وجهات النظر، غير أن الأساس الذي تبنى عليه هذه المسؤولية تمثل في ثلاث اتجاهات أساسية نتناولها تباعاً، قوانين الدول الأنجلوساكسونية (فقرة أولى) قوانين الدول الجرمانية (فقرة ثانية) قوانين الدول اللاتينية (فقرة ثالثة).

الفقرة الأولى

قوانين الدول الأنجلوساكسونية

وهو الاتجاه الذي تبنته وفود دول القانون الأنجلوساكسوني، حيث تطبق محاكم هذه الدول مبادئ الشريعة العامة⁽¹⁾، على الناقل الجوي وأساس المسؤولية يتوقف على صفة الناقل الجوي وعلى موضوع النقل:

أولاً- حالة النقل الخاص : فإذا كان من طائفة النقل الخاص وهو من يتولى نقل الأشخاص والبضائع بناءً على اتفاق خاص في كل حالة على حدى دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، فلا تقام مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال منه وأثبت المتضرر ذلك.

ثانياً- حالة النقل العام: أما إذا كان الناقل من طائفة النقل العام وهو الشخص الذي يتعهد لقاء أجر تلبية جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها بعضاً⁽²⁾، فهنا يجب التفرقة بين ما إذا كان:

- محل العقد هو نقل الأشخاص، والذي يعد مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال، وعلى المسافر إقامة الدليل على إهمال الناقل الجوي، والعلة في ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر تنشأ عن القانون مباشرة، وليس عن عقد النقل.

(1) :

- François, le droit aérien instrument idéal d'unification en matière de responsabilité du transporteur aérien, R.E.D.A 1950,p364.

(2) :

- Gruinchar, l'influence de la convention de varsovie sur les règles de droit interne relatives à la responsabilité du transporteur aérien, R.F.D.A, 1957, p 197.

- إذا كان محل العقد ينصب على نقل البضاعة، فهنا يعد الناقل ضامناً للبضاعة ولا يجوز له التخلص من مسؤوليته إلا في أحوال معينة مذكورة على سبيل الحصر⁽¹⁾.

والناقل هنا يلتزم ببذل العناية المعقولة لسلامة الراكب ومع ذلك فلا يعتبر ضامناً لهذه السلامة ومن ثم فلا تقوم مسؤوليته إلا إذا وقع منه تقصير ويقع إثباته على الراكب.

الفقرة الثانية

قوانين الدول الجرمانية

يتمثل هذا الاتجاه في دولة سويسرا التي أصدرت قانوناً في 24 جانفي 1920 المتعلق بتنظيم الملاحة الجوية، وكذلك القانون الألماني الصادر في 1 أوت 1922، وروسيا وبعض الدول الاشتراكية وذهب هذا الاتجاه إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة⁽²⁾، وهو ما يعرف بالأساس الموضوعي، ومعناه أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً وبقوة القانون عن الضرر الذي يلحق بالمسافر أو المرسل أو البضائع، ويتحمل الناقل تبعاً القوة القاهرة فضلاً عن تبعاً أخطائه هو وتابعيه، بحيث لا يستطيع التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المضرور نفسه، ولكن يقع على عاتق المتضرر إثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل الجوي⁽³⁾.

الفقرة الثالثة

قوانين الدول اللاتينية

هو الاتجاه الذي تبنته فرنسا إذا لم يكن هناك في بادئ الأمر تشريع خاص بالنقل الجوي، لذا كانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية القواعد العامة في التقنين المدني، والأحكام الخاصة بالنقل البري المنصوص عليها في المجموعة التجارية الصادرة سنة 1808⁽⁴⁾، وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي بالتطبيق لهذه القواعد والأحكام، مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، حيث يقع على عاتق الناقل الجوي التزاماً بسلامة المسافر أو البضاعة، وهو التزام بنتيجة، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام قامت مسؤوليته ولا يستطيع التخلص منها، إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر أو البضاعة يعود لسبب

(1) - :

- محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 188، 189.

(2) - :

- Gardeur, du contrat de transport aérien en droit allemand et en droit français, thèse paris, 1964, p 153.

(3) - :

- سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 192.

(4) - :

- Lemoine op, cit, p 100.

أجنبي لا دخل لإرادته به، أو بفعل المسافر أو راجعا لطبيعة البضاعة⁽¹⁾، وكل ما يقع على المسافر أو المرسل هو إثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل الجوي، وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه.

الفرع الثاني

المسؤولية المدنية للناقل بعد إبرام اتفاقية وارسو الدولية

يغلب الطابع الدولي على النقل الجوي، لذا لا بد من وجود قواعد وأحكام دولية تحكم هذا النوع من النقل وتبعاً لذلك تم إبرام اتفاقية دولية توحد أحكام النقل الجوي الدولي نتطرق إليها على نحو من التفصيل كالآتي: ذلك بالتعريف بالاتفاقية (فقرة أولى) كما سأتناول أحكام المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

التعريف باتفاقية وارسو الدولية

انعقد مؤتمر دولي لتوقيع اتفاقية دولية تحكم النقل الجوي الدولي في مدينة وارسو ببولندا في 12 أكتوبر 1929 بمشاركة مندوبين لثلاث وأربعين دولة ناقشوا المشروع التمهيدي المقدم من لجنة الخبراء، وقد أدخل المؤتمر تعديلات طفيفة، ثم صيغت منه نصوص الاتفاقية التي وقعها مندوبوا ثمانية عشرة دولة وحملت تسمية "اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي 1929" وتعرف اختصاراً "باتفاقية وارسو 1929" وقد حررت هذه الاتفاقية بلغة وحيدة هي اللغة الفرنسية، ودخلت حيز النفاذ على المستوى الدولي في 13 فيفري 1933⁽²⁾.

الفقرة الثانية

أحكام المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو

نظراً لتباين طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الداخلية التي أثرت خلال الأعمال التحضيرية للاتفاقية لم تتبنى هذه الأخيرة نظاماً بشكل صريح، بل أنها أتت بصورة تصالحية بين الاتجاهات، وأقامت التوازن بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح المرسلين والمسافرين مما نتج عنه ثلاثة مبادئ أساسية فصلها كالآتي:

أولاً-المبدأ الأول: لم يحم مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر وتحمل التبعة نظراً لأن هذا الاتجاه فيه تشدد في مسؤولية الناقل الجوي، ولم تتبنى الاتفاقية كذلك الاتجاه الانجلوساكسوني والذي يقيم

(1) :

- نعيم فايز رضوان نعيم، مرجع سابق، ص 179.

(2) :

-محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 36.

مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطأ **التقصيري** الواجبة الإثبات من قبل المتضرر حيث فيه تضحية بمصالح المسافرين والمرسلين بسبب صعوبة إثبات خطأ الناقل الجوي⁽¹⁾.

وأخيرا لم يبقى أمام اتفاقية وارسو إلا الاتجاه الثالث وهو القائم على اعتبار مسؤولية الناقل الجوي **مسؤولية عقدية**، لكن الالتزام الذي يفرضه عقد النقل الجوي هو التزام ببذل عناية لا التزام بتحقيق غاية كما هو في النظام اللاتيني الذي أقام مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية عقدية ذات التزام بتحقيق نتيجة⁽²⁾.

ومما سبق يتضح أنه يقع على عاتق الدائن (**المتضرر**) في المسؤولية العقدية ذات الالتزام ببذل عناية عبء إثبات تقصير المدين (**الناقل**) ولهذا فقد قدرت الاتفاقية صعوبة اثبات خطأ الناقل، فأقامت قرينة على خطأ الناقل بمجرد حدوث ضرر للمسافر أو للبضاعة، بمعنى أن مسؤولية الناقل الجوي تتعدد بمجرد وقوع الضرر، دون أن يقع على عاتق المسافر أو المرسل عبء إثبات خطأ أو تقصير الناقل الجوي⁽³⁾.

ثانيا - المبدأ الثاني: كانت مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض للناقل أي عدم الزام المسافر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، ومن أجل تخفيف قسوة قرينة الخطأ المفترض لم تجعل اتفاقية وارسو هذه القرينة قرينة قاطعة، بل أجازت للناقل وتابعيه أن يثبتوا أن الضرر الذي لحق المسافر أو البضاعة إنما يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادتهما به، وأنهم اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو أن يثبتوا أن الضرر قد تسبب به المضرور نفسه، أو ساهم بخطئه في إحداثه وهو ما قضت به المادتين 20 و 21 من اتفاقية وارسو، وهذا المبدأ مقرر لمصلحة الناقلين الجويين⁽⁴⁾.

ثالثا - المبدأ الثالث تجنبا لتهرب الناقل الجوي من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه، أبطلت الاتفاقية بطلانا مطلقا في مادتها الثالثة والعشرون (23) أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، وكذلك الشرط الذي يرمي إلى وضع حد للتعويض أقل مما هو منصوص عليه، وهو مبدأ لا يستفيد من الشروط التي جاء بها إلا الناقل حسن النية.

(1) - حسن كبيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، العددان الاول والثاني، مجلة كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، مصر، العدد 8، 1959، ص 14.

(2) - شفيق محسن، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1997، ص 57.

(3) - رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1999، ص 143.

(4) - Barthélémy mercadal, droit des transports terrestres et aériens, éditions delta, 2000, p 398.

أما إذا ثبت سوء نية الناقل الجوي يمنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته اتفاقية وارسو، وكذلك يمنع عليه التمسك بالإعفاء من المسؤولية عن طريق إقامة الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها⁽¹⁾.

ويعتبر الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية وارسو سيء النية في حالتين هما:

- إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافرين أو البضاعة يعود لغش منه أو إلى خطأ من جانبه يعد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع مساوياً للغش⁽²⁾.

- أو إذا ثبت عدم إصدار وثائق السفر من جانبه، أو لم تشمل في حالة إصدارها على البيانات الإلزامية التي حددتها نصوص المواد (3، 4، 9) الواردة في اتفاقية وارسو⁽³⁾.

المطلب الثاني

البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو

اعتبرت المحاكم نظام المسؤولية الذي وضعته اتفاقية وارسو بمثابة ضمان لمصالح الناقلين الجويين، خاصة مع تحديد لمسؤوليتهم بمبلغ يقل بكثير عن تلك المبالغ التي يحصل عليها ضحايا وسائل النقل الأخرى، لذا راحت المحاكم تتقرب عن وسيلة لحماية ضحايا حوادث الطيران تشدد عن طريقها مسؤولية الناقل الجوي، فوجدت ضالتها في النصوص التي تضي على الناقل الجوي سوء النية، وحاولت التوسع في تفسيرها على النحو الذي يحقق الهدف الذي تتوخاه، فجاءت هاته التفسيرات متعارضة أحياناً، مما دعت الحاجة إلى ضرورة تعديل الاتفاقية تعديلاً يزيد من الحماية المقررة للمسافرين والشاحنين على حد سواء، ويقضي على الأسباب التي أدت إلى اختلاف المحاكم في تفسير النصوص الموحدة التي وضعتها الاتفاقية، وأخذت هذه التعديلات شكل بروتوكولات سيتم شرحها تباعاً نتطرق إلى بروتوكول لاهاي ومونتريال 1966 (فرع أول)، وإلى بروتوكول جواتيمالا ومونتريال الرابع (فرع ثاني).

الفرع الأول

بروتوكول لاهاي ومونتريال 1966

ظلت اتفاقية وارسو 1929 تخدم الملاحة الجوية دون تعديل لفترة طويلة من الزمن، وتحت وطأة الانتقادات خاصة الأمريكية، الموجهة إلى الحد الأقصى للمسؤولية في حالة نقل الركاب، وتحت تأثير

(1) - :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 192.

(2) - :

المادة 1/25 من اتفاقية وارسو "لا يجوز للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها إذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع معادلاً للغش.....".

(3) - :

المواد 3، 4، 9 من اتفاقية وارسو البيانات الواجب توافرها (تذكرة السفر، استمارة أمتعة، خطاب نقل جوي)

الضرورات الاقتصادية والفنية خاصة بعد الحرب العالمية الثانية، تم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي (فقرة أولى) ثم تبعه اتفاق مونتريال لسنة 1966 (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

بروتوكول لاهاي 1955

تم تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955، والذي أصبح واجب النفاذ في الأول من أوت 1963، غير أن هذا التعديل قد أبقى مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين والمرسلين، ولم يعدل هذا البروتوكول من أساس المسؤولية، وظلت هذه الأخيرة قائمة على أساس الخطأ المفترض⁽¹⁾، وهو ما أقرته المادة 20 من اتفاقية وارسو التي جاء فيها: "1- لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها.

2- ولا يكون الناقل مسؤولاً في نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر".

على الرغم من اقتراح الوفد الهولندي صيغة بديلة للمادة 20 المذكورة أعلاه، وكانت الصيغة كما يلي: " لا يكون الناقل مسؤولاً، اذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعيه" وقد أيدت عدة وفود هذه الصيغة، ولاسيما الوفد الفرنسي وحجتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحاً بما فيه الكفاية سواء أكان ذلك في بلاد القانون اللاتيني أو في بلاد القانون الانجلوساكسوني حيث لا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا أحد تابعيه أي خطأ، ولكن لم تحظى هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفود، ولاسيما الوفد الأمريكي وظلت المادة 20 السابقة الذكر على حالها دون تعديل، وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية⁽²⁾.

وقد جاء بروتوكول لاهاي بجملة من التعديلات نجملها في النقاط التالية:

أجاز البروتوكول في المادة 12 منه للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة، أو أي ضرر يلحق بها بسبب عيب ناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة، أو من عيب ذاتي بها.

(1) :

- Smimoff, la crise de la convention de varsovie et le point de vue des pays en voie de développement, Rev, Fr, DR, Aérien, 1967, p 259.

(2) :

- موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، 2010، ص 144.

○ جاء هذا البروتوكول أيضا بأحكام جديدة وضعت تعريفا ضيقا للخطأ المساوي للغش⁽¹⁾.

○ قام أيضا هذا البروتوكول بتخفيف الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية، فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية.

○ أباح هذا البروتوكول للناقل الجوي الحق في إعفاء نفسه من المسؤولية عن طريق إثبات اتخاذ الاجراءات الضرورية لتفادي وقوع الضرر.

○ واعتبرت الميزة الوحيدة التي جاء بها هذا البروتوكول هي رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المسافر إلى 250 ألف فرنك بوانكاريه⁽²⁾.

○ من خلال ما سبق بيانه عما جاء به بروتوكول لاهاي 1955 كان بمثابة تعزيز لما جاء في اتفاقية وارسو 1929 السابقة ومثل انتصارا للناقلين الجويين على حساب المسافرين والمرسلين.

الفقرة الثانية

اتفاق مونتريال لسنة 1966

بالرغم من رفع الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955 المشار إليه سابقا، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقتنع بهذا التعديل، ورفضت الانضمام إلى البروتوكول وبدأت توجه انتقاداتها إلى هذا الأخير المعدل لاتفاقية وارسو، وأعلنت في نوفمبر 1965، انسحابها من اتفاقية وارسو 1929 مستندة على حجية الطبيعة القانونية للمسؤولية والحد الأقصى للتعويض ونتيجة لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي الأياتا² I.A.T.A، والمنظمة الدولية للطيران المدني الايكاو رغبة في تجنب العواقب السيئة التي قد تترتب على الانسحاب، بجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على اتفاق مع هيئة الطيران المدني الامريكية C.A.B يحقق ما تصبوا إليه الولايات المتحدة الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضا عادلا، وبالفعل وقعت 23 شركة طيران أجنبية على اتفاق عقد في مونتريال وأصبح واجب التنفيذ في 16 ماي 1966⁽³⁾.

(1) :

نعيم رضوان فايز، مرجع سابق، ص 181.

(2) :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 195.

(3) :

وبهذا تكون الولايات المتحدة الأمريكية قد حققت ما كانت ترمي إليه، حيث أتى اتفاق مونتريال بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة⁽¹⁾، ومعنى هذا أن:

o الناقل يسأل بقوة القانون عن الأضرار التي تلحق بالمسافر، ولا يستطيع التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور، وقد نص اتفاق مونتريال لعام 1966 على الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه كل مسافر بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي على أن يخفض إلى 58 ألف دولار أمريكي إذا كانت مصروفات التقاضي والاعتاب دفعت في الدولة التي وقعت بها الدعوى⁽²⁾.

o لتطبيق اتفاق مونتريال 1966 والذي قصد منه حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية أن يكون النقل دولياً وفقاً لاتفاقية وارسو، ويشترط أن تكون أحد نقاط القيام أو الوصول أو الرسو واقعة على أرض الولايات المتحدة الأمريكية⁽³⁾.

تعرض هذا الاتفاق إلى مجموعة من الانتقادات، لكن هذه الأخيرة لا تتعلق بسبب قلب طبيعة المسؤولية إلى مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة لان التشريعات الدولية الحديثة بدأت تتبنى هذا الاتجاه بل تستند هذه الانتقادات إلى كيفية إمكان هدم تشريع دولي موحد وموقع من عشرات الدول لإرضاء دولة واحدة وهي الولايات المتحدة الأمريكية وبعض مؤسسات الطيران، إذ جعلها هذا أصبحت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي تختلف باختلاف نقاط المغادرة أو الوصول، أو الهبوط، حتى ولو كانت الطائرة في رحلة واحدة فتعد مسؤولية موضوعية إذا كانت إحدى نقاط إقلاع الطائرة أو وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية وفقاً لهذا الاتفاق، أو تعد مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض إذا لم تكن مغادرة الطائرة أو وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية⁽⁴⁾، فمثلاً: إذا كانت رحلة جوية من عمان إلى نيويورك عبر القاهرة، فإن مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافر من عمان إلى القاهرة مسؤولية عقدية مبنية على الخطأ المفترض، والذي يتجه إلى مدينة نيويورك تكون مسؤولية الناقل الجوي تجاهه مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة.

(1) - :

سليمان فرج السيد، قانون الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 1980، ص 143.

(2) - :

محمد فريد العربي، مرجع سابق، ص 196.

(3) - :

سليمان فرج السيد، مرجع نفسه، ص 206.

(4) - :

أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم والاقتصاد، القاهرة، مصر، العدد الأول، 1974، ص 76.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا ومونتريال الرابع:

إذا كان اتفاق مونتريال لسنة 1966 بما تضمنه من تعديل جذري في نظام المسؤولية ليس تشريعاً دولياً بل ثمناً للعدول الأمريكي عن الانسحاب من اتفاقية وارسو، والذي اعتبر مرحلة انتقالية ينبغي أن يعقبها إعادة نظر شاملة لأحكام الاتفاقية ف جاء بروتوكول جواتيمالا (فقرة أولى) وأعقبه بروتوكول مونتريال الرابع لتحقيق ذلك (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971

نظراً لما ترتب عن اتفاق مونتريال 1966 من نتائج شاذة بالتفاوت بين قيمة الإنسان إذا كانت رحلته تبدأ أو تنتهي على أرض الولايات المتحدة الأمريكية من عدمه، فقد نادى الفقهاء والهيئات المهمة بشؤون الملاحة الجوية الدولية بضرورة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى إزالة العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق وقواعد اتفاقية وارسو⁽¹⁾.

وبالفعل عرضت هذه المشكلة على اللجنة القانونية في المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو والتي كان أمامها أن تختار بين أمرين:

- إما الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما جاءت في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها.

- وإما جعل هذه المسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه.

ولوضع حل للمشكلة التي أثارها اتفاق مونتريال 1966 وافقت اللجنة القانونية في الإيكاو على الحل الوسط الذي جاء به وفد نيوزيلاند⁽²⁾، وهذا الحل أجمعت عليه الوفود الباقية، وعقدوا مؤتمراً دولياً في مدينة جواتيمالا سنة 1971 و صدر عنه وثيقة دولية تعرف باسم "البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971"⁽³⁾.

أما أساس المسؤولية للناقل الجوي فقد فرق بروتوكول جواتيمالا سيتي بين الأمور التالية⁽⁴⁾:

(1) :

حفيظة السيد حداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص 144.

(2) :

أبو زيد رضوان، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 8.

(3) :

عادل محمد خيري، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2001، ص 68.

(4) :

رفعت فخري، مرجع سابق، ص 299 وما يليها .

وفيما يختص بتعديل المادة 17 من اتفاقية وارسو فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافرين أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بمعنى أن مسؤولية الناقل تتعقد بمجرد وقوع الضرر للمسافر حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه، ولا يستطيع الناقل الجوي أن يتحمل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر وهو ما قضت به الفقرة الأولى من المادة الرابعة من بروتوكول جواتيمالا، وهذا التعديل يشمل أيضا أمتعة المسافرين التي يتحمل الناقل الجوي نقلها مع المسافرين وهو ما قضت به المادة 1/4 من نفس البروتوكول.

يستطيع الناقل الجوي التخلص من مسؤوليته عن الامتعة إذا أثبت أن هلاك أو تلف الأمتعة يعود إلى طبيعتها أو لسبب ذاتي بها⁽¹⁾.

وفيما يتعلق بالمادة 19 من اتفاقية وارسو فقد بقيت مسؤولية الناقل الجوي كما هي دون تعديل، وهي خاصة بتأخير المسافرين أو أمتعته وهي مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض، حيث يعد الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الناجم عن التأخير إلا إذا تمكن من إثبات اتخاذ كل الاحتياطات والاجراءات الضرورية لتفادي التأخير وهو ما قضت به الفقرة 1 من المادة 65 من بروتوكول جواتيمالا.

وبقيت مسؤولية الناقل الجوي أيضا دون تعديل فيما يخص البضائع سواء أكان بإلحاق الضرر بها حسب اتفاقية وارسو في الفقرة 1 من المادة 18، أم كان الضرر ناتجا عن التأخير في نقلها حسب المادة 19 من اتفاقية وارسو وهي مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض كما سبق القول⁽²⁾.

وعليه أصبحت مسؤولية الناقل الجوي ببروتوكول جواتيمالا سببية فيما يتعلق بأضرار المسافرين أو أضرار الامتعة ما عدا أضرار التأخير مسؤولية مادية أو موضوعية قائمة على الخطر لا الخطأ، بينما بقيت مسؤولية الناقل الجوي عقدية مبنية على الخطأ المفترض حسب أضرار البضاعة أكان بإتلافها أو هلاكها أو كان بتأخر نقلها وتأخير نقل المسافرين.

أتى بروتوكول جواتيمالا سببي بحكم جديد في الفقرة أ من المادة 14 منه وهو الترخيص لكل دولة بأن تضع نظاما خاصا للتعويض الإضافي يطبق على أراضيها إضافة إلى الحد الأقصى للتعويض الذي أتى به البروتوكول⁽³⁾.

(1) :

B. mercadal, op, cit, p 399.

(2) :

نصت المادة 2/6 من بروتوكول جواتيمالا على: "أنه لا يعد الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، إذا أثبت أنه وتابعه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي هذه الأضرار، أو كان يستحيل عليهم توقعها".

(3) :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 199.

الفقرة الثانية

بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975

أخذت حركة النقل الجوي للبضائع في التزايد منذ السبعينات بنسبة تفوق النقل الجوي للركاب، ولذا كان من الضروري تعديل نظام المسؤولية في حالة نقل البضائع أسوة بما فعله بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971 بالنسبة لنقل الركاب حماية للشاحنين من جهة، وتسهيلا لعمليات الشحن الجوي من جهة أخرى، ولهذا فقد عهد للجنة فرعية منبثقة عن اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني I.C.A.O بمهمة إعداد دراسة حول مراجعة أحكام اتفاقية وارسو الخاصة بنقل البضائع⁽¹⁾.

وبعد سلسلة اجتماعات أعدت اللجنة القانونية في أكتوبر 1974 مشروع بروتوكول بتعديل نظام المسؤولية في حالة نقل البضائع، وتم عرضه على المؤتمر الديبلوماسي الذي انعقد بمدينة مونتريال في سبتمبر 1975، وتمت الموافقة على هذا البروتوكول الرابع الذي جاء في نص المادة 4 منه: " إن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها أو ضياعها دون أن يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن سبب الضرر أحد الأسباب التالية:

1- طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي،

2- سوء التغليف الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه،

3- أعمال الحرب أو النزاع المسلح،

4- عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار

أو أثناء عبورها به".

من هذه المادة يتضح أن مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الذي تقرر في اتفاق مونتريال 1966 للأشخاص والأمتعة قد تقرر أيضا للبضائع ومفاد ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي أصبحت مسؤولية موضوعية بغض النظر عن ماهية عقد النقل الجوي⁽²⁾، فهي مسؤولية قائمة على أساس فكرة الخطر وتحمل التبعة، بحيث لا يستطيع الناقل الجوي التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى أحد الأسباب السالفة الذكر ويترتب عن ذلك⁽³⁾.

(1) :

G. guillaume, les réformes apportées en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole n°= 4 de montréal, Rev, Fr, dr, Aérien 1977, p 11 ets.

(2) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 313.

(3) :

عيسى غسان ريطي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2008، ص 88.

ولا يعني هذا أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت، لذا يجب لسريان هذا المبدأ الذي أتى به بروتوكول مونتريال الرابع أن تكون الدولة قد صادقت على اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة لها كلها، لذلك فإن الدولة التي قد نظمت وصادقت فقط على بروتوكول جواتيمالا فإن المسؤولية تكون تعاقدية مبناها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

وأما إذا كانت الدولة قد انضمت إلى اتفاق مونتريال لسنة 1966 فمسؤولية الناقل الجوي فيها تكون مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر متى كانت نقطة المغادرة أو الهبوط في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية.

وأما إذا انضمت الدولة إلى بروتوكول مونتريال الرابع الموقع سنة 1975 فإن المسؤولية تكون موضوعية في كل حالات الضرر عدا التأخير⁽¹⁾، وهذا حسب ما بيناه في الفروع السابقة.

المبحث الثاني

الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري

تعتبر المسؤولية العقدية جزءاً لا يتجزأ من المسؤولية المدنية عموماً، فكلاهما يهدف إلى تعويض الطرف المضرور عن الأضرار والخسائر التي لحقت به سواء كان ذلك ناتجاً عن الإخلال بينود العقد أو التأخر في تنفيذه، وهو ما يسمى بالمسؤولية العقدية أو كان نتيجة الإخلال بالالتزامات القانونية وهو ما يسمى بالمسؤولية التقصيرية.

فإذا كانت المسؤولية التقصيرية تترتب على مجرد الإخلال بالتزام فرضه القانون وذلك بتعويض الضرر الذي ينشأ دون وجود علاقة عقدية بين المسؤول عن الضرر وبين المضرور، ولما كانت المسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزام استتبع ذلك مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة وذلك ببيان طبيعة وأساس مسؤولية الناقل وفقاً للقانون المتعلق بقواعد الطيران المدني رقم 06/98 (مطلب أول)، والأضرار المسؤول عنها الناقل الجوي (مطلب ثاني).

المطلب الأول

طبيعة وأساس مسؤولية الناقل وفقاً للقانون المتعلق بقواعد الطيران المدني

يغلب الطابع الدولي على النقل الجوي لذا لا بد من وجود قواعد وأحكام دولية تحكم هذا النوع من النقل، ولاتسام الطائرة بالسرعة مما يؤدي بها إلى خضوعها لأنظمة قانونية مختلفة، فلا بد من تشريع دولي يؤدي إلى استقرار المركز القانوني للنقل الجوي، وتحقق هذا بتوقيع اتفاقية وارسو لسنة 1929، حيث نظمت النقل الجوي ومدى مسؤولية الناقل الجوي عن هذا النقل.

(1) :

عيسى غسان رضي، مرجع نفسه، ص 89.

ولما كانت الجزائر عضو من أعضاء المجتمع الدولي كان لزاما عليها مواكبة هذا وإيجاد قانون شامل يحكم النقل على مستوييه الدولي والداخلي، مما يجنبنا الوقوع في منازعات قانونية، وهذا يدفعنا إلى التطرق إلى طبيعة وأساس المسؤولية في القانون المتعلق بالخدمات الجوية (فرع أول) وأساس المسؤولية وطبيعتها في قانون الطيران المدني رقم 06/98 (فرع ثاني)

الفرع الأول

طبيعة المسؤولية وأساسها في ظل قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية:

باعتبار ان القانون 166/64 هو أول قانون صدر في الجزائر يتكلم عن النظام القانوني للخدمات الجوية حاولنا من خلاله إبراز طبيعة وأساس المسؤولية فقد أفرد القانون رقم 166/64 المؤرخ في 27 محرم 1474 الموافق لـ 8 يونيو 1964 نجد ان المشرع قد خصص قسما كاملا لمسؤولية الناقل الجوي وذلك في المواد من المادة 71 إلى المادة 83⁽¹⁾.

وباستقراء نصوص المواد 71، 72، 73، 74 من هذا القانون فالمسؤولية في ظله تعد عقديّة قائمة على أساس الخطأ المفترض وهذا يعني أنه لا يمكن للناقل الجوي أن يتحلل من مسؤوليته إلا إذا اتخذ هو ومستخدموه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الخسارة أو استحالة ذلك أو أن الضرر يرجع لخطأ المضرور.

كما نجد أن هذا القانون 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية قد أحال كل حكم لا يوجد فيه نص إلى القانون المدني أو التجاري أو اتفاقية وارسو الدولية المبرمة في 12 أكتوبر 1929 بشأن النقل الجوي الدولي والتي صادق المجلس الوطني على انضمام الجزائر إليها في 25 فبراير بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964.

الفرع الثاني

أساس المسؤولية وطبيعتها وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري.

انضمت الجزائر إلى اتفاقية وارسو بموجب المرسوم الرئاسي 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964⁽²⁾ وإلى بروتوكول لاهاي بموجب المرسوم الرئاسي رقم 214/95 المؤرخ في 8 أوت 1995، وأخضع المشرع الجزائري كل من النقل الجوي الداخلي والدولي لأحكامها فأصدر قانون 06/98 المتضمن قانون الطيران

(1) :

محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011، ص 116، 117.

(2) :

الجريدة الرسمية رقم 26 الصادرة سنة 1964.

المدني والمؤرخ في 27 جوان 1998⁽¹⁾، وبتفحص هذا الأخير نجد أنه لم يأتي بجديد فقد استقى الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي من قواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي المعدل لها والمؤرخ في 28 سبتمبر 1955 المصادق عليها من طرف الجزائر.

كما هو واضح من نص المادة 150 منه في فقرتها الأولى والتي تنص على أنه: "تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص مدني منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر."

وهذا يقتضي منها قبول كل ما تقتضيه الاتفاقية.

والمشرع الجزائري قد تناول مسؤولية الناقل الجوي في الفصل الثامن من القسم الثالث تحت عنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة من المواد 145 إلى 156، فيترتب على كل ناقل جوي أبرم عقد نقل التزامات تتمثل في التزام بضمان سلامة الركاب والتزام بالمحافظة على البضاعة والعناية بها، وأخيرا التزام بعدم التأخير، ولما كانت المسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزام العقدي استتبع ذلك مساءلة الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر⁽²⁾، وعن تلك الناجمة في حالة هلاك البضاعة أو ضياعها⁽³⁾، وكذلك عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع⁽⁴⁾، ويمكن للناقل التخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر أو استحالة ذلك، أو أن الضرر يرجع إلى عيب ذاتي بالبضاعة⁽⁵⁾، أو أن الخسارة ناجمة عن الشخص المتضرر نفسه أو ساهم فيها⁽⁶⁾.

ويبدو من خلال هذا أن المشرع الجزائري قد أدرج بدوره نفس الحكم المطبق في معاهدة وارسو والتي أقامت المسؤولية على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المتضرر لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود الخطأ في جانب الناقل بل يلتزم فقط بإثبات تخلفه عن التزام فرضه العقد عليه، وإذا أثبت الناقل عكس ذلك يعفى من المسؤولية، وبالرغم من أن هناك معاهدات عدة جاءت بعد اتفاقية وارسو وهي تواكب التطورات الاقتصادية والتكنولوجية، وظهور طائرات مصممة وفق برامج أمنية لتحمي الأفراد والبضائع،

(1) :

المادة 231 من القانون 06/98 تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون ولاسيما تلك الواردة في القانون 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.

(2) :

المادة 145 من القانون نفسه.

(3) :

المادة 146 من القانون نفسه.

(4) :

المادة 147 من القانون نفسه.

(5) :

المادة 148 من القانون 06/98 المتعلق بقانون الطيران المدني الجزائري، مرجع سابق.

(6) :

المادة 149 من القانون نفسه.

ضف إلى ذلك استحداث أنظمة جديدة لمراقبة الملاحة الجوية وذلك من خلال توقيع المؤسسة الوطنية الجزائرية للملاحة الجوية مع المؤسسة الفرنسية تومسون عقد يهدف إلى اعتماد نظام الرادار وذلك في 26 سبتمبر 2000 وهو يعد حماية أكبر لمستعملي الطائرة، هذا إلى جانب دور مصلحة الارصاد الجوية للطيران في ضمان أمن وتنظيم الملاحة الجوية⁽¹⁾.

ومن بين هذه المعاهدات معاهدة جواتيمالا 1971 والتي تكون فيها المسؤولية موضوعية تجاه المسافر كما سبق بيانه، إضافة إلى بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 والتي تكون فيه المسؤولية موضوعية تجاه الشاحن، وكذلك اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي اقرت المسؤولية الموضوعية القائمة على اساس الخطر بالإضافة إلى المسؤولية الشخصية القائمة على اساس الخطأ المفترض، لكن المشرع الجزائري لم ينظم إليها وبقي متمسك باتفاقية وارسو لسنة 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955. وتجدر الإشارة إلا أن القانون 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الجزائري قد تم تعديله بموجب القانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 يوليو 2015⁽²⁾، وهذا الأخير قد ادخل تعديلات على نظام المسؤولية المدنية في الطيران المدني والتي سأتناولها فيما بعد، كما عدل بعض المواد فيما يخص المطارات واستغلالها.

المطلب الثاني

الأضرار المسؤولة عنها الناقل الجوي

إن مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها يقتضي منها قبول كل ما تقتضيه الاتفاقية، وفي حالة سن قوانين في هذا الإطار فعلى المشرع الجزائري أن لا يخرج عن ما أقرته الاتفاقيات تطبيقاً لمبدأ سيادة المعاهدات والاتفاقيات الدولية على القانون الوطني، وأمام هذا الوضع فقد نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يحدثها في القسم الثالث من الفصل الثامن المعنون بمسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والامتعة والتي تختلف باختلاف نوع الالتزام وعلى هذا قسم المطلب إلى ثلاث فروع، الأضرار الواقعة على المسافرين (فرع أول)، الأضرار الواقعة على البضائع والأمتعة المسجلة (فرع ثاني)، الأضرار الواقعة عن التأخير (فرع ثالث).

(1) :

المادة 102 من القانون نفسه.

(2) :

القانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 يوليو 2015، المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، ج ر، عدد 41 .

الفرع الأول

الأضرار الواقعة على المسافرين

تطرق المشرع الجزائري إلى هذا النوع من الضرر في نص الفقرة الأولى من المادة 145 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني على أنه: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضرر شريطة أن يكون الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر وسبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول".

يتضح من نص المادة أنه يلقي على عاتق الناقل الجوي التزاما بسلامة الراكب وتوصيله إلى غايته سليما معافا وإلا انعقدت مسؤوليته عن الإخلال بهذا الالتزام، الذي ينبغي وحتى تحكمه قواعد المسؤولية المقرر في المادة أعلاه توافر شرطين وهي أن يكون الإخلال بالالتزام ضمان السلامة قد وقع أثناء فترة زمنية معينة (فقرة أولى) وترتب عليه ضرر أصاب المسافر (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث الزمان

لما كانت المسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزام فإنها لا تبدأ بمجرد انعقاد العقد بل من تاريخ البدء في تنفيذ الالتزامات التي يترتبها عقد النقل في ذمة الناقل الجوي فإذا أخل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته⁽¹⁾، وقد حدد المشرع الجزائري في نص الفقرة الأولى من المادة 145 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني السالفة الذكر الإطار الزمني الذي يجب أن يقع فيه الضرر للمسافرين وذلك بأن يحصل الضرر على متن الطائرة أو خلال عملية الإركاب أو الانزال وهو يطابق نص المادة 17 الوارد في اتفاقية وارسو لسنة 1929، أن بداية الفترة تكون من اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت امرة الناقل أو تابعيه بالقاعة المعدة لجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله ويستمر هذا الالتزام بالسريان إلى غاية لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله مبان مطار الوصول⁽²⁾ وهو ما قضى به المشرع الجزائري، وإنطلاقا من هذا يجب توافر شرطين أساسيين⁽³⁾:

(1) أنظر:

M. pourcellet , transport aérien international et responsabilité, les presse de l'universite de monteral , 1964, p 40.

(2) أنظر:

M. pourcelet, op, cit, p 43.

(3) أنظر:

محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 193.

1- أن يكون الناقل قد بدأ في تنفيذ عقد النقل الجوي حتى يفهم وجه تحقق مسؤوليته العقدية عما يصيب المسافرين من أضرار بدنية، ولا يتسنى للناقل البدء في تنفيذ العقد إلا إذا وضع المسافر نفسه تحت وصاية الناقل أو تابعيه.

2- أن يوجد المسافر في مكان تحف المخاطر الخاصة بالطيران والاستغلال الجوي حتى يفهم وجه خضوع هذه المسؤولية لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المستقاة من أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929.

وانطلاقاً من هذا التعريف الواسع لعمليات الركوب والانزال ليس فقط مكان تواجد المسافر أو موطن قدميه وقت وقوع الحادث، لأن عبارة الصعود تنصرف إلى تحديد العمليات التي كان يقوم بها الراكب والتي يتحتم عليه إنجازها من أجل الصعود إلى متن الطائرة وبالتالي يسأل الناقل عن الحوادث التي تقع للركاب أثناء تواجدهم في مكان ما داخل المطار، أما الهبوط فيقتصر على فترة خروج الركاب من جوف الطائرة تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه وحتى تخلصهم من وصاية هؤلاء بدخولهم مباني مطار الوصول، وبهذا يكون الناقل الجوي ضامناً لكافة الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تواجده بمباني مطار الإقلاع.

ونتيجة لما سبق بيانه فإن الناقل لا يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر خارج حدود هذه الفترة فمثلاً لا تترتب مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء نقله من مكتب الناقل الموجود في وسط المدينة إلى مطار المغادرة⁽¹⁾، ولكن لا يعفى كلياً من المسؤولية بل تتعدد مسؤوليته وفقاً لأحكام المسؤولية في النقل البري التي جاءت بها القواعد العامة في القانون الجزائري.

الفقرة الثانية

الضرر الذي يصيب المسافرين

لا يعد الناقل الجوي مخلاً بالتزامه بضمان السلامة، وبالتالي لا تتعدد مسؤوليته إلا إذا تترتب على هذا الإخلال إلحاق الضرر بالمسافر⁽²⁾.

والضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروع له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلق بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو حرته أو شرفه أو اعتباره أو غير ذلك⁽¹⁾.

(1) أنظر:

ابراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص 172.

(2) أنظر:

عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والاسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر، ص 77.

وقد تطرق المشرع الجزائري إلى هذا الضرر في الفقرة الثانية من نص المادة 145 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني والتي جاء فيها: "تشتمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".

من نص المادة يتضح أنها بينت الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي وقد صرح المشرع بتعويض الضرر الذي يصيب المدارك العقلية، ومن بين الأضرار التي جاءت بها المادة الضرر الجسدي والذي يتميز بكونه ضرر ذا طابع مزدوج أو مختلط إذ أنه يؤلف في الوقت ذاته ضررا جسديا فيما يكون لها آثار في الجسد، وضررا معنويا فيما يكون لها من أثر في النفس يتجلى في الألم⁽²⁾.

فالضرر المعنوي أو الأدبي أو العصبي لا يمس الذمة المالية للشخص وإنما ضرر ينجم عن النيل من مصلحة غير مالية من طبيعة بسلوكولوجية نفسية فمثلا قد يتعلق الامر بالنيل من حق أو أكثر من الحقوق الشخصية كالحق في الحياة، الحرية، السمعة،

وقد يتمثل الضرر المعنوي في الحزن الناجم عن فقدان شخص عزيز أو فقدان شيء له قيمة عاطفية⁽³⁾، وبذلك يكون المشرع الجزائري قد خرج عن الجدل الذي ثار حول تفسير المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 في جملة "أي أذى بدني آخر" حيث من الفقهاء من اعتبر هذه العبارة لا تشمل الأضرار النفسية ومنهم من قال أنها تشمل كافة الأضرار التي تصيب الانسان بما فيها النفسية والعقلية، والتفسير الموسع هو الذي يتفق مع ما كشف عنه علم وظائف الاعضاء من ارتباط وثيق بين جسد الانسان وأداء أعضائه لوظائفها الطبيعية وبين الجهاز العصبي والنفسي له ومدى تأثير كل منهما في الآخر وتأثره به على نحو يصعب معه الفصل بينهما⁽⁴⁾.

وقد صرح دستور المنظمة العالمية للصحة على أن: "الصحة هي حالة كاملة من الصلاحية البدنية والعقلية والاجتماعية".

وما يؤكد أن القانون الجزائري قد أجاز التعويض عن الضرر المعنوي أن المادة 124 قانون مدني قد حملت مرتكب الخطأ التعويض عن الضرر دون حصره في نوع معين فقد جاءت مطلقة لم تميز بين

(1) أنظر:

عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي (الخطأ أو الضرر)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984، ص 255.

(2) أنظر:

عاطف النقيب، مرجع نفسه، ص 268.

(3) أنظر:

عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 269.

(4) أنظر:

ليلي بن حمودة، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 127.

الضرر المادي والضرر المعنوي مما يسمح بالقول أن المشرع الجزائري يجيز التعويض عن الضرر المعنوي، إضافة إلى الفقرة الرابعة من نص المادة الثالثة من قانون الاجراءات الجزائية والتي جاء فيها أنه: "تقبل دعوى المسؤولية المدنية عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية أو اجتماعية أو أدبية.....".

ويشمل الضرر الادبي على الاخص ما يلحق الشخص من اذى حسي أو نفسي، نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الادبي. كما يشمل الضرر الادبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والاسى وما يفنقه من عاطفة الحب والحنان نتيجة موت عزيز عليه.

الفرع الثاني

الأضرار الواقعة على البضائع والامتعة المسجلة:

جاء في نص الفقرة الاولى من المادة 146 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني أنه: "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء أكان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، ... ، وأنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي"، باستثناء نص المادة يتضح أن المشرع الجزائري قد أقر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يحدثها للبضائع والامتعة المسجلة لكن اشترط حصولها في إطار زمني ومكاني وعليه فلا تتعد مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزام المحافظة على البضائع والامتعة المسجلة إلا بتوافر الشروط الآتية أن يكون الاخلال ناشئاً عن حدث (فقرة اولى)، وأن تحدث أثناء فترة النقل الجوي (فقرة ثانية)، وأن ينجم عنها ضرر (فقرة ثالثة).

الفقرة الأولى

الحدث أو الواقعة

قد يؤدي خطأ الناقل الجوي أو تابعيه إلى الأضرار بمصالح المسافرين أو المرسل أو المرسل إليه عن طريق تلف أو ضياع أو خسارة تصيب البضائع أو الامتعة المسجلة وهو ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 146 من القانون رقم 06/98 السالفة الذكر وهي صريحة في أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة على البضائع والامتعة المسجلة.

أولاً- المقصود بالحدث (الواقعة):

لم يوضح المشرع الجزائري المقصود باصطلاح حدث أو الواقعة غير ان اصطلاح الحادث⁽¹⁾ يعتبر أكثر شمولاً واتساعاً وذلك لأن الناقل يتمتع بهيمنة وسيطرة مطلقة على البضائع والامتعة المسجلة لا تتوفر له على الأشخاص المسافرين، ومن هنا فالمقصود بالحدث أو الواقعة: كل الاسباب الممكنة للضرر، سواء أكانت متصلة بعملية النقل أو غير متصلة بها⁽²⁾، وهذا لا يعني أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية موضوعية في نقل البضائع بل هي مسؤولية شخصية مادام يمكن اثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل وهو ما أقرته الفقرة الأولى من المادة 148 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني حيث جاء فيها: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك".

فمثلاً يكفي لترتيب المسؤولية في ذمة الناقل الجوي أن تدبل الزهور المنقولة بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى بجوارها في نفس مخازن الطائرة⁽³⁾.

ثانياً- المقصود بالبضائع والامتعة المسجلة:

يقصد بالبضائع والامتعة المسجلة ما سلم للناقل الجوي بقصد نقله وتم عنه تحرير استمارة أو خطاب نقل وعليه فمسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية⁽⁴⁾، تقوم على التزام الناقل ببذل العناية المعتادة مع نقل عبء الاثبات بحيث يفترض خطأ الناقل بمجرد وقوع الضرر⁽⁵⁾، وهذا ما نصت عليه المادة 146 من القانون رقم 06/98 السالفة الذكر.

والسؤال الذي يطرح نفسه هو ما مصير الامتعة غير المسجلة؟ مع الاشارة أن بعض الامتعة غير المسجلة والتي يحملها الركاب قد تكون قيمتها أعلى بكثير مما يتصور، ونفس الامر طرح في اتفاقية وارسو 1929 التي لم تنص على ضياع الامتعة غير المسجلة، ونرى أنه نقص شاب الاتفاقية في هذا الصدد غير أن هذا النقص تفادته اتفاقية مونتريال 1999 المعدلة لها بإضافة هذا النوع من الأضرار في الفقرة الثانية من المادة 17 منها بنصها " وفي حالة الامتعة غير المسجلة بما في ذلك الامتعة

(1) أنظر:

مراد منير فهم، خضوع النقل الجوي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، مصر، 1976، ص 43.

(2) أنظر:

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 223.

(3) أنظر:

سعيد الجدار، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000، ص 92.

(4) أنظر:

سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 196 وما بعدها.

(5) أنظر:

خالد أمير العدلي، مرجع سابق، ص 59.

الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه ووكلائه" وانطلاقاً من هذا فالناقل يسأل عن الامتعة غير المسجلة .

غير أن المشرع الجزائري قد وقع في نفس العيب الذي شاب اتفاقية وارسو 1929 قبل تعديلها إذ كان عليه أن يواكب التطور الحاصل في استحداث القواعد القانونية خاصة في ميدان الطيران المدني.

كذلك يطرح التساؤل فيما يخص جنث الموتى هل تعتبر من قبيل البضائع أم من الأشخاص؟ لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذا الموضوع ولا اتفاقية وارسو 1929 وأمام هذا الفراغ القانوني اختلف الفقه حول اعتبار الموتى من قبيل البضائع أو لا، غير أن محكمة الصلح في مدينة باريس بحكمها الصادر سنة 1952 اعتبرت نقل الجنث من قبيل نقل الأشخاص وبالتالي تخضع لمسؤولية الناقل اتجاه الركاب⁽¹⁾.

وأويد هذا الحكم الذي يسوي بين نقل جنث الموتى والأشخاص لأنه صواب ومنطوق، ذلك أن التسوية بين نقل الجنث والبضائع يخالف حتى قواعد الدين ويمس بكرامة الانسان لأن الجسد بعد الحياة حرمة ولا تقبل التقييم المالي وذلك لخروجه عن دائرة التعامل بوجه عام.

الفقرة الثانية

الاطار الزمني للضرر الواقع على البضائع

أفردت المادة 146 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني السالفة الذكر الاطار الزمني الخاص بالضرر الواقع على البضائع حيث اشترطت أن يكون الضرر قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الامتعة المسجلة أو البضائع تحت حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة، أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الاخيرة خارج محطة جوية وبناء عليه فالمشرع الجزائري قد اظهر أن الفترة الممتدة خلال مسؤولية الناقل الجوي للبضائع هي أكثر اتساعاً من تلك التي تمتد خلالها مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص بحكم أن البضائع تعتبر أشياء جامدة تخضع لسلطة الناقل الجوي أثناء فترة النقل⁽²⁾.

وبناء على نص المادة 146 السالفة الذكر يتضح أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع والامتعة المسجلة يبدأ من الوقت الذي يتخلى فيه المسافر أو المرسل عنها وتدخل في حراسة الناقل الجوي، فإذا أصيبت خلال هذه الفترة بأي أضرار انعقدت مسؤولية الناقل الجوي لافتراض الخطأ من

(1) أنظر:

موسى طالب حسن، مرجع سابق، ص 117، 118.

(2) أنظر:

Amor Zahi, droit des transports, cartes juridique et institutionselles de transport de marchandises, tome 1, office des publication universitaires, Alger, 1991 , p 169.

جانبه إلى أن يثبت أنه بذل هو وتابعوه الاجراءات والاحتياطات اللازمة لتفادي هذا الضرر أو أن يثبت أن الضرر راجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه⁽¹⁾.

وتأسيسا على ما تقدم يخرج من نطاق فترة النقل الجوي كل ضرر يصيب البضاعة أو الامتعة المسجلة ويوجد مصدره في حدث أو سبب حصل قبل دخول البضاعة مطار الاقلاع أو بعد خروجها من مطار الوصول أو بعد نقلها بطريق غير جوي في أحوال الهبوط الاضطراري خارج أحد المطارات⁽²⁾، لأن مصدر الضرر حينئذ يكون ناشئا في فترة نقل أرضي لا جوي وهو ما كرسه المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 146 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني أن مدة النقل الجوي لا تغطي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المطار، غير أنه إذا تم مثل هذا النقل في إطار تنفيذ عقد نقل جوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن يفترض في كل خسارة إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة من حدث وقع أثناء النقل الجوي وعلى هذا النحو فالنقل الجوي في حالة نقل البضائع أو الامتعة المسجلة يشمل الفترة التي تمتد منذ استلام الناقل للبضاعة في مطار الاقلاع إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول فإذا تحقق الضرر خلال هذه الفترة انعقدت مسؤولية الناقل الجوي بالتطبيق لأحكام هذه المادة⁽³⁾.

الفقرة الثالثة

صور الضرر الذي يصيب البضائع أو الامتعة المسجلة

لا يكفي أن يقع الحدث أو الواقعة أثناء فترة النقل الجوي بل يجب أن يتولد عنها ضرر للبضائع أو الامتعة المسجلة وقد حصر المشرع الجزائري الضرر الحاصل على البضائع أو الامتعة المسجلة في ثلاثة أمور الهلاك، التلف، الضياع، وذلك في نص المادة 146 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني السالفة الذكر والتي سأتناولها على التوالي:

أولاً- المقصود بهلاك البضاعة:

يقصد بهلاك البضاعة أو الامتعة المسجلة ليس فقط زوال مادتها، بل وكذلك كل تبديل أو تغيير يطرأ عليها بحيث تفقد صلاحيتها للاستعمال الذي أعدت له⁽⁴⁾، وهذا الهلاك قد يكون جزئيا أو كليا وهو

(1) أنظر:

M pourcelet, op, cit, p 44.

(2) أنظر:

مراد فهميم، مرجع سابق، ص 45.

(3) أنظر:

Amor Zahi, op, cit, p 47.

(4) أنظر:

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 226 وما يليها.

ما يطلق عليه الفقه بعجز الطريق كما لو وصلت البضاعة أو الامتعة المسجلة ناقصة في عددها أو وزنها، ولا يعد ما يصيب البضاعة أو الامتعة المسجلة بسبب عجز الطريق هلاكاً سواء أكان بنقص يصيب البضاعة أو الامتعة المسجلة أثناء النقل لسبب يعود لطبيعتها كما لو كانت من السوائل وتبخر جزء منها، أو كفساد المواد الغذائية فساداً يجعلها غير صالحة للاستهلاك أو نفوق الحيوانات... إلخ.

ثانياً- المقصود بتلف البضاعة

يقصد بتلف البضاعة عطبها عطبا يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له، وبمعنى آخر هو كل عوار يلحق البضائع أو الامتعة المسجلة أثناء النقل، وقد يأخذ شكل تهتك الأشياء الجامدة، أو تعفن المواد المنقولة، وغيرها من صور العوار الأخرى⁽¹⁾.

ثالثاً- المقصود بضياع البضاعة أو الامتعة المسجلة

يقصد بالضياع اختفاء البضاعة أو الامتعة المسجلة، بحيث لا يستطيع الناقل تسليمها للمرسل إليه لعدم عثوره على أي أثر لها، كسرقة البضاعة أو تسليمها بطريق الخطأ لشخص آخر غير المرسل إليه المعين في سند النقل وتعذر الاستدلال على هذا الشخص نظراً لاختفائه دون أن يترك أثراً⁽²⁾.

ولا تنطبق أحكام المادة 146 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني إلا على هذه الصور الثلاث وشريطة أن تقع على البضاعة أو الامتعة المسجلة أي تلك التي تكون بصحبة المسافر ويترك حراستها للناقل مقابل إيصال يخوله الحق في تسلمها في مطار الوصول.

الفرع الثالث

الأضرار الناتجة عن التأخير

من المميزات التي يمتاز بها النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل هي السرعة وكسب الوقت، ولهذا فإن مستعملي الطائرة يضعون هذه الميزة في حسابهم عند اختيارهم النقل الجوي وسيلة للسفر أو النقل، لذا كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام يفرض عليه احترام مواعيد السفر أو النقل حسب ما جاء في العقد المبرم بين المسافر أو المرسل وترتيب جزاء على الإخلال بهذا الالتزام إذا ألحقت أضراراً بالمسافرين أو المرسلين وهو ما أكدته نص المادة 147 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الذي جاء فيها: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والامتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"، من

(1) أنظر:

عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 104.

(2) أنظر:

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 228 وما يليها.

خلال نص المادة يتضح أنه حتى تترتب مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير ينبغي أن يكون هناك تأخير في النقل الجوي (فقرة الأولى)، وأن ينشأ عن هذا التأخير ضرر يصيب المسافر أو مرسل البضاعة (فقرة الثانية).

الفقرة الأولى

التأخير في النقل الجوي

لما كان التأخير معناه مجاوزة الميعاد⁽¹⁾ فإنه يفترض حتما نشوء التزام في ذمة الناقل بتنفيذ النقل في مدة معينة وهذا مبدأ لا مرأى فيه لأنه لا يمكن التعرف على التأخير باعتباره أول شرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل.

أولاً - التزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد في تذكرة السفر

لقد عالج المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بصفة مباشرة وذلك بنص المادة 147 من القانون رقم 06/98 السالفة الذكر، ويمكن الجزم أنه نقل حرفياً عن نص المادة 19 من اتفاقية وارسو، ومما لا شك فيه أن التزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد في تذكرة السفر هو التزام تعاقدية مصدره عقد النقل، وأن محل التزام الناقل بتنفيذ عقد النقل الجوي يعد التزاماً بتحقيق نتيجة وفقاً للقانون الجزائري فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المسافر أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، تنعقد مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه⁽²⁾.

والالتزام بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفاً على تنفيذ النقل في الميعاد المحدد، ولكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فينقلب الالتزام إلى التزام ببذل عناية أي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول، وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المادة 147 من القانون رقم 06/98 السالفة الذكر كانت واضحة في حكمها وهو قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول المسافرين أو البضائع أو الامتعة، لا مسؤولية الناقل عن التأخير في حالة الطيران ثم أن التأخير يكون في الغالب من الاحوال نتيجة عمليات شحن البضائع ورفضها.

ثانياً - معيار التأخير في إيصال المسافرين والبضائع

(1) أنظر:

محمد فريد العريني، مرجع نفسه، ص 231.

(2) أنظر:

زاهر فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفاروسوفى، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1985، ص 355.

قد يؤدي تأخر الناقل الجوي في الوصول إلى الميعاد المحدد، إلى أضرار قد تلحق بالركاب كما قد تؤدي إلى اتلاف البضائع التي هي بحوزته .

فما معيار التأخير المقصود في نص المادة 147 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني السالفة الذكر؟ وما مدى التمسك بجدول المواعيد الذي يعلن عنه الناقل؟.

1- معيار التأخير:

قد يتفق الناقل والشاحن أو المسافر على تحديد ميعاد يتم فيه النقل، وقد يتم إبرام عقد النقل سواء في حالة نقل الركاب أو البضائع ولا يحدد فيه موعد لتنفيذه.

إذا اتفق الطرفان المتعاقدان على تحديد موعد لتنفيذ عقد النقل وجب على الناقل أن يحترم الاتفاق الذي حصل بينه وبين الراكب أو الشاحن، فيسأل الناقل الجوي عن التأخير على أساس الضمان وذلك لأن الناقل غير مجبر على ذكر موعد محدد لتنفيذ عقد النقل⁽¹⁾.

وحتى وإن لم يتفق كل من الناقل والمسافر أو المرسل على ميعاد محدد للنقل فإنه أي الناقل الجوي يعد مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي، فلا يصح في حالة عدم الاتفاق على ميعاد محدد للنقل اعتبار الناقل الجوي حراً في اتمام النقل كيفما يشاء، وإلا أصبح التزامه إرادياً بحثاً بل إنه يلتزم بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول، أي الميعاد المعتاد لنفس الرحلة في مثل الظروف الجوية المحيطة⁽²⁾.

2- أهمية جدول المواعيد الذي يعلن عنه الناقل الجوي

مما لا شك فيه أن الناقل غير ملزم بإعلان جدول للمواعيد المقررة للسفر، غير أنه يستعمل هذا الجدول للتعريف بعدد الرحلات التي يقوم بها والخطوط التي يعمل عليها، وهي بمثابة دليل يهتدي به المسافر لا غير فإذا أعلن الناقل على أن الرحلة سوف تبدأ الساعة كذا (...). فليس هناك من شك أن الطائرة قد تغلق بعد ذلك بعدة ساعات، ولا يعد هذا تأخيراً يسأل عنه الناقل، خاصة إذا تعلق الأمر بنقل دولي وهذا ما يلاحظ في غالب الأحيان، غير أن هناك اتجاه يقول بأن الجدول الذي أعلنه الناقل بإرادته الحرة يعد بمثابة إيجاب منه بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد والمدرج بهذا الجدول، وإقدام المسافر أو

(1) أنظر:

وفاء محمد بن جلال، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1998، ص 287.

(2) أنظر:

عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 112.

الشاحن على الركوب في الطائرة أو إرسال بضائعه أو أمتعته يعد قبولاً منه، وبعبارة أخرى يصبح هذا الجدول جزءاً لا يتجزأ من عقد النقل ويعد الناقل مسؤولاً عن التأخير طبقاً لهذا الجدول⁽¹⁾.

إلا أن بعض شركات النقل الجوي تدرج على ظهر تذكرة السفر نفسها أن جداول المواعيد المعلنة لا تمثل جزءاً من عقد النقل وإنما هي مواعيد تقريبية لا تضمن الشركة تطبيقها ومثال ذلك الشروط المدرجة بتذكرة السفر على الخطوط الجوية الجزائرية وهذا نصها "يتعهد الناقل بأن يبذل جهده لنقل المسافرين وأمتعته بالسرعة المعقولة، أما الاوقات المذكورة في جدول المواعيد فتقريبية ولا تؤلف جزءاً من هذا العقد، ويحق للناقل دون سابق إشعار أن يبديل الطائرة وأن ينيب عنه ناقلين آخرين، وله أن يغير أو يلغي عند الضرورة أماكن الوقوف المبينة على التذكرة، كذلك تعدل الجداول دون سابق إنذار، ولا يتحمل الناقل مسؤولية إيجاد مواصلات جوية لمتابعة الرحلة".⁽²⁾

والملاحظ أن هذا الشرط وارد بكل التذاكر التي تسلمها شركات النقل الجوي المنظمة لمنظمة الأياتا

I.A.T.A

الفقرة الثانية

الضرر الناشئ عن التأخير

لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا بد من أن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافرين أو يلحق بالبضائع أو الامتعة المسجلة⁽³⁾ وعليه فالمادة 147 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني السالفة الذكر صريحة في عدم مساءلة الناقل الجوي عن التأخير وإنما عما يسببه هذا التأخير من أضرار، ويشمل ذلك ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، والاصل في ذلك هو الرجوع إلى القواعد العامة وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد ومن الامثلة عن الضرر المتحقق والموجب للتعويض فوات صفقة تجارية كان الراكب يعتزم عقدها، أو ما تكبده من خسائر سياحية غير قابلة للاسترجاع كحجوزات الفنادق وترتيب الرحلات في بلد الوصول، أو فوات اشتراك في مؤتمر اعد له بحثاً، وحسب ما ورد في القانون 14/15 المعدل والمتمم للقانون 06/98 والمحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني فإنه يلزم شركات الطيران وفيما يتعلق بخدمات الزبائن بتعويض مالي للزبائن اللذين تتأخر أو تؤجل أو تلغى رحلاتهم واعلامهم بذلك مسبقاً ويكون التعويض بحسب الوضعية.

(1) أنظر:

عبد الستار التليلي، مرجع سابق، ص 73.

(2) أنظر:

المادة 9 من شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (I.A.T.A)

(3) أنظر:

رفعت فخري، مرجع سابق، ص 141.

1- التعيب الذي يلحق البضاعة نتيجة الضرر

إذا أصيبت البضاعة بضرر ما نتيجة التأخير في إيصالها، ولحق المرسل أو المرسل إليه ضرر من ذلك فإن الناقل يسأل على أساس الاخلال بالتزامه بتنفيذ النقل في الميعاد⁽¹⁾ فتسري في هذه الحالة الاحكام الخاصة بالمسؤولية عن التأخير دون الاحكام الخاصة بضمان الناقل للبضاعة من التلف والهلاك أو التعيب.

2- عبء الإثبات:

يقع إثبات التأخير على كاهل المسافر أو الشاحن، فيجب أن يثبت أن هناك ضررا لحقه نتيجة التأخير وأن يثبت أيضا أن الناقل تأخر في إيصاله أو إيصال بضائعه⁽²⁾، وهنا تظهر الالهمية ما بين الميعاد المتفق عليه صراحة، والميعاد المعقول.

في الميعاد المتفق عليه يكفي للمسافر أو الشاحن اثبات الميعاد المتفق عليه واثبات الضرر الذي لحقه لتقوم مسؤولية الناقل الجوي.

أما في الميعاد الذي لم يتحدد ولم يتفق عليه في عقد النقل، فيجب أولا أن يثبت المدعي أن المدة التي استغرقها الناقل في إيصال البضاعة أو المسافر إلى المكان الذي تعهد الناقل بإيصاله إليه تفوق المدة المعتادة في مثل هذا النقل والظروف المحيطة بالطيران، بعد ذلك يبين الدائن أن الضرر الذي لحقه كان نتيجة تفويت في ميعاد النقل.

وأخيرا أقول أنه على الرغم من وضوح مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب الراكب أو الشاحن من أضرار التأخير المقررة في نص المادة 147 من القانون رقم 06/98 فإن هناك صعوبات تواجه تطبيق هذا المبدأ تتمثل في أن النص لم يضع معيارا موضوعيا لتحديد فكرة التأخير ومداهما وحالاتها، ومن تحليلنا وجدنا أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.

(1) أنظر:

الحكم الصادر عن محكمة الجزائر التجارية بتاريخ 7 فيفري 1956 منشور في المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1957، ص 66، والقضية تتعلق بفساد اللحوم نتيجة التأخير، وقد طبق القضاء أحكام القانون الفرنسي القديم 1924.

(2) أنظر:

ثروت أنيس الاسيوطي، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966، ص 270.

القانونية ية لمسؤولية الناقل

الفصل الثاني

وسائل الإعفاء القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي

يلقي عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي التزاما بضمان وصول المسافر إلى نقطة الوصول سالما أو بتسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه، فإذا أخل الناقل الجوي بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ووجب عليه التعويض عن الضرر الذي لحق بالمسافر أو الضرر الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة، إلا أنه وبالرغم من توافر أركان المسؤولية الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية يستطيع أن يدفعها بإحدى الوسائل التي يرتبها النظام القانوني بهذا الشأن⁽¹⁾ (مبحث أول) وكذلك وبالرغم من منح التشريع الدولي والوطني للناقل الجوي لهاته الوسائل القانونية ليدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق سواء بالمسافر أو البضاعة أو الأمتعة المسجلة، إلا أن الناقل الجوي لا يكتفي بهذه الوسائل وقد يسلك طريقا آخر من أجل إدراج شروط أو اتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول له التوصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه (مبحث ثاني).

المبحث الأول

صور الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

تختلف وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي باختلاف الأساس الذي بنيت عليه هذه المسؤولية، وبالرجوع إلى اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكول المعدل لها لاهاي الصادر في سنة 1955 والقانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري نجد أن الأساس الذي بنيت عليه المسؤولية هو الخطأ المفترض في جانب الناقل الجوي الذي يقع عليه عبء اثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يدفع عن نفسه المسؤولية، وعليه فإن هذا الأخير يستطيع هدم هذه القرينة بأن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ هو وتابعيه، وأن الضرر يعود إلى أسباب أخرى، إذن ما هي هذه الوسائل التي يلتجأ إليها الناقل الجوي ليعتذر عن الخطأ من المسؤولية (مطلب أول)، إضافة إلى إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر وذلك بإثبات السبب الأجنبي (مطلب ثاني).

المطلب الأول

إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات عدم الخطأ

تقوم مسؤولية الناقل الجوي كما أسلفنا القول على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل الجوي، بل يكفي منه إثبات ما لحقه من ضرر، والعلاقة السببية ما بين الضرر والحادث الذي نجم عنه الضرر، وبالرغم من افتراض خطأ الناقل فإن اتفاقية وارسو وكذلك

(1) :

ونقصد هنا بالنظام القانوني اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكولاتها المعدلة والمكملة لها.

بروتوكول لاهاي لم تجعل التزام الناقل الذي يفرضه عقد النقل الجوي التزاما بنتيجة، بل جعلته التزاما ببذل عناية وهو ما يسهل بالتالي للناقل الجوي دفع المسؤولية⁽¹⁾، فالالتزام ببذل عناية يجعل أمر تحلل الناقل الجوي من المسؤولية أكثر يسرا من الالتزام بتحقيق نتيجة إذ بالالتزام الأول - بذل العناية - يستطيع الناقل دحض المسؤولية بإقامة الدليل على أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام العناية الواجبة وهذا يتضح من أحكام اتفاقية وارسو إذ نصت المادة 20 منها في فقرتيها الأولى والثانية على أن " لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها ولا يكون الناقل مسؤولا في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحاة وأنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من جميع الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر"⁽²⁾، وتقابلها الفقرة الأولى من المادة 148 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري، من هذه النصوص يتضح أن الناقل عليه إقامة الدليل على إنتفاء خطئه المفترض وبالتالي التخلص من مسؤوليته بإحدى الوسائل التالية اما اتخاذ التدابير الضرورية (فرع أول) أو وجود العيب الخفي أو الذاتي بالطائرة (فرع ثاني).

الفرع الأول

اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية

تبنى الفقهاء ثلاث نظريات في تفسير عبارة التدابير الضرورية وفتت الأولى عند المعنى الحرفي لعبارة التدابير الضرورية وفحواها ضرورة تقديم دليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإدارة الناقل فيه (الفقرة الأولى) أما الثانية فأخذت بالتفسير المضيق لهذه العبارة أي يجب تقديم الدليل السلبي على إنتفاء الخطأ بمعنى أن يثبت الناقل الجوي سبب الضرر مع ضرورة إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه (الفقرة الثانية) أما الأخيرة فقد تبنت التفسير الموسع لعبارة التدابير الضرورية بمعنى أن الناقل الجوي لا يكلف بإثبات سبب وقوع الضرر على عكس سابقتها (الفقرة الثالثة).

الفقرة الأولى

نظرية التفسير الحرفي

نشير أولا إلى أن المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو تم وضعه في مدريد عام 1928 كان يتضمن عبارة التدابير المعقولة، إذ نصت المادة 1/22 منه على أن: "لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها".

(1) :

حسن كيرة، مرجع سابق، ص 32.

(2) :

ألغيت هذه الفقرة بموجب بروتوكول لاهاي (المادة العاشرة منه).

إلا أنه بناءً على اقتراح الوفد الروسي عدل اصطلاح: التدابير المعقولة إلى اصطلاح التدابير الضرورية، ولكن هذا التعديل لم يكن مقصوداً منه تغيير مضمون نص المادة بل كان مجرد تعديل لفظي⁽¹⁾، وقد أثار تحديد طبيعة التدابير التي يجب أن يتخذها الناقل الجوي وتابعوه للإعفاء من المسؤولية جدلاً حول المقصود بهذه التدابير الضرورية، ولقد اتجه بعضهم إلى ضرورة تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيراً حرفياً⁽²⁾، وهذا يعني أنه لتخلص الناقل الجوي من المسؤولية فيجب إثبات اتخاذ كل التدابير الضرورية التي من شأنها اتخاذها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر، أو تلك التدابير التي لو اتخذت ما وقع الضرر⁽³⁾، إلا أن الفقه وكذلك القضاء أجمعوا على استبعاد هذا المعنى الحرفي لعبارة التدابير الضرورية، ويرجع السبب في ذلك في حقيقة الأمر إلى أن المادة 20 من اتفاقية وارسو الأنفة الذكر تتضمن وسيلتين يمكن للناقل الجوي من خلال إحداهما دفع المسؤولية.

أولاً- الوسيلة الأولى : وهي اتخاذ الناقل وتابعيه كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، فلو كان يقصد بهذه الوسيلة كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر، لما بقي لهذه الوسيلة معنى، ولقدت كل مجال أعمالها، لأن وقوع الضرر دليل على عدم اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية⁽⁴⁾.

ثانياً- الوسيلة الثانية: هي استحالة اتخاذ الناقل الجوي وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي الضرر، وهي الوسيلة التي يقتصر عليها الناقل الجوي للتخلل من المسؤولية فيما إذا فسرت عبارة التدابير الضرورية تفسيراً حرفياً، ولكن عليه إثبات استحالة اتخاذها هو وتابعيه للتدابير الضرورية وهو ما يشكل عبئاً ثقيلاً عليه، إذ يطالب بإقامة الدليل على القوة القاهرة⁽⁵⁾، مما يؤدي إلى التشديد في مسؤولية الناقل، وهذا يناقض ما استهدفته اتفاقية وارسو، حيث قصدت جعل التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية، وبالتالي تمكينه رغم خطئه المفترض من إثبات بذله هذه العناية للتخفيف من المسؤولية⁽⁶⁾.

وفي الأخير أجمع الفقه على استبعاد التفسير الحرفي لعبارة التدابير الضرورية، لأنه يؤدي إلى نقص الوسائل التي أجازتها الاتفاقية للناقل الجوي ليدفع بها المسؤولية، ولأنها ترجح مصلحة مستعملي

M, Pourcelet, op, cit, p 48.

(1) :

(2) :

محمد فريد العريبي، مرجع سابق، ص 210.

(3) :

هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2000، ص 405.

(4) :

حسن كيرة، مرجع سابق، ص 33.

(5) :

ثروت أنيس الأسيوطي، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 446.

(6) :

حسن كيرة، مرجع نفسه، ص 34.

الطائرة على مصلحة الناقل الجوي وذلك بعدم تمكينه من دحض قرينة خطئه المفترض دون إثبات أن الضرر يعود لسبب أجنبي⁽¹⁾.

الفقرة الثانية

نظرية التفسير المضيق

تتطلب هذه النظرية من الناقل الجوي تقديم الدليل السلبي على إنتفاء الخطأ حتى يتمكن من التحلل من المسؤولية⁽²⁾، وهذا معناه أنه يتعين على الناقل الجوي إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث، مع ضرورة إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه⁽³⁾، وعليه إذا أراد الناقل الجوي التحلل من المسؤولية بتطبيق نص المادة 20 من اتفاقية وارسو السابقة الذكر، فينبغي وفقا لهذه النظرية أن يجتمع شرطان:

- إثبات سبب الحادث الذي نجم عنه الضرر.

- أن يثبت أن هذا السبب بالذات لا يرجع إلى خطأ صدر منه، وذلك بإثبات أنه هو وتابعه اتخذوا جميع التدابير الضرورية في مواجهة هذا الخطأ لتفادي وقوعه، فإذا نجح في إقامة الدليل على توفر هذين الشرطين إنتفت مسؤوليته طبقا لنص المادة 20 من اتفاقية وارسو السابقة الذكر.

فمثلا إذا ثبت أن سبب الحادث هو تعرض الطائرة لصاعقة في الجو فيجب على الناقل الجوي أن يثبت أنه قام بتزويد الطائرة بالنشترات الجوية الضرورية، وأن الطائرة تحتوي على آلات لمكافحة الحريق لمجابهة مثل هذا الحادث، أو إذا ثبت أن سبب تحطم الطائرة ناتج عن تراكم الجليد على أجنحة الطائرة، فعلى الناقل الجوي أن يثبت وجود الأجهزة الفنية التي تستخدم في إزالة الجليد.

وقد قضت محكمة استئناف باريس بمسؤولية شركة الطيران اللبنانية بسبب عدم توضيح هذه الأخيرة الظروف الحقيقية التي أدت إلى سرقة سبائك من الذهب خلال الرحلة الجوية⁽⁴⁾.

كما قضت محكمة باريس مسؤولية الناقل لأنه لم يتخذ الإجراءات الآنية والظرافية المتعلقة بالحادث⁽⁵⁾، ويبدو لنا أن المشرع الجزائري إتجه إلى هذا النحو وفي ذلك توفير الحماية الخاصة للناقل

(1) :

محمد فريد العريبي، مرجع سابق، ص 212.

(2) :

هاني دويدار، مرجع سابق، ص 406.

(3) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 317.

(4) :

محكمة استئناف باريس 1956/05/31 مشار إليها، عبد الستار التليلي، مرجع سابق، ص 167.

(5) :

فيعتبر الناقل غير مسؤول إذا أثبت أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر إلا أن الغالبية العظمى من الفقهاء رفضوا هذا التفسير، لأن الأخذ به يتطلب من الناقل الجوي معرفة أسباب الحادث على وجه التحديد، وأن يثبت اتخاذه التدابير الضرورية لتفاديه⁽¹⁾، كما أنه يحرم الناقل الجوي من إحدى الوسيلتين اللتين أشارت إليهما المادة 20 وهي إثبات أنه استحال عليه هو وتابعوه اتخاذ التدابير الضرورية لسبب لا دخل لإرادتهم به، ولهذا سمي الإثبات في هذه النظرية بالإثبات الشيطاني لإنتفاء الخطأ لكونها تعتمد على خبرة الناقل الجوي وحكته في الأمور التقنية والفنية المرتبطة بالطائرة⁽²⁾.

الفقرة الثالثة

نظرية التفسير الموسع

نظرا للتشديد الذي تفرضه النظرية السابقة - نظرية التفسير المضيق - على عاتق الناقل الجوي، وإنتقاد الفقه لها، ذهب جمع من الفقهاء إلى ضرورة تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً موسعاً وفحوى هذه النظرية وهي النظرية الأقرب إلى مضمون المادة 20 من الاتفاقية أنه إذا أراد الناقل التحلل من المسؤولية فيكفي أن يثبت اتخاذه التدابير المعقولة التي يتخذها في مثل مهنته الناقل الحريص لتفادي وقوع الضرر⁽³⁾، ويستند أصحاب هذه النظرية في تفسير عبارة "التدابير الضرورية" إلى أن اتفاقية وارسو وضعت على عاتق الناقل الجوي التزاماً ببذل عناية، وليس التزاماً بتحقيق نتيجة، وعلى هذا فيجب تفسير هذه العبارة على نحو يتفق مع هذه الطبيعة⁽⁴⁾.

وتأسيساً على ذلك، لا يقع على عاتق الناقل الجوي إقامة الدليل على السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الناجم عنه الضرر، وإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا في مواجهة هذا السبب بالذات كل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر⁽⁵⁾.

وخلاصة القول بهذه النظرية أنه إذا أراد الناقل التخلص من المسؤولية، فعليه أن يقدم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، وذلك بتقديم ما يدل على أنه هو وتابعوه قد بذلوا العناية المعقولة في تنفيذ الالتزام الذي يفرضه عليه عقد النقل الجوي وهو توصيل المسافرين أو البضاعة أو الامتعة المسجلة إلى نقطة الوصول سليماً معافى، وتمثل التدابير المعقولة أن يثبت أنه اتخذ طائرة صالحة للملاحة كانت

(1) :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 199.

(2) :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 214.

(3) :

أبو زيد رضوان، مرجع نفسه، ص 331.

(4) :

حسن كيرة، مرجع سابق، ص 34.

(5) :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 316.

موضع فحص دوري من جانبه للتأكد من صلاحيتها وخلوها من العيوب، أو أن يثبت أن أعضاء طاقم الطائرة على درجة عالية من الكفاءة أو أن الإقلاع تم حين كانت الأحوال الجوية تسمح بذلك⁽¹⁾ وغير ذلك من الأمور التي تراها محكمة الموضوع ضرورية.

وهذا الرأي الذي أجمع عليه الفقهاء في هذه النظرية مبرر من وجهة نظري وذلك في الأسباب التي ارتكزوا عليها والتي تؤدي إلى تحقيق التوازن العادل ما بين مستعملي الطائرة والناقل الجوي.

وإن تقدير ذلك من شأن قاضي الموضوع ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة ومدى كفاءة أجهزة الانقاذ⁽²⁾.

فيتعين على الناقل الجوي وتابعيه بذل العناية لتفادي وقوع الضرر بوجه عام ويكفي إثبات هذه العناية للتخلل من المسؤولية، إلا أن الناقل قد يعجز عن إثبات ذلك ومع ذلك يتفادى الناقل المسؤولية إذا أثبت أن التدابير لم يتخذها أو عجز عن إثبات اتخاذها لها ليس من شأنه التأثير على تفادي وقوع الضرر فسواء الناقل اتخذ أم لم يتخذه كان الضرر متحققا وعليه فالناقل عليه إثبات سبب الضرر للتخلل من المسؤولية متى عجز عن إثبات اتخاذ التدابير الضرورية.

الفرع الثاني

العيب الخفي أو الذاتي بالطائرة

رغم الاحتياطات التي يتخذها الناقل الجوي وتابعوه، فإنه يحدث أن تقلع الطائرة بأمان، ثم يحدث فجأة انفجار في محركها بسبب عيب ذاتي بها لا يعلمه الناقل ولم يكن بإمكانه أن يعلمه، وهذا السقوط أدى إلى وفاة ركاب الطائرة أو تلف البضائع أو الأمتعة المسجلة التي على متنها، فهل يمكن للناقل الجوي التحلل من المسؤولية في مثل هذه الحالة، أو تلقي تبعة العيب الذاتي في طائرة على عاتقه، بمعنى آخر هل الحادث الناجم عن العيب الخفي بالطائرة يمكن أن يعفي الناقل من المسؤولية ويتحلل منها استنادا لهذا السبب وتبعاً لذلك سنتطرق للقصد بالعيب الخفي وفقاً لاتفاقية وارسو (فقرة أولى)، والشروط الواجب توفرها للاعتداد بالعيب الخفي بالطائرة (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

المقصود بالعيب الخفي وفقاً لاتفاقية وارسو

كان المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو لسنة 1929 يستبعد حالة العيب الذاتي في الطائرات من حالات إغفاء الناقل الجوي من المسؤولية، بل على العكس نص صراحة على تحمل الناقل تبعة العيب

(1) :

هاني دويدار، مرجع سابق، ص 407.

(2) :

سميحة الفيلوي، مرجع سابق، ص 102.

الذاتي، فقد نصت المادة 22 في فقرتها الأولى منه على أن: " لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو وتابعوه، أنهم اتخذوا كل التدابير المعقولة لتوقي الضرر، أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، ما لم يكن الضرر راجعا إلى عيب ذاتي في الطائرة".

من هذا النص يتضح أن حالة العيب الذاتي من إعفاءات المسؤولية كانت تستثني وتلقي تبعته على عاتق الناقل في جميع الأحوال⁽¹⁾، بحجة أن للناقل الجوي في مقابل ذلك دعوى يرجع بموجبها إلى صانع الطائرة، إلا أنه عند الصياغة النهائية للاتفاقية اختفت الجملة الأخيرة الواردة بالمادة 1/22 من المشروع التمهيدي ولم تظهر بعد بالمادة 1/20 من الاتفاقية، حيث اقترح المندوب الفرنسي وأيده في ذلك المندوب البريطاني في الاجتماع المنعقد في وارسو إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن العيب الذاتي بعلّة أن ذلك يفتح الباب أمام الدعاوى الكيدية، وكى لا يفسح المجال للمدعي بأن الضرر يعود إلى هذا العيب⁽²⁾.

وبالفعل انتهى الاجتماع بالموافقة على الاقتراح الفرنسي والبريطاني، وحذفت الجملة الأخيرة الواردة بالمادة 22 من المشروع التمهيدي والخاصة بالعيب الذاتي، ومعنى هذا الحذف أنه لم يعد العيب الذاتي في الطائرة واقعا على عاتق الناقل في جميع الأحوال بمعنى أنه أصبح من المستطاع أن يتحلل الناقل الجوي من المسؤولية فيما إذا كان الضرر ناجما عن عيب ذاتي في الطائرة إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو استحال عليهم اتخاذها طبقا للقاعدة العامة الواردة في المادة 20 من الاتفاقية وأن الحادث يرجع إلى عيب ذاتي بالطائرة، وأن هذا العيب لم يظهر بالرغم من الكشف الدوري على الطائرة⁽³⁾.

الفقرة الثانية

شروط العيب الخفي بالطائرة

يشترط في العيب الخفي أن يكون غير ممكن التوقع، أي لا يمكن إكتشافه من قبل الناقل الحريص، إذا بذل عنايته العادية، وإلا عد الناقل مخطئا، فمثلا إذا توقع الناقل الجوي حدوث عيب ذاتي في محرك الطائرة لانتهاه صلاحيته، فلا يمكن له التحلل من المسؤولية، لأن واقعة العيب الذاتي متوقعة الحدوث⁽⁴⁾، كما يشترط لتخلص الناقل من المسؤولية توافر شرط آخر وهو عدم إمكان تفادي العيب

(1) - :

موسى طالب حسن، مرجع سابق، ص 196.

(2) - :

ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 493.

(3) - :

فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 200.

(4) - :

موسى طالب حسن، مرجع سابق، ص 196.

الذاتي عند حدوثه، فمثلا لو نشب حريق في محرك الطائرة بسبب عيب ذاتي بها، وكان بإمكان الناقل الجوي القيام بهبوط اضطراري عد مهما إذا لم يحاول ذلك، ولا يكون الناقل قد اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر⁽¹⁾.

ففي قضية عرضت على محكمة بروكسل الابتدائية، كانت مقاعد الطائرة غير مثبتة بأرضية الطائرة تثبيتا كافيا، في حين كانت أحزمة المقاعد مثبتة بها بدرجة تزيد على درجة تثبيت المقاعد ذاتها بأرضية الطائرة، وعند سقوطها وإصطدامها بسطح الأرض، أدى عنف الاصطدام إلى انفصال المقاعد عن الأرضية وإندفاعها بالركاب وإرتطامهم بجدران وسقف الطائرة فأصيبوا بجروح، اعتبرت المحكمة عدم تثبيت المقاعد عيبا خفيا لا يسأل عنه الناقل، ومن العيوب الذاتية في الطائرة قد تسقط الطائرة نتيجة عيب في تركيبها أو تقصير في تثبيت محركها أو أحد أجزائها⁽²⁾.

ويرى بعض الفقهاء أنصار عنصر الخارجية أن العيب الذاتي في الطائرة يعد واقعة آتية من داخل منشآت الناقل، ومن ثم نفقد عنصر الخارجية الذي يجب توافره في كل واقعة يمكن اعتبارها قوة قاهرة، وهذا يعني عدم استطاعة الناقل الجوي التحلل من المسؤولية⁽³⁾، وهذا الرأي مخالف لنص المادة 1/20 من اتفاقية وارسو التي تبيح للناقل التحلل من المسؤولية إذا أثبت استحالة اتخاذه هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر، وبغض النظر عن مصدر الواقعة.

المطلب الثاني

إغفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي

قيام المسؤولية العقدية يفترض أن هناك عقدا صحيحا واجب التنفيذ لم يرق المدين بتنفيذه وأن يكون عدم التنفيذ أو التأخير فيه راجعا إلى خطئه فلا تقوم المسؤولية العقدية إلا إذا توافر الخطأ في جانب المدين، أما حيث ينتقي الخطأ بقيام السبب الأجنبي فلا محل لمساءلة المدين ذلك لأن الاستحالة الناجمة عن سبب أجنبي لا يد للمدين فيه تؤدي إلى انقضاء الالتزام والإغفاء من المسؤولية لأنه لا التزام في المستحيل⁽⁴⁾.

(1) - :

ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 495.

(2) - :

يسرية محمد عبد الجليل، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة الاسكندرية، مصر، 2006، ص 23.

(3) - :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 203.

(4) - :

بلحاج العربي، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، طبعة 1، الجزء 2، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 816 - 817.

وهو ما أكدته نص المادة 307 من القانون المدني وجاء فيه "ينقضي الالتزام إذا أثبت المدعي أن الوفاء به أصبح مستحيلا عليه لسبب أجنبي".

السبب الأجنبي هو فعل أو حادث معين لا ينسب إلى المدعي عليه ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار أمرا مستحيلا ولهذا قد يكون مرد الأضرار الحاصلة للركاب أو البضائع إلى أسباب أجنبية وخارجة عن نطاق نشاط الناقل الجوي مما أدى باتفاقية وارسو والقانون الطيران المدني الجزائري إلى إجازة هدم قرينة الخطأ المفترض من قبل الناقل كلما نسب إليه الخطأ وهذه الأسباب الأجنبية التي تؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية هي القوة القاهرة (فرع أول) أو خطأ المضرور (فرع ثاني).

الفرع الأول

القوة القاهرة

لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل متى كانت هناك استحالة في اتخاذ الناقل الجوي وتابعوه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات أن هذه التدابير تعتبر من قبيل القوة القاهرة وهذه الأخيرة هي أمر لا يمكن إسناده إلى المدعي عليه، أي لا يد له فيه كالحرب، أو الزلزال⁽¹⁾ وتبعاً لذلك سوف نتطرق إلى مفهوم القوة القاهرة (فقرة أولى) وشروطها التي تعد سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية (فقرة ثانية) إضافة إلى أثر هذه القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي (فقرة ثالثة).

الفقرة الأولى

مفهوم القوة القاهرة

تمثل القوة القاهرة وسيلة قانونية هامة تسمح للمدين في التزام عقدي أصبح مستحيل التنفيذ طبقا لها بالتحلل من هذا الالتزام، إضافة إلى أنها وسيلة قانونية تسمح له بالتخلص من مسؤوليته المدنية عموماً، ولقد نظمت اتفاقية وارسو وسائل دفع الناقل الجوي لمسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافرين في الفقرة الأولى من المادة 20 والتي تنص: "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أي كان مستحيلا على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر"⁽²⁾ وبالنظر لنص المادة في فقرتها الأخيرة لوجدنا أنها تنص على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان من المستحيل عليه هو أو تابعيه اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، وهذا في حقيقة الأمر هو مما ينطبق على القوة القاهرة وإن لم ترد صراحة في نص المادة إلا أن الإعفاء يستفاد ضمناً، وقد نص المشرع الجزائري على نفس الحكم في

(1) :

أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الاردني، الطبعة الأولى، مطبعة الجامعة الأردنية، الأردن، 1987، ص 338.

(2) :

موسى طالب حسن، مرجع سابق، ص 334.

المادة 1/148 من القانون رقم 06/98 السالف الذكر ، والقوة القاهرة لم يعرفها المشرع الجزائري لكن نص عليها في المادة 127 من القانون المدني كسبب معفي للمسؤولية إذا أثبت الشخص أن الضرر الناشئ لا يد له فيه بل راجع لقوة القاهرة⁽¹⁾ ، ولهذا تعتبر القوة القاهرة مسوغا قانونيا في التشريع الجزائري يؤدي إلى إنهاء القوة الملزمة للعقد متى توافرت شروطها.

والقوة القاهرة التي لم تتخذ لمواجهة التدابير الضرورية والتي يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته تجاهها هي الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاطه ولا يمكن توقعها أو ردها⁽²⁾ فمثلا قد تكون راجعة إلى مخاطر الجو أو فعل الطبيعة كتعرض الطائرة لعاصفة غير متوقعة أو مطب هوائي شديد، فهذه تعتبر مخاطر لصيقة بالوسط الذي تخلق فيه الطائرة، ولقد قضت محكمة وهران في حكم لها أن الصاعقة التي حطمت جهاز الاتصال تعتبر قوة القاهرة ولا يتحمل الناقل الجوي المسؤولية⁽³⁾.

الفقرة الثانية

شروط القوة القاهرة

لكي تعد القوة القاهرة سببا يعفي الناقل الجوي من المسؤولية، أجمع الفقه على ضرورة توافر شروطها في الواقعة المدعى بها وتتمثل هذه الشروط في:

(1) :

المادة 127 من الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 1975/10/26 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، مرجع سابق

(2) :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 335.

(3) :

حكم محكمة وهران في 1980/01/09 المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ص 314.

أولاً - عدم إمكان توقع الواقعة: حتى تكون الواقعة قوة قاهرة يجب ألا يكون في إستطاعة الناقل توقع حدوثها أي أن الواقعة بطبيعتها غير ممكن توقعها وما لا يمكن في حدود المألوف توقعه عقلاً⁽¹⁾، لأنه إذا أمكن توقعها يعد الناقل الجوي مقصراً إذا لم يتخذ التدابير الضرورية لتفادي نتائجها⁽²⁾، ومعيار التدابير الضرورية معيار موضوعي يقاس على ما يفعله الناقل الحريص إذا وجد في نفس الظروف، وتتخذ هذه الظروف وفقاً لعدة عناصر منها ما أحرزه من تقدم في الطيران، طبيعة الرحلة، ظروف الجو، وغيرها⁽³⁾، ويعود تقدير الواقعة المدعى بها إذا كانت ممكنة الدفع أم لا، إلى محكمة الموضوع.

ثانياً - عدم إمكان دفع الواقعة: لا يكفي في الواقعة المدعى بها حتى تعد قوة قاهرة أن تكون مستحيلة التوقع، بل يجب كذلك أن تكون مستحيلة الدفع⁽⁴⁾، وعليه ليس من قبيل القوة القاهرة ما يمكن دفعه ولا يعتبر فيه تنفيذ النقل مستحيلاً كالحادث الفجائي، بل يجب أن تكون الواقعة من شأنها أن تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً استحالته مطلقة، بمعنى أن يعجز الناقل الجوي عن دفع الحادث الناجم عن القوة القاهرة، ولكن إذا لم يتمكن من دفعها، وكان باستطاعته تجنبها، فلا تكون الواقعة قوة قاهرة، فمثلاً إذا تعرضت الطائرة لعاصفة ثلجية غير متوقعة ولكن كان باستطاعة الناقل العادي تفاديها وذلك مثلاً بتشغيل الأجهزة الفنية المضادة للتجلد، فلا تعد هذه الواقعة قوة قاهرة، وبالتالي لا يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية، ويجب أن يتم تقدير هذا الشرط على ضوء التقدم الذي شهده اليوم وقوع الحادث في مجال الطيران، ففي البداية كان من الصعب مجاراة عوامل الطبيعة وكوارثها، أما الآن فقد وصل هذا المجال إلى مستوى عال من التقدم التكنولوجي وزودت الطائرة الحديثة الصنع بمعدات متطورة لقياس الضغط الجوي وأجهزة الرادارات التي تفيد في الحصول على معلومات بخصوص المتغيرات الجوية وبالتالي أصبح بالإمكان تفادي الخطر المفاجئ أثناء التحليق في الوقت المناسب، إلا أن إثبات ذلك في بعض الأحيان يكون عسيراً خاصة عند تهشم الطائرة نهائياً أو فقدانها في أعالي البحار⁽⁵⁾، ومعيار استحالة الدفع موضوعي يقدر بمقدرة غيره من الناقلين العاديين إذا ما وجدوا في نفس الظروف، كما أن تحديد معيار الاستحالة يعود لمحكمة الموضوع ذات الاختصاص⁽⁶⁾.

(1) :

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1964، ص 996.

(2) :

ثروت أنيس الاسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 467.

(3) :

صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص 216.

(4) :

عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 997.

(5) :

محمد محبوبي، الطاكي روشام، الإعفاءات القانونية والاتفاقية للناقل الجوي، متوفر على الموقع التالي: www.justice. Gov.ma.

(6) :

صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص 218.

ثالثاً- أن تكون الواقعة أجنبية: ويرى البعض أنه لا يكفي توافر الشرطين السابقين لتعد الواقعة قوة قاهرة، وإنما يشترط شرط ثالث وهو أن تكون الواقعة أجنبية عن نشاط الناقل الجوي، وقد احتدم الجدل حول هذا الشرط، حيث يرى البعض أنه لا يمكن اعتبارها قوة قاهرة في النقل الجوي على أساس أن النقل الجوي مرتبط بالمحيط الذي نشأ فيه وبالتالي فهناك ارتباط بين الحوادث الجوية وعوامل الطبيعة، ورغم وجهة هذا الرأي لا يمكن تحميل الناقل مسؤولية بسبب أجنبي خارج عن إرادته، فمخاطر الطيران الناتجة عن العوامل الطبيعية تعتبر خارجة عن مجال نشاط الناقل وما ينطبق على النقل البحري أو البري ينطبق على النقل عبر الجو، فأصحاب هذا الرأي لم يفكروا في إنكارهم الصفة الخارجية على عوامل الطبيعة في طرق النقل الأخرى كالنقل البحري، حيث تعتبر العاصفة القوية المفاجئة قوة قاهرة، وتفيد هذه الفكرة معنيين:

1- يتمثل في عدم قدرة الشخص على منع نشوء الواقعة المكونة للقوة القاهرة.

2- يتمثل في عدم تمكنه من التصدي للآثار المترتبة عنها.

وتبعاً لما تم بيانه فإنه إذا كانت الوقائع آتية من نشاط الناقل أو منشأته، فإنها تفقد عنصر الخارجية، وبالتالي يمكن وصفها بالحادثة المفاجئ، وهذا يعني تحمل الناقل الجوي تبعاتها، ولا يمكن إعفاؤه من المسؤولية، وقصر الإعفاء عند الإثبات على القوة القاهرة.

الفقرة الثالثة

أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي

يجب التفرقة فيما يتعلق بأثر القوة القاهرة بين فرضين:

- الأول أن تكون القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر، فإذا أثبت الناقل هذا الفرض فإنه يعفى من المسؤولية كلياً، وذلك لانعدام رابطة السببية، شريطة أن يثبت استحالة اتخاذه للتدابير الضرورية لتفادي الضرر، هذه هي الحالة التي تشمل القوة القاهرة عملاً بالفقرة الأولى من المادة 20 من اتفاقية وارسو المشار إليها سابقاً.

- أما الفرض الثاني فهو أن تشترك القوة القاهرة مع خطأ الناقل في وقوع الضرر، وهنا لا يمكن للناقل الجوي التحلل من المسؤولية لأنه لا محل لتوزيع المسؤولية، فارتكاب الناقل خطأ يعني عدم اتخاذه هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر⁽¹⁾، وبالتالي يمنع من التمسك بالفقرة الأولى من المادة 20 من اتفاقية وارسو.

(1) :

عيسى غسان رضوي، مرجع سابق، ص 153.

الفرع الثاني

خطأ المضرور

تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه:

" إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها"⁽¹⁾.

نظرا لاختلاف الاتجاهات في قوانين الدول المختلفة حول أثر خطأ المتضرر على مسؤولية المدعى عليه - الناقل الجوي - فإن المؤتمرين في وارسو لم يتوصلوا إلى تبني مفهوم موحد من بين هذه الاتجاهات⁽²⁾، لذا أتت المعاهدة بقاعدة إسناد تحيل إلى قانون المحكمة المثار أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية، بينه وبين الناقل، وانتقد الفقه موقف الاتفاقية بهذا الشأن، حيث يروا أن تطبيق هذا النص سيؤدي إلى إصدار أحكام مختلفة في خطأ واحد عندما يرفع الدعوى أكثر من مدع أمام أكثر من محكمة.

وبغض النظر عما سبق، فقد يصاب المسافر بضرر نتيجة لخطأ منه، كأن يقفز من الطائرة أثناء عملية الهبوط قبل أن تقف الطائرة، كما قد يساهم المسافر في إحداث ضرر له كما لو أن المسافر لم ينتبه لدوران مراوح الطائرة، والطيار لم يكن أوقف المراوح وسمح للمسافرين بالنزول وعليه سنتطرق إلى نقطة استغراق المتضرر لخطئه (فقرة أولى)، واشتراك خطأ الناقل مع خطأ المتضرر (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

استغراق المتضرر لخطئه

قد ينجم الضرر عن خطأ المضرور نفسه، كأن يتعجل الهبوط قبل وقوف الطائرة نهائياً فيسقط ويتعرض للضرر، أو يغادر مقعده أثناء عمليات الـقلاع والهبوط رغم تحذيرات الناقل بالتزام الأماكن فيصاب بضرر، وقد اضيف هذا العنصر في مؤتمر وارسو باقتراح من المندوب البريطاني، وإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية يكون بقدر خطأ المضرور في إحداث الضرر، على أن التحديد يكون من اختصاص قانون المحكمة المطروح عليها النزاع لتقدير أثر خطأ المضرور في المسؤولية⁽³⁾.

(1) :

يأتي هذا النص بحكم عام يشمل حالات المسؤولية في نقل المسافرين والبضائع أو الأمتعة المسجلة والمسؤولية عن التأخير.

(2) :

مختار بربري، مرجع سابق، ص 129.

(3) :

عيسى غسان راضي، مرجع سابق، ص 157.

وبمعنى آخر انه حتى يتسنى للناقل الجوي إغفائه من المسؤولية وجب عليه إثبات أن الضرر وقع نتيجة خطأ الشخص المضرور وأسندت للمحكمة عند تطبيقها لقانونها أمر تقدير مدى اثر الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي حتى يتسنى لها استبعاد مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها .

ويرى الدكتور محمد فريد العريني أن السبب في هذه الإحالة يرجع إلى فشل الاتفاقية في تبني مفهوم موحد لهذه المشكلة، وبالتالي على المحاكم الداخلية التوفيق قدر الإمكان في تبيين المفاهيم المتبادلة لأثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة، وفي التشريع الجزائري رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني لم يتضمن مفهوماً لخطأ المضرور ضمن نصوصه مما يرجعنا إلى القواعد العامة ويقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافر نفسه بينما في نقل البضائع يكون كل من المرسل أو المرسل إليه ويمكن لهما رفع دعوى ضد الناقل ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعي المرسل إليه يمكن أن يستغرق خطأ الناقل الجوي، وقد نص في المادة 149 منه على أنه "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، مكن إغفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"، ونفس الشيء تعتبر هذه المادة نقل حرفي عما ورد في المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929 السالفة الذكر .

كما جاء في نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري السابق الإشارة إليه أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كخطأ صدر من المضرور، كان ملزم بتعويض هذا الضرر".

من خلال هذين النصين يستشف أن المشرع الجزائري يشترط للحكم بانقضاء مسؤولية الناقل الجوي أن يكون الضرر راجعاً إلى خطأ المضرور نفسه، فإذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر يعود لخطأ المتضرر وهو السبب الوحيد للضرر فلا مسؤولية تقع على عاتقه وبالتالي فلا يحكم عليه القاضي بتعويض ما⁽¹⁾، لأن خطأ المتضرر يكون قد استغرق خطأ الناقل الجوي⁽²⁾.

(1) :

B. Mercadal, op, cit, p 399.

(2) :

هاني دويدار، مرجع سابق، ص 411.

الفقرة الثانية

اشترك خطأ الناقل مع خطأ المتضرر

إن اشتراك المضرور بفعله مع فعل المدعى عليه في إحداث الضرر في هذه الحالة لا تكون مسؤولية المدعى عليه كاملة، بل تنقص بقدر تدخل المدعي بفعله في إحداث الضرر⁽¹⁾، وعليه ففي هذه الحالة يؤخذ بمبدأ توزيع المسؤولية، بمعنى أن الناقل لا يسأل كلياً أو يعفى كلياً من المسؤولية، وكذلك المتضرر بل يتحمل كل منهما جزءاً من الضرر.

ولكن اختلف الفقه في طرق توزيع المسؤولية، فمنهم من أخذ بالتوزيع وفقاً لجسامة الأخطاء، وهذا يعني أن القاضي ينقص من قدر التعويض بتوزيع المسؤولية بين الناقل والمتضرر وبإسناد كل من الخطأين إلى الآخر، وبالتساوي بينهما في حالة عدم معرفة التقدير⁽²⁾.

وبعضهم الآخر قد أخذ بالتوزيع المتساوي ويقصد بهذه الطريقة أن يتحمل كل من المتضرر والناقل الجوي نصف الضرر⁽³⁾.

أما الجانب الآخر من الفقه والجانب الأكثر قبولاً فقد أخذ بطريقة التوزيع وفقاً للدور السببي لكل خطأ، بمعنى أن المسؤولية تقسم بين المتضرر والناقل الجوي بقدر مساهمة كل منهما في إحداث الضرر⁽⁴⁾، وسبب اجماع الفقه على هذه الطريقة يتمثل في أن اللجوء إلى فكرة السببية كمعيار لتوزيع عبء التعويض بين المتضرر والناقل الجوي يتفق مع نظرية السبب المنتج التي قبلها الفقه والقضاء كمعيار لتحديد مدى توافر رابطة السببية بين الخطأ والضرر⁽⁵⁾.

ويشترط في خطأ المتضرر لكي يتمكن الناقل الجوي من دفع المسؤولية وبالتالي إعفائه منها كلياً أو جزئياً بقدر تسببه أو اشتراكه في أحداث الضرر، توافر عنصرين:

- الأول عدم إمكان توقع خطأ المتضرر

- والثاني عدم إمكان دفع هذا الخطأ

(1) - :

قضت المحكمة العليا بالجزائر بأن الحكم الجزائي بإدانة السائق لا يمنع القاضي المدني من تقييم المسؤولية إذا تبين أن المضرور ارتكب بعض الخطأ وأن له السلطة التقديرية في توزيع المسؤولية طالما أنه برر هذا التوزيع وحكم بتعويض مناسب للضرر حسبما يراه (قرار رقم 24771 في ماي 1982).

(2) - :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 517.

(3) - :

عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 888.

(4) - :

أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 340.

(5) - :

صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص 258.

فإذا كان خطأ المتضرر ممكن التوقع والدفع، فإن الناقل يكون مسؤولاً لتقصيره في تفادي ما قصر فيه المتضرر⁽¹⁾.

ومعيار خطأ المتضرر معيار موضوعي لا شخصي إذ يجب صرف النظر عما اعتاد المتضرر نفسه في أعماله الخاصة⁽²⁾، كما أنه يجب صرف النظر عن الظروف الخاصة بالناقل المسؤول، والتركيز على الظروف الخارجية التي أحاطت به عند صدور الخطأ من المتضرر، فالذي يتعين بحثه هو ما إذا كان يجب على الناقل المسؤول توقع ودفع خطأ المتضرر وليس ما إذا كان يستطيع توقع الخطأ أو دفعه⁽³⁾.

ويقابل خطأ المتضرر في نقل المسافرين خطأ المرسل في نقل البضائع⁽⁴⁾، فإذا أثبت الناقل أن الضرر يعود إلى خطأ المرسل كأن يهمل في تغليف البضاعة وتجهيتها للشحن، فتصاب بتلف من جراء ذلك. أو أن البضاعة من النوع الذي لا يحتمل النقل في ظروف طبيعية معينة، ويلحق بخطأ المرسل خطأ المرسل إليه، كما لو تباطأ هذا الأخير في تسلم البضاعة حال اشعاره بوصولها والتي كانت قابلة للتلف السريع فيستطيع أن يدفع المسؤولية عن عائقه، ويشترط في خطأ المرسل عدم التوقع، وأن يكون غير ممكن الدفع، فإذا كان خطأ المرسل متوقع أو ممكن الدفع، فإن الناقل لا يستطيع دفع المسؤولية لتقصيره في تفادي ما أخطأ به المرسل، فلو كانت البضاعة سيئة الحزم والتغليف على نحو ظاهر ولم ينبه الناقل المرسل لإعادة حزم البضاعة، فإنه بقبوله نقل البضاعة بحالتها السيئة، يكون مقصراً ولا يسعفه التذرع بخطأ المرسل، لأن الخطأ في هذه الصورة ظاهر كان بالإمكان توقعه ودفعه⁽⁵⁾.

وعليه فالناقل لا يمكنه نفي مسؤوليته بسبب خطأ المرسل، إذ عليه دوماً واجب الرقابة.

ويلاحظ على المادة 21 أنها أحالت خطأ المتضرر إلى قانون القاضي ولم تتكلم عن خطأ المرسل، لذا فإن الناقل الجوي يستطيع الارتكاز على المادة 20 والتي تعفيه من المسؤولية إذا أثبت أنه هو وتابعه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها⁽⁶⁾.

(1) - :

عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 319.

(2) - :

عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، 881.

(3) - :

صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص 263.

(4) - :

فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 204.

(5) - :

مختار بربري، مرجع سابق، ص 149.

(6) - :

ثروت أنيس الأسيوطي، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 532.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن ما جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 يخالف تماما ما تطرقت إليه اتفاقية وارسو 1929 والمشرع الجزائري، إذ أن إحداث المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي، جعلت وسائل الإغفاء تتعدد حسب حالة المسؤولية التي سيسال عنها الناقل الجوي⁽¹⁾، سواء كانت المسؤولية عن الركاب، أو المسؤولية عن البضائع أو المسؤولية عن التأخير ونجد هذه الوسائل بالتفصيل في نص المادتين 20 و 21 منها .

وانطلاقا مما سبق كان يجدر بالمشرع الجزائري تعديل هذه المواد وإضافة ما يراه مناسبا حفاظا على مصلحة الضحايا دون الإخلال بحقوق الناقل الجوي .

المبحث الثاني

شروط الإغفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي

لقد منح التشريع الدولي والوطني للناقل الجوي عدة وسائل قانونية يدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالراكب، إلا أن الناقل لا يكتفي بهذه الوسائل وقد يسلك طريق آخر من أجل إدراج شروط أو اتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول له التنصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، مما يطرح إشكالية هل تعتبر هذه الاتفاقات صحيحة أم باطلة، نتطرق لذلك من خلال هذين المطلبين نتناول التعريف باتفاقات الإغفاء من المسؤولية (مطلب أول)، وبطلان شروط الإغفاء والتخفيف من المسؤولية (مطلب ثاني).

المطلب الأول

التعريف باتفاقات الإغفاء من المسؤولية

من المعروف أنه إذا توافرت أركان المسؤولية المدنية من خطأ أو ضرر ورابطة سببية تجمع بينهما، فقد قامت المسؤولية على الفاعل وألزم بتعويض ما لحق المضرور من ضرر تعويضا عينيا أو تعويضا بمقابل حسب الأحوال، لكن هذا الحكم العام قد يلحقه وصف يعدل منه، فيكون للتعويض صورة خاصة غير هذه الصورة العامة العادية وتبعاً لذلك نتطرق للمقصود باتفاقات المسؤولية (فرع أول)، وتمييز هذه الاتفاقات عن غيرها من الأنظمة المشابهة لها (فرع ثاني).

(1) :

عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي فقا لاتفاقية مونتريال 1999، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 100 .

الفرع الأول

المقصود باتفاقات المسؤولية

يجوز كقاعدة عامة الاتفاق على الإغفاء من المسؤولية العقدية لأن مصدرها العقد أو الالتزام العقدي ولذلك يجوز الإغفاء منها أو تعديل أحكامها بمقتضى هذا العقد ذاته وهو ما نصت عليه المادة 178 من القانون المدني الجزائري في فقرتها الثانية على أنه: "يجوز الاتفاق على إغفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية" وتمثل اتفاقات المسؤولية بشكل عام سواء كانت في صورة إغفاء أو تخفيف أو تشديد تغييراً وتنظيماً لآثار المسؤولية العقدية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون، وذلك بإدراج الأطراف المتعاقدة في عقودهم لشروط أو بنود يقصد منها تعديل آثار المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد، إما بإغفاء المدين منها تماماً فيمتنع تترتب أثرها في ذمته رغم توفر جميع عناصرها (فقرة أولى)، وإما بتخفيفها (فقرة ثانية)، وإما بتشديدها (فقرة ثالثة).

الفقرة الأولى

الشرط المعفي من المسؤولية العقدية

الشرط المعفي هو ذلك الشرط الذي ترفع بموجبه مسؤولية المدين والتي تمثل مناط مبحثي هذا، وقد عرف أحد فقهاء القانون الشرط المعفي من المسؤولية بأنه: "الاتفاق على إغفاء المدين من التزامه بالتعويض عن الفعل الضار ومنع مطالبته بالتعويض الذي تقضي به القواعد العامة"⁽¹⁾.

يلاحظ على هذا التعريف أنه مقتصر على الاتفاق على إغفاء المدين من التزامه بالتعويض على المسؤولية الناتجة عن الفعل الضار فقط وهذا التعريف جاء مطلقاً بحيث يوحي بأنه يشمل كذلك المسؤولية العقدية مهما يكن، فلو أسقطنا هذا التعريف على الالتزام العقدي، نجده يعفي من الالتزام بالتعويض الناتج عن الإخلال بالتزام عقدي كما أنه يمنع المطالبة بالتعويض تبعاً لذلك مما يترتب عنه خلط بين التعويض الاتفاقي من جهة والتعديل في المسؤولية من جهة ثانية، فالإغفاء من التعويض يدخل في نظام التعويض الاتفاقي أما الإغفاء من المسؤولية فهو مسألة سابقة على التعويض، ذلك أن عدم التعويض أثر من آثارها، وليست هي مسألة الإغفاء من المسؤولية ذاتها، ونقول مسألة سابقة، أي أنه إذا ثبت شرط الإغفاء فلن يكون هناك تعويض يبحث عنه، كما أن التعويض من النظام العام، فلا يجوز الإغفاء منه لذا فإن هذا التعريف بهذا المعنى قاصر عن أن يكون من الناحيتين العلمية والعملية صحيحاً.

(1) - أنظر:

عبد العزيز مقبل العيسائي، شرط الإغفاء من المسؤولية المدنية في كل من القانون الاردني واليميني، دراسة مقارنة، عمان، الأردن، 1998، ص25.

ويعرف الشرط المعفي أيضا بأنه: "اتفاق يقصد به تعديل آثار المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولد عن إتيان عمل غير مشروع بالإغفاء من المسؤولية عن المدين"⁽¹⁾، والملاحظ عن هذا التعريف انه لا ينصب على اتفاق الإغفاء وإنما ينصب على ما يقصده المتعاقدان من الاتفاق، وهو تعديل آثار المسؤولية.

فيما عرفه ثالث بأنه: "اتفاق يقصد به رفع المسؤولية كلية عن مرتكب الفعل الضار ومنع المطالبة بالتعويض الذي تقضي به القواعد العامة"⁽²⁾ وهذا التعريف يتسم بالوجاهة والدقة، ذلك أن شرط الإغفاء يقصد به رفع المسؤولية، أي اعتبار المدين بموجب هذا الشرط، معفي تماما من المسؤولية، مع ملاحظة أن التعريف يشمل التعديل في المسؤولية المدنية ككل وليس العقدية، إلا أنه إذا أردنا تطبيق التعريف على المسؤولية العقدية فسيأتي بالغرض.

بناءً على ما تقدم فإن الشرط المعفي من المسؤولية العقدية هو عبارة عن بند يرد في عقد أو اتفاق منفصل، يعفى بموجبه الدائن مدينه مسبقا من المسؤولية التي قد تترتب في ذمة الأخير إعفاء تاما جراء تنفيذه لالتزامه، فلا تتحقق المسؤولية بالاتفاق رغم تحقق هذه المسؤولية بموجب القواعد العامة.

الفقرة الثانية

الشرط المخفف من المسؤولية العقدية

يتخذ الشرط المخفف عدة صور، ويؤدي الاتفاق عليه أن تكون مسؤولية الدين مخففة وقد عرفه أحد الباحثين بأنه: "الاتفاق على إنقاص مدى التعويض"⁽³⁾، وهذا التعريف يخلط بين التعويض الاتفاقي وبين التخفيف من المسؤولية التي هي مسألة سابقة على التعويض.

يذهب تعريف آخر أنه يقصد بالتخفيف "رفع جزء من مسؤولية المدين وقصر مساعلته على الجزء الباقي"⁽⁴⁾.

وهذا التعريف يعد دقيق فيما يتعلق بالجزئية التي عالجه، إلا أنه غير جامع، فهو لا يشتمل على الحالة التي يكون فيها شرط التخفيف من مسؤولية المدين يكون ببذل عناية على خلاف القواعد العامة

(1) - أنظر:

محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، 1990، ص 10.

(2) - أنظر:

سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، مطبعة النهضة، القاهرة، مصر، 1992، ص 636.

(3) - أنظر:

عبد العزيز مقل العيسائي، مرجع سابق، ص 25.

(4) - أنظر:

سليمان مرقس، مرجع نفسه، ص 637.

التي تقضي بأن مسؤوليته هي بتحقيق غاية، كما أن هذا التعريف لا يشتمل على الاتفاق على التخفيف من درجة العناية المطلوبة في تنفيذ الالتزام.

وذهب تعريف آخر إلى أن شروط التخفيف هي: "تلك التي بمقتضاها يخفض التعويض عن قدر الضرر الذي يستوجبه، أو تنقص المدة التي في أثنائها يجوز رفع دعوى المسؤولية"، من خلال هذا التعريف فإن التخفيض في التعويض وإن كان يخفف من المسؤولية في المآل الأخير، إلا أنه اتفاق لا يرد على المسؤولية مباشرة ولا يصح القول بأنه شرط يعدل في أحكامها ذلك أن التعويض نظام قانوني مستقل، بينما في اتفاقات المسؤولية هي اتفاقات ترد على المسؤولية ذاتها، فيوصف المدين بأنه مسؤول إذا تحققت أركان تلك المسؤولية ليس بموجب القواعد العامة بل بموجب العقد، أما فيما يتعلق بالشق الثاني من التعريف، فإن من صور التخفيف هو الاتفاق على مدة أقل من المدة التي حددها القانون إذا أجاز القانون الاتفاق بنص خاص على خلافها.

فالأصل أن يجيز القانون الاتفاق على مدة أقل بنص خاص لأن القاعدة تقضي بأن قواعد التقادم من النظام العام، وعليه فإن تعريف الشرط المخفف في المسؤولية العقدية هو بند يرد في العقد أو اتفاق منفصل، تخفف بموجبه مسؤولية المدين هو صحيح، وذلك بحصرها في جزء من المسؤولية وهي حالة إغفاء جزئي منها أو بالتخفيف في تقديم مسلك المدين بحيث لا يطالب هذا الأخير بالعناية التي تفرضها القواعد العامة وإنما بالعناية التي ينص عليها الاتفاق والتي تكون أقل منها في القواعد العامة.

الفقرة الثالثة

الشرط المشدد في المسؤولية العقدية

يقصد بالشرط المشدد في المسؤولية العقدية ذلك الشرط الوارد في العقد أو باتفاق منفصل، الذي يقضي بمسؤولية المدين في حالة أو في أحوال تكون فيها مسؤوليته غير قائمة بموجب القواعد العامة، فيمكن الاتفاق على أنه حتى لو قام سبب أجنبي نفى العلاقة بين خطأ المدين والضرر الذي أصاب الدائن يبقى المدين مسؤولاً، وكذلك يمكن الاتفاق على أن يكون التزام المدين بتحقيق غاية رغم أنه في الأصل ببذل عناية، أو الاتفاق على تشديد العناية التي يبذلها المدين والاتفاق على التشديد في المسؤولية جائز (1).

وليس في المسؤولية العقدية فحسب بل وأيضا في المسؤولية التقصيرية على خلاف شرط الإغفاء وشرط التخفيف الذي لا يجوز في المسؤولية التقصيرية بمعنى يكون حكرا على المسؤولية العقدية فقط.

(1) - أنظر:

محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص 49.

الفرع الثاني

تمييزها عن الأنظمة المشابهة لها

إن اتفاقات الإعفاء من المسؤولية تهدف إلى رفع الآثار الناجمة عن المسؤولية عن كاهل المدين فيتخلص بذلك من دفع التعويض للدائن مما جعل هذا الأثر يتشابه إلى حد بعيد مع أنظمة أخرى، لكن هذا التشابه في الآثار لا يلغي من وجود بعض الفروق الجوهرية بين كل من اتفاقات الإعفاء وهذه الأنظمة وتبعاً لذلك سنحاول التمييز بين اتفاقات الإعفاء وما يشتهر بها من النظم، وتتعرض على وجه التحديد للتأمين من المسؤولية (فقرة أولى)، وتحديد مضمون العقد (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

تمييز اتفاقات الإعفاء من المسؤولية عن التأمين من المسؤولية

نصت المادة 619 مدني جزائري على أن: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين صالحه، مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

من نص المادة يتضح أن التأمين عقد يلتزم فيه المؤمن في مواجهة المؤمن له أو المستفيد بدفع مبلغ من المال أو إيراد أو أي عوض مالي متى تحقق الخطأ الموجب لذلك والتأمين إما أن يكون تأميناً على الأشخاص ومن صورته، التأمين من المرض، التأمين من الإصابات" وتأمين الزوج والأولاد، وقد يكون تأميناً على الحياة الخاصة أو على حياة الغير وقد يكون تأميناً من الأضرار⁽¹⁾، كما أن التأمين قد يكون من المسؤولية وهي الحالة التي يثور التشابه بينهما وبين اتفاقات المسؤولية.

يقصد بالتأمين من المسؤولية بأنه: "عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية"⁽²⁾، وهذا التأمين قسم من أقسام التأمين لا يختلف في طبيعته عن سائر عقود التأمين فهو تأمين من الأضرار ز من هنا نجد أن لاتفاقات الإعفاء من المسؤولية والتأمين منها أوجه تشابه وإختلاف نجلها في نقاط على النحو التالي:

أولاً - أوجه التشابه:

(1) - أنظر :

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر، الجزء السابع، دار إحياء التراث، بيروت، لبنان، 1964، ص 1376 وما بعدها.

(2) - أنظر :

سعد واصف، التأمين من المسؤولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1958، ص 16.

اتفاقات الإغفاء من المسؤولية والتأمين منها لها نقاط تلاقي هي:

- تتشابه اتفاقات الإغفاء من المسؤولية مع التأمين من المسؤولية في أنه في كلا النظامين يتخلص المدين من أعباء دفع التعويض إلى الشخص المضرور وبالتالي لا يدفع المسؤول تعويضا للمضرور لأن هذا الأخير قد أعفاه⁽¹⁾.
- كما تتشابه في هذه الحالة مع اتفاقات إغفاء تتشابه أيضا مع اتفاقات التخفيف، حيث تمكن الاتفاق على أن تقتصر مسؤولية شركة التأمين على تغطية مبلغ معين وما زاد في مسؤولية المؤمن له يغطيه هذا الأخير.
- كما لا يجوز التأمين من المسؤولية في حالة الخطأ العمدي لأن هذا يجعل تحقق الخطر متعلقا بمحض إدارة المؤمن له، كذلك لا يجوز الاتفاق على الإغفاء أو التخفيف من المسؤولية في حالة الخطأ العمدي⁽²⁾.

ثانيا - أوجه الاختلاف:

- وعلى الرغم من وجود نقطة التلاقي بين هذين النظامين إلا أن هناك فروق جوهرية تفصل بينهما وتجعل لكلا النظامين نظاما قانونيا قائما بذاته ومستقلا عن الآخر .
- يختلف النظامان في أنه في التأمين من المسؤولية تدفع شركة التأمين للمضرور ذلك لان التأمين يؤكد المسؤولية لا ينفىها⁽³⁾، فيما يهدف شرط الإغفاء إلى براءة ذمة المسؤول في مواجهة المضرور لذلك نرى أن المشرع الجزائري قد أجاز التأمين من المسؤولية ولم يجز ما أقدم عليه الاتفاق على الإغفاء منها .

ومن أمثلة ذلك إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي التي نص عليها القانون رقم 07/80 المؤرخ في 1980/08/09 المتعلق بالتأمينات في مادته 1/196 " يجب على كل ناقل جوي أن يكتب تأمينا لدى شركة التأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير" وكذلك ما جاء في نص المادة 171 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني على أنه " يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج، أن يكتب تأمينا يغطي مسؤولياته".

(1) - أنظر :

اسماعيل محمد علي المحاقري، الإغفاء من المسؤولية المدنية في القانون المدني اليمني، دار الجامعة الجديدة، اليمن، 1996، ص 349.

(2) - أنظر :

عبد الحي حجازي، النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام، مطبعة النهضة، القاهرة، مصر، 1954، ص 139.

(3) - أنظر :

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص 1643.

- كما يختلفان في أن التأمين من المسؤولية جائز في كلا المسؤوليتين التقصيرية والعقدية أما الإغفاء من المسؤولية فلا يجوز إلا في المسؤولية العقدية لأن المسؤولية التقصيرية تعد من النظام العام.

- كما يرى البعض أن النظامين يختلفان في أن عقد التأمين هو عقد إحتمالي يعد عنصر الاحتمال أساسيا في العقد، بينما يتحدد مركز المتعاقدين في شرط الإغفاء أو التخفيف من المسؤولية عند التعاقد⁽¹⁾، هذا القول إن صح في ظاهره فهو ليس كذلك في حقيقته، ذلك أنه حتى في ظل شروط الإغفاء نجد أن المتعاقد (الدائن) لن يعرف مركزه المالي الحقيقي وأنه أيضا وفي ظل عدم وجود شرط الإغفاء أو التخفيف يعرف مركز المالي نسبيا بحيث أن الخسائر التي ستلقه جراء عدم التنفيذ أو التنفيذ المعيب للعقد سيتم تعويضها من قبل المدين وبالتالي سيكون لدى الدائن تصور ما، لما قد يؤول إليه وضعه الذي يتسم نسبيا بالاستقرار.

أما في ظل وجود الشرط المعفي، فإن الدائن يبقى عرضة لخطأ يصدر عن المدين هو خطأ معفي منه أو مخفف، لذا لن يكون في استطاعة الدائن معرفة وضعه ومركزه المالي إلا بعد تمام تنفيذ العقد وعليه أن المركز المالي للأطراف في الحالتين يبقى إحتماليا ورهنا لوقوع الحادث الذي يفرض تطبيق النظام القانوني.

- يغطي التأمين من المسؤولية في عقود النقل نقل الأشخاص ونقل الأشياء بينما المشرع الجزائري أبطل كل شرط يهدف إلى إغفاء الناقل من مسؤوليته المترتبة عن نقل الركاب، أما عن الأشياء فإنه لم يجز الشرط الهادف إلى الإغفاء منها إلا في حالتين⁽²⁾.

- إذا كانت الخسائر ناتجة عن طبيعة الأشياء المنقولة.

- إذا كانت الخسائر ناتجة عن عيب خاص بالأشياء.

- كما يختلف النظامان حسب وجهة نظر بعض الفقهاء في أن نظام التأمين يعد دائما من عقود الإذعان، فيما لا يكون شرط الإغفاء أو التخفيف من عقود الإذعان دائما⁽³⁾.

وإذا اتفق مع هذه النظرة، غير انه ليست كل عقود التأمين تعد من عقود الإذعان، خاصة في التأمين الاجباري الذي ينظمه المشرع مباشرة ولا يكون للأفراد مطلق الحرية في وضع شروطه، ومثاله التأمين من المسؤولية عن حوادث الطرق.

(1)- أنظر :

سعد واصف، مرجع سابق، ص 35.

(2)- أنظر :

المادة 2/148 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني، مرجع سابق.

(3)- أنظر :

اسماعيل محمد علي المحافري، مرجع سابق، ص 350.

الفقرة الثانية

التمييز بين اتفاقات الإغفاء من المسؤولية واتفاقات تحديد مضمون العقد

يعد العقد وليد الإدارة وعليه فالمتعاقدين أحرار في استبعاد هذا الالتزام أو ذلك من نطاق التزاماتهما ووفقاً لذلك فللمدين الحق في أن يتفق مع دائنه على تضيق دائرة التزامه فيعفى بذلك من المسؤولية عن كل إخلال يخرج عن حدود هذه الدائرة وهذه الاتفاقات صحيحة ولا يحد منها إلا القواعد الآمرة المتعلقة بالنظام العام والآداب العامة، ولكن يختلف اتفاق الإغفاء من المسؤولية عن تحديد مضمون العقد في أن المدين يبقى مثقلاً بالالتزام ويجب عليه الوفاء به، وفي حالة عدم تنفيذ المدين لالتزامه لا يكون مسؤولاً اتجاه الدائن عن الإخلال بالالتزام، وعليه فهو لا يلتزم بدفع تعويض عن الضرر الذي يلحق الدائن من جراء عدم التنفيذ⁽¹⁾.

أما بالنسبة لاتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام فإن المدين لا يكون ملتزماً على الإطلاق بالالتزام المحذوف ومن ثم لا تتعدد مسؤوليته أصلاً⁽²⁾، فالمدين هنا لا يتحمل أي التزام لأن الاتفاق أعفاه منه وألقاه على عاتق الطرف الآخر ولهذا فلا يسأل عن تنفيذ الالتزام لأن الاتفاق أعفاه منه، أما بالنسبة لاتفاق الإغفاء من المسؤولية فإن المدين لم يتخلص منه كلياً وإنما نفى عن نفسه المسؤولية الناجمة عن إخلاله اليسير بهذا الالتزام إلا أنه لا يستطيع أن ينفي عن نفسه الإخلال المتعمد أو الخطأ الجسيم⁽³⁾.

المطلب الثاني

بطان شروط الإغفاء والتخفيف من مسؤولية الناقل الجوي

بات التنقل بالطيران من الأمور اليومية في حياة الإنسان لذا أخذت مؤسسات الطيران توسيع أسطولها لكي تتمكن من استيعاب أكبر عدد من مستعملي الطائرات وفي نفس الوقت أخذت هذه المؤسسات بفرض إرادتها على المتعاقد عند إبرام عقد النقل الجوي، وذلك بإملاء ما يروق لها من شروط ولقد أسلفنا البيان أن عقد النقل الجوي هو عقد من عقود الإذعان حيث يفرض الناقل شروطه على الطرف المتعاقد معه، ولا يسع هذا المتعاقد سوى أن يقبل هذه الشروط أو يمتنع عن استخدام هذه الوسيلة للتنقل، لهذا وتخفيفاً على المتعاقد ولإجراء التوازن بين الناقل الجوي والمتعاقد حطت اتفاقية وارسو ومن بعدها البروتوكولات المعدلة لها من الإدارة الإذعانية للناقل الجوي، وذلك بنص صريح يلزم الناقل عدم

(1) - أنظر:

عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 1645.

(2) - أنظر:

إسماعيل محمد علي المحافري، مرجع نفسه، ص 352.

(3) - أنظر:

إسماعيل محمد علي المحافري، مرجع نفسه، ص 353.

التمرد على نصوص الاتفاقية والالتزام بها إذ قررت بطلان جميع شروط عقد النقل الجوي المخالفة لقواعد الاتفاقية.

وتبعا لما تم بيانه سنتطرق إلى نطاق بطلان اتفاقات الإغفاء (فرع أول) وموقف المشرع الجزائري منها (فرع ثاني).

الفرع الأول

بطلان اتفاقات الإغفاء

تنص المادة 23 من اتفاقية وارسو على أنه: "1- كل شرط يهدف إلى إغفاء الناقل من المسؤولية، أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه المعاهدة يكون باطلا، وكأنه لم يكن على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد كله والذي يظل مع ذلك خاضعا لأحكام هذه المعاهدة".

وأضيفت فقرة برقم 2 إلى هذه المادة بموجب بروتوكول لاهاي وهي: "2- لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي فيها".

وأخيرا تنص المادة 32 من الاتفاقية على أنه:

" تكون باطلة جميع شروط عقد النقل، وجميع المعاهدات الخاصة السابقة على وقوع الضرر، التي بمقتضاها تخالف الاطراف المتعاقدة قواعد هذه المعاهدة سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص....".

تطرقنا هذه النصوص القانونية الواردة في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها لحالات بطلان اتفاقات الإغفاء نتطرق لمبدأ العام لبطلان شروط الإغفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي (فقرة أولى)، والاستثناء الوارد عليها (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

المبدأ العام في البطلان أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي

إذا كان المبدأ العام في الاتفاقية بحسب ما ورد في المادة 23 منها هو بطلان شروط الإغفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، فإن هذا البطلان لا يقتصر على الشروط التي تهدف إلى ذلك بطريق مباشر كأن تنص على عدم إمكانية الرجوع إلى الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر أو عند إصابته بجرح أو عند إصابته بأي أذى بدني آخر أو في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة أو في حالة التأخير، بل يمتد إلى جميع الشروط التي تنص ولو بطريق غير مباشر على إغفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها،

يطولها البطلان، فمثلا قد يقضي نص العقد على تقصير مواعيد الاخطار، أو مدد السقوط، أو تقادم الدعوى أو وجود شرط يقضي بنقل عبء الاثبات على عاتق المتعاقد بدلا من أن يقوم به الناقل (1).

ولكن يخرج عن نطاق البطلان المقرر في الاتفاقية الشروط التي تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود التعويض أعلى من الحدود الواردة في المادة 22 منها، وذلك لأن مثل هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة 23 من الاتفاقية السالفة الذكر (2)، ولكن تقدير صحة هذه الشروط يتترك للقانون الوطني الواجب التطبيق (3).

وإذا كانت المادة 23 (الفقرة الأولى بعد تعديل المادة في بروتوكول لاهاي) من اتفاقية وارسو الآتية الذكر تبطل في شقها الأول الشروط التي تنص على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التي تخفف منها، فإنها في شقها الثاني أبقت عقد النقل الجوي صحيحا وخاضعا لأحكام الاتفاقية، وبالتالي تطبيق الاحكام الخاصة بالمسؤولية على الناقل الجوي حسب ما ورد بها (4).

كذلك يخرج عن نطاق هذا البطلان كل اتفاق على الإغفاء من المسؤولية أو النزول عن الحد الأدنى المقرر في المادة، ويكون معقودا بعد وقوع الضرر، ذلك لأن البطلان الذي قرره الاتفاقية لا ينصرف إلا إلى الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر (5)، ويستفاد ذلك من نص المادة 32 من اتفاقية وارسو السالفة الذكر كون عقد النقل من عقود الاذعان وحماية للطرف الضعيف فيه وهو الراكب أو الشاحن، يتدخل المشرع لرفع الشروط التعسفية التي لا يستطيع المستفيد من خدمة النقل رفضها وإلا حرم نفسه من التنقل، ولا يعتد بالصفة التعسفية لهذه الشروط إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر، لأن ذلك الوقت الذي يحتاج فيه المسافر أو الشاحن إلى خدمات الناقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فلا شبهة في الأمر لكون المتعاقد مع الناقل في موقف يسمح له برفضها (6)، غير أن هذه الاتفاقات المعقودة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث صحتها إلى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق.

(1) - أنظر :

حسن كيرة، مرجع سابق، ص 55.

(2) - أنظر :

هاني دويدار، مرجع سابق، ص 379.

(3) - أنظر :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 245.

(4) - أنظر :

صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص 319.

(5) - أنظر :

حسن كيرة، مرجع سابق، ص 55.

(6) - أنظر :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 446.

وفي حالة مطالبة أي شخص آخر بخلاف المسافر بالتعويض المستحق لهذا المسافر بسبب وفاته أو إصابته، فيعفى الناقل أيضا من مسؤوليته كليا أو جزئيا إلى المدى الذي يستطيع فيه إثبات أن الضرر كان سببه خطأ أو إهمالا أو امتناع المسافر أو مشاركته فيه⁽¹⁾.

الفقرة الثانية

الاستثناء الوارد على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل

تنص المادة 12 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 على أنه: " في المادة 23 من المعاهدة يعاد ترقيم نصها بحيث تصبح فقرة أولى، ثم تضاف فقرة ثانية نصها كالآتي: "2- لا تطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياح أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها"⁽²⁾.

من نص هذه المادة فانه يتضح ان المبدأ العام الذي أتت به اتفاقية وارسو هو بطلان كل الشروط التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفف منها دون النظر إلى ماهية نوع المنقول سواء أكان أشخاصا أم بضائع أم أمتعة، لكن أتى بروتوكول لاهاي باستثناء على هذا المبدأ حيث أجاز الاتفاق على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها في نقل البضائع، بحيث أجاز للناقل الجوي أن يضع شرطا في خطاب النقل الجوي يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن طبيعة البضائع المنقولة أو عن عيب ذاتي فيها⁽³⁾ حتى وإن لم يكن هذا الشرط مدونا في خطاب النقل، فالناقل يستطيع إثبات هذا الشرط بكل طرق الإثبات، والسبب في ذلك الحجية النسبية التي تتمتع بها وثائق النقل الجوي في الإثبات.

وفي جميع الحالات يجب أن يثبت الناقل الجوي أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي بها، مثل أن تكون البضاعة من الأشياء الهشة كالزجاج أو كانت حيوانات مريضة بمرض أفضى إلى موتها⁽⁴⁾.

فإذا استطاع إثبات أن الضرر ناجم عن طبيعة البضاعة أو لعيب ذاتي بها استطاع التخلص من المسؤولية ولكن ما هو الحكم إذا ثبت أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي بها أو خطأ

(1) - أنظر :

خالد أمير عدلي، قواعد وأحكام، مرجع سابق، ص 111.

(2) - أنظر :

هذا الحكم خاص بالبضائع ولا يمتد إلى الأمتعة المسجلة.

(3) - أنظر :

لأن من الصعب حصر البضاعة التي يجوز الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالشاحن بسبب طبيعتها فقد أتى البروتوكول بعبارة عامة (طبيعة البضاعة المنقولة أو عيبها الذاتي).

(4) - أنظر :

ثروت الاسيوطي، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 712.

صدر من الناقل الجوي؟ هل يجد شرط الإعفاء مجاله للتطبيق، أم يتعين إهداره بسبب خطأ الناقل الجوي؟ .

الحقيقة أن الوضع لا يختلف عما هو في ظل اتفاقية وارسو، فلكي يتخلص الناقل الجوي من المسؤولية يجب أن يثبت أن الضرر ناجم عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي بها، أما إذا ثبت أن الضرر ناجم عن مساهمة كل من خطأ الناقل وطبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي فلا يكون الناقل مسؤولاً إلا في حدود تلك المساهمة في إحداث الضرر.

ويستطيع الناقل الجوي التخلص كلياً من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحال عليهم اتخاذها⁽¹⁾.

الفرع الثاني

موقف المشرع الجزائري من بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل

لم تكن المسؤولية في النقل الجوي تنفرد بتشريع خاص، فكان يطبق النص العام المنصوص عليه في المادة 178 مدني جزائري والتي تجيز شرط الإعفاء ضمن ضوابط معينة، إلا أنه وفي ظل صدور قانون الطيران المدني أصبح هناك أحكام خاصة تحكم اتفاقات المسؤولية التي تعفي أو تحد من مسؤولية الناقل الجوي، وقد استقى الأحكام المنظمة لها من قواعد اتفاقية وارسو المؤرخة 1929/10/12 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 1955/09/28 المصادق عليهما من طرف الجزائر⁽²⁾ وتبعاً لهذا السياق نتطرق لمدى صحة شرط الإعفاء من المسؤولية (فقرة أولى)، وكذلك عدم جواز الشرط المعفي في حالتي الغش والخطأ المعادل للغش (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى

مدى صحة شرط الإعفاء من المسؤولية

إن المشرع الجزائري أبطل كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته المترتبة عن نقل الركاب أما عن الأشياء فإنه لم يجز الشرط الهادف إلى الإعفاء منها إلا في حالتين⁽³⁾:

- إذا كانت الخسائر ناتجة عن طبيعة الأشياء المنقولة.

(1) - أنظر :

هاني دويدار، مرجع سابق، ص 401.

(2) - أنظر :

صادقت الجزائر على اتفاقية فارسوفيا المتعلقة بوضع قواعد النقل الجوي بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02، ج.ر رقم 26، وصادقت على بروتوكول لاهاي بموجب المرسوم رقم 214/95 المؤرخ في 1995/08/08.

(3) - أنظر :

بلفاسم أعراب، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر، 1984، ص 33.

- إذا كانت الخسائر ناتجة عن عيب خاص بها.

والقانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني جعل هذا السبب العيب الذاتي بالبضاعة كسبب قانوني للإغفاء دون الاتفاق على إعفائه وهو ما جاء في نص المادة 2/148 منه على أنه:

" لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عند نقل الامتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها".

فما الفائدة من إدراج شرط الإغفاء من المسؤولية في وثيقة الشحن؟ فالمشرع الجزائري كان أكثر صرامة حيث أبطل الشرط في كل الحالات باستثناء العيب الذاتي بالبضاعة لكون الناقل لا يد له في الخسارة يمكن أن تصاب بذلك وهي في يد صاحبها فيعتبر باطلاً كل اتفاق يرمي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وبطلان الاتفاق لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام هذا القانون⁽¹⁾.

والاتفاق على تحقيق المسؤولية أو الإغفاء منها إنما هو تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد وهي إما بإعفاء الناقل أو تخفيف المسؤولية، كما يمكن أن تكون الشروط الاتفاقية واردة على سقوط دعوى المسؤولية أو تقصير مواعيد التقادم.

وتبعاً لما سبق بيانه فإن الاتفاقات التي تقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها باطلة سواء كانت سابقة على وقوع الضرر أو لاحقة له، والذي يقضي ببطلان كل شرط تضمنه عقد النقل الجوي من خلال وثائق النقل أو كان معدلاً لها ويبقى من حق المضرور إبراء الناقل وإعفائه من التعويض كلياً أو جزئياً وهو تصرف من جانب واحد وهو تنازل من جانب المضرور عن التعويض وهو بذلك يتحول من التزام قانوني إلى التزام طبيعي، وكل هذه الأحكام تعد مطابقة تماماً لما جاءت به اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها.

الفقرة الثانية

عدم جواز الشرط المعفي في حالتي الغش والخطأ المعادل للغش

يتعين لإعفاء المتعاقد من المسؤولية إعمالاً لشرط الإغفاء التزام كل متعاقد بتنفيذ العقد بما يتطلبه حسن النية⁽²⁾، بحيث إذا انتفى ذلك وتوافر الغش أو الخطأ المعادل للغش، أدى ذلك إلى بطلان شرط الإغفاء، إذ يتحقق بذلك قدر من قصد الأضرار بالمتعاقد الآخر⁽³⁾، فنتطرق إلى الغش والخطأ المعادل

(1)- أنظر:

بلقاسم أعراب، مرجع نفسه، ص 34.

(2)- أنظر:

المادة 1/107 من القانون رقم 10/05 المتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

(3)- أنظر:

أنور طلبية، المسؤولية العقدية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 539.

للغش في اتفاقية وارسو 1929 باعتبارها جزء من القانون الوطني وكذلك في قانون الطيران المدني الجزائري.

أولاً- الغش والخطأ المعادل للغش في اتفاقية وارسو لسنة 1929: اختلف الفقه حول مفهوم الغش والخطأ المعادل له لأن الاتفاقية أحالت أي نزاع إلى قاضي الوطن للمحكمة المعروض عليها النزاع⁽¹⁾، فمنهم من اعتبر هذه الاحالة هي قاعدة إسناد تتضمن الاحالة، أما الرأي الآخر فيرى أن هذه القاعدة موضوعية تشترط أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية غير محدودة وبالنظر إلى اختلاف الدول حول ضبط مصطلحي الغش والخطأ المساوي له، فالقانون الفرنسي يساوي بين الغش والخطأ الجسيم، وطبق القضاء الفرنسي ذلك وساوى بين الغش والخطأ الجسيم⁽²⁾، أما الاتجاه الانجلوسكسوني لا يعرف فكرة الغش والخطأ الجسيم وإنما يأخذ بنظام الخطأ الارادي والذي يقصد به:

" هو كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الاخلال بواجب ملقى على عاتقه أو احتمال إحداث الضرر للغير أو بجعل مرتكبه من عدم اكتراث ورعونة".

وطبق القضاء الانجلوسكسوني المفهوم هذا⁽³⁾، وجعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة مهما كان التضارب في المفاهيم حول ضبط المصطلحات المستعملة فيما يخص مسؤولية الناقل إلا أن المتفق عليه هو جعل مسؤولية الناقل في كلا من الاتجاه الفرنسي أو الاتجاه الانجلوسكسوني مسؤولية غير محدودة.

ثانياً- الغش والخطأ المعادل له في قانون الطيران المدني رقم 06/98: تنص المادة 151 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الجزائري على أنه: " لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا أثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم".

إن هذه المادة مطابقة للمادة 25 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 طالما أن الجزائر قد صادقت على الاتفاقية فلماذا أدرجت الغش والخطأ المعادل للغش في المادة 151 في حين أن الاتفاقية جزء من القانون الوطني فيكفي أن يكون القانون في الاتفاقية.

(1)- أنظر :

محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 148.

(2)- أنظر :

Hassania Cherkaoui, la responsabilité international des transporteurs maritimes et aériens, édition sochepresse, Paris, 1987, p 46, 47.

(3)- أنظر :

Hassania Cherkaoui, OP, cit, P 65.

لهذا وطبقا لما جاء في صريح المادة 151 أعلاه فإن ارتكاب الناقل للغش أو الخطأ المعادل للغش يؤدي إلى بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية، ومع ذلك فيجوز للناقل أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ المعادل له الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه.

ولم يعرف المشرع الجزائري الغش أو الخطأ المساوي له⁽¹⁾، في القواعد الخاصة بالنقل الجوي ولا في القواعد العامة، لكنه تبنى الاتجاه الرفض لاتفاقيات الإعفاء في حالتي الغش أو الخطأ الجسيم وهو ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 178 مدني جزائري فهو لم يتناول الغش كمصطلح موحد نجد أنه دائما يربط بين الغش والخطأ الجسيم⁽²⁾.

وبالرجوع للفقهاء نجد أنه يعرف الغش على أنه: "عمل يعمد إليه الشخص بقصد الأضرار بحقوق شخص آخر" ويتضمن الغش بهذا المفهوم، معنى الغدر⁽³⁾ وعرفه البعض الآخر بأنه "كل فعل أو امتناع عن الفعل يقع من المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر"⁽⁴⁾.

وهو يقابل الخطأ العمدي الذي يكون المدين قاصدا لإحداثه، ومعيار الغش موضوعي يستدل عليه من جسامه الخطأ، ويشترط البعض في الغش أن تتجه نية المدين ليس فقط إلى التخلص من الأعباء التي يفرضها العقد بل وكذلك إلى نية إحداث الضرر⁽⁵⁾، فيما لا يشترط على راي آخر إلا أن تكون نية المدين ذهبت إلى التهرب من التزامه العقدي.

ومن هنا نجد أن الغش يتحقق في الالتزامات العقدية سواء أراد المتعاقد التهرب من أعباء الالتزام التي أوجبها العقد أو قصد من خلال العقد الأضرار بالمتعاقد الآخر، إلا أن مرتكب الغش في الحالة الأولى تبقى مسؤوليته في إطار العقد وهو ما يعرف بسوء النية في العقد.

غير انه إذا كان المدين يقصد الأضرار بالمتعاقد الآخر نكون أمام خطأ تقصيري وليس خطأ عقدي لأن عدم الأضرار بالغير التزام قانوني كما أن معنى الغش هو قصد الأضرار.

(1)- أنظر:

محمد دمانة، مرجع سابق، ص 164.

(2)- أنظر:

المواد 1/172 و 2/178 من القانون رقم 10/05 المتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

(3)- أنظر:

أنور طلبة، مرجع سابق، ص 534.

(4)- أنظر:

عدنان ابراهيم السرحان، نوري حمد خاطر، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية، الالتزامات، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، الدار العلمية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2002، ص 334.

(5)- أنظر:

بلقاسم أعراب، مرجع سابق، ص 34.

هذا المنطق الذي يشترط قصد الأضرار إلى جانب التهرب من الالتزام هو منطق بتقديرنا تنقصه الدقة، فالعقد يقوم أساساً على حسن النية والمتعاقدون لولا افتراض هذا القصد الضمني لما تعاقدوا غالباً ثم إن حسن النية في العقود شرط مصدره القانون بحسب نص المادة 107 مدني جزائري التي تنص على أنه: "يجب تنفيذ العقد لما اشتمل عليه ويحسن النية" وهو ما يدل على أنه لا يشترط في الغش أن يتوافر به قصد الأضرار إلى جانب عدم التنفيذ بل يكفي أن تتوافر لدى المدين نية عدم التنفيذ للالتزام العقدي حتى يقوم الغش.

أما الخطأ الجسيم والذي يأخذ حكماً متساوياً مع الخطأ المعادل للغش وذلك طبقاً لما جاء في نص المادة 25 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والتي تقابلها المادة 151 من القانون 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الجزائري فالمشرع لم يعطي تعريفاً جامعاً للخطأ الجسيم .

وقد عرفه البعض من الفقهاء على أنه: " الخطأ الجسيم هو أكثر خطورة من الخطأ البسيط"⁽¹⁾، فيما عرفه البعض على أنه:

" الخطأ الجسيم مرحلة ما بين الخطأ التقصيري البسيط، والخطأ العمدي فهو تقصير يتجاوز الخطأ البسيط ولا يرقى إلى الخطأ العمدي، ويتحقق عندما يتوافر احتمال حدوث الضرر ومع ذلك يقترب الفاعل سلوكه الذي قد يؤدي إلى حدوث الضرر، وبذلك يقترب الخطأ الجسيم من مرتبة الغش ولا يرقى إلى مرتبة العمد"⁽²⁾.

أما التعريف الدارج عند الكثير من الفقهاء هو تعريف الفقيه الفرنسي بوتيه الذي عرف الخطأ الجسيم على أنه:

" ما يأتي في عدم بذل العناية والحيطه في شؤون الغير، بقدر لا يمكن لأقل الناس عناية أو أقلهم ذكاء أن يغفله في شؤون نفسه"⁽³⁾.

من هنا يتضح أن الخطأ الجسيم هو خطأ غير عمدي لا يخرج عن الإهمال وعدم الاحتياط لكنه يقوم على عدم اكتراث بالغ بالتزامات الفاعل واستهتار كبير بالحقوق دون نظر إلى الضرر المحتمل من جراء هذا الاستهتار ومثال ذلك الطيار الذي يخرج عن الخط الملاحي الجوي ويطير فوق منطقة خطيرة بسبب طبيعتها أو لاعتبارها منطقة حربية، مما يتوافر معه احتمال سقوط طائرته أو إسقاطها وما يترتب

(1) - أنظر :

محمد ابراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2005، ص 358.

(2) - أنظر :

أنور طلبية، مرجع سابق، ص 358.

(3) - أنظر :

من الفقهاء الذين ذهبوا إلى هذا الرأي: Planiol, Ripert, Boulanger

على ذلك من أضرار، وهذا سلوك يتجاوز الخطأ البسيط المتمثل في الخروج عن الخط الملاحي الجوي المحدد للطيران أو يتجاوز إلى الطيران فوق منطقة خطرة، ويجب أن يتوافر علم الناقل الجوي بطبيعة تلك المنطقة ليتحقق احتمال وقوع الضرر⁽¹⁾.

كما يتحقق الخطأ الجسيم بقبول حمولة بالطائرة تجاوز الوزن المقرر، لما يترتب على ذلك من احتمال تحقق الضرر بتهشم الطائرة وما يصاحب ذلك من أضرار تلحق ما يوجد بها من أشخاص أو بضائع، واستخلاص توافر الخطأ الجسيم من مسائل الواقع والموازنة بين الأدلة وهو ما يستقل قاضي الموضوع بتقديره.

ووفقاً لما سبق بيانه فالخطأ الجسيم هو درجة من درجات الخطأ والذي اعتبره المشرع خطأ معادلاً للغش إذا يعد حياد الناقل عن الخط المنتظم المحدد للطائرة تفادياً للتأخير في الوقت المحدد فيكون بذلك قد ارتكب خطأ جسيم⁽²⁾.

ولابد من توافر شروط الغش والخطأ الجسيم حتى يكون الناقل الجوي مسؤول على قدر الضرر.

ولابد أن يكون الغش أو الخطأ المعادل له في جانب الناقل أو تابعيه ويقع عبء إثبات هذا الغش أو الخطأ الجسيم على عاتق المضرور وعلى التابع أن يثبت أن الخطأ وقع في حالة تأدية الوظيفة (بمناسبة الوظيفة)⁽³⁾، ثم العلاقة السببية بينهما⁽⁴⁾.

ويمكن القول بوجود حالة إغفاء جزئي، إذا ما ثبت ارتكاب الناقل الجوي أو أحد تابعيه غشاً أو خطأ جسيماً، فإنه لا يسأل إلا بحدود الحد الأقصى للمسؤولية.

(1) - أنظر:

أنور طلبية، مرجع نفسه، ص 538.

(2) - أنظر:

هاني دويدار، مرجع سابق، ص 343.

(3) - أنظر:

المادة 136 من القانون رقم 10/05 المتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

(4) - أنظر:

المادة 137 من القانون رقم 10/05 مرجع نفسه "للمتبع حق الرجوع على تابعيه في حالة ارتكابه خطأ جسيماً".

خاتمة

من خلال هذه الدراسة لموضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري والتي كانت محاولة تهدف لمعرفة الاطار القانوني الذي يحكم هذه المسؤولية تبين لنا أن المشرع الجزائري قد استقى الاحكام المنظمة لهذه المسؤولية من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها وقد حذا حذوها في جميع جوانبها وعليه فحاصل هذا العمل يمكن إجماله في النتائج الآتية:

-اعتبرت المسؤولية في كل من اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض للناقل الجوي وذلك لكون مسؤوليته العقدية ناشئة عن عقد النقل الجوي من ناحية، وافترض الخطأ من جانبه من ناحية أخرى ولكنه خطأ قابل لإثبات العكس.

- التشريعات الدولية اعتبرت التزام الناقل الجوي التزاما بوسيلة وليس بتحقيق غاية، ومع هذا جعلت مسؤوليته تتعدّد بمجرد وقوع الضرر للمتعاقد معه، مع إعطائه فرصة إسقاط هذه المسؤولية بإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، وما أسهل الإثبات في هاته الحالة من جانب الناقل الجوي لاتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر والذي يدل على تغلب مصالح الناقلين الجويين على مصالح المتعاقدين معهم سواء المسافر أو الشاحن.

- إن الأحكام الدولية وإن فرضت تعويضا للمتضرر إذا وقع غش أو خطأ مساو للغش في جانب الناقل الجوي، إلا أنها جعلت عبء إثبات غش الناقل الجوي أو خطئه يقع على عاتق من يدعيه وهذا يعد إرهابا في جانب هذا الأخير، وهو نفس ما أخذ به المشرع الجزائري.

- الأصل أنه لا يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية عما يأتيه المدين من غش أو خطأ جسيم وبمفهوم المخالفة فإنه يمكننا القول بجواز ذلك أي جواز اتفاق المتعاقدين على عدم مسؤولية المدين عن الخطأ العقدي في تنفيذه لالتزامه لكن بعيدا عن الغش والخطأ الجسيم، كما يمكن للناقل الجوي إعفاء نفسه من المسؤولية وذلك بموجب إثبات اتفاق تم الاتفاق عليه مع المسافر أو المرسل في حدود ما يسمح به القانون قبل ترتب المسؤولية ويقضي هذا الاشتراط بالإعفاء الكلي أو الجزئي حسب طبيعة الحادث.

-إن الأسباب القانونية التي تعفي الناقل الجوي من مسؤوليته عن حادث يقع ويخلف أثاره الضارة بالمسافرين أو الشاحن كالقوة القاهرة وخطا المضرور والعيب الذاتي بالبضاعة وغيرها من الأسباب، فإذا سايرنا اتفاقية وارسو والقانون الجزائري في كون فعل المصاب الذي طرا ببعض إعفاءات الناقل من المسؤولية، ويحمل المضرور نفسه تبعة خطاه فما هو المبرر في القوة القاهرة، فالمسافر أو مرسل البضاعة كلاهما لم يرتكب أي خطأ رغم إصابتهما بضرر والناقل نفسه لا يعد مرتكب لأي خطأ، فلا يمكن مساءلته عن ضرر لم يتسبب به ومعنى هذا انه لا يكون للمسافر ولا الشاحن اي سبيل للحصول على التعويض.

-إن التحديات الاقتصادية التي أفرزتها العولمة وتوجه الجزائر نحو اقتصاد السوق شكلت تحديا حقيقيا للنقل الجوي الذي ظل لفترات طويلة يعمل وفقا لأسس ومعايير قديمة، فجاء القانون رقم 14/15 المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني بهدف تحيين القواعد القانونية في مجال الطيران المدني حتى يواكب التطورات والتحولت التي عرفها القطاع في السنوات الأخيرة، وتكييفه مع المتطلبات الجديدة لمنظمة الطيران المدني الدولي بهدف تحسين الأمن والسلامة الجويين ورفع مستوي الخدمات في المطارات.

وعلى ضوء ما بيناه سابقا نقتح جملة من التوصيات تتمثل في:

- بما أن اتفاقية وارسو هدفها هو توحيد النقل الجوي الدولي وخاصة مسؤولية الناقل الجوي، فإن تفسير أحكام الاتفاقية من قبل المحاكم الوطنية يثير مشكلة اختلاف التفسيرات، مما يؤدي إلى خرق أحكام الاتفاقية، لذا فإننا نوصي بإنشاء محكمة دولية مخصصة للتفسيرات تعطي تفسيرات ملزمة للقواعد الدولية الخاصة بالنقل الجوي.

-ان عدم انضمام المشرع الجزائري لاتفاقية مونتريال 1999 يجعله في موضع حرج مع الدول الأخرى وذلك لاختلاف وتباين الانظمة القانونية التي تحكم النقل الجوي في عديد من المسائل وتضر بمصالح المسافرين والشاحنين، والناقلين الجويين مما يستدعي ضرورة اسراع المشرع الجزائري في المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 لعدة اسباب اهمها انها اقرت المسؤولية الموضوعية القائمة على اساس الخطر اضافة إلى المسؤولية الشخصية القائمة على اساس الخطأ المفترض وكذلك رفعت من قيمة التعويض التي كانت سائدة في اتفاقية وارسو .

-محاولة توحيد كافة القوانين والأنظمة في الدول العربية المتعلقة بأحكام الملاحة الجوية والنقل الجوي لإيجاد نوع من التكامل القانوني فيما بينها لمواجهة التغيرات المتجددة التي تفرضها الدول العظمى وشركات الطيران العالمية.

قائمة المراجع

أولاً- النصوص القانونية والتنظيمية:

1- الدساتير:

- دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الصادرة بتاريخ 28 نوفمبر 1996، الجريدة الرسمية، العدد 76، الصادرة في 08 ديسمبر 1996، معدل ومتمم بقانون 02-03 المؤرخ في 10 أبريل 2002، الجريدة الرسمية، العدد 25 الصادرة في 14 أبريل 2002 معدل ومتمم بقانون 08-19 المؤرخ في 15 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية، العدد 63 الصادر في 16 نوفمبر 2008.

2- الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات

أ- الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية وارسو لسنة 1929، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية، العدد 26، لسنة 1964.

- اتفاقية روما لسنة 1933، المتعلقة بتوحيد قواعد الحجز التحفظي على الطائرات، وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-152 المؤرخ في 05 جوان 1964.

- اتفاقية جنيف لسنة 1938 بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-151 المؤرخ في 5 جوان 1964.

- اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 المتعلقة بالطيران المدني الدولي، انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 63/84 المؤرخ في 5 مارس سنة 1963.

- اتفاقية روما لسنة 1952 المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على السطح، وانضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 2 مارس 1964.

- اتفاقية طوكيو لسنة 1963، الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، مصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 95-214 المؤرخ في 8 أوت 1995، الجريدة الرسمية، العدد 44، سنة 1995.

- اتفاقية لاهاي لسنة 1970، الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 95-214 المؤرخ في 8 أوت 1995، الجريدة الرسمية، العدد 44، لسنة 1995.

- اتفاقية مونتريال لسنة 1971، والخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني، مصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 95-214 المؤرخ في 8 أوت 1995، الجريدة الرسمية، العدد 44، لسنة 1995.

ب- البروتوكولات:

- بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929، والمصادق عليه من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية، العدد 26، لسنة 1964.

- اتفاق مونتريال لسنة 1966 المؤرخ في 16 ماي 1966.

- بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 المؤرخ في 8 مارس 1971.

- بروتوكول مونتريال الرابع المؤرخ في سبتمبر 1975.

- بروتوكول مونتريال لسنة 1988، بشأن قمع أفعال العنف في المطارات الدولية، والمكمل لاتفاقية لاهاي لسنة 1971..

3- الأوامر والقوانين:

- الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، معدل ومتمم بالقانون 10/05 المؤرخ في 20 جوان 2005، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة في 29 جوان 2005.

- الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، معدل ومتمم بالقانون 02/05 المؤرخ في 6 فيفري 2005، الجريدة الرسمية، العدد 11، الصادرة في 29 فيفري 2005.

- القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الجريدة الرسمية، العدد 48، لسنة 1998.

- القانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 يوليو 2015، المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، الجريدة الرسمية، العدد 41، لسنة 2015.

- الأمر رقم 154/66 المؤرخ في 8 جوان 1966 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 47، لسنة 1966 المعدل والمتمم للقانون 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008.

ثانياً- قائمة الكتب

1) الكتب باللغة العربية:

- أبو الليل (ابراهيم الدسوقي)، مسؤولية ناقل الاشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، دون سنة نشر.
- الأسيوطي (ثروت أنيس)، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، 1966.
- _____، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966.
- بريري (محمود مختار)، فؤاد عمر (عمر)، القانون الجوي، مقدمة عامة، أغراض وعوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003.
- _____، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985.
- بلحاج العربي، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، طبعة 1، الجزء 2، دار هومة، الجزائر، 2014.
- بن حمودة (ليلي)، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، دار هومة، الجزائر، 2009.
- البنداري (مصطفى)، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- الجدار (سعيد)، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000.
- حجازي (عبد الحي)، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، مطبعة النهضة، القاهرة، مصر، 1954.
- حداد (حفيظة السيد)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- حسن (موسى طالب)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010.
- خير (عادل محمد)، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2001.
- دسوقي (محمد ابراهيم)، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2005.

-
- دويدار (هاني)، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2000.
- ربطي (عيسى غسان)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
- رضوان (أبو زيد)، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دون سنة نشر.
- السرحان (عدنان ابراهيم)، نوري (حمد خاطر)، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، الدار العلمية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2002.
- سلطان (أنور)، مصادر الالتزام في القانون المدني الاردني، الطبعة الأولى، مطبعة الجامعة الأردنية، الأردن، 1987.
- السنهوري (عبد الرزاق)، الوسيط في شرح القانون المدني، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1964.
- _____، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر، الجزء السابع، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1964.
- السيد (سليمان فرج)، قانون الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 1980.
- الشرقاوي (سمير)، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989.
- طلبة (أنور)، المسؤولية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، مصر، 2005.
- عدلي (أمير خالد)، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1996.
- _____، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006.
- العريني (محمد فريد)، القانون الجوي، النقل الجوي وحوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2009.
- العيسائي (عبد العزيز مقبل)، شرط الإعفاء من المسؤولية المدنية في كل من القانون الاردني واليمني، دراسة مقارنة، عمان، الأردن، 1998.
- فخري (رفعت)، الوجيز في القانون الجوي، مكتبة سعيد رأفت، القاهرة، مصر، 1999.
-

-
- فضيل (نادية)، القانون التجاري الجزائري، الأعمال التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- الفقهي (عاطف محمد)، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2007.
- فهيم (مراد منير)، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية ارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1976.
- القليوبي (سميحة)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989.
- المحاقري (اسماعيل محمد علي)، الإعفاء من المسؤولية المدنية في القانون المدني اليمني، دار الجامعة الجديدة، اليمن، 1996.
- محبوبي (محمد)، روشام (الطاعي)، الإعفاءات القانونية والاتفاقية للناقل الجوي متوفر على الموقع التالي: www.justice.gov.MA
- محسن (شفيق)، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1997.
- محمد (عبد الفضيل)، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، 1999.
- محمددين (جلال وفاء)، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1998.
- مرقس (سليمان)، الوافي في شرح القانون المدني، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، مطبعة النهضة، القاهرة، مصر، 1992.
- المنزلاوي (عباس حلمي)، القانون التجاري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- نعيم (فايز رضوان)، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دار المنشورات الجديدة، مصر، 1999.
- النقيب (عاطف)، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، الخطأ والضرر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
- ياملكي (أكرم)، القانون الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998.

ثانيا - الرسائل الجامعية:

- زاهر فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1985-1986.
- سعد واصف، التأمين من المسؤولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1958.
- صفوت ناجي البهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1985.
- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2010-2011.
- يسرية محمد عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة الاسكندرية، مصر، 2006.
- بلقاسم أعراب، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر، 1984.

ثالثا - المقالات:

- أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصاد، العدد 16، يناير 1974.
- كيرة حسن، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، العددان الأول والثاني، مجلة كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، مصر، العدد 8، لسنة 1959.

الكتب الفرنسية:

- Amor Zahi, Droit des transports, cadres juridiques et institutionnelles de transport de marchandises, tome 1, office des publications universitaires, Alger, 1991.
- Barthélémy mercadal, droit des transports terrestres et aériens, éditions delta, 2000.
- Bucher, le statut juridique de personnel navigant de l'aéronautique civile, Lausanne, 1949.
- François, le droit aérien instrument idéal d'unification, en matière, de responsabilité du transporteur aérien, R.E.D.A, 1950
- G. guillaume, les réformes apportées en 1975 au Régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole n°= 4 de Montréal, Rev, Er, Aérien, 1977.

-
- Gardeur, du contrat de transport aérien en droit allemand et en droit français, thèse paris, 1964.
 - Guichard, l'influence de la convention de Varsovie sur les règles de droit interne relatives à la responsabilité du transporteur aérien, R.F.D.A, 1957.
 - Hassania cherkaoui, la responsabilité internationale des transporteurs maritime et aérien, édition souche presse, Paris, 1987.
 - Jean pierre Tosi, responsabilité aérien, édition techniques, Paris, 1979.
 - Juglar (Mde), l'esprit du droit aérien français, études offerts à Ripert (G), tome , Paris, 1950.
 - Le Goff (M), traité théorique et pratique de droit aérien, Paris, 1934.
 - Lemoine (M), traité de droit aérien, sirey, Paris, 1947.
 - Loïc Girard, l'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes presse universitaire de bordeaux.
 - M. porcelet, Transport aérien international et responsabilité, les presse de l'université de Montréal , 1964.
 - _____, l'accord du 4 mais 1966 sur les limites de responsabilité, rev, Gén. Air, 1966.
 - Smimoff, la crise de la convention de Varsovie et le point de vue des pays en voie développement, Rev, FR.DR, Aérien, 1967.

الفهرس

الفهرس:

أ	مقدمة
6	الفصل التمهيدي: مدخل للتعريف بالقانون الجوي
7	المبحث الأول: ماهية القانون الجوي
7	المطلب الأول: الاطار المفاهيمي للقانون الجوي
7	الفرع الأول: تعريف القانون الجوي
7	الفقرة الأولى: الاتجاه الموسع
9	الفقرة الثانية: الاتجاه المضيق
9	الفقرة الثالثة: التعريف الراجع
10	الفرع الثاني: خصائص القانون الجوي
10	الفقرة الأولى: الطابع الحديث والفني للقانون الجوي
11	الفقرة الثانية: الطابع التنظيمي والأمر للقانون الجوي
11	الفقرة الثالثة: الطابع الدولي للقانون الجوي
12	الفقرة الرابعة: الطابع الذاتي والمستقل للقانون الجوي
14	الفرع الثالث: مصادر القانون الجوي
14	الفقرة الأولى: المصادر الدولية للقانون الجوي
16	الفقرة الثانية: المصادر الوطنية للقانون الجوي
17	المطلب الثاني: أنواع النقل الجوي
18	الفرع الأول: النقل الجوي الدولي
18	الفقرة الأولى: النقل الجوي الخاضع للاتفاقية
23	الفقرة الثانية: النقل الجوي الغير الخاضع للاتفاقية
25	الفرع الثاني: النقل الجوي الداخلي
26	الفقرة الأولى: تعريف النقل الجوي الداخلي
26	الفقرة الثانية: القانون الواجب التطبيق عليه
28	المبحث الثاني: النظام القانوني لعقد النقل الجوي
28	المطلب الأول: التعريف بعقد النقل الجوي
28	الفرع الأول: التعريف القانوني لعقد النقل الجوي
29	الفقرة الأولى: تعريف عقد النقل الجوي للركاب والبضائع

30	الفقرة الثانية: عناصر عقد النقل الجوي
30	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي
30	الفقرة الأولى: عقد النقل الجوي عقد رضائي
32	الفقرة الثانية: عقد النقل الجوي من عقود الاذعان
33	الفقرة الثالثة: عقد النقل الجوي عقد تجاري
34	الفقرة الرابعة: عقد النقل الجوي يقوم على الاعتبار الشخصي
34	المطلب الثاني: وثائق عقد النقل الجوي ودورها في الاثبات
35	الفرع الأول: وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالأشخاص ودورها في الاثبات
35	الفقرة الأولى: بيانات تذكرة السفر
37	الفقرة الثانية: استمارة نقل الامتعة
38	الفرع الثاني: وثائق عقد النقل الجوي الخاصة بالبضائع ودورها في الاثبات
39	الفقرة الأولى: البيانات التي يجب أن يشملها خطاب نقل البضائع
41	الفقرة الثانية: مدى المسؤولية عن صحة البيانات الخاصة بالبضاعة
41	الفقرة الثالثة: مدى حجية خطاب النقل في إثبات عقد نقل البضاعة
43	الفصل الأول: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي
44	المبحث الأول: طبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأساسها في ظل الاتفاقيات الدولية
44	المطلب الأول: طبيعة المسؤولية وأساسها في اتفاقية وارسو 1929
45	الفرع الأول: المسؤولية المدنية للناقل قبل إبرام اتفاقية وارسو الدولية
45	الفقرة الأولى: قوانين الدول الأنجلوساكسونية
46	الفقرة الثانية: قوانين الدول الجرمانية
46	الفقرة الثالثة: قوانين الدول اللاتينية
47	الفرع الثاني: المسؤولية المدنية للناقل بعد إبرام اتفاقية وارسو الدولية
47	الفقرة الأولى: التعريف باتفاقية وارسو الدولية
47	الفقرة الثانية: أحكام المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو
49	المطلب الثاني: البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو
49	الفرع الأول: بروتوكول لاهاي ومونتريال 1966
50	الفقرة الأولى: بروتوكول لاهاي 1955
51	الفقرة الثانية: اتفاق مونتريال لسنة 1966
53	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا ومونتريال الرابع:

- 53 الفقرة الأولى: بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971
- 55 الفقرة الثانية: بروتوكول مونتريال الرابع: لعام 1975
- 56 المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري
- 56 المطلب الأول: طبيعة وأساس مسؤولية الناقل وفقا للقانون المتعلق بقواعد الطيران المدني
- 57 الفرع الأول: طبيعة المسؤولية وأساسها في ظل قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية
- 57 الفرع الثاني: أساس المسؤولية وطبيعتها وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري
- 59 المطلب الثاني: الأضرار المسؤول عنها الناقل الجوي
- 60 الفرع الأول: الأضرار الواقعة على المسافرين
- 60 الفقرة الأولى: نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث الزمان
- 61 الفقرة الثانية: الضرر الذي يصيب المسافر
- 63 الفرع الثاني: الأضرار الواقعة على البضائع والامتعة المسجلة:
- 63 الفقرة الأولى: الحدث أو الواقعة
- 65 الفقرة الثانية: الاطار الزمني للضرر الواقع على البضائع
- 66 الفقرة الثالثة: صور الضرر الذي يصيب البضائع أو الامتعة المسجلة
- 67 الفرع الثالث: الأضرار الناتجة عن التأخير
- 68 الفقرة الأولى: التأخير في النقل الجوي
- 70 الفقرة الثانية: الضرر الناشئ عن التأخير
- 72 **الفصل الثاني: وسائل الإعفاء القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي**
- 73 المبحث الأول: صور الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي
- 73 المطلب الأول: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات عدم الخطأ
- 74 الفرع الأول: اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية
- 74 الفقرة الأولى: نظرية التفسير الحرفي
- 76 الفقرة الثانية: نظرية التفسير المضيق
- 77 الفقرة الثالثة: نظرية التفسير الموسع
- 78 الفرع الثاني: العيب الخفي أو الذاتي بالطائرة
- 78 الفقرة الأولى: المقصود بالعيب الخفي وفقا لاتفاقية وارسو
- 79 الفقرة الثانية: شروط العيب الخفي بالطائرة
- 80 المطلب الثاني: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي
- 81 الفرع الأول: القوة القاهرة

81	الفقرة الأولى: مفهوم القوة القاهرة
82	الفقرة الثانية: شروط القوة القاهرة
84	الفقرة الثالثة: أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي
85	الفرع الثاني: خطأ المضرور
85	الفقرة الأولى: استغراق المتضرر لخطئه
87	الفقرة الثانية: اشتراك خطأ الناقل مع خطأ المتضرر
89	المبحث الثاني: شروط الإعفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي
89	المطلب الأول: التعريف باتفاقات الإعفاء من المسؤولية
90	الفرع الأول: المقصود باتفاقات المسؤولية
90	الفقرة الأولى: الشرط المعفي من المسؤولية العقدية
91	الفقرة الثانية: الشرط المخفف من المسؤولية العقدية
92	الفقرة الثالثة: الشرط المشدد في المسؤولية العقدية
93	الفرع الثاني: تمييزها عن الأنظمة المشابهة لها
93	الفقرة الأولى: تمييز اتفاقات الإعفاء من المسؤولية عن التأمين من المسؤولية
96	الفقرة الثانية: التمييز بين اتفاقات الإعفاء من المسؤولية واتفاقات تحديد مضمون العقد
96	المطلب الثاني: بطلان شروط الإعفاء والتخفيف من مسؤولية الناقل الجوي
97	الفرع الأول: بطلان اتفاقات الإعفاء
97	الفقرة الأولى: المبدأ العام في البطلان أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي
99	الفقرة الثانية: الاستثناء الوارد على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل ..
	الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل
100	الناقل
100	الفقرة الأولى: مدى صحة شرط الإعفاء من المسؤولية
101	الفقرة الثانية: عدم جواز الشرط المعفي في حالتي الغش والخطأ المعادل للغش
106	خاتمة
109	قائمة المراجع
117	الفهرس

الملخص:

إن استغلال الإنسان للجو قد يثير مسؤولية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بمناسبة تنفيذه لعقد النقل الجوي، حيث قد يخل بأحد التزاماته التي يفرضها هذا العقد مما يؤدي إلى إصابة المتعاقد معه بضرر فتثار اشكالية اختيار القواعد القانونية التي تحكم المسؤولية مما فرض حتمية تدخل المشرع الدولي لإيجاد حلول دولية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي تماشياً مع التقدم التكنولوجي، فتأخذ شكل اتفاقيات وبروتوكولات سابقة أو لاحقة لها، خاصة وفي ظل هذه التطورات التي تحيط بالأفراد، فما كان مقبولاً بالأمس لم يعد كذلك اليوم وما هو موجود حالياً من الصعب ان يكون مستساغاً في الغد.

Résumé :

L'exploitation du territoire aérien par l'être humain engendre la responsabilité du transporteur aérien ou l'un de ses subordonnés lors de l'exécution du contrat de transport aérien, puisqu'il se peut qu'il faille à l'un de ses engagements envers l'autre partie du contrat

La situation sus-citée évoque la problématique du choix des règles juridiques qui régissent cette responsabilité ce qui impose l'obligation de l'intervention du législateur international afin d'élaborer des solutions universelles organisant le transport aérien en assurant sa compatibilité avec l'évolution technologique sous forme de convention et de protocoles antérieur ou postérieure car ce qui existe aujourd'hui pourrait ne pas être accepté dans le future.