

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة المسيلة

ميدان الحقوق و العلوم السياسية
تخصص: قانون الأعمال

1985



كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم: الحقوق

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي تخصص قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذة

د: بوقرة العمرية

إعداد الطالب

مزرارق هشام

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	المؤسسة الجامعية	الصفة
			رئيسا
			مشرفا ومقررا
			مناقشا

تاريخ المناقشة : 07 جوان 2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرفي

الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

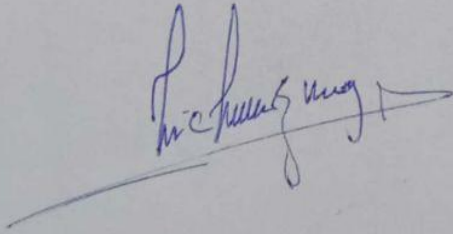
أنا الممضي أسفله.

السيد(ة): مزراoui Hamam الصفة: طالب أستاذ. باحث
الحامل(ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 204732905 والصادرة بتاريخ 2013 / 06 / 13 بلدية المسيلة
المسجل(ة) بكلية / معهد الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق
والمكلف(ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة دكتوراه)،
عنوانها: المسؤولية المدنية للناقل الجوي

أصرح بشرفي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه .

التاريخ: 2024... 05... 10... 05

توقيع المعني (ة)



إهداء

بفضل الله تعالى، أتمكن من تقديم هذه المذكرة، ثمرة جهودي ونجاحي، في مسيرتي الدراسية.
أودّ أن أهدي هذه المذكرة، بكل مشاعر الامتنان والتقدير، إلى والديّ الكريمين، اللذان كانا خير سند لي في حياتي، ودعم مسيرتي التعليمية بكل ما أوتيا من قوة.
كما أهدياها إلى عائلتي الكريمة، التي لم تتردد يوماً في تقديم الدعم والتشجيع، وإلى أساتذتي الأفاضل، الذين بذلوا جهوداً عظيمة في تعليمي وتوجيهي.

الطالب: مزراق هشام

شكـر و تقديـر

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات. اللهم صل وسلم على سيدنا محمد صلاة تحل بها عقدي، وتفرج بها كربتي، وتمحو بها خطيئتي، وتقضي بها حاجتي .

نشكر الله عز وجل على توفيقه لنا في إتمام هذا البحث العلمي، ونحمده حمدًا كثيرًا طيبًا مباركًا فيه.

نتقدم بخالص الشكر والتقدير للأستاذة الدكتورة المشرفة "بوقرة العمرية" على ما قدمته من توجيهات قيّمة ومعلومات ثرية ساهمت بشكل كبير في إثراء موضوع الدراسة في مختلف جوانبه.

كما نُقدم جزيل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة الموقرة.

ولا ننسى شكرنا الجزيل لأساتذة كلية الحقوق بجامعة المسيلة كافة على دعمهم وتوجيهاتهم طوال مسيرة الدراسة. شكرًا جزيلًا للجميع.

الطالب: مزراق هشام

مقدمة :

يُعدّ النقل الجوي ثورة حقيقية في عالم النقل، حيث ساهم في تقليص المسافات وربط مختلف دول العالم ببعضها البعض، فمنذ اختراع الطائرة تغيرت طريقة تنقل البشر بشكل جذري، وأصبح السفر لمسافات طويلة أسهل وأسرع من أي وقت مضى و يرجع ذلك إلى سرعته الفائقة وقدرته على نقل المسافرين والبضائع بكميات كبيرة، ويُعدّ تطور النقل الجوي في بلد ما مؤشراً على تقدمه وازدهاره. شهدت الحرب العالمية الأولى والثانية استخدام الطائرات لأغراض عسكرية، وبعد انتهاء الحرب اتجهت الأنظار نحو استخدامها لأغراض سلمية خاصة في الأعمال التجارية حيث تجسد ذلك من خلال إنشاء خطوط جوية تتولى عملية النقل الجوي .

مع ازدياد اعتماد البشرية على الطيران كأسرع وأخطر وسيلة لنقل الأشخاص والبضائع عبر الدول برزت الحاجة الملحة لوضع إطار قانوني محكم ينظم هذه العملية الحيوية، فمن ناحية يضمن هذا التنظيم حقوق الناقلين سواء كانوا شركات طيران أو أفراداً من خلال تحديد مسؤولياتهم والتزاماتهم و من ناحية أخرى يحمي هذا التنظيم حقوق مستخدمي الطائرة سواء كانوا ركاباً أو شاحنين من خلال ضمان سلامتهم وأمنهم وتحديد معايير الخدمة التي يجب تقديمها لهم وضمان حصولهم على التعويضات المناسبة في حال حدوث أي ضرر، لذلك برزت فكرة ان تنظيم النقل الجوي مسؤولية مشتركة بين الدول والمنظمات الدولية المعنية وجميع الأطراف المشاركة في هذه العملية و ذلك لضمان سلامة وأمن النقل الجوي وحماية حقوق جميع الأطراف.

فقد تنوعت القوانين في تنظيم مسؤولية الناقل الجوي، فبينما اعتمدت بعض الدول على قواعد النقل البحري، اتجهت دول أخرى للقواعد العامة في قوانينها و أدركت الدول الحاجة إلى توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي على المستوى الدولي حيث كانت فرنسا رائدةً في هذا المجال ففي عام 1924 قدم رئيس الوزراء الفرنسي بوانكاريه مبادرة لعقد اتفاقية دولية تزامن ذلك مع تقديم مشروع قانون جوي داخلي لفرنسا، ومشروع اتفاقية دولية لعرضها على مؤتمر دولي عام 1925.

شكل المؤتمر لجنة من خبراء قانونيين جويين لدراسة المشروع الفرنسي و تُوجت هذه الجهود بإبرام اتفاقية وارسو¹ في 12 أكتوبر 1929 و دخلت حيز التطبيق عام 1933 و قد شهدت اتفاقية

¹ تُعدّ اتفاقية وارسو لعام 1929 معاهدة دولية تاريخية لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي عن النقل الجوي الدولي للأشخاص والبضائع تم توقيعها في وارسو، بولندا، في 12 أكتوبر 1929، ودخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933. تهدف الاتفاقية إلى توحيد قواعد النقل الجوي الدولي وتحقيق التوازن بين مصالح شركات الطيران والركاب، صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو بموجب المرسوم رقم 64-74 في 2 مارس 1964، ونُشرت في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 26 في 1964.

وارسو تعديلات لاحقة أهمها بروتوكول لاهاي (1955) الذي دخل حيز النفاذ عام 1963 و الاتفاقية المكملة لاتفاقية وارسو (غوادالاخارا 1961) التي دخلت حيز النفاذ عام 1964 بالإضافة الى بروتوكولات مونتريال الاربعة (1975) .

على الرغم من تعديلات إتفاقية وارسو، إلا أنها عانت من نقص وغموض في بعض نصوصها، فقد أحالت بعض مسائلها للقوانين الوطنية مما أدى إلى لبس بسبب إختلاف مفاهيم الإتفاقية عن مفاهيم القوانين الوطنية لذلك لم تكف الدول بإتفاقية وارسو وتعديلاتها، بل سعت إلى توحيد قواعد النقل الجوي من خلال إتفاقية مونتريال لعام 1999² حيث عالجت موضوع النقل الجوي وما يترتب عليه من مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة و قد تميزت بوضوحها و دقتها مما ساهم في حلّ الكثير من النزاعات المتعلقة بالنقل الجوي.

بما أن الجزائر عضو من اعضاء المجتمع الدولي كان لزاما عليها مواكبة هذا وإيجاد قانون شامل يحكم النقل على مستوييه الدولي والداخلي حيث اتبعت نهجًا تدريجيًا في تنظيم مجال الطيران المدني، بدءًا من تطبيق القوانين الفرنسية بعد الاستقلال من خلال القانون رقم 157/62 الصادر في 1962/12/31 الذي مدد في سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري، ثم الانضمام إلى المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) و المصادقة على اتفاقية وارسو لعام 1929 بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 1964 /03/02، وصولًا إلى إصدار تشريع وطني خاص ينظم الملاحة الجوية الداخلية بوجه عام ويحكم مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تلحق بالمسافرين في حدود إقليم الدولة ، فكان ذلك من خلال القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية والذي جاءت أحكامه مطابقة لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ، ثم انضمت الجزائر إلى بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو بموجب المرسوم الرئاسي 214/95 أين أخضع المشرع الجزائري كل من النقل الجوي الداخلي والدولي لأحكامها فأصدر قانون 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني و المؤرخ في 27 جوان 1998، وبتفحص هذا الأخير نجد أنه لم يأتي بجديد فقد استقى الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي من قواعد اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها ، ثم تم تعديله الأمر رقم 03-10 مؤرخ في 14 جمادى الثانية عام 1424 الموافق 13 غشت سنة 2003

² الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 28 مايو 1999، دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 4 نوفمبر 2003م بعد أن وقعت عليها الولايات المتحدة لتصبح بذلك الدولة الثلاثين المنضمة للاتفاقية، وهو النصاب القانوني الذي نصت عليه الاتفاقية لبدء سريانها بين الدول الأطراف وقد بلغ عدد الدول المصادقة عليها 70 دولة بينها 9 دول عربية هي الإمارات الأردن السعودية البحرين، الكويت، قطر، لبنان، مصر والسودان، بالنسبة للجزائر لم تصادق عليها .

ثم القانون رقم 02/08 مؤرخ في 15 محرم عام 1429 الموافق 23 يناير سنة 2008، تلاه القانون رقم 14/15 مؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق 15 يوليو سنة 2015 و أخيرا القانون قانون رقم 04-19 مؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1440 الموافق 17 يوليو سنة 2019 من خلال استحداث الفصل الأول مكرر تحت عنوان الوكالة الوطنية للطيران المدني اين نصت المادة 16 مكرر 10 على إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني وتكليفها بضبط نشاطات الطيران المدني و مراقبتها والاشراف عليها، و قد نظم المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين و الشحن و البضاعة في القسم الثالث و مسؤولية المستغل إزاء الغير في القسم الرابع و القسم الخامس خصصه للمسؤولية عن تصادم طائرتين. و ما يهمنا هو المسؤولية المدنية للناقل الجوي هذا ما سنحاول معالجته .

أهمية الموضوع :

تُعدّ مسؤولية الناقل الجوي من أهمّ مسائل القانون الجوي، وأكثرها إثارة للنقاش والجدل على المستويين الفقهي والقضائي و لهذا السبب يُعتبر تحديد نطاق هذه المسؤولية بدقة حجر الزاوية في منظومة القانون الجوي بأكمله و لقد اهتمت مختلف التشريعات الوطنية بوضع أحكام قانونية تُنظّم مسؤولية الناقل الجوي المدنية، إلا أنّ هذه التشريعات اختلفت في تحديد نطاق هذه المسؤولية وشروطها.

أسباب اختيار الموضوع :

فيما يخص الاسباب الذاتية لاختيار هذا الموضوع هي رغبتني وميولي لهذا المجال ، بالاضافة الى طبيعة التخصص العلمي قانون الأعمال و صلته الوطيدة بموضوع الدراسة .

أما الأسباب الموضوعية فتتمثل في :

- حداثة وحيوية الموضوع.
- عدم تسليط الضوء على الموضوع إلا في أواخر القرن العشرين.
- الرغبة في الاطلاع على الاحكام المختلفة للمسؤولية المدنية للناقل الجوي.
- أهمية موضوع النقل الجوي وفاعليته.
- خصوصية مسؤولية الناقل الجوي من حيث التنظيم القانوني.
- حداثة نشأة هذا الموضوع وضرورة البحث فيه لتدارك بعض التفاصيل والمشاكل التي لم يتطرق لها المشرع الجزائري.

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الإطار القانوني الذي ينظم مسؤوليات الناقل الجوي، سواء في نقل الأشخاص أو البضائع. و تركز الدراسة على خصائص هذه المسؤوليات، مع التأكيد على حماية مصالح الأطراف وتسوية النزاعات القانونية الناشئة عن النقل الجوي. لتساهم الدراسة في تحسين ممارسات النقل الجوي من خلال فهم أفضل لمسؤوليات الناقل الجوي والالتزامات المترتبة عليها.

و تثير دراسة هذا الموضوع الاشكالية التالية :

. ما هي الأسس القانونية التي تحكم المسؤولية المدنية للناقل الجوي ؟

و للاحاطة بكل جوانب الموضوع و الاجابة على الاشكالية المطروحة ، تم الاعتماد على المنهج التحليلي اين تم تناول الموضوع بعناصره الاولى بالاضافة الى الاستعانة بالمنهج المقارن خاصة عند دراسة الموضوع من خلال الاتفاقيات المختلفة .

و لقد تم تقسيم موضوع الدراسة الى فصلين :

جاء الفصل الاول بعنوان الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي ، و تم تقسيمه الى مبحثين اولهما جاء تحت عنوان صور قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، اما المبحث الثاني فجاء بعنوان وسائل الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

أما الفصل الثاني جاء تحت عنوان آثار قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، و خصص المبحث الاول منه للتعويض كأثر لقيام مسؤولية الناقل الجوي ، و المبحث الثاني جاء بعنوان النظام الاجرائي للدعوى الناشئة عن قيام مسؤولية الناقل الجوي

الفصل الأول

الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي

الفصل الأول: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي من أبرز موضوعات النقل الجوي ، لما لها من تأثير مباشر على سير العمل ونشوب المنازعات القضائية، سواءً كانت عقديّة أو تقصيريّة. حيث خصصت اتفاقية وارسو لعام 1929، في الباب الثالث منها أحكامًا لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي و نتيجةً للتطورات الهائلة في مجال الطيران، تمّ تعديل أحكام هذه الاتفاقية بموجب بروتوكولات عديدة صادقت عليها بعض الدول ومع ذلك أدى نفاذ هذه البروتوكولات إلى بروز نزاعات بينها وبين الاتفاقية الأصليّة ممّا أدّى في بعض الحالات إلى إقصائها جميعًا عن أحكام مسؤولية الناقل وإخضاعها للقانون الوطني وفقًا لقواعد التنازع في قانون القاضي ولذا سعيًا لتجنّب هذه الآثار تمّ وضع اتفاقية جديدة لتحلّ محلّ اتفاقية وارسو وجميع البروتوكولات والاتفاقيات المعدّلة والمكملة لها، وهي اتفاقية مونتريال 1999 حيث تتضمّن هذه الاتفاقية توحيد بعض القواعد القانونيّة المتعلّقة بالنقل الجوي الدولي و بناء على ما سبق سنقسم هذا الفصل الى مبحثين، نتطرق في المبحث الأول الى صور قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، ثم نتناول في المبحث الثاني وسائل الاعفاء منها.

المبحث الاول : صور قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي

يتحمل الناقل الجوي مسؤولية أساسية تجاه سلامة الركاب وأمتعتهم، والتزامه بنقل البضائع في الوقت المحدد و تترتب على هذه المسؤولية التزامات محددة في حال حدوث أضرار مثل وفاة الركاب أو إصابته بجروح أو أذى بدني، فقدان أو تلف البضائع أو الأمتعة أو تأخير نقل الركاب أو البضائع و بالتالي فقيام المسؤولية هو أثر الإخلال بالالتزام ، فقد استتبع ذلك مساءلة الناقل الجوي عند توافر شروط قيام هذه المسؤولية التي تختلف في حالة نقل الركاب عن حالة نقل البضائع والأمتعة، كما تختلف في حالة التأخير في النقل³ و بما أن مسؤولية الناقل الجوي تختلف باختلاف طبيعة الالتزام سنقوم في هذا المبحث بدراسة صور قيام مسؤولية الناقل الجوي المتمثلة في مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الركاب و نقل البضائع والأمتعة في المطلب الاول و نخصص المطلب الثاني لدراسة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في النقل الجوي، كما يلي:

³ عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، سنة 2004 ، ص 72 .

المطلب الاول : المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الركاب ، البضائع و الامتعة

تقوم المسؤولية المدنية للناقل الجوي على ثلاثة حالات سنتطرق اليها في هذا المطلب، حيث نخصص الفرع الاول للمسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الركاب ثم نتناول في الفرع الثاني المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل البضائع و الامتعة .

الفرع الأول : المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الركاب

تُزَم المادة 417 من اتفاقية وارسو لعام 1929 الناقل الجوي بتحمل مسؤولية أي ضرر يلحق بالراكب سواء كان وفاة أو جرحاً أو أي أذى بدني آخر وذلك في حال وقوع الحادث الذي أدى إلى الضرر على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود أو نزول الركاب و هو نفس ما تبناه المشرع الجزائري في صياغته للمادة 145⁵ من القانون 98-06 المعدل و المتمم للمحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني حيث نصت هذه المادة على مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و أمتعتهم و كذا عملية شحن البضائع على أن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي تصيب المسافرين و تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جروحاً أو أضراراً أخرى شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجروح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية صعود أو نزول الركاب تشمل عبارة "الضرر" حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية. كما يتمحور جوهر ما تمّ ذكره سابقاً حول التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر و يُقصد بذلك إيصاله إلى المكان المُتفق عليه سليماً معافى من أي أذى جسدي أو نفسي و يُستخلص من النصان السابقان أنّ المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين تتطلب توافر ثلاثة شروط أساسية و هي وقوع حادث ، أن يقع الحادث في فترة زمنية معينة ، أن يترتب عليه ضرر أصاب الراكب . سنقوم من خلال هذا الفرع بشرح هذه الشروط بمزيد من التفصيل في ما يلي :

⁴ أنظر: المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929.

⁵ أنظر: المادة 145 من القانون 98-06 المعدل و المتمم المؤرخ في 27-06-1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ، الجريدة الرسمية رقم 48 .

أولاً: أن يكون الإخلال بضمان السلامة نشأ عن حادث

لم تُعرّف اتفاقية وارسو مصطلح "حادث" في النقل الجوي و اختلفت الآراء حول تعريفه في النقل الجوي حيث عرف على أنه كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة بها ، مثل انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو طائرة أخرى سواء كان ناشئاً عن عطل أو خطأ في القيادة فبينما فسّره الفقه بشكل ضيق ربطاً بالاستغلال التام للطائرة ذهب البعض إلى حصره على حالة سقوط الطائرة وإصابة الركاب والطاقم أو الغير أما التفسير الموسع للحادث فيشمل كل واقعة يترتب عليها ضرر جسدي للراكب و اعتبر القضاء البولوني الحادث كل واقعة خارجية لا تتصل بالشخص وبناءً عليه لا يتحمل الناقل الجوي مسؤولية الأضرار الناجمة عن اعتداء راكب على آخر لأن هذه الواقعة لا تنتمي إلى عملية النقل ولا ترتبط باستغلال الطائرة⁶.

لكن عدل بروتوكول مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا 1971 تعريف الحادث ليشمل جميع الأسباب المؤدية للضرر بغض النظر عن ارتباطها بعملية النقل أو استغلال الطائرة وبالتالي أصبح الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالراكب حتى لو كانت ناتجة عن تصرفات راكب آخرين مثل تغيير مسار الطائرة والهبوط في غير محطة الوصول⁷.

على الرغم من ذلك لا يُعدّ الشجار بين اثنين من المسافرين "حادثاً" يترتب المسؤولية على الناقل الجوي و باعتبار ان تعريف "الحادث" حجر الأساس لتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالراكب في النقل الجوي الا ان المشرع الجزائري لم يقدم تعريفاً صريحاً لـ "الحادث" في المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري لكننا نستخلصه ضمناً من خلال المادة 93 على أنه "واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة" لذلك لا يُسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناتجة عن اعتداء راكب على آخر لعدم ارتباط واقعة الاعتداء بعملية النقل أو الاستغلال الجوي

⁶ مريم تيانتي ، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للراكب في التشريع الجزائري ، مجلة القانون والعلوم السياسية ، المركز الجامعي للنعامة،الجزائر ، العدد السادس ، سنة 2017 ، ص 421 .

⁷ جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر ، سنة 1992، ص287.

يقتصر الحادث على الأضرار الجسدية الناجمة عن تشغيل الطائرة مثل انفجارها أو ارتطامها بالأرض أو بطائرة أخرى... وتتص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري على مسؤولية الناقل الجوي عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول بشرط أن يكون سبب الضرر قد حدث على متن الطائرة اي ان المشرع الجزائري تبنى تفسيراً ضيقاً للحادث بربطه بالاستغلال التام للطائرة ويتلائم هذا التفسير مع أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي باعتبارها قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس و تحمل المادة 17 من اتفاقية وارسو الناقل مسؤولية أي حادث يقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط حيث يهدف هذا النص إلى حماية المسافرين من مخاطر الطيران وهو ما يتوافق مع المادة 145 من القانون الجزائري التي تُلزم الناقل الجوي بالتعويض عن أي خسائر أو أضرار تصيب شخصاً منقولاً تؤدي إلى وفاته أو إصابته بجروح أو ضرر فيشترط أن يكون سبب الضرر قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية ركوب أو النزول و يستمر التزام الناقل طوال الرحلة الجوية وبعد الهبوط حتى اللحظة التي ينهي فيها الناقل الجوي توصيل المسافرين إلى مطار الوصول.

و تخضع العمليات السابقة أو اللاحقة لعملية النقل الجوي لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق ولا تخضع لأحكام اتفاقية وارسو مثل عمليات تسجيل أو سحب الأمتعة أو الإجراءات الجمركية⁸.

ثانيا : ان يقع الحادث اثناء فترة زمنية معينة

مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافر تنشأ مع بداية تنفيذ التزاماته التعاقدية، بدءاً من لحظة وضع المسافر أمتعته تحت تصرف الناقل الجوي في المطار أو في أي مكان آخر تم الاتفاق عليه وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام قامت مسؤوليته عن أي ضرر يصيب المسافر و هنا يثور التساؤل حول تحديد الفترة الزمنية التي يبدأ فيها التزام الناقل بضمان سلامة المسافر⁹. حيث حددت اتفاقية

⁸ محمد دمانة ، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2010-2011، ص 121.

⁹ عيسى غسان ربيضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم (دراسة مقارنة) ، دار الثقافة ، الطبعة الاولى ، سنة 2008، ص 96 .

وارسو هذه الفترة الزمنية بدءًا من الوقت الذي يصبح فيه الراكب تحت عهدة الناقل أو تابعيه في قاعة المسافرين و يمتد إلى غاية الصعود على متن الطائرة ثم النزول منها إلى حين رفع وصاية الناقل الجوي بدخوله مبنى مطار الوصول¹⁰ وبالتالي لا يسأل الناقل عن أي ضرر يصيب الراكب خارج هذا المجال و يذهب الفقه إلى التوسع في تفسير المادة 17 من اتفاقية وارسو بحيث يسأل الناقل الجوي عن أي ضرر يلحق بالمسافر وهو معرض لمخاطر الطيران، بما في ذلك الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء تواجده في مباني المطار تمهيدًا لركوب الطائرة ولكن لا تغطي مسؤولية الناقل الأضرار التي تلحق بالمسافر خارج نطاق مخاطر الطيران¹¹.

ثالثًا : أن يترتب على الحادث ضرر أصاب الراكب

قد يتحقق الشرطان السابقان، أي وقوع حادث خلال الفترة الزمنية المحددة و إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان سلامة المسافر، ولكن لا تقوم مسؤوليته إلا إذا نتج عن ذلك ضرر يصيب المسافر .

يقصد بمصطلح الضرر هنا هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له¹²، مثل ثروته أو جسمه أو حياته أو صحته و يشمل الضرر الوفاة أو الجروح، الإصابات الجسمية و العقلية أما المشرع الجزائري في الفقرة الثانية في نص المادة 145 من قانون الطيران المدني عرّف الضرر على أنه "أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية"

تختلف أسس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو و اتفاقية مونتريال ففي الاولى، تقوم مسؤولية الناقل على أساس الالتزام بتحقيق نتيجة، أي أنه ملزم بدفع تعويض عن أي ضرر يصيب المسافر بغض النظر عن خطئه اما في اتفاقية مونتريال 1999، تقوم مسؤولية الناقل على

¹⁰ أمير خالد عدلي ، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، 1996 ، ص 72.

¹¹ عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون ،المنصورة، مصر، 2012 ،ص 310 .

¹² عيسى غسان ربضي ، مرجع سابق ، ص 99

أساس الخطأ المفترض، أي أنه يجب على المسافرين إثبات خطأ الناقل للحصول على تعويض¹³. و بالتأكيد انه في حالة الوفاة أو الجرح أثناء عمليات الصعود والهبوط من الطائرة لا يوجد خلاف حول مسؤولية الناقل الجوي وذلك طبقاً للاتفاقيات الدولية لكن في حالة الضرر النفسي فإن هناك خلافاً حول مسؤولية الناقل الجوي وذلك لأن كل من اتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999 لم تشير صراحة إلى التعويض عن الضرر النفسي.

مع ذلك، هناك بعض المؤشرات في مسودات هذه الاخيرة تشير إلى رغبة المشرع الدولي الحديث في الإشارة إلى الضرر النفسي. على سبيل المثال، كانت المسودة الأولى لاتفاقية مونتريال 1999 التي تعد خليفة لاتفاقية وارسو بكاملها، تقضي صراحة بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي¹⁴، وهذا يدل على أن المشرع الدولي بدأ يدرك أهمية الضرر النفسي، وأنه قد يكون له آثاراً خطيرة على حياة الشخص وهناك بعض الحالات التي قد يُحكم فيها على الناقل الجوي بدفع تعويض عن الضرر النفسي، مثل تعرض المسافر للاحتجاز على متن الطائرة لفترة طويلة او تعرضه لتهديدات أو إهانات من قبل طاقم الطائرة بالاطافة الى تعرضه لحادث خطير على متن الطائرة و في هذه الحالات يجب على المسافرين إثبات أنه قد تعرض لضرر نفسي حقيقي، وأن هذا الضرر قد نتج عن خطأ من قبل الناقل الجوي ويمكن له تقديم الأدلة الكافية لإثبات الضرر النفسي نذكر منها التقرير الطبي من طبيب نفسي يثبت الحالة ، السجلات الطبية و شهادات من شهود عيان وإذا تمكن المسافر من إثبات الضرر النفسي فإنه قد يحصل على تعويض عن الضرر الذي لحق به ويمكن أن يشمل هذا التعويض التكاليف الطبية و تعويض عن الألم والمعاناة، لذلك تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي هي موضوع معقد ولا يوجد إجماع حولها في الفقه والقضاء.

يتناول المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 145 من قانون الطيران المدني مصطلح "الضرر الذي يصيب المدارك العقلية." ونرى أن هذا المصطلح يُشير إلى "الضرر النفسي" الذي قد

¹³ بلقاسم مولاي، حالات مسؤولية الناقل الجوي و وسائل دفعها ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الرابع ، جامعة تلمسان، الجزائر، 2016، ص 231.

¹⁴ دلال يزيد، مرجع سابق ، ص 131

يتعرض له المسافر نتيجة لحادث جوي أو حالة من الخوف داخل مرفق الطيران بدءًا من فترة مسؤولية الناقل الجوي يُمكن أن يؤدي الضرر النفسي إلى فقدان المسافر السيطرة على سلوكه أو المساس بقدرته الذهنية وانخفاض مستوى أدائه الوظيفي دون وجود أي آثار ظاهرة على الجانب الجسدي أو قد يُسبب له رهابًا دائمًا يمنع من السفر بالطائرة، في هذه الحالة يكون الناقل مسؤولًا عن الضرر النفسي الذي لحق بالمسافر إذا كان هو أو أحد تابعيه مسؤولًا عن الحادث أو الموقف الذي أدى إلى هذا الضرر و يُمكن للناقل التخلص من مسؤوليته عن الضرر النفسي إذا أثبت أن الضرر النفسي لم يكن ناتجًا عن الحادث أو الموقف الذي وقع تحت مسؤوليته أو أنه سعى إلى تقديم المساعدة الطبية النفسية للمسافر بعد وقوع الحادث أو أن المسافر لم يتبق له أي أثر نفسي من الحادث و يستطيع مواصلة حياته العادية كما كان قبل وقوعه و قد يكون الضرر النفسي مصحوبًا بضرر جسدي وفي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولًا عن كل من الضررين أو قد يكون الضرر النفسي ناتجًا عن الضرر الجسدي والعكس صحيح، ففي بعض الأحيان قد يتعرض المسافر لحادث جوي بغض النظر عن سببه مما يُسبب له أذى نفسيًا ونتيجة لهذا الأذى النفسي قد يبدأ المسافر بتناول بعض الأدوية المهدئة التي تؤثر على قدراته البدنية بشكل معين، وبالتالي يتأثر جسديًا بالأذى النفسي الذي لحق به في هذه الحالة يقع على عاتق الناقل الجوي مسؤولية الحالة التي وصل إليها الراكب¹⁵.

الفرع الثاني : المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل البضائع والأمتعة

يمكن أن ينتج عن خطأ من قبل الناقل الجوي أو أحد تابعيه ضرر يلحق بمصالح المسافر أو المرسل أو المرسل اليه وتشمل هذه الأضرار تلف أو فقدان أو خسارة تصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة فلم يحدد التشريع الوطني تعريفًا لمبدأ "الالتزام بضمان سلامة البضائع" إلا انه تناول الالتزام بنقل البضائع المشحونة جواً والحفاظ على سلامتها حتى وصولها إلى وجهتها ، حيث نصت المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل و المتمم ، "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة

¹⁵ بلقاسم مولاي، مرجع سابق ، ص 232

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 الجوي¹⁶.

من خلال قراءة نص المادة، يتضح أن المشرع الجزائري قد أكد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة ، ولكن هذه المسؤولية مشروطة بتحقق شروط محددة، و بالتالي سنتطرق في هذا الفرع الى الشرط الاول المتعلق بأن يكون الإخلال بالتزام الناقل الجوي بالحفاظ على البضائع والأمتعة المسجلة ناتجاً عن حدث محدد ثم نعرض الى الشرط الثاني و هو أن يحدث هذا الإخلال خلال فترة النقل الجوي و الشرط الثالث هو أن ينتج عن هذا الإخلال ضرر يلحق بالمسافر أو الشاحن.

أولاً: أن يكون الإخلال ناشئاً عن حدث .

لم يحدد المشرع الجزائري تعريفاً دقيقاً لمصطلح "حدث" أو "واقعة"، ولكن يمكن القول أن مصطلح "حادثة" أكثر شمولاً واتساعاً من مصطلح "حدث"، ويرجع ذلك إلى أن الناقل الجوي يتمتع بسيطرة مطلقة على البضائع والأمتعة المسجلة، بينما لا تتوفر له نفس السيطرة على الركاب. و بالتالي يمكن القول أن "الحدث" أو "الواقعة" هو أي حدث غير عادي أو غير متوقع ينتج عنه ضرر للبضائع أو الأمتعة المسجلة¹⁷، أو يقصد بها جميع الأسباب الممكنة لوقوع الضرر سواء كانت الأسباب المتصلة أو الغير متصلة بعملية النقل الجوي¹⁸ .

من المؤكد أن مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع ليست مسؤولية موضوعية مطلقة بل هي مسؤولية شخصية ، بمعنى آخر، لا يُعدّ الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع إذا أثبت أنه اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب هذه الأضرار. وتأتي الفقرة الأولى من المادة 148 من القانون 98-06 المعدل و المتمم لقواعد الطيران المدني الجزائري لتؤكد على ذلك،

¹⁶ أنظر: المادة 146 من القانون 98-06 المعدل و المتمم .

¹⁷ مراد منير فهميم، خضوع النقل الجوي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي ، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، مصر، 1976، ص

43 .

¹⁸ محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي) دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2016 ، ص 223

حيث تنص على: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك". و يُقصد بالبضائع والأمتعة المسجلة كل ما يتم تسليمه للناقل الجوي بغية نقله، مع تحرير استمارة أو خطاب نقل يثبت تسليمها، وتُعدّ مسؤولية الناقل الجوي عن البضائع والأمتعة المسجلة مسؤولية عقدية¹⁹. بمعنى آخر، تنشأ هذه المسؤولية من العقد المبرم بين الناقل الجوي والشاحن أو المسافر حسب الحالة، وعادة ما تكون شروط هذا العقد محددة في وثيقة الشحن أو تذكرة السفر، فتُبنى مسؤولية الناقل الجوي عن البضائع والأمتعة المسجلة على أساس التزام الناقل الجوي ببذل العناية المعتادة في نقلها، لضمان سلامة البضائع والأمتعة المسجلة، وتجنب أي ضرر قد يلحق بها خلال فترة النقل الجوي، و عبء الإثبات في حالات الضرر يقع على عاتق الناقل الجوي بمعنى آخر، يفترض القانون خطأ الناقل بمجرد وقوع الضرر، وعليه أن يثبت أنه اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب هذا الضرر²⁰، و هو ما جاء به المشرع الجزائري في المادة 146 من القانون رقم 98-06 السالف الذكر.

اما فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة غير المسجلة، فاتفاقية وارسو لعام 1929، لم يتم ذكر مسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف الأمتعة غير المسجلة، مما اعتبره البعض نقصاً في الاتفاقية خاصة اذا كانت الامتعة التي يحملها الركاب و الغير مسجلة ذات قيمة عالية . لكن، تمّ معالجة هذا النقص في اتفاقية مونتريال لعام 1999 المعدلة، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 17 على انه" وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه ووكلائه". و بالتالي، أصبح الناقل الجوي مسؤولاً عن الأمتعة غير المسجلة في حال ثبوت خطئه أو خطأ تابعيه ووكلائه . الا ان المشرع الجزائري لم يُواكب التطور الحاصل في هذا المجال، ووقع في نفس العيب الذي شاب اتفاقية وارسو 1929 قبل تعديلها.حيث لم يُنصّ قانون الطيران المدني الجزائري على مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة غير المسجلة، مما يُعيق حقوق المسافرين .

¹⁹ سميحة القليوبي ، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989، ص 196 .

²⁰ أمير خالد عدلي ، مرجع سابق ، ص 59 .

يُعدّ موضوع نقل جثث الموتى موضوعاً حساساً يثير العديد من التساؤلات القانونية، و أحد أهم هذه التساؤلات هو: هل تُعتبر جثث الموتى من قبيل البضائع أم من قبيل الأشخاص؟ فنجد أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذا الموضوع في قانون الطيران المدني، و لم تتطرق اتفاقية وارسو لعام 1929 إلى هذا الموضوع أيضاً حيث اختلف الفقه حول اعتبار الموتى من قبيل البضائع أو لا و قد اعتبرت محكمة الصلح في مدينة باريس في حكمها الصادر سنة 1952 نقل الجثث من قبيل نقل الأشخاص وبالتالي تخضع لمسؤولية الناقل تجاه الركاب²¹. وهذا حكم يقرب الصواب له ما يبرره من ناحية قانونية وأخلاقية فمن الناحية القانونية يمكن تفسير النصوص القانونية بشكل واسع ليشمل نقل جثث الموتى ضمن نقل الأشخاص ، وتُعدّ مسؤولية الناقل الجوي عن نقل جثث الموتى أقرب إلى مسؤوليته عن نقل الأشخاص من مسؤوليته عن نقل البضائع أما من الناحية الأخلاقية فللموتى حرمة يجب احترامها ولا يُمكن اعتبارهم مجرد بضائع اذ يجب على الناقل الجوي التعامل مع جثث الموتى باحترام وكرامة فنقل جثث الموتى عملية حساسة تتطلب عناية خاصة لمشاعر ذويه .

ثانياً: أن يحدث هذا الإخلال خلال فترة النقل الجوي

تحدد المادة 146 من القانون رقم 98-06 المعدل و المتمم، الإطار الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على البضائع، وتتص المادة على أن الناقل الجوي مسؤول عن الضرر الذي يلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة من وقت تسلمها حتى تسليمها إلى الشخص الذي يحق له استلامها. وهذا يعني أن مسؤولية الناقل الجوي تبدأ من الوقت الذي يقع فيه الضرر و كانت فيه الامتعة المسجلة و البضائع تحت حراسته وتُعدّ هذه الفترة أطول من فترة مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الأشخاص ذلك لأن البضائع تعتبر أشياء جامدة تخضع لسلطة الناقل الجوي أثناء عملية النقل وهذا يُبرر اتساع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن البضائع²².

²¹ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان، 2005 ، ص 117-118.

Amor Zahi, droit des transports, cadres juridique et institutionnelles de transport de marchandises, tome 1, ²² office des publication universitaires, Alger, 1991 , p 169.

بناء عليه فإن المادة السالفة الذكر تُشير إلى أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع والأمتعة المسجلة يبدأ من الوقت الذي يتخلى فيه المسافر أو المرسل عنها وتدخل في حراسة الناقل الجوي. وهذا يعني أن مسؤولية هذا الأخير تبدأ من لحظة تسلم البضائع أو الأمتعة المسجلة من الشاحن أو المسافر حسب الحالة ، وتستمر حتى يتم تسليمها إلى المستلم، وخلال هذه الفترة تتعدّد مسؤولية لناقل لافتراض الخطأ من جانبه ليكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة، ما لم يثبت أنه اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب الضرر أو أن الضرر كان ناتجاً عن سبب أجنبي لا يد له فيه ، و منه نستنتج أن بعض الأضرار لا تُعدّ من مسؤولية الناقل الجوي ذلك لأنها تقع خارج نطاق فترة النقل الجوي وتشمل هذه الأضرار ما يلي:

- الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة قبل دخولها مطار الإقلاع.
- الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة بعد خروجها من مطار الوصول.
- الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة أثناء نقلها بطريق غير جوي في حالات الهبوط الاضطراري خارج أحد المطارات²³.

ذلك لأن مسؤولية الناقل الجوي تبدأ عند دخول البضائع أو الأمتعة المسجلة تحت حراسته فخارج هذه الفترة يكون مصدر الضرر يكون قد وقع في الأرض لا الجو و بالرجوع لنصّ المادة 146 السالفة الذكر في الفقرة الثانية منها نجد المشرع الجزائري قد تبنى هذا المعيار ذلك أن النقل الجوي لا يشمل أي نقل بري أو بحري يتم خارج المطار و الاستثناء إذا تم النقل البري أو البحري في إطار تنفيذ عقد نقل جوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن يُفترض في كل خسارة إلا عند إثبات العكس أي أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي عندئذ يُعدّ الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالأمتعة أو الشحن خلال فترة النقل الأرضي أو البحري المتعلق بعقد النقل الجوي .

ثالثاً: أن ينتج عن هذا الإخلال ضرر يلحق بالمسافر في أمتعته أو الشاحن في بضاعته

²³ مراد منير فهميم، مرجع سابق ص 45.

قيام مسؤولية الناقل الجوي لابد من تحقق الضرر الذي يعد حسب الفقه روح المسؤولية المدنية و العنصر الأساسي فيها²⁴ فتحقق الضرر شرط أساسي لإثارة مسؤولية الناقل الجوي بغض النظر عن نوعها تقصيرية كانت أو عقدية أو أساسها شخصية كانت أو موضوعية و تؤكد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي سواء الدولية أو الداخلية على أهمية الضرر كعنصر أساسي في إثارة مسؤولية الناقل الجوي الا انها لم تضع أي أحكام جديدة حول طبيعة الضرر أو صورته و بالتالي يتم اخضاع هذه الأمور للقواعد العامة المقررة في القانون المدن و كذا قانون الطيران المدني الذي يُحدد في المادة 146 منه مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن بشرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث خلال فترة النقل و تُنص المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 / لاهاي 1955 واتفاقية مونتريال 1999 على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها فنستخلص ضرورة تحقق الضرر لإثارة مسؤولية الناقل الجوي.

يلاحظ أن المشرع الجزائري في النص العربي لم يضبط المصطلحات المتعلقة بالضرر أو أسبابه بدقة حيث استخدم لفظ "خسارة" و "ضرر" بشكل غير متسق فيتناقض هذا الاستخدام مع آليات الصياغة القانونية الصحيحة بينما تمّ ضبط النص الفرنسي واستقرار الألفاظ فيه مع العلم أن الضرر ينقسم إلى نوعين مادي ومعنوي بينما الخسارة تكون مادية فقط²⁵ و قد حددت اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955، واتفاقية مونتريال لسنة 1999، ثلاث صور للضرر في النقل الجوي، وهي الهلاك، التلف و الضياع²⁶.

أ/الهلاك :

يُعدّ الهلاك من صور الضرر التي يتحمل مسؤوليتها الناقل الجوي ، فهناك هلاك مادي يقصد به زوال الكيان المادي للأشياء مثل احتراق البضائع او تحطمها و إلقاء كل أو جزء من

²⁴ حسين علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر ، ج 1 ، ط1، دار وائل للنشر ، 2006، عمان، ص 199.

²⁵ حورية بن صر، عقد النقل الجوي للبضائع، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص - كلية الحقوق بن عكنون - الجزائر،

2011/2012، ص 120.

²⁶ دلال يزيد، مرجع سابق، ص 138 .

بضاعة معينة حفاظاً على سلامة وأمن الطائرة أو الركاب²⁷ ، أما عجز الناقل الجوي عن إثبات تسليم البضاعة أو تعرض البضائع للسرقة أو عدم وصول الطائرة مع فوات مدة معينة أو تسليم البضاعة لشخص غير المرسل اليه الاصيلي سواء في مكان الوصول أو في أي مكان آخر فيعدّ هلاكاً حكماً يقصد به زوال القيمة الاقتصادية للبضاعة دون زوال كيانها المادي و ينتج عنه قيام مسؤولية الناقل و تعويض المرسل إليه²⁸ أما الهلاك الجزئي فيقصد به تلف جزء من البضائع دون تلفها جميعها و مراعاةً لصعوبة نقل البضائع في بعض الأحيان يجري العرف على التسامح و عدم مساءلة الناقل الجوي²⁹.

ب/التلف :

يُعرف بعض الفقهاء تلف البضائع بأنه "كل عطب في مادة الشيء يؤثر على قيمته بحسب الاستعمال الذي أعد له، بحيث أنه لم يعد صالحاً للاستخدام الذي أعد له، أو أنه لم تعد له الفعالية المطلوبة للاستخدام الذي أعد له". وقد يأخذ تلف البضائع أشكالاً مختلفة، منها ، اهتلاك الأشياء الجامدة أو تعطل مفعولها بسبب النقل او تعفن المواد المنقولة ويُعدّ تلف البضائع من أهم المخاطر التي تواجه عملية النقل، سواء كان نقلاً برياً أو بحرياً أو جويّاً³⁰.

أو يمكن تعريف التلف أنه "وصول البضائع كاملة من حيث العدد أو الوزن أو المقدار، أو ناقصة (أي تعرضت لهلاك جزئي)، ولكنها مصابة بعطب في كل الشحنة أو في جزء منها، مثل تعفن شحنة من الفاكهة، أو تحطم الأجهزة"،...³¹ وهذا يعني أنّ تلف البضائع لا يُشير فقط إلى فقدانها أو هلاكها بشكل كامل، بل يشمل أيضاً أي عطب أو ضرر يصيبها سواء كان هذا العطب

²⁷ محمد دمانة، مرجع سابق ، ص 123 .

²⁸ دلال يزيد ، مرجع سابق ، ص 44 .

²⁹ عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية وفقاً لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، ج2، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، دون سنة نشر، ص 516 .

³⁰ عبد الحميد الشواربي ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ، ج 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 516 .

³¹ أمينة دريسي ،النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 5، الجزائر، 2016، ص 38 ..

جزئياً وهو ما يعني أنّ البضائع قد تعرضت لضرر أو عطب لكنها لا تزال قابلة للاستخدام بشكل جزئي أو هلاكاً كلياً وهو هلاك البضائع بشكل كامل بحيث تصبح غير قابلة للاستخدام يتفق التلف والهلاك في كونهما يعدان تغييراً في الطبيعة الفيزيائية أو الكيميائية للشيء إلا أنهما يختلفان في بعض النقاط الجوهرية³²، فالهلاك يُشير إلى زوال الشيء بشكل كامل أو جزئي أي لا يمكن استعادة الشيء الهالك مثل حريق يُدمر شحنة من الملابس ، أما التلف فيُشير إلى تغيير في شكل أو طبيعة الشيء و قد يكون التلف جزئياً أو كلياً فيكون الشيء التالف قابلاً للإصلاح أو الاستخدام بشكل جزئي مثل تلف بعض الملابس في شحنة بسبب تسرب المياه و قد نصت الفقرة الثالثة من المادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري على ما يلي: "لا تشكل البيانات المتعلقة بكمية البضاعة أو المواد وحجمها وحالتها، حجة ضد الناقل الجوي إلا بعد تأكد هذا الأخير منها وبحضور المرسل". فلا يُسأل الناقل الجوي عن العيب في حالة ما إذا كان العيب قد أدرجه الناقل في رسالة النقل الجوي بموجب تحفظات يبيدها حول البضاعة وبحضور المرسل، أو إذا تعذر على الناقل التحقق من حالة البضاعة بسبب طبيعتها أو تغليفها أو إذا نشأ العيب عن خطأ أو إهمال من قبل المرسل أو المرسل إليه أو إذا نشأ العيب عن قوة قاهرة أو حادث فجائي لا يمكن توقعه أو تجنبه و تُشكل البيانات الواردة في رسالة النقل الجوي قرينة بسيطة على حالة البضائع وكميتها حسب المادة 141 فقرة 2 من قانون الطيران المدني معنى ذلك أن هذه البيانات قابلة للطعن من قبل الناقل أو أي طرف آخر وذلك من خلال تقديم الأدلة اللازمة كون الناقل الجوي يُسأل عن أي عيب أو تلف يصيب البضاعة إذا كانت رسالة النقل الجوي خالية من أي تحفظات من قبله و يرجع ذلك إلى افتراض تسلم الناقل للبضاعة بحالة جيدة وغياب أي تحفظات يُقيد بتأكيده على سلامة البضاعة عند استلامها ويعد تقدير نوع الضرر الحاصل للبضائع من مسائل الواقع التي يبت فيها قاضي الموضوع.

مقدار الضرر:

³² مراد بسعيد ،عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر ، 2011/2012، ص 259.

قد يكون تلفاً جزئياً مثل خدش في جهاز إلكتروني، تمزق في قطعة ملابس أو تلفاً كلياً مثل تدمير شحنة من المواد الغذائية أو تحطم جهاز إلكتروني و قد اختلفت المحاكم في مدى اعتبار الضياع الجزئي من قبيل التلف الجزئي ففي المحاكم الألمانية تعتبر الضياع الجزئي من قبيل التلف وبالتالي يخضع لفترة الاحتجاج أما المحاكم الفرنسية لا تعتبر الضياع الجزئي من قبيل التلف وبالتالي لا يخضع لفترة الاحتجاج و يقصد بفترة الاحتجاج ، المدة الزمنية التي يجب على الشاحن ،المسافر أو المرسل إليه خلالها إخطار الناقل بوجود عيب أو تلف في البضائع او الامتعة³³.

ج/الضياع :

يقصد به فقدان الشيء بشكل تام، بحيث لا يُعرف له مكان أو مصير و يتفق الضياع مع الهلاك في كونه لا يتم تسليم البضائع للمرسل إليه أو صاحب الحق فيها لكن ما يُميز الضياع عن الهلاك هو اختفاء البضائع دون معرفة مكانها مع إمكانية إيجادها لاحقاً وهذا يعني أن البضائع التي تعهد الناقل بتسليمها تصبح غير موجودة مع جهله لمكانها بشكل يُعيق تنفيذ التزامه بالتسليم.

غالباً ما يرجع سبب الضياع إلى سوء التنظيم التجاري لعملية النقل الجوي مثل حالات السطو أو الاختلاس أو عدم شحن البضائع من مطار الإقلاع وفقدانها هناك و يُعدّ تسليم طرد يحتوي على أشياء تختلف عن البضاعة الأصلية المدونة في عقد النقل الجوي حالة ضياع كلي للبضاعة ولا يُعدّ حالة تلف، حسب القضاء الفرنسي³⁴. و تحدد اتفاقية وارسو 1929، واتفاقية مونتريل 1999 في المادة 3/13، وقانون الطيران المدني، في المادة 3/143، إثبات واقعة الضياع أو الهلاك إما بإقرار من الناقل بضياع البضاعة أو عدم وصول البضاعة بعد انقضاء مدة سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه.

المطلب الثاني : المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخير في النقل الجوي

³³ Tran, Laurent. Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes, Genève, Schulthess éd. Romandes, 2013, page 262. Disponible sur <http://archive-ouverte.unige.ch/unige: 81650> visite le 28/02/2024.

³⁴ نور شان عبد الجليل،الدفع الشكالية المتاحة للناقل الجوي للبضائع،مجلة الفقه والقانون، العدد 32، 2015، ص76 .

مما لا شك فيه أنّ التأخير في تنفيذ عملية النقل من قبل الناقل الجوي يُعدّ أحد أهم المواضيع التي تُثير الجدل في مجال النقل الجوي ، فيُعرّف التأخير ببساطة على أنه تجاوز الناقل الجوي للمدة الزمنية المحددة لتنفيذ عملية النقل³⁵ فلا يمكننا إنكار أنّ التأخير في تنفيذ عملية النقل من قبل الناقل الجوي يُعدّ معياراً أساسياً لقيام مسؤوليته وذلك لسبب بسيط هو أنه لا يمكن اعتبار التأخير حدثاً جوهرياً يُحمّل الناقل مسؤولية الضرر إلا إذا تمّ تحديد مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل .

حيث تناول المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في المادة 147 من القانون رقم 98/06 المعدل و المتمم ، حيث نقلت حرفياً من نص المادة 19 لاتفاقية وارسو السالفة الذكر فالالتزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد في تذكرة السفر ينشأ من عقد النقل وهنا يصبح التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل الجوي التزام لتحقيق نتيجة ألا وهي إيصال المسافر و أمتعته أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المحدد، و بمجرد فشل الناقل الجوي في تحقيق هذه النتيجة تتعقد مسؤوليته تلقائياً ما لم يُثبت أنّ التأخير كان بسبب خارج عن إرادته³⁶.

تختلف مسؤولية الناقل الجوي في حال التأخير بناءً على وجود اتفاق مسبق على مدة الرحلة ففي حال وجود اتفاق مسبق على مدة محددة للنقل يصبح التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة وهي إيصال المسافر أو البضاعة في الموعد المتفق عليه و يُصبح مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالمسافر أو الشاحن دون الحاجة إلى إثبات خطأه أما في حال عدم وجود اتفاق مسبق على مدة النقل يصبح التزام الناقل التزاماً ببذل عناية بمعنى آخر يصبح التزام الناقل بالنقل في ميعاد معقول و في هذه الحالة يقع عبء إثبات خطأ الناقل على عاتق المضرور حيث تقرر المادة 147 من القانون رقم 98/06 المعدل و المتمم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينتج عن تأخير وصول المسافرين أو البضائع أو الأمتعة ، و منه يستثنى عن التأخير في حالة الظروف المناخية السيئة و الإضرابات و الاعطال الفنية أو الإجراءات الأمنية الاستثنائية و في الغالب، يكون التأخير ناتجاً

³⁵ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي و حوادث الطيران، مرجع سابق، ص 231 .

³⁶ فاروق احمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفاروسوفي ، مرجع سابق ، ص 355 .

عن عمليات شحن البضائع و جردها³⁷. و بالتالي سنتطرق في هذا المطلب الى معيار التأخير في الفرع الأول ، ثم نخصص الفرع الثاني للضرر الناجم عن التأخير .

الفرع الاول : معيار التأخير

في بعض الأحيان قد يتفق الناقل والشاحن أو المسافر على تحديد موعد محدد لتنفيذ عقد النقل و يتم إبرام هذا الاتفاق في حالات نقل الركاب أو البضائع وإذا تم تحديد موعد محدد لتنفيذ عقد النقل يصبح من واجب الناقل احترام هذا الاتفاق أما إذا تأخر الناقل عن تنفيذ النقل في الموعد المتفق عليه يصبح مسؤولاً عن التأخير على أساس الضمان³⁸، وذلك لأن الناقل الجوي في هذه الحالة قد التزم بتنفيذ النقل في موعد محدد وعليه الوفاء بالتزامه ومع ذلك من المهم ملاحظة أن الناقل الجوي غير مجبر على ذكر موعد محدد لتنفيذ عقد النقل، ففي حالة عدم تحديد موعد محدد يصبح التزام الناقل ببذل عناية لتنفيذ النقل في الميعاد المعقول ويكون عبء إثبات خطأ الناقل الجوي على عاتق المضرور فلا يُصح في حالة عدم الاتفاق على موعد محدد للنقل و اعتبار الناقل الجوي حراً في إتمام النقل كيفما يشاء، بل يظل الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي وإلا أصبح التزامه إرادياً بحتاً، و بالتالي يلتزم بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول أي الميعاد المعتاد لنفس الرحلة في مثل الظروف الجوية المحيطة وذلك لضمان حقوق المسافرين أو المرسلين وحماية مصالحهم فالتأخير غير المبرر قد يُسبب ضرراً كبيراً للمسافرين أو الشاحنين³⁹.

لا يُلزم القانون الناقل الجوي بإعلان جدول مُقرر للمواعيد، لكن يستخدم الناقل هذا الجدول عادةً لتعريف المسافرين بعدد الرحلات والخطوط التي يعمل عليها حيث يُعد هذا الجدول دليل يعتمد عليه المسافر لا غير فإذا أعلن الناقل الجوي على أن الرحلة ستبدأ في الساعة كذا ... فليس هناك

³⁷ وفاء عبدلي، المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، جامعة الاخوة منتوري ، قسنطينة ، 2015-2016، ص 68.

³⁸ . وفاء محمد بن جلال، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1998 ، ص 287 .

³⁹ عيسى غسان ربيضي ، مرجع سابق، ص 112 .

شك أن الطائرة قد تقلع بعد ذلك بعدة ساعات ولا يُعد هذا تأخيرًا يُسأل عنه الناقل الجوي خاصة في حالة الرحلات الدولية وهذا ما يُلاحظ في غالب الأحيان لكن هناك اتجاه فقهي يرى أن الجدول الذي أعلنه الناقل بإرادته الحرة يُعد بمثابة إيجاب منه بتنفيذ النقل في الموعد المحدد والمدرج في هذا الجدول وإقدام المسافر أو الشاحن على الركوب في الطائرة أو إرسال بضائعه أو أمتعه يُعد قبولاً منه وبعبارة أخرى يصبح هذا الجدول جزءًا لا يتجزأ من عقد النقل و يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير طبقاً لهذا الجدول⁴⁰.

مع العلم أن بعض شركات النقل الجوي تدرج على ظهر تذكرة السفر نفسها أن جداول المواعيد المعلنة لا تمثل جزءًا من عقد النقل وإنما هي مواعيد تقريبية لا تضمن الشركة تطبيقها ومثال ذلك الشروط المدرجة بتذكرة السفر على الخطوط الجوية الجزائرية:

"يتعهد الناقل بأن يبذل جهده لنقل المسافرين وأمتعه بالسرعة المعقولة، أما الأوقات المذكورة في جدول المواعيد فتقريبية ولا تعد جزءًا من هذا العقد، ويحق للناقل دون سابق إشعار أن يبدل الطائرة وأن ينيب عنه ناقلين آخرين، وله أن يغير أو يلغي عند الضرورة أماكن الوقوف المبيّنة على التذكرة، كذلك تعدل الجداول دون سابق إنذار، ولا يتحمل الناقل مسؤولية إيجاد مواصلات جوية لمتابعة الرحلة⁴¹"، و هو شرط وارد بكل التذاكر التي تسلمها شركات النقل الجوي المنظمة لمنظمة الأياتا (I.A.T.A). ولكن، من المهم ملاحظة أن هذه الشروط قد لا تكون مُلزِمة في جميع الحالات، فقد تُعتبر باطلة أو غير مُنفذة إذا كانت مخالفة للقوانين أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي، وذلك لضمان حقوق المسافرين وحمايتهم من الممارسات التعسفية لشركات الطيران.

الفرع الثاني : الضرر الناجم عن التأخير

⁴⁰ عبد الستار تليلي ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والاسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر، ص73 .

⁴¹ المادة 9 من شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (I.A.T.A) .

صحيح أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعقد إلا إذا نشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافرين أو يلحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة⁴²، فلا يُسأل الناقل الجوي عن التأخير بحد ذاته بل عن الأضرار التي يسببها هذا التأخير وذلك بحسب ما نصت عليه المادة 147 من القانون رقم 06-98 المحدد لقواعد الطيران المدني المعدل و المتمم وتشمل هذه الأضرار ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب ولكن من ناحية أخرى يُلزم القانون رقم 15-14 المعدل والمتمم للقانون 06-98 المتعلق بالطيران المدني شركات الطيران بتقديم تعويض مالي للزبائن الذين تتأخر أو تؤجل أو تلغى رحلاتهم، ويجب على شركات الطيران إعلام المسافرين بذلك مسبقاً⁴³. وتتووع الأضرار المادية التي يتعرض لها المسافرون جراء تأخير تنفيذ النقل، ففي حال تعطل الطائرة وعدم توفر طائرة بديلة لعدة أيام، يضطر المسافر لتحمل مصاريف الإقامة خلال هذه الفترة، أو قد يضطر المسافر إلى مواصلة رحلته بوسائل أخرى غير الطائرة، مثل الحافلات أو القطارات، مما يترتب عليه تكاليف إضافية قد تفوق سعر تذكرة الطائرة، و يُشكل التأخير في تنفيذ النقل إهداراً لوقت المسافر خاصةً إذا كان لديه التزامات محددة في وجهة سفره. فقد يفقد المسافر فرصاً مهمة بسبب تأخير رحلته فيتأخر المسافر عن حضور اجتماع هام أو صفقة تجارية أو قد يفقد المسافر فرصة الاستمتاع ببعض الأنشطة السياحية التي خطط لها أو يتأخر المريض عن تلقي العلاج في الوقت المحدد و لا تقتصر الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين جراء تأخير تنفيذ النقل على الأضرار المادية فقط، بل قد يُعاني المسافرون من ضرر معنوي أيضاً يسبب إزعاجاً وضيماً نفسياً للمسافرين، خاصةً في حالات التأخير الطويل⁴⁴ و يُعرّف الضرر المعنوي بأنه الأذى النفسي الذي يصيب الإنسان نتيجة فعل غير مشروع، مثل: الحزن، الألم النفسي، الإزعاج، و الإحراج. وفي بعض الحالات، قد يُحكم القضاء بتعويض المسافر عن الضرر المعنوي الذي لحق به جراء تأخير تنفيذ النقل، من الأمثلة على ذلك، الحكم الذي أصدرته المحكمة الفرنسية بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير 20 يوماً في

⁴² رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1999، ص 141.

⁴³ عبدلي وفاء، مرجع سابق، ص 70.

⁴⁴ دلال يزيد، مرجع سابق، ص 144.

نقل جثة جزائري توفي بفرنسا، حيث أدى هذا التأخير إلى حرمان أهل المتوفى من أداء مراسم الجنازة، مما سبب لهم ضرراً أديباً يستوجب التعويض⁴⁵.

تُلزم المادة 19 من إتفاقية مونتريال 1999 الناقل الجوي بتحمل مسؤولية الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجوي، ويُحدد مقدار التعويض عن التأخير وفقاً لقانون الدولة التي تم فيها تسجيل الناقل الجوي، وتُشابه هذه المادة التزامات الناقل الجوي الواردة في إتفاقية وارسو وبروتوكولها المعدلة لها، والتي تُلزم الناقل بنقل البضائع في الموعد المتفق عليه أو في غضون مدة معقولة عند عدم وجود اتفاق. وفي حال التأخير، يجب على المرسل إليه تقديم احتجاج خلال 21 يوماً من تاريخ تسلم الأمتعة أو البضائع، ويجب أن يكون الاحتجاج مكتوباً ويُقدم أو يُرسل خلال المدة المحددة في المادة 31 فقرة 2 من الإتفاقية السالفة الذكر⁴⁶.

إذا أصيبت البضاعة بضرر ما نتيجة التأخير في إيصالها، ولحق المرسل أو المرسل إليه ضرر من ذلك، فإن الناقل يُسأل على أساس الإخلال بالتزامه بتنفيذ النقل في الميعاد، وتسري في هذه الحالة الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن التأخير دون الأحكام الخاصة بضمان الناقل للبضاعة من التلف والهلاك أو التعيب. وتختلف أحكام المسؤولية عن التأخير عن أحكام ضمان الناقل للبضاعة من التلف والهلاك أو التعيب، فالمسؤولية عن التأخير تستند إلى الإخلال بالتزام الناقل بنقل البضاعة في الميعاد، أما ضمان الناقل للبضاعة من التلف والهلاك أو التعيب يستند إلى مسؤوليته عن سلامة البضاعة⁴⁷.

يتحمل المسافر أو الشاحن مسؤولية إثبات التأخير في رحلته أو شحنته، وذلك من خلال إثبات وجود ضرر لحق به جراء التأخير، واثبات تأخر الناقل في إيصاله أو إيصال بضائعه. وتختلف طريقة إثبات التأخير حسب وجود اتفاق على ميعاد محدد للوصول⁴⁸، فبوجود هذا الأخير

⁴⁵ دلال يزيد، مرجع سابق، ص 145.

⁴⁶ وهيبة بن ناصر، التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع في التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 6، العدد 2، جلمعة البلدة 2، الجزائر، 2019، ص 168.

⁴⁷ عبدلي وفاء، مرجع سابق، ص 71.

⁴⁸ ثروت أنيس الاسيوطي، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966، ص 270.

يكفي للمسافر أو الشاحن إثبات الميعاد المتفق عليه والضرر الذي لحقه لتحميل الناقل المسؤولية، أما بغياب الميعاد المحدد، يجب على المسافر أو الشاحن إثبات أن المدة التي استغرقها الناقل تفوق المدة المعتادة في مثل هذا النقل والظروف المحيطة بالطيران، و أن الضرر لحق بسبب تقويت ميعاد النقل، و على الرغم من وضوح مسؤولية الناقل عن التأخير، إلا أن هناك صعوبات في تطبيق هذا المبدأ من خلال عدم وجود معيار موضوعي لتحديد فكرة التأخير ومداه وحالاته ، و كذا مسؤولية الناقل لا تتعد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه. وتُعيق هذه الصعوبات حصول المسافرين والشاحنين على تعويض مناسب عن الأضرار التي لحقت بهم . لذلك، يجب على المشرّع وضع معايير موضوعية لتحديد فكرة التأخير ومداه وحالاته، وتسهيل حصول المسافرين والشاحنين على تعويض مناسب.

المبحث الثاني : وسائل الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تُعدّ مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق المسافرين و أمتعتهم و كذا الشاحنين من الأمور المهمة التي تُساعد على الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم ، ولكن يُمكن للناقل الجوي الإعفاء من مسؤوليته في بعض الحالات، وذلك وفقاً لشروط محددة كعدم وجود علاقة للخطأ بإرادة الناقل الجوي أو وكلائه أو إذا ثبت أنه اتخذ كل الإجراءات الضرورية لتفادي الخطر، أو كان الخطأ ناتجاً عن المضرور نفسه و تحدد اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال لسنة 1999 حالات إعفاء الناقل الجوي من مسؤولية الضرر الذي يلحق بالمسافر أو الشاحن.

ففي نقل الأشخاص تُشير المادة 20 من اتفاقية مونتريال إلى حالات إعفاء الناقل من مسؤولية الضرر الذي يلحق بالمسافر، و في نقل البضائع تُشير المادة 18 من اتفاقية مونتريال إلى حالات إعفاء الناقل من مسؤولية الضرر الذي يلحق بالمتعة المسجلة وغير المسجلة أما في حال تأخير النقل تُشير المادة 19 من اتفاقية مونتريال إلى حالات إعفاء الناقل من مسؤولية تأخير نقل الأشخاص والامتعة والبضائع و في حال تسبب المتضرر في الضرر تُشير المادة 20 من اتفاقية مونتريال إلى إعفاء الناقل من مسؤولية الضرر إذا تسبب المتضرر في وقوعه أو ساهم

في وقوعه أما فيما يخص بطلان نصوص الإعفاء في العقد فتشير المواد 26 و 47 من اتفاقية مونتريال إلى بطلان أي نص في العقد يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤولية الضرر أو الحد منه و هو ما تبناه المشرع الجزائري فيما يخص أحكام الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي من خلال المواد 148-149 من القانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني الجزائري المعدل و المتمم .

تعتمد طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي على نوع المسؤولية الملقاة على عاتقه، ففي المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض يقع العبء على الناقل الجوي لإثبات عدم ارتكابه أي خطأ و في حال فشله في إثبات ذلك، يُعتبر مسؤولاً عن الضرر، أما في المسؤولية الموضوعية فيسأل الناقل الجوي عن الضرر في جميع الأحوال و يستطيع دفع مسؤوليته فقط بإثبات أن الضرر نتج عن خطأ المضرور نفسه، و تعتمد طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي على طبيعة الالتزام الذي يتحمله ففي حال كان الالتزام ببذل عناية يُمكن للناقل دفع المسؤولية عنه بإقامة الدليل على أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل المحترف في هذا المجال مثل إثبات اتخاذه لجميع الإجراءات المعقولة لتجنب التأخير أو ضياع الأمتعة و في حال كان الالتزام بتحقيق نتيجة فلا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي كإثبات أن التأخير كان ناتجاً عن سوء الأحوال الجوية أو إضراب الموظفين⁴⁹ ، و بالتالي سنتطرق في هذا المبحث الى وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص و نقل البضائع في المطب الاول ثم نخصص المطب الثاني لوسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير .

المطلب الاول : وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص

و البضائع

يُتيح القانون للناقل الجوي إمكانية التملص من المسؤولية في حال قيامه ببعض الإجراءات، وتختلف هذه السبل باختلاف أساس المسؤولية، سواء كانت مسؤولية شخصية مبنية على الخطأ أو مسؤولية موضوعية مبنية على تحمل التبعة حيث تُطبق هذه الأحكام على حالات نقل الأشخاص

⁴⁹ بلقاسم مولاي ، مرجع سابق، ص 237.

والبضائع، وكذلك في حالات التأخير. بناء على ما سبق سنخصص الفرع الأول لوسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص، ثم نتطرق في الفرع الثاني الى وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة نقل البضائع.

الفرع الاول : وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص

تُسند مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص على أساس الخطأ المفترض، مما يعني أن المتضرر لا يُلزم بإثبات خطأ الناقل بل عليه إثبات الضرر الذي لحقه و العلاقة السببية التي تربط بين الخطأ و الضرر⁵⁰ و يُمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن طريق إثبات اتخاذه التدابير الضرورية لتجنب الضرر أو إثبات استحالة اتخاذها، إثبات أن الضرر نتج عن خطأ المضرور نفسه أو عن طريق إثبات أن الضرر نتج عن قوة قاهرة.

اولا : إثبات اتخاذ الناقل الجوي للتدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها

تُشير المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري، والمادة 20 من اتفاقية وارسو 1929، إلى إمكانية إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته عن الضرر في حال إثباته أنه اتخذ مع مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك حيث تتباين نظريات الفقه والقضاء حول تفسير عبارة "التدابير الضرورية" في هذا الإطار مما يُؤثر على كيفية إثبات الناقل لإعفاء نفسه من المسؤولية.

نظرية التفسير الحرفي:

تُلزم هذه النظرية الناقل بتقديم الدليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه، بالإضافة إلى إثباته اتخاذه لكل التدابير التي من شأنها منع حدوث الضرر. وتُعتبر هذه النظرية مُتشددة، وتُقلل من وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي⁵¹.

نظرية التفسير الضيق:

⁵⁰ عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 138.

⁵¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، مرجع سابق، ص 219.

تُلزم هذه النظرية الناقل بتقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ حتى يتمكن من التخلّص من المسؤولية ويُلزم الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مع التأكيد على عدم رجوعه إلى خطأ من جانبه. وتُعتبر هذه النظرية أكثر عدلاً من نظرية التفسير الحرفي⁵².

نظرية التفسير الموسع:

تُعفي هذه النظرية الناقل من إثبات سبب وقوع الضرر وتُلزمه بتقديم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ من خلال إثبات بذله و تابعيه للعناية اللازمة في تنفيذ التزامات عقد النقل الجوي. وتُعتبر هذه النظرية أكثر توازناً بين مصالح مستخدمي الطائرة و الناقل الجوي⁵³.

غالبا ما يميل الفقه والقضاء إلى تبني نظرية التفسير الموسع لعبارة "التدابير الضرورية" لما تحقّقه من توازن بين مصالح مستخدمي الطائرة و الناقل الجوي.

ثانيا : إثبات أن الضرر نتج عن خطأ المضرور.

تُشير المادة 21 من اتفاقية وارسو، والمادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري، إلى إمكانية إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته عن الضرر، أو تخفيفها، في حال إثباته أن خطأ المضرور تسبب في الضرر أو أسهم في إحداثه. و يُمكن تعريف خطأ المضرور على أنه أي سلوك خاطئ من جانبه أدى إلى وقوع الضرر، أو ساهم في تفاقمه. ويشمل ذلك، على سبيل المثال، عدم اتباع تعليمات السلامة والأمان الصادرة عن الناقل الجوي ، أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية نفسه من الضرر، أو السلوك المُتهور أو غير المسؤول من جانب المضرور.... ، و في حال إثبات الناقل خطأ المضرور، يُمكن للمحكمة أن تُعفيه من مسؤوليته عن الضرر بشكل كامل، أو تُخفّف من مسؤوليته عن الضرر.

يُشير النص السالف الذكر إلى ترك تحديد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي للمحكمة. ونتيجة لذلك، تختلف الحلول باختلاف التشريعات الوطنية⁵⁴، فالمادة 127 من قانون

⁵² هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، مصر، 2014 ، ص 354.

⁵³ عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 144.

⁵⁴ عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق، ص 298 .

الطيران المدني تنص على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب لا دخل له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر." و استناداً إلى هذا النص، لا يُلزم الناقل بالتعويض عن الضرر الذي ينجم عن خطأ المضرور.

يُعدّ خطأ المضرور سبباً أجنبياً يقطع العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر⁵⁵. فلا يُمكن تحميل الناقل مسؤولية الضرر إذا لم يكن له أي دور في حدوثه. و في حال اشتراك كل من خطأ المضرور مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، و يُؤخذ بمبدأ توزيع المسؤولية طبقاً لنص المادة 126 من القانون المدني الجزائري، و بالتالي تُحدّد المحكمة نسبة مسؤولية كل طرف بناءً على ظروف كل حالة، باعتبار انه من المهم التأكيد على أن ترك تحديد أثر خطأ المضرور للمحكمة يُتيح لها المرونة في تقييم كل حالة على حدة، مع مراعاة جميع الظروف المحيطة.

ثالثاً : إثبات أن الضرر نتج عن قوة قاهرة.

القوة القاهرة هي كل حادث خارجي لا يمكن توقعه أو دفعه، يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر و من خصائصها أنها خارجية أي أنها تأتي من خارج إرادة الشخص الملزم و لا يمكن توقعها أي أنه لا يمكن توقع حدوثها بشكل معقول و لا يمكن دفعها أي أنه لا يمكن منع حدوثها أو تلافي أضرارها و مباشرة أي أن الضرر ينتج بشكل مباشر عن الحادث دون أي تدخل بشري.

تعتبر القوة القاهرة من أهم الوسائل التي يُمكن للناقل الجوي الاستناد إليها لدفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالمسافر و أمتعته أو البضائع، لكن لم يتضمن قانون الطيران المدني الجزائري نصاً صريحاً يُعفي الناقل الجوي من مسؤوليته تجاه المسافر في حال حدوث قوة قاهرة، و بالتالي يُمكن للناقل الجوي الاستناد إلى القواعد العامة خاصة المادة 127 من القانون المدني، التي تُنص على إعفاء الشخص من مسؤوليته عن الضرر إذا أثبت أنه نشأ عن سبب لا دخل له فيه، مثل حادث مفاجئ أو قوة قاهرة كالكوارث الطبيعية مثل الزلازل و الأعاصير أما الحوادث المفاجئة مثل

⁵⁵ محمد مختار بربري، قانون الطيران المدني وقت السلم، دار الفكر العربية، القاهرة، مصر، 1985، ص 128.

الحرائق و الانهيارات و كذا الأحداث غير المتوقعة مثل إضراب عمال الملاحة الجوية أو إغلاق المجال الجوي لأسباب أمنية.

من شروط اعتبار أن القوة القاهرة سبباً لانتفاء مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر ، يجب توافر عنصران جوهران هما :

- عدم إمكانية التوقع: فإذا كان بإمكان الناقل توقع حدوث القوة القاهرة، يُعدّ مقصراً إذا لم يتخذ التدابير اللازمة لتفاديها أو تفادي نتائجها، لذلك تُقدّر المحكمة إمكانية توقع القوة القاهرة بناءً على ظروف كل حالة⁵⁶.

- عدم إمكانية دفع الحادثة: و بالتالي لا يكفي أن تكون الحادثة غير متوقعة، بل يجب أن تكون مستحيلة التوقع و الدفع ، و يجب أن يكون عجز الناقل الجوي عن دفع الحادث ناتجاً عن القوة القاهرة، وليس عن تقصيره أو إهماله⁵⁷. و يُمكن تقسيم أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي إلى فرضيتين:

الفرضية الأولى: تكون القوة القاهرة هي السبب المباشر أو الوحيد للضرر ، ففي هذه الحالة، يُعفى الناقل من مسؤوليته كلية إذا أثبت أن القوة القاهرة هي السبب المباشر أو الوحيد للضرر، و استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

الفرضية الثانية: يقع اشتراك القوة القاهرة مع خطأ الناقل في إحداث الضرر و في هذه الحالة لا يُعفى الناقل من مسؤوليته عن الضرر و لا يستفيد من حالات الاعفاء الواردة في المادة 127 من القانون المدني الجزائري و المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 فيمكن للمسافر أو الشاحن حسب الحالة المطالبة بالتعويض من الناقل الجوي عن الضرر الذي لحق به و تُحدّد المحكمة نسبة مسؤولية كل طرف بناءً على ظروف كل حالة⁵⁸.

الفرع الثاني : وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة نقل البضائع

⁵⁶ ثروت أنيس الأسيوطي ، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق ،ص 467.

⁵⁷ عيسى غسان ربيضي ، مرجع سابق، ص 152.

⁵⁸ بلقاسم مولاي، مرجع سابق، ص 240.

يتحمل الناقل الجوي في نقل البضائع و الامتعة مسؤولية كبيرة تجاه المحافظة على سلامتها وتسليمها للمرسل إليه في المكان والزمان المتفق عليهما و في حال إخلال الناقل بالتزاماته يصبح مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضائع و يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن طريق إثبات أن سبب الضرر لا يرجع إليه أو إلى تابعيه يعتمد الناقل على حالات دفع مسؤولية محددة تشمل العيب الذاتي في البضاعة ، القوة القاهرة ، الخطأ الملاحي و خطأ المرسل إليه.

أولاً: العيب الذاتي في البضاعة :

يُشير العيب الذاتي إلى طبيعة البضاعة التي لا تحتتمل النقل، مما يؤدي إلى تلفها خلال عملية النقل الجوي مثل تلف البضائع بسبب الرطوبة أو الحرارة، تلف المواد الغذائية بسبب فسادها أو تعرض البضائع الهشة للكسر. و يُلحق بعض الفقهاء العيب الذاتي بخطأ المضرور، أي أنه يُعدّ من قبيل سوء نية المرسل⁵⁹. و يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتي للبضاعة كسبب لتلفها، حتى لو لم يكن خطاب النقل الجوي يتضمن أي تحفظات بشأن ذلك، فيمكن للناقل إثبات العيب الذاتي من خلال تقارير الخبراء أو أي دليل آخر، و تنص المادة 2/148 من قانون الطيران المدني على أنه لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن نقل الأمتعة والشحن إذا أثبت أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها.

فلا يُسأل الناقل الجوي عن تلف البضائع إذا كان ناتجاً عن عيب ذاتي فيها أو عن حدث سابق عن تسليمها له إذا كان العيب ظاهراً للناقل، فعليه تنبيه المرسل لتجنب وقوع الضرر وإذا لم يُنبه المرسل يتحمل الناقل الجوي مسؤولية الضرر بنسبة مساهمته في حدوثه⁶⁰ و إذا شحن الناقل بضاعة معيبة مع أخرى سليمة يكون مسؤولاً عن الضرر الذي تلحقه البضاعة المعيبة بالبضاعة السليمة و يُسأل الشاحن أيضاً عن الضرر الحاصل بوسيلة النقل إذا تسببت البضاعة المنقولة بسبب عيوبها الخاصة⁶¹.

⁵⁹ عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق، ص 300 .

⁶⁰ عبد الحميد الشواربي. الالتزامات والعقود التجارية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1993، ص 317.

⁶¹ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ،دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2004، ص 274.

ثانياً: القوة القاهرة :

لم ينص قانون الطيران المدني الجزائري صراحة على حالات إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته، لكن يُمكن الرجوع إلى نص المادة 48 من القانون التجاري الجزائري في هذا الشأن حيث نصت المادة 48 من القانون التجاري الجزائري على إمكانية إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية في حال إثباته حالة القوة القاهرة و يشمل ذلك عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخر عنها.

لذلك يُمكن إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته عن تلف أو هلاك البضاعة أو الأمتعة في حال إثباته أن ذلك نتج عن قوة القاهرة باعتبارها حدث خارج عن إرادة الناقل و تابعيه و لا يمكن توقعها أو دفعها و قد أثار شرط استقلال الحدث عن إرادة الناقل تساؤلاً حول حكم الحوادث التي ترتبط بالنشاط الداخلي لمشروع النقل هل يمتد مفهوم القوة القاهرة إلى هذه الأحداث؟ أم أنه يقتصر فقط على الأحداث الخارجية عن نشاط النقل؟

لذلك يُفرّق بعض الفقهاء بين القوة القاهرة والسبب الأجنبي و يُعتبر السبب الأجنبي لصيقاً بنشاط الطائرة ولا يُعدّ من قبيل القوة القاهرة في نظر بعض الفقهاء و يُمكن اعتبار بعض الحوادث المرتبطة بالنشاط الداخلي لمشروع النقل حالات قوة القاهرة في نظر بعض الفقهاء الآخرين، فلا يرون فرقاً بين الأحداث الداخلية عن نشاط النقل و الخارجية عنه، إذا كان كل من النوعين غير متوقعين و لا يمكن دفعهما ومستقلين عن إرادة الناقل و تابعيه، فيصلحان لانتفاء مسؤولية الناقل الجوي⁶² مبررين موقفهم بصعوبة التمييز بين الأحداث الداخلية و الخارجية في بعض الأحيان و عدم إمكانية توقع بعض الأحداث الداخلية لدفعها بالاطافة الى عدم وجود نص قانوني صريح يفرق بين القوة القاهرة والسبب الأجنبي.

ثالثاً: الخطأ الملاحي :

نصت الفقرة الثانية من المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 قبل إلغائها على ان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً في حالة نقل البضائع و الأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة

⁶² محمود مختار بربري ، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، الاسكندرية، مصر، 2003 ، ص 160-161.

أو تسيير الطائرة أو في الملاحة. و معنى هذا النص أن الناقل الجوي يمكنه الاعتماد على الخطأ الملاحي لدفع المسؤولية عنه في حالة نقل البضائع⁶³ والأمتعة جوا ثم تم إلغاء هذه الفقرة بموجب بروتوكول لاهاي، و جاء ذلك لاعتبار أن هذه الفقرة تُعطي الناقل الجوي حصانة غير مبررة من المسؤولية. و يعرف الخطأ الملاحي أنه أي خطأ يرتكب خلال المناورات اللازمة لحركة الطيران، إقلاعاً وهبوطاً أو طيراناً، نذكر منها الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرات، خطأ في قراءة أو ترجمة الإشارات، عدم اتباع تعليمات المراقبة الجوية و التسبب في اصطدام طائرتين، و عدم اتباع مسار الرحلة المحدد⁶⁴.

بالتالي يُمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو الأمتعة إذا أثبت أن ذلك راجع إلى خطأ ملاحي مع وجوب وقوع ضرر ناتج عن الخطأ الملاحي و إثبات أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لتفادي هذا الضرر.

رابعاً: خطأ المرسل إليه :

يُمكن للناقل أن يُعفى من مسؤولية هلاك أو تلف البضاعة إذا كان ذلك راجعاً إلى خطأ المرسل أو المرسل إليه، من الأمثلة على ذلك ، عدم ربط البضاعة بشكل كافٍ، سوء تغليف البضاعة، التأخير في تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي في الميعاد المتفق عليه، أو عدم تنبيه الناقل إلى خصوصيات البضاعة⁶⁵. و في بعض الحالات، قد يُساهم خطأ الناقل الجوي في هلاك أو تلف البضاعة. في هذه الحالة، لا يُعفى الناقل من مسؤوليته بشكل كامل، بل يُعفى جزئياً، و يُقدر القاضي نسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر، ثم يُحدد التعويض على أساس نسبة مساهمة كل طرف في إحداث الضرر، و قد أكدت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 25/05/1988 مبدأ تحميل الشخص جزءاً من الضرر إذا ساهم خطئه مع القوة القاهرة في إحداثه⁶⁶.

المطلب الثاني : وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير

⁶³ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 360.

⁶⁴ بلقاسم مولاي ، مرجع سابق، ص 242.

⁶⁵ هاني دويدار ، قانون النقل ، مرجع سابق، ص 276.

⁶⁶ المجلة القضائية ، العدد 2 ، 1992، ص 11.

يُعدّ التأخير في إيصال البضاعة أو المسافرين و أمتعته إلى الوجهة المقصودة في الوقت المحدد التزام على عاتق الناقل الجوي، لذلك يجب على الناقل الجوي أن يُثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لتجنب التأخير أما إذا لم يتمكن من إثبات ذلك فسيكون مسؤولاً عن أي ضرر ناتج عن التأخير مع الاخذ بالاعتبار عوامل تحديد مسؤولية الناقل الجوي المتمثلة في الوقت المحدد في العقد أو المتفق عليه و الوقت المعقول في حال عدم وجود اتفاق أو تعذر تحديد الوقت المعقول أين يتم الرجوع إلى القضاء لتحديده.

بناء على ما سبق سنتناول في هذا المطلب سبل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير في الاتفاقيات الدولية في الفرع الأول ثم نخصص الفرع الثاني الى موقف المشرع الجزائري حول الدفوع التي قد يلجأ لها الناقل الجوي لإعفاء نفسه من المسؤولية في حالة التأخير .

الفرع الأول : سبل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير في الاتفاقيات الدولية

يُعدّ الوصول في الوقت المحدد عاملاً أساسياً في اللجوء إلى النقل الجوي سواء من قبل المسافرين أو الشاحن، فيرغب المسافر في الوصول إلى وجهته بسرعة بينما يرغب الشاحن في تسليم البضاعة في الوقت المحدد لتجنب الخسائر المالية و المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 لا تُفرق في مبلغ التعويض بين مختلف أنواع الضرر، بمعنى آخر يُمكن للمسافر أو صاحب البضاعة المطالبة بالتعويض بنفس المبلغ عن أي نوع من أنواع الضرر⁶⁷ شريطة إثبات الضرر و ما نتج عنه، وعدم اتخاذ الناقل الجوي جميع التدابير اللازمة لتجنب التأخير و حسب نص المادة 19 من الاتفاقية السالفة الذكر تُبنى مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير على أساس الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس و بالتالي يُمكن له دفع مسؤوليته عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر و هو سبب عام نصت عليه المادة 20 منها و يُمكنه ذلك أيضًا إذا أثبت أن الضرر ناتج عن خطأ أو إهمال أو امتناع من طرف الشاحن أو المرسل إليه أو المسافر .

⁶⁷ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل ، النقل البحري النقل البري النقل الجوي ، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة، عمان، الاردن، الطبعة الأولى، 2015، ص 364.

قد تتوافر أسباب خاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير منها الأسباب الفنية مثل عطل في الطائرة أو سوء الأحوال الجوية، أسباب إدارية مثل إلغاء الرحلة أو التأخير في إقلاعها، أو لأسباب أمنية مثل إجراءات التفتيش الأمني أو إغلاق المجال الجوي، و من الملاحظ ان اتفاقية مونتريال في نص المادة 19 منها و المادة 20 من اتفاقية فارسوفيا 1929 تتبعان نفس طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، فمسؤولية الناقل الجوي قائمة على "الخطأ المفترض" ويجب عليه إثبات اتخاذه كل التدابير اللازمة لتفادي التأخير والضرر و بالتالي فهي تُوازن بين مصالح مستخدمي النقل الجوي والناقلين الجويين من خلال نظامين للمسؤولية، أولهما نظام المسؤولية الشخصية القائم على الخطأ المفترض و نظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر و تحمل التبعية.

تُعدّ جائحة كورونا حدثاً استثنائياً فرض ظروفًا صعبة على مختلف القطاعات، بما في ذلك قطاع النقل الجوي، حيث أدى تفشي الفيروس إلى تعليق الرحلات الجوية بشكل واسع مما أثار تساؤلات حول مسؤولية شركات الطيران في ظل هذه الظروف، و يُمكن اعتبار جائحة كورونا "قوة قاهرة" وفقًا للشروط القانونية، فهي حدث خارج عن إرادة الناقل الجوي والمسافر و الشاحن، وغير متوقع، ولا يمكن دفعه، و تُعفي القوة القاهرة الناقل الجوي من مسؤوليته العقدية عن تأخير أو إلغاء الرحلات الجوية، شريطة إثبات أن هذه الظروف هي السبب الرئيسي للتأخير أو الإلغاء و يؤكد فقهاء القانون على أنّ شركات الطيران ملزمة بإعادة قيمة التذاكر للمسافرين، على الرغم من اعتبار جائحة كورونا قوة قاهرة⁶⁸.

الفرع الثاني : سبل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير في التشريع الجزائري

ينص قانون الطيران المدني الجزائري في المادة 147 على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال البضاعة أو المسافر إلى الوجهة المقصودة و بالتالي يحق للمسافر أو صاحب

⁶⁸ بن منصور محمد أمين، أثر جائحة كورونا على عقود النقل الجوي المؤتمر الدولي الافتراضي الموسوم بـ "جائحة كورونا كوفيد 19 بين حتمية الواقع و التطلعات"، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية برلين / ألمانيا، يومي 15/16 جويلية 2020، ص 288.

البضاعة المطالبة بالتعويض عن التأخير لما تكبده من خسائر مالية للشاحن أو المسافرين و كذا فقدان فرص الربح.

من المعلوم أن المشرع الجزائري بنى المسؤولية المدنية الناتجة عن التأخير على أساس الخطأ المفترض ، إلا أنه لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير عندما يثبت أن ممثليه اتخذوا كافة التدابير الضرورية من أجل تفادي هذا التأخر ، و لو أنه يأخذ على المشرع الجزائري أنه لم يحدد المقصود بالتدابير الضرورية ، و أمام هذا الغموض فإنه يتوجب على الناقل الجوي أن يثبت أنه بذل عناية الرجل الحريص لتفادي وقوع الضرر الناتج عن التأخير و يندرج خصوصاً ضمن التدابير الضرورية التي من شأنها درء الضرر مع ضرورة مراعاة مصالح المسافرين او الشاحن في الالتزام بالمواعيد المحددة أو المتفق عليها ، مع تكريس كل السبل من أجل ضمان الوصول في الوقت المناسب لتفادي وقوع الضرر و في المقابل متى استحال على الناقل الجوي اتخاذ الإجراءات اللازمة لدرء هذا الضرر تنتفي المسؤولية و مثال ذلك القوة القاهرة المنصوص عليها في المادة 127 من القانون المدني الجزائري

بالإضافة إلى خطأ الغير الأجنبي عن العلاقة ، مع الإشارة أن خطأ الغير لا ينفى مسؤولية الناقل الجوي متى كان هناك تامل و تعاون بينه و الغير مما انجر عنه وقوع الضرر ، مع بقاء السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في تحديد آثار المسؤولية ومقدار التعويض بالإضافة إلى الأشخاص المساهمين في الفعل المولد للتأخير من الناقل الجوي أو تابعيه ، أو الغير أو القوة القاهرة ، و حتى خطأ الراكب المضرور

خلاصة الفصل الأول :

في ختام هذا الفصل، يتبين لنا أن مسؤولية الناقل الجوي تُعدّ عنصرًا هامًا في مجال النقل الجوي، ولها تأثير مباشر على سير العمل ونشوب المنازعات، وعليه فقد توجهت الإرادة الدولية لعقد مؤتمرات دولية نتج عنها إبرام اتفاقية وارسو عام 1929، والتي سعت إلى توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي. ومع التطورات الهائلة التي شهدتها مجال الطيران، تم تعديل أحكام هذه الاتفاقية بموجب بروتوكولات عديدة صادقت عليها بعض الدول.

وتُعدّ اتفاقية مونتريال لعام 1999 بمثابة الاتفاقية المُكمّلة لاتفاقية وارسو لعام 1929، حيث تهدف اتفاقية إلى تحديث أحكام اتفاقية وارسو بما يتناسب مع التطورات الحديثة في مجال النقل الجوي وتحديد مسؤولية الناقل الجوي بشكل أوضح وأكثر دقة. وتُعدّ هاتان الاتفاقيتان معًا بمثابة الأساس القانوني لتنظيم النقل الجوي الدولي، وتحديد مسؤوليات الناقل الجوي تجاه المسافرين والبضائع والأمتعة.

و يتحمل الناقل الجوي ضمان سلامة المسافرين والحفاظ على البضائع من التلف أو الهلاك بالإضافة إلى الالتزام بمواعيد النقل المتفق عليها، أو خلال مدة زمنية معقولة في حال عدم وجود اتفاق محدد.

و من شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وقوع حادث، والمدة الزمنية من لحظة وضع المسافر أمتعته تحت تصرفه حتى مغادرة مطار الوصول، والضرر الذي يشمل الأذى الجسدي والنفسي.

أما فيما يخص الضرر الواقع على البضائع والأمتعة المسجلة، فالناقل الجوي مسؤول عن الضرر الذي يلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة من وقت تسلمها حتى تسليمها إلى الشخص الذي يحق له استلامها، على أن يكون الإخلال ناتجًا عن حدث محدد، وأن يحدث هذا الإخلال خلال فترة النقل الجوي، وأن ينتج عن هذا الإخلال ضرر يلحق بالمسافر أو الشاحن. و لا تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير إلا إذا نشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافرين أو يلحق بالبضائع أو

الأمته المسجلة. وتشمل هذه الأضرار ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب، حيث تتعد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في حالتين: وجود اتفاق مسبق على مدة الرحلة: في هذه الحالة، يصبح التزام الناقل التزامًا بتحقيق نتيجة، وهي إيصال المسافر أو البضاعة في الموعد المتفق عليه. ويصبح مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالمسافر أو الشاحن دون الحاجة إلى إثبات خطأه. أو عدم وجود اتفاق مسبق على مدة النقل: في هذه الحالة، يصبح التزام الناقل التزامًا ببذل عناية، بمعنى آخر، يصبح التزام الناقل بالنقل في ميعاد معقول. وفي هذه الحالة، يقع عبء إثبات خطأ الناقل على عاتق المضرور.

و تختلف طرق دفع المسؤولية حسب نوع المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل الجوي، وطبيعة الالتزام الذي يتحمله. ففي حالة نقل الأشخاص، يجب إثبات أن الضرر نتج عن خطأ المضرور. أما في حالة نقل البضائع فعليه إثبات أن الضرر نتج عن عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ ملاحي أو نتج عن خطأ المرسل إليه. و في حالة التأخير، يجب إثبات أن الضرر نتج عن خطأ المضرور أو إثبات أن الضرر نتج عن أسباب فنية أو إدارية أو أمنية و تشترك جميع الحالات السابقة في إثبات أن الضرر نتج عن قوة قاهرة

الفصل الثاني

الأساس آثار قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الفصل الثاني : آثار قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي

يُعدّ الوفاء بالتزامات عقد النقل الجوي واجبًا على الناقل الجوي تجاه الراكب أو الشاحن، ففي حال قصر الناقل في ذلك، أو فشله في إثبات عدم مسؤوليته عن أي ضرر لحق بالطرف الآخر يصبح مسؤولاً عن إصلاح الضرر، بمعنى آخر تقع على عاتق الناقل الجوي مسؤولية تعويض الراكب عن أي ضرر مادي أو معنوي لحقه جراء إخلال الناقل بالتزاماته، ولا يقتصر إصلاح الضرر على مجرد إعادة الأموال بل يشمل أيضًا تعويض الراكب عن جميع الخسائر التي تكبدها جراء ذلك مثل التكاليف الطبية، فقدان الأمتعة، تأخير الرحلة، إلغاء الرحلة بالاضافة الى الأضرار النفسية.

وقد وضعت اتفاقية وارسو الدولية لعام 1929 و كذا التعديلات اللاحقة بها بالاضافة الى اتفاقية مونتريال 1999 نظامًا خاصًا للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالمتضرر في النقل الجوي و للمطالبة بالتعويض حيث تم اشتراط اجراءات معينة لسلوك الطريق القضائي و الحصول على هذا التعويض .

بناء على ما سبق ، نقسم هذا الفصل الى مبحثين ، نخصص المبحث الأول للتعويض كأثر لقيام مسؤولية الناقل الجوي ثم نتطرق في المبحث الثاني الى النظام الاجرائي للدعاوى الناشئة عن قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي .

المبحث الاول : التعويض كأثر لقيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تفرض كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 التزامًا على الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين ووصولهم وأمتعته الشخصية إلى وجهته النهائية في الوقت المتفق عليه أو في غضون فترة زمنية معقولة، و هو نفس الحال في عقد نقل البضائع بضمان سلامة البضاعة و وصولها في الوقت المناسب و في حال إخلاله بأي من هذه الالتزامات تقوم مسؤوليته المدنية فيلزم بتقديم تعويض عن الضرر .

قد لعب التأمين دورًا هامًا في تطور طبيعة ومدى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، حيث ساعد على توسيع نطاق مسؤولية الناقل الجوي و حماية حقوق الركاب بشكل أفضل فيسهل على المسافرين الحصول على حقوقهم في حال تعرضهم لأي ضرر و تبعًا لما تم بيانه سنعالج في المطلب الأول

أحكام التعويض في المسؤولية المدنية للناقل الجوي ثم نتناول في المطلب الثاني دور التأمين في ضمان التعويض للمضرور .

المطلب الاول : أحكام التعويض في المسؤولية المدنية للناقل الجوي

يقع على عاتق الناقل الجوي مسؤولية جسيمة تتمثل في ضمان سلامة الركاب والبضائع التي يتم نقلها من طرفه و تشمل هذه المسؤولية التزامات محددة أهمها التزام نقل الركاب و البضائع في مواعيدها المحددة، التزام ضمان سلامة الركاب وحماية أمتعتهم الشخصية و التزام ضمان سلامة البضائع المنقولة و حمايتها من التلف أو الضياع.

في حال الإخلال بأي من هذه الالتزامات، يترتب على الناقل الجوي مسؤولية مدنية ملزمة بتعويض المتضرر عن الأضرار التي لحقت به حيث تختلف أنظمة التعويض المتبعة في قوانين الدول المختلفة . و بالتالي سنوضح في هذا المطلب ، نظام التعويض بحد أقصى او ما يطلق عليه بالمسؤولية المحدودة للناقل الجوي في الفرع الاول ، ثم نشرح في الفرع الثاني نظام التعويض الكامل بدون حدود أو ما يطلق عليه المسؤولية الغير محدودة للناقل الجوي .

الفرع الأول : المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

تُقرّ القاعدة العامة في التعويض عن المسؤولية المدنية بأن يكون التعويض على قدر ما وقع من ضرر و يشمل ذلك تقدير الخسارة التي لحقت بالمتضرر و ما فاته من كسب¹ حيث يُشكل موضوع التعويض في مسؤولية الناقل الجوي استثناءً من القاعدة العامة و تُفرض حدود قصوى للتعويض بموجب اتفاقية وارسو الدولية و التعديلات اللاحقة لها و يُعدّ هذا المبدأ أساساً لتحديد التعويض الممنوح للركاب في حال تعرضهم لأي ضرر و تعتبر حوادث الطائرات من الأحداث المُفجعة التي تُخلف خسائر فادحة على جميع الأصعدة، سواءً من حيث الأرواح أو البضائع و الأمتعة أو حتى الطائرة نفسها و يُلزم القانون الدولي الناقل الجوي بتعويض الضحايا عن الأضرار الجسدية أو المادية التي لحقت بهم في حال وقوع حادث طائرة او تأخير في مواعيد النقل و توجد عدة مبررات فرض حد أقصى للتعويض في المسؤولية المدنية للناقل الجوي و من أهمها حماية الناقل الجوي من الإفلاس و ضمان استمرارية خدمات النقل الجوي و تحقيق التوازن بين حقوق الضحايا و مسؤولية الناقلين .

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، مرجع سابق ، ص 236 ، 238.

فقد تُشكل مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض جميع الضحايا عبئاً مالياً هائلاً خاصةً في حال هلاك الطائرة و جميع من على متنها، و قد تُؤدي هذه المسؤولية إلى إفلاس الناقل الجوي مما يُعيق حركة الملاحة الجوية و يُخلّ بالنقل الجوي الذي يُعدّ مرفقاً عامّاً يخدم الإنسانية¹. لذلك، تمّ وضع مبدأ "المسؤولية المحدودة" في اتفاقية وارسو 1929 و التعديلات اللاحقة لها، وذلك لحماية الناقلين من الأعباء المالية الفادحة و ضمان استقرار و استمرارية خدمات النقل الجوي.

يُحدد هذا المبدأ حدّاً أقصى للتعويض الذي يُمكن للضحايا المطالبة به، و يختلف هذا المبلغ حسب نوع الضرر و ظروفه . بناء على ما سبق، سنتطرق في هذا الفرع أولاً الى المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في حالة نقل الركاب ثم البضائع و الأمتعة في الفقرة الثانية و كذا في حالة التأخير في الفقرة الثالثة .

أولاً : المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في حالة نقل الركاب.

وضعت اتفاقية وارسو 1929 قواعد أساسية لتحديد مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته ، حيث حددت حدوداً قصوى للتعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته في وقت لم يكن مبدأ السلامة الجوية سائداً في مجال الطيران آنذاك، مما انعكس على نصوص الاتفاقية المقررة للتعويض، و قد حددت الفقرة الأولى من المادة 22 منها المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حال نقل الأشخاص بمبلغ 125 ألف فرنك كحد أقصى للتعويض لكل راكب و سمح الاتفاق للراكب بتحديد مبلغ أكبر في حال تم الاتفاق عليه مع الناقل الجوي بشكل خاص و ظل هذا الحد مقبولاً حتى الحرب العالمية الثانية لكن مع مرور الوقت بدا ضئيلاً أمام ارتفاع الأسعار و انخفاض قيمة العملة و مع التطورات في تقنية الطيران و انخفاض المخاطر ازدادت المطالبات بإعادة النظر في الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية وارسو².

عن طريق بروتوكول لاهاي 1955 تم تعديل بعض أحكام اتفاقية وارسو، لاسيما فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض و تم رفع الحد الأقصى إلى 250 ألف فرنك فرنسي لكل راكب، لكن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق على هذا البروتوكول معتبرة إياه غير كاف³.

¹ ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص96.

² محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، مرجع سابق ، ص 256.

³ الياس حداد، القانون الجوي ، منشورات جامعة دمشق ، جامعة دمشق ، سوريا ، 2004-2005، ص 213.

أما بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، لم يدخل حيز النفاذ على المستوى الدولي، لكنه سعى إلى معالجة بعض ثغرات اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي و تم رفع الحد الأقصى للتعويض بشكل كبير في المادة 18 منه ، حيث وصل إلى مليون ونصف فرنك ذهب لكل راكب، و بالتالي يمكن القول أن الحد الأقصى للتعويض قد مر بمراحل عديدة نذكر منها مرحلة التحديد التي تم فيها تحديد الحد أقصى للتعويض في اتفاقية وارسو، ثم مرحلة الرفع التي تم فيها رفع الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي و بروتوكول جواتيمالا سيتي.

من أسباب الحد الأقصى للتعويض تساؤل القوة الشرائية، فمع مرور الوقت قلت القدرة الشرائية للمبلغ المحدد في اتفاقية وارسو، مما استدعى تعديله و ازدياد معيار الأمان وقلة حوادث الطيران و بالتالي تقل الحاجة إلى حماية الناقلين الجويين مما أدى إلى التركيز على حماية المضرورين بصورة أقوى.

تُعدّ الحدود القصوى الواردة في الاتفاقية جزءًا من النظام الدولي العام، بمعنى أنها تنطبق حتى لو كان قانون القاضي الذي ينظر الدعوى لا يجيز وضع حدود للتعويض، فلا يدخل في الحد الأقصى للتعويض مصاريف دعوى المسؤولية من أتعاب المحامين أو رسوم أو أي مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى¹.

أما اتفاقية مونتريال عام 1999، تم اعتمادها لتحديث قواعد مسؤولية الناقل الجوي، حيث تم رفع الحد الأقصى للتعويض بشكل كبير و تم إدخال مبادئ جديدة لتعويض الركاب عن التأخير و إلغاء الرحلات بالاطافة الى التأكيد على مبدأ السلامة الجوية كأولوية قصوى، و تضع اتفاقية مونتريال 1999 حدودًا قصوى للتعويض الذي يدفعه الناقل في حالة وفاة أو إصابة الركاب حيث تختلف هذه الحدود حسب قيمة المطالبة، ففي حال كانت قيمة المطالبة لا تتجاوز 100,000 وحدة حقوق سحب خاصة، لا يمكن للناقل التملص من مسؤوليته إلا بإثبات أن الضرر نتج عن خطأ الركاب، أما إذا تجاوزت هذه القيمة يمكن للناقل الجوي التملص من مسؤوليته بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهماله أو إهمال تابعيه أو وكلائه أو أن الضرر نشأ عن إهمال طرف ثالث².

¹ سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي (دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق جامعة باتنة، 2014-2015، ص 271.

² شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية - دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر ، طبعة 2005، ص 33-34.

تُعدّ هذه الاتفاقية داعمة لحقوق الراكب، حيث تُلزم الناقل بتقديم تعويض مناسب في حال إصابته أو وفاته مع إتاحة الفرصة له لإثبات عدم مسؤوليته عن الضرر، و تُثير بعض الحالات مثل الأعمال الإرهابية صعوبات في تحديد حدود التعويض، ففي حال خطف الطائرة يمكن للناقل الجوي التملص من مسؤوليته جزئياً بإثبات عدم إهماله مما يحد من التعويض الذي يحصل عليه الراكب أو عائلته.

في الاخير، يُظهر تطور مسؤولية الناقل الجوي من اتفاقية وارسو إلى اتفاقية مونتريال حرص المجتمع الدولي على حماية حقوق الركاب و ضمان سلامتهم. و تُعدّ اتفاقية مونتريال 1999 إنجازاً هاماً في هذا المجال.

ثانياً : المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في حالة نقل الأمتعة و البضائع

حددت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقل الجوي بدفعها في حالة حصول أضرار للبضائع وكذا الأمتعة سواء أكانت مسجلة أم غير مسجلة و تختلف حدود التعويض حسب نوع الضرر الذي لحق الأمتعة أو البضائع .

تحدد المادة 22 فقرة 2 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة أو البضائع بمبلغ 250 فرنك لكل كيلوغرام، ما لم يعلن المرسل عن مصلحته في تسلّم الطرد في مكان الوصول، ويدفع رسوماً إضافية ان لزم ذلك و في حالة الضياع أو التلف أو التأخير، يُحسب حد المسؤولية على أساس الوزن الكلي للطرود المعنية، أما بالنسبة للأمتعة التي يحتفظ بها الراكب فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 5000 فرنك لكل راكب، ولم يتم تعديل الحد الأقصى للتعويض عن البضائع والأمتعة المسجلة وغير المسجلة (250 فرنك لكل كيلوغرام) بموجب بروتوكول لاهاي حيث حدد هذا الأخير طريقة حساب الحد الأقصى للتعويض في حالة تلف أو فقدان جزء من البضائع أو الأمتعة المسجلة ، ففي حالة عدم تأثر قيمة الطرود الأخرى يتم حساب التعويض على أساس وزن الطرد أو الطرود المتضررة فقط، أما إذا تأثرت قيمة الطرود الأخرى مثل حالة آلة موزعة على عدة طرود يتم حساب التعويض على أساس مجموع أوزان جميع الطرود¹، أما إذا تم إصدار خطابات نقل أو بطاقات أمتعة متعددة فسيتم احتساب التعويض على أساس وزن الطرد المتضرر فقط .

لا يشمل هذا التفسير جميع أحكام بروتوكول لاهاي بل يركز فقط على الحد الأقصى للتعويض عن الأمتعة المسجلة مع الإشارة إلى أن نظام وارسو كان يقرر حد أقصى لتعويض الراكب على فقده

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني: القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت، طبعة 2001، ص 635

أمتعته أما بروتوكول جواتيمالا سيتي لم يدخل حيز النفاذ وبالتالي بقي الحد الأقصى الذي يمكن أن يحصل عليه الراكب في ظل نظام وارسو هو 400 دولار أمريكي فقط¹. و تحدد الفقرة 3 من المادة 22 من اتفاقية وارسو الحد الأقصى للتعويض عن الأمتعة غير المسجلة بـ 5000 فرنك أي حوالي 500 دولار أمريكي و تشمل الأمتعة غير المسجلة أي أشياء بحوزة الراكب مثل حقائب اليد، المجوهرات، النظارات، الأجهزة الإلكترونية، إلخ... و اختلفت الأحكام القضائية في تقدير مسؤولية الناقل الجوي عن حقائب اليد .

أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال 1999 فالحد الأقصى للتعويض عن الأمتعة هو 1000 وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي 1450 دولار أمريكي) لكل راكب سواء كانت الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة و يستثنى من هذا الحكم تعمد الناقل الجوي إلحاق الضرر أو إهماله الغير مسؤول مع إدراكه لنتائج ذلك الإهمال ، اما التعويض عن البضائع فالحد الأقصى هو 17 وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي 25 دولار أمريكي) لكل كيلوغرام، و في حالات الضرر الجزئي فنفرق بين حالتين ، اذا كان الضرر لا يؤثر على قيمة الطرود الأخرى يُحسب التعويض على أساس وزن الطرد أو الطرود المتضررة فقط، أما اذا أثر على قيمة الطرود الأخرى فيحسب التعويض على أساس مجموع وزن جميع الطرود مع العلم انه يجب أن تكون جميع الطرود المتضررة مشمولة بوثيقة شحن أو إيصال بضائع واحد، و في حال وجود وثائق أو إيصالات متعددة يُحسب التعويض على أساس وزن الطرد أو الطرود المتضررة فقط². و بالتالي نستنتج ان اتفاقية مونتريال 1999 قفزت بالتعويض عن الأمتعة إلى أربعة أضعاف التعويض في ظل نظام وارسو، حيث اعتبرت بعض شركات الطيران أن التعويض الجديد مرتفع جدا و اشتركت اتفاقية مونتريال مع بروتوكول لاهاي في حساب التعويض عن الضرر الجزئي للبضائع الا انها اختلفت في قصر حكم الضرر الجزئي على نقل البضائع فقط .

ثالثا : المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في حالة التأخير

تُلزم المادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999 الناقل الجوي بتعويض الركاب و الشاحنين عن أي ضرر ينتج عن التأخير في النقل الجوي، باعتبار ان التأخير إخلال بالتزام الناقل الجوي بنقل الركاب و البضائع إلى مقصدهم في الوقت المحدد، و يقع على عاتق الشخص الذي يطالب بالتعويض إثبات حدوث التأخير و يجب أيضا إثبات أن هذا التأخير قد سبب ضرراً لحق به .

¹ محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق إتفاقية مونتريال لعام 1999 - تحديث وارسو - ، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، طبعة 2000، ص: 168.

² محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص 169

يعكس اختيار الراكب للطائرة رغبته في الوصول إلى مقصده النهائي في الوقت المحدد و بالتالي يُعد إخفاق الناقل الجوي في إيصال الراكب و البضاعة إلى المقصد المتفق عليه في الميعاد المعقول إخلالاً بالتزامه التعاقدية، فتُلزم اتفاقية مونتريال 1999 الناقل الجوي بتعويض الراكب عن أي ضرر ينتج عن التأخير في النقل الجوي و حددت الاتفاقية الحد الأقصى للتعويض عن التأخير في نقل الراكب بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي 6000 دولار أمريكي) لكل راكب، أما اتفاقية وارسو فالحد الأقصى الذي حددته 125 ألف فرنك، و بروتوكول لاهاي 250 ألف فرنك، أما بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي لم يدخل حيز النفاذ قدر بـ 62500 فرنك.

بالنسبة للضرر الذي يلحق الأمتعة أو البضائع جراء التأخير يختلف الحد الأقصى للتعويض حسب الاتفاقية الدولية المُطبقة، حيث حددت اتفاقية وارسو الحد الأقصى للتعويض بـ 250 فرنك عن كل كيلوغرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع و في حال ذكر المرسل مصلحة في التسليم يلتزم الناقل الجوي بدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور ما لم يثبت العكس و يتم حساب الحد الأقصى للتعويض بناءً على وزن البضائع أو الأمتعة المسجلة، أما بروتوكول لاهاي 1955 أبقى على الحد الأقصى للتعويض كما هو في اتفاقية وارسو و أضاف البروتوكول حكماً جديداً في حال لحق الضرر بجزء من البضائع إذا لم يؤثر الضرر على قيمة الطرود الأخرى فيتم حساب التعويض بناءً على وزن الطرود المتضررة فقط و إذا أثر الضرر على قيمة الطرود الأخرى يتم حساب التعويض بناءً على مجموع وزن جميع الطرود كما تم شرحه سالفاً و حددت اتفاقية مونتريال 1999 الحد الأقصى للتعويض عن البضائع بـ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام من البضائع¹.

الفرع الثاني : تشديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تُحدد اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالراكب أو الأمتعة أو البضائع و تُقر للناقل الجوي بالحق في التمسك بالمسؤولية المحدودة إذا قام بتنفيذ عملية النقل دون الإخلال بواجباته القانونية، لكن تحرم الاتفاقية الناقل الجوي من التمسك بالمسؤولية المحدودة في بعض الحالات التي سنعالجها في هذا الفرع حيث سنخصص الفقرة الأولى لتشديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي للراكب و الفقرة الثانية للأمتعة و البضائع .

أولاً: تشديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي للراكب

يُعد نظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي أحد أهم أحكام اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال حيث يهدف هذا النظام إلى تحقيق التوازن بين حقوق الراكب وواجبات الناقل الجوي و يُحدد هذا النظام الحد

¹ عاطف محمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 182 .

الأقصى للتعويض الذي يمكن للراكب المطالبة به في حال تعرضه لضرر أثناء الرحلة الجوية لكن للاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة يجب على الناقل الجوي الوفاء بجميع واجباته القانونية تجاه الركاب بما في ذلك إصدار تذكرة سفر تتضمن جميع الشروط والبيانات اللازمة مع تنفيذ عملية النقل الجوي حسب المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن نية و كذا عدم ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه لأي خطأ عمدي بقصد إحداث الضرر.

1- تسليم تذكرة سفر تتضمن جميع الشروط والبيانات اللازمة

تُعد وثائق النقل الجوي مثل تذكرة السفر، أدوات مهمة لإثبات عقد النقل الجوي وتحديد حقوق وواجبات كل من الراكب والناقل .

في بعض الحالات قد لا يُصدر الناقل وثائق النقل الجوي أو قد تكون هذه الوثائق غير صحيحة أو ضائعة، حيث تُنص الفقرة الثانية من المادة 03 من اتفاقية وارسو على أن عدم وجود تذكرة السفر أو عدم صحتها أو ضياعها لا يؤثر على قيام عقد النقل أو صحته، فيظل عقد النقل خاضعاً لقواعد اتفاقية وارسو حتى في حال عدم وجود وثائق النقل الجوي و إذا لم يُصدر الناقل تذكرة السفر للراكب فإنه لا يُمكنه التمسك بأحكام اتفاقية وارسو الخاصة بإعفائه من المسؤولية أو المتعلقة بتحديدتها، بمعنى آخر لا يُمكن للناقل الجوي الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة في حال عدم إصداره لتذكرة السفر و تُنص الفقرة الأولى من المادة 03 من اتفاقية وارسو على أن تذكرة السفر يجب أن تتضمن البيانات اللازمة مثل اسم الراكب، نقطة المغادرة والوجهة، تاريخ الرحلة، رقم الرحلة و فئة السفر، لكن لا تُحدد اتفاقية وارسو جزاءات محددة على عدم إصدار تذكرة السفر .

يُمكن للراكب المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به بسبب عدم إصدار تذكرة السفر، أما بروتوكول لاهاي 1955 فخفف من الشكليات السائدة في اتفاقية وارسو وسمح للناقل بالاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة حتى في حال عدم إصداره لتذكرة السفر و فيما يخص اتفاق مونتريال 1966 أكد على التزام الناقل بتسليم تذكرة السفر للراكب و لم يُحدد جزاءات محددة على عدم إصدار تذكرة السفر، أما بروتوكول جوتيمالا سيتي 1971 سمح للناقل الجوي بالتمسك بأحكام المسؤولية المحدودة حتى في حال عدم إصداره لتذكرة السفر للراكب و هو الأمر نفسه في اتفاق مونتريال¹ 1999.

و قد اعتمد المشرع الجزائري نفس الموقف من خلال الفقرة الثالثة من المادة 132 من القانون 98-06 المعدل و المتمم المتعلق بالطيران المدني الجزائري ، بفرض اصدار تذكرة السفر و تسليمها للراكب كشرط للاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة .

¹ ياسمينه بشار، مرجع سابق، ص109.

2- الغش أو الخطأ العمدي من طرف الناقل الجوي أو تابعيه

تستثني بعض الحالات أيضا الناقل الجوي من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة و هي الغش من جانب الناقل الجوي و الخطأ المعادل للغش، الا انه لم تُعرف اتفاقية وارسو مفهوم الغش والخطأ المعادل للغش بشكل دقيق حيث اختلفت الدول في تفسير هذه المفاهيم حسب نظامها القانوني فمنها من عرف الغش على انه كل عمل يرتكب بقصد إحداث ضرر و عرف الخطأ الجسيم أنه ليس هو الخطأ الذي يتم بقصد إحداث الضرر أو يرقى إلى جريمة¹، بل يتميز بجسامة تنشأ بذاتها بإحتمالية الضرر الذي لا يثني مرتكب الخطأ و منها من أطلق عليه مصطلح الخطأ الإرادي أي كل فعل من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو احتمال إحداث ضرر فلا يعنيه أن يعلم أن هذا الفعل يؤدي لذلك² و من أمثلة ذلك إخفاء معلومات مهمة عن الراكب مثل مخاطر الرحلة أو شروط النقل أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة الراكب و بالتالي يُحرم الناقل الجوي من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة و يُصبح مسؤولاً عن كامل الضرر الذي لحق بالراكب.

ثانيا : تشديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأمتعة و البضائع

تنص الفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية وارسو على حرمان الناقل الجوي من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة في حال إرتكابه غشاً أو خطأً معادلاً للغش و كذا مسؤولية تابعي الناقل الجوي عن أي غش أو خطأ معادل للغش يرتكبه أثناء تأدية وظائفهم. يعني ذلك أن الناقل الجوي سيصبح مسؤولاً عن كامل الضرر الذي لحق بالبضائع أو الامتعة و عن أي تصرفات من جانب موظفيه تتسبب في هذا الضرر حتى لو لم يكن على علم بها.

أدخل بروتوكول لاهاي تعديلات على المادة 25 من اتفاقية وارسو حيث تلغي المادة 13 الفقرتين 1 و 2 من المادة 25 من اتفاقية وارسو و اشترطت إثبات أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه و أن القصد من الفعل أو الامتناع هو إحداث ضرر بالاطافة الى ان الفعل أو الامتناع ناتجاً عن رعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك و في حال كان الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل يجب إثبات أنهم كانوا في أثناء تأدية وظائفهم.

و بالتالي إذا ثبت سوء نية الناقل فإن اتفاقية وارسو لعام 1929 تُشدد مسؤوليته وتُحرمه من التمسك بأحكامها التي تمكنه من الحد من هذه المسؤولية أو الإفلات منها كما تُعلق توقيع الجزاء إذا وجدت واحدة من هاتين الحالتين:

¹ Daniel Lureau -La responsabilité du transport aérien - lois national et convention de Varsovie-Ed 1961p147,148

² جلال وفاء محمدين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الامريكى) ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، مصر، 1995 ، ص 39.

الحالة الأولى : ثبوت أن الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطأه الذي يُعتبر مساوياً للغش وفقاً لقانون المحكمة المختصة بالنظر في هذا النزاع.

عند التطرق أو البحث عن المقصود بعبارة الغش والخطأ المعادل له نجد أن الفقه انقسم لفريقين:

- الفريق الأول : يرى أن المادة 25 من اتفاقية وارسو لعام 1929 لا تعني حرية القاضي في تحديد معنى الخطأ المساوي للغش على ضوء المفاهيم السائدة في القانون الداخلي بل هو حرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه وتحد من مسؤوليته إذا كان الضرر راجعاً إلى غشه وذلك في الدول التي يعرف قانونها فكرة الغش، أو إذا كان الضرر الملحق نشأ عن خطأ قريب لفكرة الغش في الدول التي يجهل قانونها هذه الفكرة.

- الفريق الثاني : يرى أن للقاضي الحرية المطلقة في الأخذ بالحلول التي أوردها قانونه الوطني في تعريفه للخطأ المعادل للغش، تطبيقاً لحكم المادة 25 من اتفاقية وارسو لعام 1929. و قد أبدت الدول الأنجلوساكسونية الرأي الأول كونها تجهل فكرة الغش، فقررت المحاكم الأمريكية والإنجليزية بأن الخطأ الذي يشدد من مسؤولية الناقل الجوي ويلزمه بتعويض كل الأضرار هو خطأ إرادي، وهو عبارة عن كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أنه يؤدي إلى الإخلال بواجبه وإحداث ضرر بالغير ويلزم لقيام هذا الخطأ شرطان: الأول هو اتجاه الإرادة إلى ارتكاب فعل ما أو الامتناع و الثاني توافر حالة نفسية لدى مرتكب هذا الامتناع أو ذلك الفعل تتمثل في وعيه بالنتائج الضارة المحتملة وعدم اكتراثه رغم ذلك بالنتائج.

أما القضاء الفرنسي فقد أخذ بالرأي الثاني وإيماناً من واضعي اتفاقية وارسو بضرورة توحيد القواعد القانونية المطبقة على الناقل الجوي فإن بروتوكول لاهاي جاء محققاً لها القصد بتعديل المادة 25 ووضع تعريفاً للخطأ الذي يؤدي إلى عدم إفادة الناقل من نظام المسؤولية المحدودة حيث نص على أنه لا تسري حلول المسؤولية سالفه الذكر في قيام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع الناقل بقصد إحداث ضرر أو ما يتهاون أو رعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك.

مع العلم ان هذا التعديل أزال من الاختلافات إذ ألغى الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع وأحل محلها صيغة موحدة للخطأ الذي يحرم الناقل من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة و تلتزم بها المحاكم فوضع بذلك قاعدة موضوعية دولية موحدة¹.

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص102.

أما بروتوكول غواتيمالا لعام 1971 أكد نص المادة 25 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي دون تعديل لكنه قصر نطاق تطبيقها على نقل البضائع فقط. وظل هذا النص سارياً حتى عام 1975 عندما تم توقيع بروتوكول مونتريال الرابع حيث نصت مادته التاسعة منه على إلغاء تطبيق المادة 25 من اتفاقية وارسو المعدلة في مجال نقل البضائع، و بالتالي إذا دخل كل من بروتوكول غواتيمالا وبروتوكول مونتريال حيز النفاذ فلن تُطبق المادة 25 من اتفاقية وارسو المعدلة على نقل البضائع¹.

الحالة الثانية: إهمال الناقل الجوي تسليم وثائق السفر و عدم تضمينها كل أو بعض البيانات

الإلزامية

وضعت اتفاقية وارسو 1929 على عاتق الناقل الجوي التزام إخبار الشاحنين بنظام المسؤولية المحدودة، وذلك لإتاحة الفرصة لهم لتأمين بضائعهم. حرصاً على تنفيذ هذا الالتزام، تلزم الاتفاقية الناقل بتسليم الشاحنين مستندات النقل (استمارة الأمتعة وخطاب نقل البضائع) مع البيانات المحددة في المواد 3-4-8 من الاتفاقية. و من حالات حرمان الناقل من أحكام الحد من المسؤولية، شحن أمتعة دون تحرير استمارة أو ذكر البيانات المطلوبة و قبول و موافقة الناقل الجوي على نقل البضاعة دون تحرير خطاب نقل أو ذكر البيانات المطلوبة، إلا انه في بعض الحالات يستفيد الناقل من أحكام الإعفاء من المسؤولية حيث قضت بعض المحاكم بإمكانية استفادة الناقل من أحكام الإعفاء من المسؤولية حتى لو كانت بعض البيانات غير موجودة، طالما لم تؤثر على الصفة الدولية للنقل أو خضوعه لنظام المسؤولية المحدودة.

بالنسبة لبروتوكول لاهاي، فقد خفف من الشكلية السائدة في الاتفاقية فسوى بين استمارة نقل الأمتعة وخطاب النقل الجوي من حيث البيانات الواجب ذكرها (نقطتا القيام و الوصول، ذكر أحد محطات التوقف، تنبيه مستعملي الطائرة إلى خضوع النقل لاتفاقية وارسو 1929) و حدد الجزاء في حالة عدم ذكر البيانات أو التنبيه إلى خضوع النقل لاتفاقية وارسو 1929، وهو حرمان الناقل من التمتع بالنصوص التي تقرر الحدود القصوى للتعويض المستحق².

أما بروتوكول جواتيمالا 1971 و بروتوكول مونتريال الرابع 1975، فألغى الجزاء بالنسبة لنقل الأمتعة، و ألغى بروتوكول مونتريال الرابع 1975 الجزاء بالنسبة لنقل البضائع³.

¹ فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي) مرجع سابق، ص 248.

² عدلي امير خالد، مرجع سابق، ص 105 .

³ فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي) مرجع سابق، ص 246 .

و قد نصت الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 انه لا تسري أحكام الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في غالب الأحيان و يشترط أيضاً في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.

بالنسبة لموقف المشرع الجزائري فيما يخص التعويض فباستقراء المادة 16 من قانون الطيران المدني الجزائري نجد انها تنص على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 المصادق عليهما من طرف الجزائر فيما يخص تعويض الأشخاص فحددت قيمة التعويض عن الضرر الشخصي بـ 250.000 وحدة حسابية، تُقَوَّم بقيمة الذهب في تاريخ النطق بالحكم، و تنص المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري على تعويض الأضرار التي لحقت بالركاب فقط دون ذكر تعويض الأمتعة والبضائع التي لحقها الضرر جراء النقل الجوي عندها يتحتم الرجوع في هذه الحالة الى المادة 22 فقرة 2 من اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها على تحديد قيمة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة والبضائع المسجلة و المقدر بـ 250 فرنك لكل كيلوغرام، أما الأشياء التي يحملها الراكب على متن الطائرة فيقدر التعويض بـ 5000 فرنك لكل راكب¹. نصت المادة 151 من قانون الطيران المدني الجزائري انه لا يستفيد الناقل الجوي من الحد الأقصى للتعويض إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أي هو قصد إلحاق الضرر بالمسافر أو خطأ جسيم و يقصد به إهمال جسيم من جانب الناقل الجوي يُعادل الغش في نتائجه أما المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري فنصت انه لا يُعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر إذا أثبت أنه اتخذ جميع الإجراءات الضرورية لتفاديه، أو أنه كان من المستحيل اتخاذها.

المطلب الثاني: دور التأمين في ضمان التعويض للمضرور

برز دور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي كأداة فعالة لتفادي المخاطر التي قد تُعيق تقدم قطاع النقل الجوي و التخفيف من آثارها السلبية فأدى انتشار نظام التأمين إلى تغييرات جوهرية في نظام المسؤولية حيث أثر عليها بشكل واضح ، و يُعد إلزام الناقل الجوي بتأمين مسؤوليته دليلاً قاطعاً على تفوق نظام التأمين على نظام المسؤولية، ففي ظل هذا الإلزام يصبح التأمين عنصراً أساسياً في ضمان سلامة النقل الجوي و حماية حقوق جميع الأطراف المعنية لضمان سلامة الركاب و حماية مصالحهم .

¹ ابراهيم سيد أحمد، العقود التجارية فقها و قضاء، الطبعة الاولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، مصر ، 2015، ص168.

يمكن أن يشمل هذا التأمين تغطية للأضرار الجسدية والمادية للركاب وفقدان أو تلف الأمتعة و تأخير الرحلات وإلغاءها وغيرها من المشاكل التي يمكن أن تواجه الركاب أثناء السفر بالطائرة ، فتهدف هذه التأمينات إلى توفير حماية مالية للركاب و الشاحنين وتقديم تعويضات عادلة في حالة حدوث أي حوادث غير متوقعة أثناء الرحلة الجوية. و عليه سنعالج في هذا المطلب إلزامية التأمين في الفرع الأول ثم نخصص الفرع الثاني الى موقف المشرع الجزائري من إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الفرع الاول : إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي يقصد به التأمين الذي يلتزم فيه المؤمن (شركة التأمين) بدفع تعويض للمؤمن له (الناقل الجوي) في حال تعرض هذا الأخير لدعوى قضائية من قبل الغير (المسافر أو صاحب البضائع) بسبب ضرر لحق بهم جراء عملية النقل الجوي، و يهدف هذا التأمين الى حماية الناقل الجوي من الأضرار المالية فيضمن له عدم تحمل عبء التعويضات المالية الكبيرة في حال وقوع حادث أو إصابة أو تلف في البضائع و الأمتعة بالإضافة الى جبر الضرر الذي لحق بالذمة المالية للناقل الجوي ، فلا يهدف التأمين إلى تعويض الضرر الذي لحق بالمسافر أو صاحب البضائع بل إلى تعويض الناقل الجوي عن المبالغ التي دفعها للتعويض عن هذا الضرر كون طبيعة عقد تأمين المسؤولية المدنية يطلق عليها عقد تأمين على الدين¹، حيث يؤمن قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي و هو يختلف عن تأمينات الممتلكات و الأشخاص بل هو تأمين على مسؤوليته تجاه الغير، ومن الأمثلة على الأضرار التي قد يغطيها تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي الإصابات الجسدية للمسافرين، تلف أو فقدان الأمتعة، تأخير الرحلات الجوية و الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة. و تكمن أهمية تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في أنه يُساعد في حماية الناقل من الأزمات المالية ، يُعزز ثقة المسافرين وشركات الشحن في الناقل الجوي و يُساعد في تسوية المنازعات بشكل أسرع.

يُعد تأمين مسؤولية الناقل الجوي موضوعاً مثيراً للجدل حيث اختلفت الآراء حول إلزاميته بينما فضلت بعض الدول سابقاً ترك حرية التصرف للناقل الجوي و اتجهت معظم الدول إلى فرض هذا التأمين كشرط أساسي لممارسة نشاط النقل الجوي، وفي الماضي كانت بعض الدول تلزم الناقل بإبرام هذا التأمين لصالح المسافرين كضمان لمسؤوليته بينما انفردت إسبانيا بنظام قانوني خاص للتأمين

¹ نبيل صالح العريايوي، علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية ،المجلة الجزائرية للقانون

الإجباري¹ و تُعد وظيفة المسؤولية المدنية بشكل عام وقائية إلا أن التطورات التي طرأت على طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي خاصة في النقل الدولي جعلتها أقرب إلى العقوبة الخاصة، فقد تم تجريد هذه المسؤولية من فكرة الخطأ المفترض لتصبح في اتفاقية مونتريال لعام 1999 مسؤولية موضوعية تعتمد على فكرة المخاطر وتحمل التبعة ولا يمكن للناقل الجوي التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور إذا كانت قيمة الضرر لا تتجاوز 100 ألف حق سحب خاص أما إذا تجاوزت قيمة الضرر ذلك المستوى فلا يمكن للناقل الجوي التخلص من المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر لم يكن نتيجة إهمال أو فعل أو امتناع ارتكبه هو أو تابعوه أو وكلاءه أو أن الضرر يجد مصدره في فعل الغير أو إهماله²، لكن يرى البعض أن هذا الإلزام قد يُسبب إهمالاً من جانب الناقل في التزاماته تجاه مستخدمي الطائرة وعلى الرغم من ذلك تشترط شركات التأمين صراحةً على الناقل الجوي عدم ارتكاب أي خطأ عمدي مثل الغش و ذلك لكي تلتزم هي بالتعويض لكن يمكن اقتراح بعض الحلول للتخفيف من هذا التأثير مثل إلزام الناقل الجوي بتحمل جزء من مبالغ التعويض المقررة إذا ثبت إهماله أو تقصيره أو إعطاء القاضي السلطة التقديرية في هذا المجال.

تُعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع مسؤولية موضوعية أي أنه لا يمكن للناقل التملص منها إلا بإثبات أحد الاستثناءات المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال لعام 1999 و بالتالي فتأمين مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بمثابة أداة تهدف إلى تغطية التبعات المالية الناجمة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة جواً خلال عملية النقل، و يشمل هذا التأمين الأضرار الناتجة عن تلف البضائع أو هلاكها ، ضياعها أو تأخر وصولها، ويُساعد هذا التأمين الناقل الجوي على ضمان عدم رجوع صاحب الحق على البضاعة (الشاحن أو المرسل إليه) بدعوى المسؤولية و ضمان قيمة التعويضات الناتجة عن انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع المنقولة جواً.

نصت اتفاقية مونتريال لعام 1999 على إلزامية تأمين مسؤولية الناقل الجوي وذلك في المادة 50 منها و تهدف هذه المادة إلى ضمان حصول المتضررين على تعويضات مناسبة في حال وقوع حادث لكنها لا تُحدد بشكل دقيق شروط تأمين مسؤولية الناقل تجاه الركاب و تُطبق هذه المادة على الدول الأطراف في الاتفاقية والناقلين التابعين لها، مع العلم ان الجزائر لم تصادق عليها و بالتالي يُمكن للدول تطبيق قوانينها الداخلية المتعلقة بالتأمين، الا انه قد يؤدي ذلك إلى تداخل أنظمة التأمين

¹ ايمان مكي ، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل،العدد 5،جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان،الجزائر،2017،ص204.

² رضوان ابو زيد ، مرجع سابق ، ص411.

المتعلقة بتعويض الضرر حيث تُعد إلزامية تأمين مسؤولية الناقل الجوي خطوة إيجابية لضمان حصول المتضررين على تعويضات مناسبة و يجب على الدول العمل على توحيد أنظمة التأمين المتعلقة بتعويض الضرر لتسهيل عملية التعويض للمتضررين.

الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من التأمين على المسؤولية المدنية للناقل الجوي

يُلزم قانون الطيران المدني الجزائري الناقل الجوي باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان سلامة المسافرين والبضائع أثناء رحلاتهم الجوية و أحد أهم هذه التدابير هو التأمين على الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين أو البضائع و بالتالي تصبح شركات التأمين ملزمة بتعويض كل مسافر حصل على تذكرة سفر و كل شاحن ينقل بضاعته عبر الجو و تحدد اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن للمسافر أو الشاحن الحصول عليه، و قد نصت المادة 195 من الأمر 07/95 المعدل والمتمم بالقانون 04/06 المتعلق بالتأمينات على هذا الالتزام¹.

حيث تلزم شركات الطيران بتأمين مسؤوليتها عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين والبضائع والأمتعة أثناء الرحلات الجوية، و يهدف هذا التأمين إلى حماية المسافرين والشاحنين من الأضرار المالية في حال وقوع حادث، و ضمان استمرارية عمل شركات الطيران كمرفق عام و يُحدد الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات شروط وأحكام التأمين في المواد 196 و المادة 193 منه تعاقب الناقل الجوي الذي لا يلتزم بتأمين مسؤوليته بغرامة مالية، بالإضافة الى المادة 171 من قانون الطيران المدني الجزائري التي تُلزم كل مستغل طائرة يقدم بالقطر الجزائري الخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يحلق في القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأمين يغطي مسؤولياته في حال وقوع حادث و تحل شركة التأمين محل الناقل الجوي في دفع التعويضات للمتضررين بحيث لا ينقل التأمين المسؤولية من الناقل الجوي إلى شركة التأمين، إنما ينقل التزام دفع التعويض وتُحدد المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري قيمة التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص والبضائع، مع ذلك هناك نقص في الأحكام الخاصة بالتأمين الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع حيث أحالته المادة 162 الى من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات إلى الأحكام العامة للباب الثاني الخاص بالتأمينات البحرية والاتفاقيات الخاصة².

¹ وهيبية بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2014، ص 219.

² جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 115.

المبحث الثاني: النظام الاجرائي للدعوى الناشئة عن قيام مسؤولية الناقل الجوي

عندما يخل الناقل بالتزاماته في عقد النقل الجوي يلحق الضرر بالراكب مما يدفعه إلى اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقه في التعويض و الدعوى القضائية هي سلطة يمنحها القانون للمضور للجوء إلى العدالة لاستيفاء حقوقه و قد اهتم التشريع الجوي الداخلي والدولي بدعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي حيث وضع لها نظاماً وأحكاماً تنظمها وتجعلها تتوافق مع مصلحة المضور ومصلحة الناقل الجوي. و عملت اتفاقية وارسو وتعديلاتها اللاحقة على تنظيم الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي و حرصت الاتفاقية على تنظيم الإجراءات للمسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي حفاظاً على حقوق المتعاقدين .

تختلف القواعد الإجرائية من نظام قانوني لآخر و من دولة لأخرى، و تختلف الإجراءات المتبعة لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي من بلد لآخر مما يخلق تبايناً في الحقوق الممنوحة للمتضررين، حرصاً على تحقيق العدالة وتوحيد المعايير تضمنت اتفاقية وارسو بعض القواعد الإجرائية المتعلقة بدعوى المسؤولية على الناقل الجوي و لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بنجاح يجب تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى بالإضافة إلى تحديد من يملك الحق في رفعها ومن تقع عليه مسؤولية الأضرار . تبعا لما سبق سنتناول في هذا المبحث أحكام رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في المطلب الأول ثم اجراءات رفع الدعوى في المطلب الثاني .

المطلب الاول : أحكام رفع دعوى المسؤولية المدنية على الناقل الجوي

تُعَدّ دعوى المسؤولية المدنية المرفوعة ضد الناقل الجوي من أهم المسائل التي شغلت بال النظم القانونية المختلفة ولذلك، حرصت هذه النظم على وضع أحكام خاصة لتنظيم هذه الدعوى، تراعي مصلحة المتضرر من ناحية، دون إهمال مصلحة الناقل من ناحية أخرى. ولم تختلف اتفاقية وارسو عن هذه النظم حيث قامت بتنظيم أحكام دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بشكل دقيق مع الحفاظ على التوازن بين مصالح مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين ومصالح الناقلين الجويين، وتُظهر هذه الأحكام حرص واضعي الاتفاقية على ضمان حصول المتضرر على حقوقه بشكل عادل دون الإضرار بمصالح الناقل الجوي . لذلك سنتطرق في هذا المطلب الى أطراف الدعوى في الفرع الاول، ثم المحكمة المختصة بنظر الدعوى في الفرع الثاني .

الفرع الاول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي

في دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي نجد نفس الأطراف الموجودة في أي دعوى أخرى(المدعي والمدعى عليه) ، فالمدعي هو المسافر أو الشاحن للبضائع بينما المدعى عليه هو

الناقل الجوي وبشكل عام ترفع الدعوى أمام القضاء بسبب إخلال الناقل الجوي بشروط عقد النقل الجوي و على عكس التشريعات الأخرى لم يتطرق المشرع الجزائري بشكل متوازن إلى تحديد طرفي دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي. بناء على ما سبق، سنتطرق الى أطراف الدعوى كالاتي :

أولاً: المدعي

المدعي هو الشخص الذي لحقه ضرر جراء عملية النقل الجوي، ويكون عادةً أحد الأشخاص التالية: المسافر (الراكب)، وريثة المسافر في حالة وفاته، مرسل البضاعة أو المرسل إليه في حالة نقل البضائع، أو أي شخص آخر مشار إليه في خطاب النقل الجوي¹، و يمكن للمدعي المطالبة بالتعويض عن أي نوع من الضرر الذي لحقه بما في ذلك الضرر المادي مثل الضرر الذي يصيب الشخص في ذمته المالية، الضرر الجسدي مثل الضرر الذي يصيب الشخص في جسده، الضرر المعنوي مثل الأذى الذي يصيب الشخص في شرفه أو سمعته وكرامته².

في حالة وفاة المسافر، تركت اتفاقية وارسو 1929 مسألة رفع دعوى المسؤولية دون معالجة واكتفت بالإحالة إلى القانون الوطني الواجب التطبيق³، ولكن نصت المادة 24 من الاتفاقية على أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود التي أقرتها الاتفاقية و هو نفس المبدأ المنصوص عليه في اتفاقية مونتريال 1999 نص المادة 29 و اتفاقية جواتيمالا سيتي 1971 نص المادة 9، ويكون للورثة في حالة وفاة المسافر دعوتان، دعوى عن الضرر الذي أصاب المسافر نفسه مثل وفاته، حيث تنتقل هذه الدعوى إلى خلفه مع تركته. وهي دعوى تعاقدية و دعوى عن الضرر الشخصي الذي أصاب الورثة من جراء وفاة عائلهم وعزيز لديهم وهي دعوى تقصيرية⁴.

يُمكن لورثة المدعي في الجزائر مقاضاة الناقل الجوي في حال وفاته بسبب حادث طيران، وذلك وفقاً للمادة 153 من قانون الطيران المدني 98-06 المعدل و المتمم حيث تنص الفقرة الأولى من هذه المادة على أنه لا يجوز للمسافر أو وريثته رفع دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث وذلك يعني أنه يجب على الورثة إثبات أن الناقل الجوي هو المسؤول عن

¹ عيسى غسان ربيضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم (دراسة مقارنة) ، مرجع سابق ، ص 226.

² السرحان عدنان ابراهيم و خاطر نوري حمد ، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات)، دار الثقافة عمان - الاردن، (2000)، ص 323.

³ محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، مرجع سابق ، ص 124.

⁴ العريني محمد فريد و محمد جلال وفاء ، القانون الجوي، الملاحه الجوية النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية - مصر، (1998)، ص 454.

الحادث الذي أدى إلى وفاة المسافر و لا يمكنهم رفع دعوى ضد أي ناقل جوي آخر شارك في عملية النقل، و في حالة نقل البضائع يحق للمرسل أو المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي مع وجوب ذكر اسم وعنوان المرسل والمرسل إليه في خطاب النقل الجوي و لا يحق لمشتري البضاعة رفع دعوى المسؤولية العقدية ما لم يكن اسمه واردًا في خطاب النقل الجوي ايضا و بالتالي يمكنه رفع دعوى المسؤولية التقصيرية في هذه الحالة، و يحق أيضا لشركات التأمين باعتبارها في حكم الغير الاجنبي عن العقد و التي التزمت بدفع تعويضات للمرسل عن هلاك البضائع رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي¹.

ثانيا: المدعى عليه

لم تُعرّف اتفاقية وارسو الناقل الجوي بشكل صريح، لكن تمّ تعريف هذا المصطلح في بروتوكول جوادالاجارا لعام 1961 المعدّل لاتفاقية وارسو، ووفقاً للبروتوكول، كتميّز بين نوعين من الناقلين الجويين:

الناقل المتعاقد: وهو الشخص الذي يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو، ويكون مبرماً مع المسافر أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحسابهم،² فيكون مسؤولاً عن جعل النقل موضوع العقد.

الناقل الفعلي: و هو شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو بجزء منها، لكنه لا يُعتبر ناقلاً بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو³، فيكون مسؤولاً عن النقل الذي يقوم به فقط.

وقد جاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 بحكم مشابه للنص السابق في المادة 40 ، والتي تنص على أنه إذا قام ناقل فعلي بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية ، فإن الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي يكون كلاهما خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية، ما لم ينص على غير ذلك في هذه الاتفاقية، و الأصل أن تقام دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي نفسه، لكن قد تثور بعض الصعوبات في بعض الحالات، مثل:

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق ، ص 209.

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

³ الفقرة 3 من المادة الاولى اتفاقية جوادالاجارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

وفاة الناقل الجوي: في هذه الحالة، يمكن رفع دعوى المسؤولية ضد ورثته، وذلك وفقاً للمادة 27 من اتفاقية وارسو لعام 1929. ففي حالة وفاة المدين، تنص المادة السالفة الذكر من اتفاقية وارسو لعام 1929 وبروتوكول لاهاي لعام 1955 على أن دعوى المسؤولية ضد ورثته لا تسقط، وذلك في حدود المقررة في هذه الاتفاقية، وذلك يعني أنه يحق لورثة المضرور رفع دعوى ضد خلف الناقل الجوي للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم بسبب وفاة مورثهم. فلا تسقط هذه الدعوى بوفاة الناقل الجوي، وتقتصر مسؤولية ورثة الناقل الجوي على الحدود المقررة في اتفاقية وارسو، وتُرفع الدعوى في هذه الحالة على ورثة الناقل الجوي، وذلك بدلاً من الناقل نفسه، وذلك لأن الناقل الجوي هو المسؤول عن الضرر الذي لحق بالمضرور، و وفاة الناقل الجوي لا تُسقط حق المضرور في المطالبة بالتعويض. وحرصت اتفاقية وارسو على التأكيد على حق المضرور بالتعويض في حالة وفاة الناقل الجوي، وذلك لضمان عدم ضياع حقوقه.

تعدد الناقلين : أو النقل المتتابع هو نوع من النقل الجوي يتم فيه نقل المسافرين أو البضائع على متن طائرات شركات طيران مختلفة، وذلك بموجب عقد واحد أو أكثر، ويكون كل ناقل مسؤول عن الجزء الخاص به من الرحلة¹. و تنظم اتفاقية وارسو أحكاماً خاصة لمسؤولية الناقلين المتتابعين في حالة نقل المسافرين أو البضائع، حيث تنص المادة 30 من اتفاقية وارسو على أنه: لا يجوز للمسافر أو ورثته رفع دعوى المسؤولية إلا ضد الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاهها. ولكن يمكن للمسافر أو ورثته رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الأول إذا كان قد تعهد صراحة بتحمل مسؤولية الرحلة بأكملها. وذلك يعني أن الناقل الأول مسؤول عن أي ضرر يلحق بالمسافر أو البضائع خلال الرحلة بأكملها، حتى لو وقع الضرر في مرحلة نقل تولاهها ناقل لاحق²، ولكن يجب على المسافر أو ورثته إثبات أن الناقل الأول قد تعهد صراحة بتحمل مسؤولية الرحلة بأكملها.

تابعي الناقل الجوي :

لم تتضمن اتفاقية وارسو في نصها الأصلي مسؤولية تابعي الناقل الجوي، و هذا ما حرّمهم من الاستفادة من حدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية، ففي حالة رفع دعوى ضد تابعي الناقل الجوي ، لم يكن بإمكانهم التمسك بهذه الحدود، وذلك لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل ولا يربطهم أي عقد

¹ المادة 7 من اتفاقية جوادا لخارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

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

بالمتضررين ، لذلك، كان يتم مقاضاتهم وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية¹، والتي قد تفرض عليهم تعويضات غير محدودة، ولمعالجة هذه المشكلة، تم إضافة المادة 14 إلى اتفاقية وارسو من خلال بروتوكول لاهاي لعام 1955 وتنص هذه المادة على أنه يحق لتابع الناقل الجوي الذي يتم مقاضاته عن ضرر ناتج عن النقل الجوي أن يتمسك بحدود المسؤولية المقررة في المادة 22 من اتفاقية وارسو، وذلك إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه، و لا يجوز أن يتجاوز مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه من الناقل الجوي وتابعيه معاً حدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية.

كما لا تُطبق أحكام هذه المادة إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل أو امتناع من جانب التابع بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن الضرر قد يترتب على ذلك². وذلك يعني أنه يمكن للمضرور الذي يقاضي أحد تابعي الناقل الجوي أن يحصل على تعويض لا يتجاوز الحد الأقصى المقرر في اتفاقية وارسو، فإذا تم رفع دعوى على كل من الناقل الجوي و التابع، فلا يجوز أن يزيد مجموع التعويض الذي يحصل عليه المضرور من الاثنین معاً عن الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية و لا يمكن لتابع الناقل الجوي التمسك بحدود المسؤولية إذا ثبت أن الضرر ناتج عن إهماله أو تعمده. وهكذا، عالجت المادة 14 من اتفاقية وارسو مسألة مسؤولية تابعي الناقل الجوي، وضمنت لهم حق الاستفادة من حدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية.

تُعرف المادة 39 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 بالنقل المتتابع، وهو نوع من النقل الجوي يتم على متن طائرات شركات طيران مختلفة، وذلك بموجب عقد واحد أو عدة عقود. وتحدد المادة 36 من نفس الاتفاقية من يحق له رفع دعوى المسؤولية في حالة النقل المتتابع للأشخاص، حيث تنص على أنه:

لا يجوز للمسافر أو ورثته رفع دعوى المسؤولية إلا ضد الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها. ولكن يمكن للمسافر أو ورثته رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الأول إذا كان قد تعهد صراحة بتحمل مسؤولية الرحلة بأكملها. أما في حالة نقل الأمتعة، فيحق للمسافر الرجوع على الناقل الأول وفقاً للفقرة 3 للمادة 36 من اتفاقية مونتريال. كما يحق للمسافر أو المرسل إليه الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، وإضافة إلى ذلك، لكل من المسافر والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه المسافر أو المرسل أو المرسل إليه. وذلك يعني أن

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

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

للمسافر أو ورثته خيار رفع دعوى المسؤولية ضد أي من الناقلين المتتابعين، وذلك حسب رغبته، و أن الناقلين المتتابعين مسؤولون بالتضامن عن أي ضرر يلحق بالمسافر أو الأمتعة خلال الرحلة بأكملها.

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي

تُولى اتفاقية وارسو اهتمامًا كبيرًا لحماية حقوق الضحايا من المسافرين وورثتهم أو أصحاب البضائع وتحدد المادة 27 من الاتفاقية المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية، فيحق للمدعي رفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع في إحدى الدول الموقعة على اتفاقية وارسو أو يكون للمدعي الخيار في رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم التالية: محكمة موطن الناقل، محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل، محكمة الجهة التي يكون فيها من تولى عنه إبرام العقد أو محكمة مكان الوصول¹. وذلك يعني أن للمدعي حرية اختيار المحكمة التي يرى أنها الأنسب له لرفع دعوى المسؤولية بالإضافة الى ان اتفاقية وارسو سعت لتسهيل عملية رفع دعوى المسؤولية على الضحايا من خلال إتاحة خيارات متعددة للمحكمة المختصة.

نفس الخيارات منحتها اتفاقية مونتريال لعام 1999 للمدعي في حرية اختيار المحكمة التي يود رفع دعوى التعويض أمامها، تبعا للمادة 33 من الاتفاقية و قد أضافت اتفاقية مونتريال لعام 1999 اختصاصًا جديدًا للمحاكم في دعاوى وفاة وإصابة الركاب، فوفقًا للفقرة 2 من المادة 33 من الاتفاقية يحق للمتضرر رفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة التي يوجد فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولكن هذا الحق مشروط بتوافر شروط معينة و هي أن تكون دولة مقر المحكمة طرفًا في اتفاقية مونتريال 1999، أن يكون الناقل يقوم بنقل الركاب جواً إلى أو من هذه الدولة، أن يتم النقل على متن طائرات الناقل الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر بموجب اتفاق تجاري² و أن يزاول الناقل الجوي أعماله في نقل الركاب جواً من مباني يستأجرها أو يملكها هو نفسه أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري، وتعرف الفقرة الثالثة من نفس المادة من الاتفاقية "محل الإقامة الرئيسي والدائم" بأنه مكان المسكن الأوحده الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة³.

¹ رضوان ابو زيد، مرجع سابق، ص240.

² المادة 33 الفقرة الثالثة من اتفاقية مونتريال 1999 تبين معنى عبارة "اتفاق تجاري" أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة معقود بين الناقلين الجويين ويتعمق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً .

³ خرشي عمر معمر، مطبوعة علمية حول القانون الجوي الدولي، محاضرات القيت على طلبة السنة اولى ماستر، تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق و العلوم الساسية جامعة سعيدة، الجزائر، 2021-2022، ص 88 .

اما بالنسبة للمشرع الجزائري بنصه للمادة 155 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 المعدل و المتمم¹ فقد حدد المحكمة المختصة بالنظر في دعاوى مسؤولية الناقل الجوي ونصت على أنه يمكن للمضرور رفع دعواه أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد، وذلك يعني أن المشرع الجزائري أعطى للمضرور خيار رفع دعواه أمام ثلاث محاكم مختلفة ولكن لم يتطرق إلى إمكانية رفع دعوى المسؤولية أمام محكمة جهة الوصول وهو ما يخالف ما جاءت به اتفاقية وارسو لعام 1929.

لكن لا ينقص ذلك من حق المتضرر في شيء باعتبار ان الجزائر قد صادقت على اتفاقية وارسو وهو ما يجعل الاتفاقية تسمو على التشريع الوطني، اي أن للمضرور الحق في رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول وذلك وفقاً لاتفاقية وارسو وإذا تطوع الناقل بتوصيل البضاعة إلى محل إقامة المرسل إليه فإن المحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة وليس مكان تسليم البضاعة وإلا جاز للمرسل إليه أن يرفع الدعوى أمام محكمته هو.

باعتبار أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى الاختصاص الذي اظافته اتفاقية مونتريال 1999 الغير مصادق عليها فإن ذلك قد يسبب صعوبة للراكب المتضرر او ذوي الحقوق في حالة وفاة الراكب ويترتب على ذلك نتائج سلبية و ذلك لصعوبة إقامة الدعوى أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد خاصة إذا كانت هذه الدول بعيدة عن مكان إقامتهم، زيادة على تكلفة التقاضي فقد تشكل تكاليف التنقل والإقامة في دولة أخرى عبئاً مادياً كبيراً على ذوي الحقوق خاصة في ظل الظروف المالية الصعبة التي قد يمرون بها بعد وفاة الراكب بالاضافة الى انه قد تطول مدة التقاضي بشكل كبير، خاصة إذا كانت هناك حاجة إلى إجراء تحقيقات في مكان وقوع الحادث مما قد يُسبب معاناة نفسية كبيرة لذوي الحقوق ، و لكن من الجدير بالذكر أن اتفاقية مونتريال 1999 نصت في المادة 22 الفقرة 6 على إمكانية المطالبة بكل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي بما فيها الفوائد وذلك يعني أن ذوي الحقوق قد يتمكنون من الحصول على تعويض عن تكاليف التقاضي التي تكبدها مما قد يُخفف من حدة العبء المادي عليهم.

¹ المادة 155 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 المعدل و المتمم " يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقوصة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد"

مع ذلك فإن عدم مصادقة الجزائر على اتفاقية مونتريال يُفقد ذوي الحقوق بعض المزايا التي نصت عليها الاتفاقية، مثل إمكانية رفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي أمام محكمة جهة الوصول¹. ويُمثل التحكيم الجوي الدولي طريقاً بديلاً و أسلوباً فريداً لحلّ هذه النزاعات، فتخضع إجراءات التحكيم الجوي، باستثناء اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع واختيار مكان التحكيم، لحرية الأطراف. حيث يجب إبرام اتفاق تحكيم مكتوب يتوافق مع أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، يتمتع الأطراف بحرية اختيار نوع التحكيم، سواء كان تحكيمياً حراً أو تحكيمياً مؤسسياً ويُعدّ اتفاق التحكيم مستقلاً عن عقد النقل الجوي الأصلي، كما يمكن للأطراف الاتفاق على تعيين محكم واحد أو ثلاثة محكمين. أما طلب التحكيم فيُقدمه المدعي إلى المدعى عليه و يجب أن يتضمن طلب إحالة النزاع إلى التحكيم، اسم كل طرف في النزاع وعنوانه، إشارة إلى شرط التحكيم أو الاتفاق، إشارة إلى العقد المنشئ للنزاع، عرض لوقائع النزاع، الطلبات و اقتراح بشأن عدد المحكمين إذا لم يكن الطرفان قد اتفقا على ذلك.

كما يتمتع الأطراف بحرية كاملة في اختيار اللغة التي يرغبون في استخدامها في التحكيم، و تخضع قواعد سير الجلسات للقواعد العامة للتحكيم. و يلعب القضاء دوراً مزدوجاً في التحكيم الدولي، فهو يُساعد في سير إجراءات التحكيم، ويراقب تنفيذ حكم التحكيم، فيتحقق القضاء الوطني من توافر الشروط اللازمة لصحة حكم التحكيم، مثل اختصاص هيئة التحكيم وسلامة الإجراءات. و إذا لم يتم تنفيذ حكم التحكيم طواعية، فيمكن لصاحب المصلحة اللجوء إلى القضاء لطلب تنفيذه الجبري. و قد يتمتع حكم التحكيم الجوي الدولي بقوة تنفيذ ذاتية دون الحاجة إلى أمر من القضاء، مع العلم انه تنتوع أنظمة تنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية الدولية بين الدول. كما يمكن الطعن في صحة حكم تحكيم دولي صادر خارج الجزائر، بينما يُمكن الطعن بالاستئناف في القرار القضائي الجزائري الذي يرفض إعطاء هذا الحكم التحكيمي الصيغة التنفيذية أو يرفض الاعتراف به. لكن لا يجوز الطعن في صحة حكم تحكيمي دولي صادر في الجزائر، و الطعن بالاستئناف في القرار القضائي الجزائري الذي يرفض إعطاء هذا الحكم التحكيمي الصيغة التنفيذية أو يرفض الاعتراف به.

المطلب الثاني: اجراءات رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي

تُشكل دعاوى المسؤولية عبئاً كبيراً على الناقل الجوي فقد تُعيق أعماله وتؤثر على استقرار معاملاته المالية، لذلك تسعى الاتفاقيات الدولية إلى تحقيق التوازن بين حماية حقوق المتضررين من حوادث النقل الجوي وضمان استمرارية عمل الناقل الجوي وتُحقق الاتفاقيات الدولية هذا التوازن من

¹ خرشي عمر معمر، مرجع سابق، ص 87 .

خلال اتباع سبلين رئيسيين من خلال وضع مجموعة من الإجراءات التي يجب على المتضرر اتباعها لقبول دعواه حيث تهدف هذه الإجراءات إلى ضمان جدية دعوى المتضرر و إتاحة الفرصة للناقل الجوي للدفع بعدم قبول الدعوى بالاطافة الى تحديد ميعاد معين للمضروور لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي و بالتالي إذا تجاوز المتضرر هذا الميعاد، تسقط دعوى مسؤولية الناقل الجوي وتهدف هذه المواعيد إلى تجنب تراكم القضايا في المحاكم، ضمان سرعة وفعالية حل النزاعات و حماية مصالح جميع الأطراف المعنية ، تبعا لما سبق سنتطرق في الفرع الاول الى عدم قبول دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي ، ثم نتناول في الفرع الثاني تقادم دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي .

الفرع الاول : عدم قبول دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي

خصصت اتفاقية وارسو لعام 1929 مادتها السادسة والعشرين لنظام عدم قبول الدعوى وذلك إيماناً بأهمية تحقيق التوازن بين حماية حقوق المتضررين من حوادث النقل الجوي و ضمان استمرارية عمل الناقل الجوي فقد رأت الاتفاقية أن العدالة واستقرار المعاملات يوجبان مراعاة مصلحة هذا الأخير و ذلك من خلال تخليصه من عبء دعوى المسؤولية في مدة قصيرة حتى لا ترتبك أعماله أو تتعطل ولا يخفى ما في دعاوى المسؤولية عن تلف أو تأخير البضاعة من جسامه وإرهاق له لذلك أخذت الاتفاقية بنظام عدم قبول الدعوى وتحدد الفقرة الأولى من المادة 26 من الاتفاقية بعض الشروط لعدم قبول دعوى المتضرر من خلال استلام الأمتعة والبضائع دون اعتراض من جانب المرسل إليه أو عدم إثبات المرسل إليه للتلف أو التأخير في المواعيد المحددة في الاتفاقية.

في حالة استلام الأمتعة والبضائع دون اعتراض يُعتبر ذلك قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها في حالة جيدة، ولكن إذا اكتشف المرسل إليه تلفاً أو تأخيراً حسب الفقرة الثانية من نفس المادة يجب عليه توجيه احتجاج إلى الناقل الجوي في المدة المحددة في الاتفاقية و المقدرة بثلاثة أيام في حالة تلف الأمتعة ، سبعة أيام في حالة تلف البضائع و أربعة عشر يوماً في حالة التأخير، ويجب على المرسل إليه إثبات الاحتجاج في شكل تحفظ على سند النقل الجوي أو في صورة محرر آخر يرسل إلى الناقل في المدة المقررة للاحتجاج حسب الفقرة الثالثة من نفس المادة أما إذا لم يوجه الاحتجاج في المدة المحددة تُقضى بعدم قبول دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي ولكن هناك بعض الاستثناءات على هذه القاعدة منها إذا ثبت أن الناقل قد ارتكب غشاً حال دون اكتشاف المرسل إليه الضرر أو في حالة الهلاك أو التلف الكلي للبضاعة و هو ما اكدته الفقرة الرابعة من المادة السالفة الذكر، و قد تم تعديل هذه الشروط في بروتوكول لاهاي لعام 1955 من خلال الفقرة الثانية من المادة 15 حيث تم زيادة المدة الزمنية لتوجيه الاحتجاج إلى سبعة أيام في حالة تلف الأمتعة، أربعة عشر

يوماً في حالة تلف البضائع و واحد وعشرون يوماً في حالة تأخير وصول الأمتعة أو البضائع ويُعدّ هذا التعديل حكماً صائباً حيث يُتيح للمرسل إليه وقتاً كافياً لاكتشاف الضرر وتوجيه الاحتجاج إلى الناقل الجوي.

أما المادة 31 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 تنص على اعتبار استلام المرسل إليه للأمتعة أو البضائع دون احتجاج قرينة بسيطة على استلامه لها بحالة جيدة فإذا أراد المرسل إليه الاحتجاج على الحالة المعيبة للأمتعة أو البضائع يجب عليه ذلك خلال مواعيد معينة وإلا قضي بعدم قبول دعواه، و فيما يخص المواعيد المحددة لتقديم الاحتجاج ففي حالة التعيب سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة و أربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع أما في حالة التأخير فواحد وعشرون يوماً من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه و قد اشترطت تقديم كل احتجاج كتابياً بالإضافة الى انه يجب إعطاء أو إرسال الاحتجاج في غضون المواعيد المحددة و إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل الجوي و يبقى الاستثناء الوحيد هو في حالة الغش من جانبه¹.

بالنسبة للمشرع الجزائري فقد اتبع نفس الاحكام التي جاءت بها اتفاقية وارسو حسب المادة 152 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المعدل و المتمم التي منحت للناقل الجوي حق الدفع بعدم القبول اذا لم تتوفر شروط الدعوى التي نظمتها اتفاقية وارسو، اي انه اذا تسلم المسافر امتعته او المرسل اليه بضاعته دون ان يقدم احتجاج فيمكن اعتبار انه تسلمها بحالة جيدة واستثناءا يحق للمسافر أو المرسل إليه إثبات عكس هذه القرينة إذا وجد تلف أو ضياع أو تأخير لحق بالأمتعة المسجلة أو البضاعة فهنا عليه أن يقدم احتجاج حتى يتسنى له المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق به و رفع دعوى المسؤولية ، هذا الاحتجاج يقدم للناقل الجوي في شكل كتابي و في مواعيد محددة خاصة بكل حالة ففي حالة تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة حددت الفقرة الثانية من المادة 152 السالفة الذكر مواعيد تقديم الاحتجاج .

فيما يخص تلف الأمتعة على صاحبها تقديم احتجاج للناقل الجوي خلال مدة أقصاها ثلاثة أيام من تاريخ استلامها أما إذا لحق البضائع تلف فعلى المرسل إليه تقديم احتجاج للناقل الجوي خلال سبعة أيام من تاريخ استلامها و هي نفس المواعيد التي حددتها المادة 2/26 من اتفاقية وارسو و الجدير بالذكر ان المشرع لم يأخذ بالتعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي رغم أن الجزائر انضمت

¹ حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الطبعة الاولى، مكتبة القانون و الاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2016، ص

إليه، حيث جاءت المادة 15 منه بتمديدها في مهلة المواعيد بحيث إذا أصاب التلف الأمتعة يقدم الاحتجاج خلال سبعة أيام بدلا من ثلاثة أيام في اتفاقية وارسو و في حالة التأخير أو ضياع الامتعة و الشحن نصت المادة 3/152 يحق للمتضرر تقديم احتجاج للناقل الجوي خلال مهلة أربعة عشر يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه هذا الاحتجاج يجب ان يسجل بشكل كتابي سواء على سند النقل أو أي محرر آخر و يرسل في المهلة المحددة الى الناقل الجوي و هي نفس المواعيد التي حددتها المادة 2/26 من اتفاقية وارسو، الا انه لم يأخذ بما جاء في بروتوكول لاهاي الذي عدل من الميعاد و جعله 21 يوما بدلا من 14 يوم.

أما حالة التأخير في نقل المسافرين فكل مسافر تلحقه أضرار جراء هذا التأخير يحق له رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي خلال 30 يوما من تاريخ وقوع الضرر حسب نص المادة 5/152 و في حال عدم احترام هذه الآجال يسقط حق المتضرر في التعويض فإذا تخلف المرسل إليه أو المسافر عن تقديم احتجاجه في المواعيد التي حددها المشرع الجزائري باعتبارها من النظام العام يحق للناقل الجوي التمسك بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية و لكن إذا أثبت أن تخلف الاحتجاج من جانب المرسل إليه أو المسافر راجع إلى غش الناقل فإن هذا الاخير لا يستفيد من هذا الدفع حسب المادة 6/152 من قانون 06/98 المعدل و المتمم و هو نفس ما نصت عليه المادة 4/26 من اتفاقية وارسو .

الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي

نظمت اتفاقية وارسو 1929 دعوى المسؤولية و حددت مدة تقادمها بنص المادة 29 بسنتين من تاريخ بلوغ الطائرة وجهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصولها فيه أو من تاريخ وقف النقل و قد أخذ المشرع الجزائري بهذه الأحكام في المادة 156 من قانون 06/98 المعدل و المتمم، حيث حدد مهلة التقادم بسنتين لنوعين من الدعاوى، دعاوى سداد الرسوم المستحقة للأبحاث و الإنقاذ و الإسعاف و تبدأ المهلة من اليوم الذي تنتهي فيه هذه العمليات بالاضافة الى دعاوى مسؤولية الخسائر اللاحقة بالأشخاص المنقولين و الأمتعة و الشحن المنقول و لأعضاء الطاقم، فتبدأ المهلة من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود، يُلاحظ أن المشرع الجزائري قد دمج تقادم دعوى المسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالأشخاص أو الشحن مع نوع ثاني من الدعاوى وهو دعوى المطالبة بتسديد الرسوم المستحقة للأبحاث و الإنقاذ و الإسعاف و حدد مهلتها بسنتين.

خلاصة الفصل الثاني

في ختام هذا الفصل نتوصل الى انه يُلزم القانون الدولي الناقل الجوي بتعويض المسافرين عن الأضرار الجسدية أو المادية التي لحقت بهم في حال وقوع حادث طائرة أو تأخير في مواعيد النقل بحيث يُعَرّ نظام التعويض عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي مبدأ "المسؤولية المحدودة"، و يتم تحديد حد أقصى للتعويض الذي يمكن للضحايا المطالبة به، و تختلف مبالغ التعويضات حسب نوع الضرر وظروفه، ففي حالة نقل الركاب حددت اتفاقية وارسو 1929 مبلغ 125 ألف فرنك كحد أقصى للتعويض لكل راكب و تم رفع هذا الحد مع مرور الوقت وصولاً إلى 4150 وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي 6000 دولار أمريكي) في اتفاقية مونتريال 1999، أما في حالة نقل البضائع والأمتعة حددت اتفاقية وارسو 1929 مبلغ 250 فرنك لكل كيلوغرام من البضائع المسجلة أو الأمتعة و تم رفع هذا الحد إلى 17 وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي 25 دولار أمريكي) لكل كيلوغرام في اتفاقية مونتريال 1999 و في حالة التأخير حددت اتفاقية مونتريال 1999 مبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي 6000 دولار أمريكي) كحد أقصى للتعويض لكل راكب متأخر.

يفقد الناقل الجوي ميزة المسؤولية المحدودة في بعض الحالات مثل إثبات سوء نيته ، إثبات الإهمال الجسيم من قبله، إثبات أنه لم يتخذ جميع الاحتياطات اللازمة أو عدم إصدار تذكرة سفر تتضمن جميع الشروط والبيانات اللازمة، تسليم تذكرة سفر غير صحيحة أو ضائعة أو نقل البضائع الخطرة دون إبلاغ المرسل أو المسافر.

لذلك، برز دور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي كأداة فعالة لتفادي هذه المخاطر والتخفيف من آثارها السلبية ، هو تأمين يلتزم فيه المؤمن (شركة التأمين) بدفع تعويض للمؤمن له (الناقل الجوي) في حال تعرض هذا الأخير لدعوى قضائية من قبل الغير (المسافر أو صاحب البضائع) بسبب ضرر لحق بهم جراء عملية النقل الجوي. يهدف الى حماية الناقل الجوي من الأضرار المالية يضمن للناقل الجوي عدم تحمل عبء التعويضات المالية الكبيرة في حال وقوع حادث أو إصابة أو تلف في البضائع والأمتعة، تعزيز ثقة المسافرين وشركات الشحن في الناقل الجوي يُعزز شعور الأمان لدى مستخدمي خدمات النقل الجوي و يشجعهم على السفر مع هذا الناقل و تسوية المنازعات بشكل أسرع و يسهل عملية تعويض المتضررين في حال وقوع أي ضرر و يُساهم في حل النزاعات بشكل سريع وودي.

تختلف الدول في قوانينها المتعلقة بالزامية تأمين مسؤولية الناقل الجوي، فالدول التي تُلزم التأمين تشترط على الناقل الجوي إبرام تأمين مسؤولية مدنية كشرط أساسي لممارسة نشاط النقل الجوي أما الدول التي تُتيح حرية التصرف تترك للناقل حرية اختيار إبرام تأمين مسؤولية مدنية أم لا.

من مزايا إلزامية تأمين مسؤولية الناقل الجوي ، ضمان حصول المتضررين على تعويضات مناسبة بحيث يُؤمن تعويض المتضررين في حال وقوع حادث، حتى لو كان الناقل غير قادر على دفعها بالاطافة الى حماية حقوق جميع الأطراف المعنية حيث يُحافظ على حقوق المسافرين وشركات الشحن والناقل الجوي على حدٍ سواء و تُساهم في استقرار قطاع النقل الجوي فنقل من المخاطر المالية التي قد تواجهها شركات الطيران مما يُعزز استقرار القطاع.

الا انه لا يخلو من العيوب التي قد تُسبب إهمالاً من جانب الناقل، فقد يُهمل الناقل التزاماته بحجة وجود التأمين بالاطافة الى ارتفاع تكاليف التأمين التي قد تُشكل عبئاً على شركات الطيران مما قد يؤدي إلى ارتفاع أسعار تذاكر السفر.

تُعدّ دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي من أهم المسائل التي شغلت بال النظم القانونية المختلفة بما في ذلك التشريع الجزائري و أطراف دعوى المسؤولية على الناقل الجوي ، المدعي و هو الشخص الذي لحقه ضرر جراء عملية النقل الجوي، ويشمل ذلك المسافر في حالة إصابته بأضرار جسدية أو مادية أو معنوية، ورثة المسافر في حالة وفاته، حيث تنتقل الدعوى إليهم مع تركته، مرسل البضائع في حالة تلف أو ضياع البضائع و المرسل إليه في حالة تلف أو ضياع البضائع أو تأخر وصولها. اما المدعى عليه هو الناقل الجوي، ويشمل ذلك الناقل المتعاقد و هو الشخص الذي يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو أو غيرها من الاتفاقيات الدولية و كذا الناقل الفعلي و هو شخص آخر يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو بجزء منها بالاطافة الى تابعي الناقل الجوي مثل موظفيه ووكلائه.

وفقاً لاتفاقية وارسو يحق للمدعي رفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع في إحدى الدول الموقعة على الاتفاقية و يمكن للمدعي اختيار رفع الدعوى أمام محكمة موطن الناقل، محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل، محكمة الجهة التي يكون فيها من تولى عنه إبرام العقد او محكمة مكان الوصول. و بالنسبة للقانون الجزائري يمكن للمضرور رفع دعواه أمام محكمة موطن الناقل الجوي، محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد. مع العلم ان الجزائر قد صادقت على اتفاقية وارسو، وبالتالي فإن أحكامها تُعدّ ملزمة للجزائر وتُسود على التشريع الوطني. الا انه لم تنص التشريعات الجزائرية على إمكانية رفع دعوى المسؤولية أمام محكمة جهة الوصول، على عكس ما نصت عليه اتفاقية وارسو، و لم تصادق الجزائر على اتفاقية مونتريال أيضا وبالتالي لا تُطبق أحكامها المتعلقة باختصاص المحاكم على دعاوى مسؤولية الناقل الجوي.

فيما يخص الإجراءات الواجب اتباعها لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، فيجب على المضرور تقديم شكوى مكتوبة إلى الناقل الجوي خلال مدة زمنية محددة، عادةً ما تكون 7 أيام من

تاريخ وقوع الضرر أو اكتشافه، جمع الأدلة التي تُثبت حقه في التعويض، مثل تذكرة السفر أو شهادة الشحن، تقارير طبية في حالة الإصابة الجسدية، فواتير إصلاحات في حالة تلف البضائع و أي مستندات أخرى ذات صلة.

بعد استنفاد جميع الوسائل الودية مع الناقل الجوي، يمكن للمضروب رفع دعوى قضائية أمام المحكمة المختصة و وفقاً لاتفاقية وارسو ، تسقط الدعوى بعد عامان في حالة وفاة أو إصابة المسافر، عام واحد في حالة تلف أو ضياع البضائع و 7 أيام في حالة تأخر وصول البضائع، أما القانون الجزائري فنص على 10 سنوات في حالة وفاة أو إصابة المسافر، 5 سنوات في حالة تلف أو ضياع البضائع و عام واحد في حالة تأخر وصول البضائع.

الخاتمة

في الختام توصلنا الى ان كل من اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل و المتمم تنص على أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم و كذا البضائع هي مسؤولية تعاقدية، أي أنها تنشأ عن عقد النقل الجوي المبرم بين الناقل والمسافر، ويفترض القانون أن الناقل الجوي مخطئ في حالة وقوع ضرر، أي أنه مسؤول عن ذلك الضرر ما لم يثبت العكس، و إقرار اتفاقية مونتريال 1999 المسؤولية الموضوعية على أساس الخطر، و المسؤولية الشخصية على أساس الخطأ المفترض .

أثبتت الدراسة أن المشرع الجزائري أولى اهتمامًا كبيرًا بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، وذلك من خلال استلهامه لأحكام اتفاقيات دولية رائدة مثل اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل يضمن هذا النهج انسجام التشريع الجزائري مع المعايير الدولية، مما يسهم في تعزيز حقوق المسافرين وحماية مصالحهم و بالتالي يمكن تلخيص عذا العمل في النتائج التالية :

تنصّ التشريعات الدولية على أن التزام الناقل الجوي هو التزام بوسيلة وليس بتحقيق غاية، بمعنى آخر لا يُلزم الناقل الجوي بتحقيق نتيجة محددة، مثل إيصال المسافر أو البضائع في الوقت المحدد دون أي ضرر، ولكن مع ذلك تنشأ المسؤولية المدنية للناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر للمتعاقد معه، سواء كان مسافرًا أو شاحنًا و يمكن للناقل الجوي إسقاط هذه المسؤولية عن نفسه بإثبات أنه اتخذ هو وتابعوه جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها ويمثل إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب الضرر عبئًا سهلاً على الناقل الجوي، مما يُظهر تغليب مصالح الناقلين الجويين على مصالح المتعاقدين معهم.

على الرغم من فرض التشريعات الدولية تعويضًا للمتضرر في حال وقوع غش أو خطأ جسيم من قبل الناقل الجوي، إلا أنها تُلزم المتضرر بإثبات ذلك الغش أو الخطأ ويمثل ذلك عبئًا إضافيًا على عاتق المتضرر، وهو نفس النهج الذي اتخذه المشرع الجزائري.

لا يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية عن غش المدين أو خطئه الجسيم. أما في حال الخطأ العقدي، فيمكن للمتعاقدين الاتفاق على عدم مسؤولية المدين عنه، وذلك بشرط استثناء الغش والخطأ الجسيم، وبالمثل يمكن للناقل الجوي إعفاء نفسه من المسؤولية المدنية بموجب اتفاق مُبرم مع المسافر أو المرسل، وذلك في حدود ما يسمح به القانون قبل نشوء المسؤولية ويحدد هذا الاتفاق نطاق الإعفاء، سواء كان كليًا أو جزئيًا، حسب طبيعة الحادث.

قد يواجه المسافرون والشاحنون صعوبة في الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، حتى لو لم يكن لهم أي دور في وقوع الحادث فالقوة القاهرة تُعفي الناقل الجوي من المسؤولية، حتى لو لم يتسبب هو مباشرة في الضرر، و يُثير هذا السؤال مبررات إعفاء الناقل الجوي في مثل هذه الحالات، فمن ناحية قد يُنظر إلى ذلك كظلم يلحق بالمسافرين والشاحنين الذين يتحملون عبء الأضرار دون أي ذنبٍ منهم، و من ناحية أخرى قد يُجادل البعض بأنّ إعفاء الناقل الجوي ضروريّ لضمان استقرار صناعة الطيران، فالمسؤولية الكاملة عن جميع الحوادث مهما كانت أسبابها قد تُثقل كاهل شركات الطيران وتُهدد بانهيائها.

فرضت العولمة وانفتاح الجزائر على اقتصاد السوق تحديات جمة على قطاع النقل الجوي، الذي ظلّ لسنوات طويلة يعمل وفقا لأنظمة ومعايير تقليدية. وقد برز القانون رقم 15/14 المعدل والمتمم للقانون رقم 98/06 المحدد لقواعد الطيران المدني كاستجابة حتمية لهذه التحديات، سعياً لتحديث القوانين المنظمة للطيران المدني وتكييفها مع التطورات المتسارعة التي يشهدها القطاع. بفضل اتفاقية مونتريال لعام 1999، تمّ التغلب على الثغرات التي شابته اتفاقية وارسو، لا سيما فيما يتعلق بأساس المسؤولية وحدود التعويض. وتُطبق اليوم معظم دول العالم قواعد النقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال، خاصةً تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين أو أمتعتهم أو البضائع.

يتسم موقف المشرّع الجزائري بعدم الانضمام إلى اتفاقية مونتريال 1999 وعدم تعديل القوانين الوطنية لتوافقها مع أحكامها بحالة من الحرج ويرجع ذلك إلى تعارض الأنظمة القانونية التي تُنظم النقل الجوي خاصةً مع مصادقة أغلب الدول الأوروبية إلى جانب عددٍ من الدول العربية مثل الإمارات العربية المتحدة وقطر والمملكة العربية السعودية والسودان على هذه الاتفاقية، بينما تتمسك دول عربية أخرى باتفاقية وارسو لعام 1929 ممّا يعرقل مصالح المتضررين ويُفاقم من تنازع الأنظمة القانونية ذاتها.

على ضوء ما سبق نقترح جملة من التوصيات كالتالي :

إنشاء محكمة دولية مُختصة بتفسير أحكام الاتفاقيات الدولية وتقديم تفسيرات مُلزِمة للقواعد الدولية الخاصة بالنقل الجوي.

تقدم اتفاقية مونتريال 1999 حلاً هامة من بينها، إقرار المسؤولية الموضوعية على أساس الخطر، و المسؤولية الشخصية على أساس الخطأ المفترض بالإضافة الى رفع قيمة التعويضات للمسافرين والشاحنين في حال وقوع حوادث. و بالتالي انضمام الجزائر لاتفاقية مونتريال 1999 سيشكل

اضافة نوعية لحماية مصالح المتضررين و خطوة لتوحيد قواعد النقل الجوي و التقليل من تنازع الانظمة القانونية .

إن توحيد القوانين والأنظمة العربية في مجال الملاحة والنقل الجوي يُعد خطوة هامة لتعزيز التكامل الإقليمي ومواكبة التطورات العالمية.

إنّ مراجعة أحكام التعويض عن الضرر المعنوي في الجزائر باتت ضرورةً ملحةً لضمان حماية حقوق الأفراد المعنوية بشكل فعّال. ونأمل أن تُساهم هذه الصياغة الجديدة في إثارة النقاش حول هذا الموضوع المهم، وتُساهم في بلورة حلول تُعزّز منظومة العدالة في الجزائر

مبادرة الجزائر لعصرنة القطاع من خلال انشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني التي تعمل على ضمان ممارسة مهام الدولة في مجال الضبط والمراقبة والإشراف على نشاطات الطيران ، ولاسيما وانها تتمتع باستقلالية التسيير وبسلطة فعلية وحقيقية لاتخاذ القرارات فيما يخص أداء مهامها بكل حرية كسلطة ضبط توطر وتتابع نظام الطيران المدني، إذ أن إنشاء هذه الوكالة سيسهم في ضمان نقل جوي آمن و فعال و يعزز التنافسية في هذا المجال، ومن شأنه أيضا الارتقاء بمكانة الجزائر في تصنيف المنظمة الدولية للطيران المدني، كما سيمكن أيضا من ضمان التطبيق الصارم للتشريع والتنظيم المعمول بهما في مجال الطيران المدني، وسيسمح بتحسين نوعية الخدمات المقدمة في المجال و ضمان تكفل أحسن بحقوق المسافرين

و في الاخير ، إنّ ضمان وحدة وتناغم النقل الجوي الدولي يتطلب جهودًا مشتركة من مختلف الجهات، بما في ذلك الدول والمنظمات الدولية وشركات الطيران، بما يصب في تطبيق مبادئ العدالة و انصاف الحق .

قائمة المصادر و المراجع

I - المصادر و المراجع باللغة العربية

أولاً - النصوص القانونية

أ - الاتفاقيات الدولية و البروتوكولات

1 - الاتفاقيات الدولية :

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

- اتفاقية مونتريال 1999، الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 28 مايو 1999، دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 4 نوفمبر 2003م ، الجزائر لم تصادق عليها .

2 - 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.

- بروتوكول غوادالاخارا 1961 المتمم لاتفاقية وارسو 1929 ، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-257 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965. ج رقم 104 سنة 1965.

- 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.

ب - القوانين و الأوامر

- القانون رقم 19-04 مؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1440 الموافق 17 يوليو سنة 2019 ، يعدّل ويتم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ، الجريدة الرسمية، العدد 46 لسنة 2019.

- القانون رقم 98/06 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 98/06 المؤرخ في 27 جوان 1998، الجريدة الرسمية، العدد 41 لسنة 2015 .
- 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.
- 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
- 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 .
- الأمر رقم 64-166 المؤرخ في 08 جوان 1964، يتعلق بالمصالح الجوية، الجريدة الرسمية، العدد 49 ، سنة 1964 .

ثانيا - قائمة الكتب

- ابراهيم سيد أحمد، العقود التجارية فقها و قضاء، الطبعة الاولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، مصر، 2015 .
- أحمد ابن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 2008.
- إلياس حداد، القانون الجوي ، منشورات جامعة دمشق ، جامعة دمشق ، سوريا، 2004-2005 .
- أمير خالد عدلي ، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، 1996 .
- ثروت أنيس الاسيوطي، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966 .
- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
- جلال وفاء محمدين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الامريكى) ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، مصر، 1995 .
- جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، سنة 1992.
- حسين علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر ، الجزء الاول ، الطبعة الاولى، دار وائل للنشر ، 2006، عمان.

- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الطبعة الاولى، مكتبة القانون و الاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2016.
- رضوان ابو زيد ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي القاهرة، مصر ، دون سنة نشر .
- رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1999 .
- السرحدان عدنان ابراهيم و خاطر نوري حمد ، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات)، دار الثقافة عمان ، الاردن، 2000 .
- سميحة القليوبي ، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989.
- شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية - دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر ، طبعة 2005.
- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان، 2005.
- عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 2004 .
- عبد الحميد الشواربي ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ، الجزء الثاني ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004.
- عبد الحميد الشواربي. الالتزامات والعقود التجارية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1993.
- عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، الجزء الثاني، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، دون سنة نشر.
- عبد الستار تليلي ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والاسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر.
- عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، دار الفكر و القانون ، المنصورة، مصر، 2012 .
- علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت، طبعة 2001.
- عيسى غسان ربضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم (دراسة مقارنة) ، دار الثقافة ، الطبعة الاولى ، 2008 .
- محمد فريد العريني و محمدين جلال وفاء ، القانون الجوي، الملاحة الجوية النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية ، مصر، 1998.

- محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي) دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2016 .
- محمد فريد العريني، محاضرات في القانون الجوي، جامعة الإسكندرية، مصر، 1976.
- محمد فريد العريني، ودويدار هاني، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، لبنان، 1995.
- محمد مختار بربري، قانون الطيران المدني وقت السلم، دار الفكر العربية، القاهرة، مصر، 1985 .
- محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق إتفاقية مونتريال لعام 1999 (تحديث وارسو) لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، طبعة 2000.
- محمود مختار بربري ، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، الاسكندرية، مصر، 2003 .
- مراد منير فهميم ، "خضوع النقل الجوي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي"، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، مصر، 1976.
- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ،دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2004.
- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2014.
- وهيبه بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2014.
- ثالثا - الأطاريح و المذكرات الجامعية**
- أ - الأطاريح**
- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر 2010/2009.
- سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي (دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق جامعة باتنة، 2014-2015.
- فاروق احمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، كلية الحقوق جامعة القاهرة ، مصر ، 1985 .
- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2010- 2011 .

- مراد بسعيد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر ، 2011/2012.

ب - رسائل الماجستير

- حورية بن صر ، عقد النقل الجوي للبضائع، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق بن عكنون ، الجزائر، 2011/2012.

- وفاء عبدلي ، المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، جامعة الاخوة منتوري ، قسنطينة ، 2015-2016 .

- ياسمينه بشار ، مسؤولية الناقل الجوي لركاب، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2008-2009.

رابعا - المقالات العلمية

- أمينة دريسي ،النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 5، الجزائر، 2016.

- ايمان مكي ، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل،العدد 5، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان،الجزائر،2017.

- بلقاسم مولاي ،حالات مسؤولية الناقل الجوي و وسائل دفعها ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الرابع ، جامعة تلمسان ،الجزائر ،2016.

- بن منصور محمد أمين، أثر جائحة كورونا على عقود النقل الجوي المؤتمر الدولي الافتراضي الموسوم بـ" جائحة كورونا كوفيد 19 بين حتمية الواقع و التطلعات"، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية برلين / ألمانيا، يومي 15/16 جويلية 2020.

- مريم تيانتي ، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب في التشريع الجزائري ، مجلة القانون والعلوم السياسية ، المركز الجامعي النعامة،الجزائر ،المجلد الثالث، العدد السادس ، جوان 2017.

- نبيل صالح العرياوي، علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية ،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، العدد 2، 2014.

- وهيبه بن ناصر، التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع في التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 6، العدد 2، جمعة البليدة 2، الجزائر، 2019.

خامسا - المطبوعات العلمية :

- خرشي عمر معمر ، القانون الجوي الدولي، محاضرات القيت على طلبة السنة اولى ماستر، تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق و العلوم الساسية جامعة سعيدة، الجزائر ، 2021-2022.

II - المراجع الأجنبية

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

Tran Laurent, Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes, Genève, Schulthess éd. Romandes, 2013, Disponible sur <http://archive-ouverte.unige.ch/unige:81650> visite le 28/02/2024.

Daniel Lureau -La responsabilité du transport aérien - lois national et convention de Varsovie-Ed 1961.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
01	مقدمة
06	الفصل الأول: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي
06	المبحث الأول: صور قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي
07	المطلب الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الركاب ، البضائع و الامتعة
07	الفرع الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل الركاب
12	الفرع الثاني: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن نقل البضائع والأمتعة
21	المطلب الثاني: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخير في النقل الجوي
22	الفرع الاول : معيار التأخير
23	الفرع الثاني : الضرر الناجم عن التأخير
26	المبحث الثاني: وسائل الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل الجوي
27	المطلب الاول : وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص و البضائع
28	الفرع الاول : وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص
31	الفرع الثاني : وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة نقل البضائع

34	المطلب الثاني : وسائل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير
35	الفرع الأول : سبل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير في الاتفاقيات الدولية
36	الفرع الثاني : سبل دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التأخير في التشريع الجزائري
41	الفصل الثاني : آثار قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي
41	المبحث الأول : التعويض كأثر لقيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي
42	المطلب الأول : أحكام التعويض في المسؤولية المدنية للناقل الجوي
42	الفرع الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي
47	الفرع الثاني: تشديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي
52	المطلب الثاني: دور التأمين في ضمان التعويض للمضرور
53	الفرع الأول: إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية للناقل الجوي
55	الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من التأمين على المسؤولية المدنية للناقل الجوي
56	المبحث الثاني: النظام الاجرائي للدعاوى الناشئة عن قيام مسؤولية الناقل الجوي
56	المطلب الأول: أحكام رفع دعوى المسؤولية المدنية على الناقل الجوي
56	الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي

61	الفرع الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي
63	المطلب الثاني: اجراءات رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي
64	الفرع الاول : عدم قبول دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي
66	الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي
70	الخاتمة
73	قائمة المصادر و المراجع

الملخص :

تُنظَم أحكام قانون الطيران المدني و الاتفاقيات الدولية (اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكولاتها المعدلة، واتفاقية مونتريال 1999) مسؤولية الناقل الجوي المدنية تجاه المسافرين والشاحنين عن أي أضرار قد تلحق بهم نتيجة أفعاله أو تقصيره. وتشمل هذه الأضرار الإصابات الجسدية أو الوفاة ، الصدمات النفسية نتيجة لتجارب صعبة خلال الرحلة ، الخسائر المادية للأمتعة أو البضائع بالاضافة الى مسؤولية الناقل الجوي عن تأخير الرحلات حيث يُسأل عن أي ضرر ينتج عن تأخير رحلاته عن الموعد المتفق عليه. وتشمل هذه الأضرار النفقات الإضافية و الخسائر المالية .

تهدف أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي إلى حماية حقوق المسافرين والشاحنين و دفع الناقل الجوي إلى الالتزام بمعايير السلامة بالاضافة الى توفير التوازن بين مصالح المسافرين والشاحنين ومصالح الناقل الجوي من خلال تحديد نطاق المسؤولية المدنية للناقل الجوي بوضوح، مع مراعاة حقوقه المشروعة.

الكلمات المفتاحية : الناقل الجوي ، المسافر ، الالتزام بضمان السلامة ، مسؤولية الناقل الجوي ، التعويض .

Resumé :

Les dispositions de la loi sur l'aviation civile et des conventions internationales (Convention de Varsovie de 1929 et ses protocoles modifiés, et Convention de Montréal de 1999) régissent la responsabilité du transporteur aérien civil envers les passagers et les expéditeurs pour tout dommage qu'ils pourraient subir du fait de ses actes ou omissions. Ces dommages comprennent les blessures corporelles ou la mort, Traumatisme psychologique résultant d'expériences difficiles pendant le vol, perte matérielle de bagages ou de fret en plus de la responsabilité du transporteur aérien pour les retards de vol, car il est responsable de tout dommage résultant du retard de ses vols par rapport à l'heure convenue. Ces dommages comprennent des dépenses supplémentaires et des pertes financières.

Les dispositions relatives à la responsabilité civile du transporteur aérien visent à protéger les droits des passagers et des expéditeurs et à pousser le transporteur aérien à respecter les normes de sécurité en plus d'assurer un équilibre entre les intérêts des passagers et des expéditeurs et les intérêts du transporteur aérien en définissant clairement le champ de la responsabilité civile du transporteur aérien, en tenant compte de ses droits légitimes.

Les mots clés : transporteur aérien, passager, obligation de sécurité, responsabilité du transporteur aérien, indemnisation .