



جامعة د. مولاي الطاهر - سعيدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مطبوعة علمية حول:

القانون الجوي الدولي

قدمت لطلبة السنة الأولى ماستر

تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية

السنة الجامعية 2022/2021

مقدمة:

تطورت صناعة الطيران أثناء الحرب العالمية الثانية بصورة كبيرة في الولايات المتحدة الأمريكية، وانكشف لها بشكل واضح و ملموس الأهمية القصوى للطائرة، الأمر الذي دفع قادتها إلى التفكير مليا في السياسة الجوية الواجب اتباعها على الصعيد الدولي في فترة ما بعد الحرب، و استقر رأي قادتها على تكريس مبدأ الحرية المطلقة للفضاء و حرية التجارة الدولية، و قد شحنت الولايات المتحدة الأمريكية همتها انطلاقا من ذلك لإبرام اتفاقية دولية تحل محل اتفاقيتي باريس 1919 المتعلقة بالملاحة الجوية و اتفاقية هافانا للطيران التجاري 1928.

حيث وجهت الدعوة قبل أن تضع الحرب أوزارها لعقد مؤتمر دولي لهذا الغرض في مدينة شيكاغو من 01 نوفمبر إلى 07 ديسمبر 1944 بحضور ممثلين عن 52 دولة و خرج بأربع اتفاقيات منها اتفاقية شيكاغو 1944 و التي دخلت حيز التنفيذ في 01 أبريل 1947، حيث تشمل على 96 مادة موزعة على أربعة أجزاء: يتعلق الجزء الأول منها بالملاحة الجوية، و الجزء الثاني بالمنظمة الدولية للطيران المدني، و الجزء الثالث بالنقل الجوي الدولي و الجزء الرابع يتعلق بأحكام ختامية خصص لمعالجة الاتفاقية بالاتفاقيات الأخرى، وقد عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات وتتوفر على ملاحق فنية قامت بإعدادها المنظمة الدولية للطيران المدني و يبلغ عددها 18 ملحقا تغطي كافة المسائل المتعلقة بالطيران¹. و الجزائر صادقت على اتفاقية شيكاغو بموجب المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963.

مما لا شك فيه، أنه قد تعددت وجوه استخدام الطائرة في الحياة المدنية و أصبحت تلعب دورا مهما و حيويا في المجتمعات المعاصرة، بالنظر إلى انفرادها بالعديد من المزايا التي تفتقدها

¹ - أنظر: الموقع الرسمي للمنظمة الدولية للطيران المدني:

<https://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>

وسائل النقل الأخرى. و أمام هذا التطور الهائل في مجال صناعة الطائرات و تسهيلات الملاحة الجوية، تزامنت معه مخاطر الملاحة الجوية، سواء على المستفيدين منها أو أولئك الذين هم على سطح الأرض و ليست لهم أية صلة بنشاطها.

و المتتبع لما جاء في مؤتمر شيكاغو لسنة 1944¹، يجد أنه قد تضمن صراحة على مبدأ حرية تحليق الطائرات فوق الممتلكات الخاصة مما لا يعوق استخدام المالك لحق ملكيته²، وهذا دون شك يخول الحق للغير على السطح حق المطالبة بالتعويض عما قد تلحقه به الطائرات من أضرار. و بالرجوع إلى القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية – التي تلقي على عاتق المضرور عبء إثبات الخطأ من جانب المتسبب بالضرر- نجد أنها أصبحت قاصرة عن حماية أولئك الذين هم على سطح الأرض، و كيف يتسنى لهم إثبات ما يجري في السماء من خطأ أو صواب؟

و أمام هذا الوضع الذي يؤدي إلى تعارض مصلحة مالكي و مشغلي الطائرات في استخدام طائراتهم و استغلالها و الانتفاع بها من جهة، مع مصلحة الأشخاص على السطح في الشعور بالأمان و الطمأنينة على حياتهم و ممتلكاتهم أو في التمتع بالهدوء و السكينة و الراحة النفسية من جهة أخرى، هذا فضلا عن المصلحة العامة التي يهملها تشجيع الملاحة الجوية و في الوقت ذاته تعويض الأبرياء على السطح عما يعانونه من أضرار بدنية و ما يتكبذونه من خسائر في الأموال³.

¹ - أنظر: الموقع الرسمي للمنظمة الدولية للطيران المدني:

<https://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>

² - أنهى مؤتمر شيكاغو 01 نوفمبر إلى 07 ديسمبر 1944 أعماله بإصدار أربعة اتفاقيات تتمثل في:

- اتفاق مؤقت لتنظيم الطيران المدني.

- الاتفاقية الأساسية (اتفاقية شيكاغو لتنظيم الطيران المدني الدولي)

- اتفاقية الترانزيت أو اتفاق الحريتين. (حرية الطيران عبر إقليم الدول المتعاقدة دون هبوط، حرية الهبوط فوق إقليم الدول المتعاقدة لأغراض غير تجارية).

-الاتفاق الخاص بالنقل الجوي الدولي أو اتفاق الحريرات الخمس.

³ - بسام عبد الرحمن شيخ العشرة، المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض دراسة مقارنة، رسالة

دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، غير منشورة، سنة 2006، ص 3-4.

أمام هذا الوضع، فقد بذلت جهود دولية كبيرة لوضع قواعد دولية موحدة تنظم المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على السطح. حيث بدأت الجهود الدولية بإبرام اتفاقية تنظم المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على السطح منذ سنة 1930، و وتمخضت عنها اتفاقية روما الأولى لسنة 1933 و التي عدلت بمقتضى بروتوكول بروكسل 1938، إلا أن الاتفاقية لم يكتب لها النجاح، وتمت مراجعة شاملة للاتفاقية و أبرمت اتفاقية روما الثانية سنة 1952 و التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1958.

كما استدعت حالات الإرهاب الجوي بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 و غيرها من الأحداث، إنشاء اتفاقيات أخرى، إذ أن اتفاقية روما 1952 أصبحت قاصرة عن تغطية الأضرار التي تنجم عن حوادث الطيران نتيجة أعمال التدخل غير المشروعة، فأثمرت الجهود بإنشاء اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرة بطرف ثالث على السطح و التي سميت بـ (اتفاقية المخاطر العامة) و اتفاقية تعويض الضرر الذي يلحق بطرف ثالث ناتج عن أفعال التدخل غير المشروع و التي سميت بـ (اتفاقية التدخل غير المشروع)، و ذلك في المؤتمر الدولي لقانون الجو¹ بمونتريال من 20 أبريل إلى 02 ماي 2009.

إن التطور و التقدم التكنولوجي أسفر عن ظهور مفاهيم قانونية جديدة، ولعل أهم هذه المفاهيم هو موضوع المسؤولية الدولية في هذا العصر. باعتبار أن المفهوم التقليدي للمسؤولية لم يعد قادرا على التلاؤم مع الآثار و الأضرار التي تسببها الثورة العلمية الحديثة، ففي عصر يسود فيه غزو الفضاء و التفجيرات النووية، تضاعفت أهمية المسؤولية نظرا للأضرار الجسيمة التي تجاوزت حدود الدولة التي تستخدمها، بحيث صارت هذه الأضرار خطيرة وشاملة .

¹ - أنظر وثائق المنظمة الدولية للطيران المدني I.C.A.O في موقعها الرسمي في الانترنت :

DCCD DOC NO.42 LE 01/05/2009.

DCCD DOC NO.43 LE 01/05/2009.

و تقوم المسؤولية بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي أو غير عقدي، وهي تركز على أركان و أسس لقيامها¹، والمسؤولية المدنية عن الطيران المدني بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظرا للميزة التي يتميز بها و الأهمية البالغة للمسؤولية والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول.

فالطائرة كونها مركبة جوية تزن آلاف الكيلوغرامات وتحمل في مخزنها كميات كبيرة من المحروقات، تعرف على أنها الأكثر تقلبا عند مغادرة الأرض، وسلوك المركبة يعتمد اعتمادا كليا على نظام معقد من آلاف الأجزاء، صممت وأنجزت على وجه الدقة، حيث تجعلها تسيطر على كل من الجهاز نفسه وعلى الأجهزة المتمركزة في الأرض، حيث أن أصغر خطأ في الحسابات، أو في الصنع أو في وظيفة جزء واحد منها يؤدي إلى كارثة. وإذا حدثت مثل هذه الكوارث، فما هو أساس المسؤولية الذي يمكن المتضررون من المطالبة بالتعويض؟.

لقد أفردت اتفاقية وارسو 12 أكتوبر 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، الباب الثالث منها لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وإثر التطور الهائل الذي شهده عالم الطيران، ولا يزال، تم تعديل أحكام هذا التنظيم بمقتضى بروتوكولات عديدة نفذ بعضها على المستوى الدولي دون البعض الآخر. وأدى هذا النفاذ إلى وقوع التنازع بينها وبين الاتفاقية الأصلية، مما ترتب عليه في بعض الحالات، إقصاؤها جميعا عن حكم مسؤولية الناقل و إخضاع هذه الأخيرة للقانون الوطني، بمقتضى قواعد التنازع في قانون القاضي المعروض عليه النزاع. ورغبة في تجنب هذه الآثار تم وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو و جميع البروتوكولات و الاتفاقيات المعدلة و المكملة لها. ويطلق على هذه الاتفاقية اسم " اتفاقية من شأن

¹ - د. محمد فريد العربي، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- 2004، ص175

توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال في 28 ماي 1999.

وقد أشار المشرع الجزائري في القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم سنة 2003 بالأمر رقم 03-10 المؤرخ في 13 أوت 2003¹ إلى مجموعة الاتفاقيات الدولية و البرتوكولات التي صادقت عليها الجزائر في ميدان الطيران المدني، وذلك في المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 و المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955.

تضمن القانون رقم 98-06 المحدد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني في الفصل الثامن منه أحكام عقد النقل الجوي و المسؤولية و التأمينات، حيث نص في القسم الثالث عن مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة (في المواد من 145 إلى 156)، و في القسم الرابع عن مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليابسة (في المواد من 157 إلى 164)، و نص في القسم الخامس على المسؤولية الناتجة عن اصطدام الطائرات (في المواد من 165 إلى 170). حيث تناول في كل قسم، حالات المسؤولية و الأضرار التي يسأل عنها الناقل أو المستغل، الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية و تحديد قيمة التعويض و المحاكم المختصة في النظر في دعوى المسؤولية.

¹ - للإشارة أن الأمر رقم 03 - 10 لم يدخل تعديلات على نظام المسؤولية المدنية و لا الجنائية في الطيران المدني و إنما مس التعديل فقط المواد (2، 41، 116، 117، 120، 127 مكرر) وبالتالي سيتم الإشارة إلى القانون رقم 98-06 سالف الذكر.

من هذا المنطلق وباعتبار المسؤولية بمثابة المفتاح لكل نظام قانوني وهي الجزء الأساسي فيه، إذ أن أهميتها تظهر من خلال استقرار الأوضاع داخل المجتمع. و الطيران المدني باعتباره ذو طابع فريد من وجهة النظر القانونية، فإن النصوص القانونية الدولية و الداخلية المنظمة لأنشطة الدول في ميدان الطيران المدني جاءت مدعمة لموضوع المسؤولية في هذا المجال، مما استدعى الأمر دراسة موضوع "أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري"، بحيث أنه من الناحية النظرية يساعد على فهم معاني ومضامين الأحكام القانونية التي تندرج تحت إطار القانون الجوي، وحتى يتسنى لنا تطبيقها و الاستعانة بها في الناحية العملية عند وقوع أضرار تسببها المركبة الجوية.

بالإضافة إلى أن السبب في اختيار الموضوع هو الاهتمام بهذا الميدان و البحث فيه حتى يتم إثراء المكتبة العربية، و المساهمة في تطوير قواعد الطيران المدني، وكذا إثارة الوعي لدى الرأي العام بمدى أهمية وفائدة السعي نحو المشاركة إلى جانب الدول الأخرى في الاهتمام بهذا النشاط ومحاولة اقتحامه واستخدامه قدر الإمكان.

وأمام هذا الوضع وبعية معرفة موضوع المسؤولية المدنية التي تطرح على مستوى الطيران المدني، جعلنا نطرح قضية طبيعة المسؤولية المدنية التي يتحملها الناقل الجوي في حالة حدوث أضرار من جراء تلك النشاطات و أساسها وحدودها؟.

للإجابة عن هذا التساؤل كان من الطبيعي الاعتماد على **المنهج التاريخي**، باعتباره يساعد على سرد بعض الحقائق و التي كانت السبب في إرساء بعض قواعد المسؤولية، كما اعتمدنا على **المنهج التحليلي** وذلك في دراسة آراء الفقهاء الدولي وجهود الدول في إرساء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع على المستوى الداخلي، وتحليل النصوص القانونية متعلقة بهذا الموضوع، وذلك بهدف استخلاص العناصر و المقومات التي تقوم عليها المسؤولية المدنية.

ومن ثم فقد قسمنا الموضوع إلى فصلين، فخصصنا الفصل الأول لدراسة مدخل للقانون الجوي الدولي ،

أما في الفصل الثاني و الذي خصصناه لدراسة أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ،

الفصل الأول:

مدخل للقانون الجوي الدولي

المبحث الأول :

المقصود بالقانون الجوي ومصادره .

المطلب الأول:

تعريف القانون الجوي وخصائصه .

الفرع الأول:

تعريف القانون الجوي.

توجد عدة تعاريف، فهو مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية التي تتولد عن استخدام البيئة الجوية، فبموجب هذا التعريف لا يقتصر نطاق القانون الجوي ومضمونه على المسائل المتعلقة باستخدام الطائرة، ولكن يتعداها ليشمل الاتصالات السلكية واللاسلكية والرادار والإذاعات وأبحاث الفضاء .

وهو ذلك الفرع الذي ينظم الملاحة الجوية والعلاقات القانونية التي تنشأ بسببها، سواء كانت خاصة بالطائرة أم بعناصر الملاحة الجوية وأجهزتها في وقت السلم . وهناك من يفضل التطرق إلى تبيان سمات هذا القانون، فيكون هذا كافيا للتعريف به على النحو التالي :

تدور أحكام هذا القانون إما حول الطائرة وإما حول البيئة التي تعمل فيها وهي الفضاء الجوي، وهذه ظاهرة لا يربطها أي شيء بالماضي، فهو قانون حديث، سريع التطور يميل بحكم هذه الطبيعة نحو الاستقلال عن بقية فروع القانون، وينحو بشدة نحو العالمية، ويتميز بأنه قانون تنظيمي ولائحي

الفرع الثاني:

خصائصه.

1- حديث النشأة سريع التكوين:

فالتائرة ظاهرة تقنية حديثة استلزمت قواعد قانونية جديدة، وكان للتشريع الدور الكبير، فالعرف لم يكن موجودا بسبب عدم معرفة الطائرة وبالتالي لم يكن للعرف دورا كبيرا في نشأته، ولكن أسرع الخطى بعد التكوين وصار الآن مصدر آخر له. ويشيرون بهذا الصدد إلى العرف الجوي الذي ظهر بعد التشريع الجوي في واقعة تعقيم أول مركبة فضائية روسية قبل إطلاقها، حيث حصل نفس الشيء عندما أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية سفينتها الفضائية ولوحظ بأن التشريع كان أسرع في مجال القانون الجوي العام منه في الخاص، حيث بدأ في سنة 1919 في حين بدأ التشريع في القانون الجوي الخاص منذ سنة 1929 .

2- يميل القانون الجوي نحو الاستقلال:

فصار لدينا قانون جوي عام وقانون جوي خاص، فلا يمكن القول بتطبيق القانون البحري على الجو، بعبارة أخرى لا يمكن استعارة قواعد ذلك القانون لتطبيقها هنا، فبكل بساطة لا يمكن تعريف الطائرة بأنها سفينة، ومخاطر الجو غير مخاطر البحر، والسرعة المتوخاة من الطائرة تختلف عن سرعة السفينة وأن عمر الباقرة أطول من عمر الطائرة، بحيث أن الذي يثير الشك في الوقت الحاضر هو ليس اقتباس بعض الأحكام القانونية البحرية لتطبيقها على الطائرة ولكن مدى إمكان تطبيق القواعد القانونية التي وضعت أساسا للطائرات لتطبيقها على الطائرات الجديدة المستحدثة، وهذا يعني أن القانون الجوي بلغ مرحلة من النضوج لا يجوز القياس فيها مع الفروع الأخرى للقانون ولا تنفع الاستعارة منها.

3- طبيعته الدولية :

فالطائرة بحكم طبيعتها معدة للمسافات الطويلة، لذا لم يكن غريبا أن تسبق الاتفاقيات الدولية تشريعات وطنية وأن الأولى فرضت نفسها على الثانية .

4- إنه قانون تنظيمي :

فلا يعقل أن تشرك الحرية للطائرات بالطيران والمرور بالأجواء أو الهبوط أو الإقلاع من دون مراعاة قواعد وأوامر تضعها الدول، وأن هذه التعليمات تصل حتى إلى تذاكر النقل وما يجب أن تتضمنه من بيانات ليطلع عليها الراكب أو الشاحن .

المطلب الثاني:

مصادر القانون الجوي.

تنقسم مصادر القاعدة القانونية إلى مصدرين، أحدهما رسمي والآخر تفسيري، والمصادر الرسمية للقاعدة القانونية تنحصر في التشريع والعرف، غير أن العرف لا نجد له مكانا ملموسا في

نطاق القانون الجوي وهذا لحدثة هذا الفرع من فروع القانون ونشأته نشأة مكتوبة، ومع ذلك فإن للقانون الجوي مصدر اتفاقي هام، ويتمثل هذا المصدر في الشروط العامة التي تتبعها الهيئات والمؤسسات المعنية بشؤون الملاحة الجوية، كالاتحاد الدولي للنقل الجوي «الأياتا I.A.T.A» والاتحاد العربي للنقل الجوي «آكو. A.A.C.O».

وانطلاقاً من ذلك فإنه يمكن القول بانقسام مصادر القانون الجوي إلى قسمين إحداهما تشريعي والآخر اتفاقي وتفسيري .

الفرع الأول:

المصادر التشريعية للقانون الجوي.

تتلخص المصادر التشريعية للقانون الجوي في المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية المنظمة لمختلف مسائل القانون الجوي، وستتطرق فيما يلي للمعاهدات الدولية أولاً وللتشريعات الوطنية ثانياً .

أولاً: المعاهدات الدولية.

تنقسم المعاهدات الدولية الخاصة بالقانون الجوي إلى معاهدات تتعلق بالقانون العام وأخرى تتعلق بالقانون الخاص، وسنورد فيما يلي نبذة عن أهم هذه المعاهدات .

أ. المعاهدات المتعلقة بالقانون العام .

1-اتفاقية باريس الموقعة في 13 أكتوبر سنة 1919 .

ظهرت أهمية الطيران وخطورته بشكل واضح وملحوس عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى، ولذا شكل مؤتمر السلام الذي انعقد في باريس سنة 1919 إثر انتهاء الحرب وإعلان الهدنة بين الدول المتحاربة سنة 1918، لجنة للطيران عهد إليها بإعداد اتفاقية دولية للطيران توفق بين حرية الملاحة الجوية واعتبارات سيادة الدول على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها. وقد بدأت هذه اللجنة أعمالها بمطلع شهر مارس عام 1918 وتسنى لها وضع مشروع اتفاقية دولية في هذا الصدد وقامت بعرضه على المجلس الأعلى لمؤتمر السلام، وقد أقر المجلس هذا المشروع بعد أن أدخل عليه عدة تعديلات، وقامت الدول المشاركة في المؤتمر بالتوقيع عليه وصدر حينئذ في شكل اتفاقية دولية تعرف « بالاتفاقية الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس في 13 أكتوبر عام 1919».

وفي 11 جويلية 1922 دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ ولم تنظم الولايات المتحدة الأمريكية إلى هذه الاتفاقية وسايرتها في ذلك غالبية دول أمريكا اللاتينية، الأمر الذي ترتب عليه امتناع بعض دول القارة الأوروبية التي تربطها علاقات وثيقة بدول أمريكا اللاتينية عن التصديق على هذه الاتفاقية. وقد اشتملت الاتفاقية على تسعة (9) أبواب وثمانية (8) ملاحق تناولت بالتنظيم من خلالهما مجموعة من المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية .

كما أنشأت الاتفاقية لجنة أطلق عليها « اللجنة الدولية للملاحة الجوية.»

« Commission International de Navigation Aérienne »

وخولت لها سلطة تعديل الأحكام التي وردت في ملاحق الاتفاقية المتعلقة بمسائل الطيران التقنية، وقد استطاعت اللجنة بفضل السلطات الممنوحة لها تطوير وتعديل العديد من الأحكام التي تضمنتها ملاحق الاتفاقية بما يتلاءم والتطور الفني في هذا المجال. وقد تعرضت اتفاقية باريس للعديد من الانتقادات منها سوء الصياغة، وقصور أحكامها على تلبية حاجيات الملاحة الجوية

وعدم ملائمة بعض نصوصها للبيئة الجوية، وأنها كانت من صنع الدول المنتصرة في الحرب دون غيرها من الدول .

2- اتفاقية الإبيرو- أمريكية الموقعة في 30 أكتوبر 1926.

لم تنظم إسبانيا لاتفاقية باريس 1919 الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية، وذلك لاستيائها من عدم مشاركتها في إعداد الاتفاقية، واستيائها من نص المادة الخامسة من الاتفاقية التي كانت تحول بينها وبين عقد اتفاقيات خاصة مع الدول غير المتعاقدة والتي من بينها دول أمريكا اللاتينية التي كانت ترغب في توطيد علاقتها بها، ولذا فإنها قد بادرت بدعوة دول أمريكا اللاتينية لعقد مؤتمر في مدريد يتم التوصل من خلاله إلى عقد اتفاقية دولية منظمة للملاحة الجوية تلتزم بها وهذه الدول، وانعقد هذا المؤتمر في 25 أكتوبر وحضره ممثلون عن عدة دول وانتهت أعمال المؤتمر بإصدار اتفاقية دولية تسمى « اتفاقية الإبيرو- أمريكية للملاحة الجوية» المبرمة في 1926/10/30 وتشتهر باسم « اتفاقية مدريد للملاحة الجوية»، غير أن هذه الاتفاقية لم تختلف في جوهرها عن اتفاقية باريس 1919 .

3- اتفاقية بان- أمريكان الموقعة في 20 يناير 1928.

سعت الولايات المتحدة الأمريكية التي لم تنظم إلى اتفاقية باريس 1919 لإهمالها لتنظيم الملاحة الجوية التجارية واهتمامها بالجانب الثاني للملاحة الجوية، إلى خلق ميثاق موحد لحكم الملاحة الجوية التجارية، وانطلاقاً من ذلك وضع مشروع لحكم الملاحة الجوية في ماي 1927 من قبل اللجنة الفنية المعروفة باسم :

«Commission Inter- Américaine d'Aération Commerciale»

والمشكلة بقرار صادر عن المؤتمر الدولي الأمريكي الخامس الذي انعقد في مدينة سانتياغو سنة 1923 وتم عرض هذا المشروع على المؤتمر الدولي الأمريكي السادس الذي انعقد في هافانا في 1928/01/08، وقد أقر المؤتمر هذا المشروع بعد أن أدخل عليه عدة تعديلات وأصدره في شكل اتفاقية دولية تسمى «اتفاقية بان-أمريكان للطيران التجاري» الموقعة في 1928/02/20 وتشتهر باسم «اتفاقية هافانا للطيران التجاري». وتضمنت هذه الاتفاقية أحكاماً جديدة على درجة كبيرة من الأهمية منها التسوية في المعاملة بين الطائرات الوطنية التي تقوم بالملاحة التجارية الدولية والطائرات التابعة للدول الأخرى المتعاقدة التي تقوم بهذه الملاحة، السماح لأية طائرة تجارية تابعة لأية دولة متعاقدة بإنزال ركاب أو تفريغ بضائع في أحد مطارات الوصول التابعة لدولة أخرى متعاقدة وإنزال باقي الركاب أو تفريغ باقي البضائع في مطار آخر تابع لنفس الدولة، وأخذ وشحن بضائع من هذا المطار الأخير لنقلهم إلى دولة أخرى أجنبية بشرط استيفاء الشروط القانونية التي تستلزمها الدولة المضيف فوقها .

4- معاهدة واتفاقية شيكاغو 1944 .

تطورت صناعة الطيران أثناء الحرب العالمية الثانية بصورة كبيرة في الولايات المتحدة الأمريكية، وانكشف لها بشكل واضح وملموس الأهمية القصوى للطائرة، الأمر الذي دفع قادتها إلى التفكير ملياً في السياسة الجوية الواجب إتباعها على الصعيد الدولي في فترة ما بعد الحرب، واستقر رأي قادتها على ضرورة تكريس مبدأ الحرية المطلقة للفضاء وحرية التجارة الدولية، وقد شحنت الولايات المتحدة الأمريكية همتها انطلاقاً من ذلك لإبرام اتفاقية دولية تحل محل اتفاقيتي باريس 1919 وبن-أمريكان 1928، فوجهت الدعوة قبل أن تضع الحرب أوزارها لعقد مؤتمر دولي لهذا الغرض في مدينة شيكاغو، ولقيت دعوتها قبولا من دول عديدة، وبدأ المؤتمر أعماله في الأول من نوفمبر 1944 بحضور ممثلين عن 52 دولة، والذي أنهى أعماله في السابع من ديسمبر 1944 بأربع اتفاقيات على النحو التالي :

*اتفاق مؤقت لتنظيم الطيران المدني :

كان الغرض من هذا الاتفاق هو تحقيق التعاون بين الدول الأطراف في مجال الملاحة الجوية قبل أن تدخل الاتفاقية لتنظيم الطيران المدني الدولي حيز التنفيذ، ولذا فقد نص هذا الاتفاق على إنشاء منظمة مؤقتة ذات طابع فني واستشاري تعمل على تحقيق هذا الغرض تعرف باسم المنظمة المؤقتة للطيران المدني .

«Provisoire de l' Aviation Civil International Organisation

كما نص على مجموعة من القواعد التي تنظم الملاحة الجوية الدولية، ومجموعة أخرى تحدد الشروط الواجب توافرها في الطائرات المخصصة لهذه الملاحة ودخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في 1945/06/06، وانتهى العمل بأحكامه عندما دخلت اتفاقية شيكاغو لتنظيم الطيران المدني الدولي حيز التنفيذ في 04/04/1947.

* الاتفاقية الأساسية « اتفاقية شيكاغو لتنظيم الطيران المدني الدولي :»

تعتبر هذه الاتفاقية أهم اتفاقيات مؤتمر شيكاغو 1944 حيث حلت محل اتفاقيتي باريس 1919 وبن-أمريكان 1928، وهي تشتمل على 96 مادة موزعة على أربعة أجزاء: يتعلق الجزء الأول منها بالملاحة الجوية، الجزء الثاني بالمنظمة الدولية للطيران المدني، الجزء الثالث يتعلق بالنقل الجوي الدولي، أما الجزء الرابع فيتعلق بأحكام ختامية خصص لمعالجة الاتفاقية بالاتفاقيات الدولية الأخرى، وقد عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات وتتوفر على ملاحق فنية قامت بإعدادها

المنظمة الدولية للطيران المدني ويبلغ عددها 18 ملحقا تغطي كافة المسائل المتعلقة بالطيران، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 01/04/1947.

* اتفاق الترانزيت أو الحريتين :

يقضي هذا الاتفاق بالتزام كل دولة متعاقدة بمنح الدولة الأخرى المتعاقدة حريتين فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنظمة وهما :

1- حرية الطيران عبر إقليمها دون هبوط .

تسمح هذه الحرية لطائرات الدول المتعاقدة باختراق المجال الجوي لأي من الدول المتعاقدة دون الهبوط في مطارات هذه الدول، ولهذه الحرية أهمية قصوى، إذ أنها تعمل على تقليل تكلفة تشغيل خطوط الطيران كما أنها تيسر السبيل للنقل إلى المسافات البعيدة .

2- حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية.

يقصد بالهبوط لأغراض غير تجارية بحرية الهبوط لأي غرض آخر إنزال أو أخذ بضائع أو ركاب، وذلك كالتزود بالوقود والمؤن والكشف عن الأعطال الفنية وإصلاحها .

* الاتفاق الخاص بالنقل الجوي الدولي أو اتفاق الحريرات الخمس :

يقضي هذا الإتفاق بالتزام كل دولة متعاقدة بمنح الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنظمة ثلاث حريرات بجانب الحريتين اللتين يتضمنها اتفاق الترانزيت وهي :

1- حرية إنزال ركاب أو تفريغ بريد أو بضائع تكون الطائرة قد حملتها من الدولة التي تحمل جنسيتها .

2- حرية أخذ ركاب أو شحن بريد أو بضائع لنقلها إلى إقليم الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها .

3- حرية أخذ ركاب أو شحن بريد أو بضائع لنقلها إلى إقليم أية دولة متعاقدة أخرى، وكذلك حرية إنزال ركاب أو تفريغ بريد أو بضائع آتية من إقليم أية دولة متعاقدة أخرى. وبمقتضى المرسوم رقم 65- 84 المؤرخ في 05 مارس سنة 1963 انضمت الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية شيكاغو.

- 05 اتفاقية طوكيو عام 1963 الخاصة بالجرائم وبعض الأشغال الأخرى التي

ترتكب على متن الطائرات.

اهتم الفقه منذ بداية القرن 20 بمسألة الجرائم والأفعال الأخرى المشابهة التي ترتكب على متن الطائرات وتزايد اهتمامه بهذه المسألة بازدهار صناعة الطائرات واتساع مجال الطيران، وذلك نظرا لتشعب المشكلات الناجمة عنها وتعقدتها وعجز التشريعات الوطنية عن احتوائها ونتيجة لذلك تسنى لمنظمة الطيران المدني بعد عدة اجتماعات عقدتها وضع مشروع اتفاقية دولية الذي عرض على المؤتمر الدولي في مدينة طوكيو في 20 أوت 1963 وقد أنهى المؤتمر أعماله في 14/09/1963 بالموافقة على هذا المشروع وإصداره في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم «الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات»، وفي 04/12/1969 دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، والجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95- 214 المؤرخ في 08/08/1995 صادقت على هذه الاتفاقية

6- اتفاقية لاهاي عام 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على

الطائرات .

نتيجة تزايد عمليات الاستيلاء غير المشروع للطائرات وتحويل مسارها بالقوة خاصة في الفترة الممتدة ما بين 1969 و1970 والتي وصل فيها عدد هذه العمليات إلى 132 عملية، وأزهقت فيها نتيجة لذلك عدة أرواح، مما استلزم الأمر دفع الدول إلى مطالبة المنظمة الدولية للطيران المدني عقد اجتماع لبحث هذه المسألة واتخاذ التدابير اللازمة لتأمين الطائرات والمحافظة على سلامة ركابها، حيث أعدت مشروع اتفاقية دولية في هذا الصدد وقامت بعرضه على المؤتمر الدولي للقانون الجوي الذي انعقد في لاهاي في 1970/12/01 وقد أنهى أعماله في 1970/12/16 بالموافقة على هذا المشروع وإصداره في شكل اتفاقية دولية تسمى «الاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات» بتاريخ 1970/12/16 وتضمنت هذه الأخيرة 14 نصا تناولت فيها نطاق تطبيقها والأفعال المعاقب عليها ودخلت حيز التنفيذ في 1971/10/14، حيث صادقت الجزائر على محتوى الاتفاقية بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1416 الموافق ل 1995/08/08 .

7 - اتفاقية مونتريال 1971 الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد

أمن الطيران المدني .

لم تتطرق اتفاقية لاهاي 1970 إلا للأعمال التي ترتكب على متن الطائرات أثناء تحليقها بقصد الاستيلاء غير المشروع عليها أو على تغيير مسارها بالقوة، وقد استدعى الحفاظ على أمن الطيران المدني ومنشآته، ضرورة امتداد التجريم ليشمل كافة الأفعال غير المشروعة الأخرى سواء وقعت على متن الطائرات أو خارجها وسواء وجهت ضد الطائرات أو المطارات أو أي من المنشآت الأخرى اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية، وانطلاقا من ذلك أعدت المنظمة الدولية للطيران المدني مشروع اتفاقية دولية خاصة بأعمال التعرض غير المشروع للطيران المدني بمدينة مونتريال في سبتمبر 1971 والتي أصدرت في شكل اتفاقية تعرف باسم «الاتفاقية الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني» والموقعة بمونتريال في 1971/09/23

وفي 1973/01/26 دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-241 بتاريخ 1995/08/08.

8- اتفاقية مونتريال 1991 بشأن الكشف عن المتفجرات البلاستيكية :

أعدت المنظمة الدولية للطيران المدني بعد انتشار حوادث الإرهاب باستخدام المتفجرات البلاستيكية في الملاحة الجوية مشروع اتفاقية دولية لتمييز هذه المتفجرات بغية الكشف عنها، وعرضت هذا المشروع على المؤتمر الدولي للقانون الجوي الذي انعقد في فبراير 1991 بمدينة مونتريال وأصدر اتفاقية «مونتريال 1991 الخاصة بالكشف عن المتفجرات البلاستيكية.»

ب. المعاهدات المتعلقة بالقانون الخاص.

1- اتفاقية فارسوفيا 1929 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي

الدولي

لقد وضعت اللجنة التي أطلق عليها اللجنة الدولية التقنية للخبراء القانونيين الجويين . «Comite International Technique d'Experts Juridiques Aériens.» خطة عامة لتوحيد قواعد القانون الجوي على الصعيد الدولي وقسمت العمل فيما بينها على أربع لجان فرعية، وقد عهد إلى اللجنة الثانية منها بدراسة مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي الذي أقره مؤتمر باريس، غير أن هذه اللجنة ارتأت استبعاد هذا المشروع لتصوره واستبداله بمشروع آخر، وقد وافقت اللجنة الفنية على هذا المشروع الجديد في اجتماعها الذي عقده بمدريد 1928 وأخطرت اللجنة الحكومة الفرنسية بهذا المشروع الجديد، فبادرت هذه الأخيرة على إثر تلك الدعوة إلى عقد مؤتمر دولي آخر للقانون الخاص الجوي لدراسة هذا المشروع .

وقد انعقد هذا المؤتمر بناء على دعوة من الحكومة البولندية في فارسوفيا بين الرابع والثاني عشر من أكتوبر 1929 وانتهى هذا المؤتمر بإقرار هذا المشروع وإصداره في شكل اتفاقية دولية تعرف بالاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والموقعة بفارسوفيا عام 1929 ودخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933 .

2- اتفاقية روما عام 1933 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للطائرات .

يعتبر الحجز التحفظي على المنقولات أو العقارات من إحدى الوسائل الناجحة التي من شأنها كفالة الائتمان، غير أن تطبيق القواعد العامة في الحجز التحفظي على الطائرات من شأنه أن يعوق حركة الطيران وازدهارها، إذ يترتب عليه تعطيل استغلال الطائرات ومن ثم إعاقة حركة الملاحة الجوية، وقد تفتنت لذلك الهيئات والمنظمات الدولية المعنية بشؤون الملاحة الجوية، وعكفت نتيجة لذلك دراسة الحجز التحفظي على الطائرات بغية وضع قواعد دولية تنظم هذا الموضوع دون عرقلة حركة الطيران وهذا بعقد اتفاقية دولية أطلق عليها الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات والموقعة بروما في 29 ماي 1933، وانضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 64-152 المؤرخ في 05/06/1964 .

3- اتفاقية جنيف 1948 الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرة .

لقد أثارت مسألة الحقوق التي ترد على الطائرة في مؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي 1944 وأصدر المؤتمر توصية بضرورة اتفاقية دولية خاصة بهذه الحقوق والتي قد تطرقت إليها من قبل اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين، وأثيرت هذه المسألة أيضا أثناء انعقاد الجمعية الأولى للمنظمة الدولية للطيران المدني 1946، الأمر الذي استوجب عرض هذا المشروع على المؤتمر الدولي للقانون الخاص الجوي الذي انعقد في جوان 1948 في جنيف ووافق المؤتمر على هذا المشروع وأصدره في شكل اتفاقية دولية تحمل اسم «الاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات» والموقعة بجنيف في 19/06/1948 ودخلت حيز التنفيذ في 17/09/1953. وانضمت الجزائر بمقتضى المرسوم 64-151 المؤرخ في 05/06/1964.

4- اتفاقية روما 1952 الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض .

لقد دعت الحاجة إلى وضع قواعد دولية لحكم المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض، وهذا من أجل القضاء على تباين واختلاف التشريعات الوطنية بشأنها وما يرتبه ذلك من ضرر بالاستغلال الجوي، ولقد سعت اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين بإعداد مشروع اتفاقية دولية في هذا الصدد وتم عرضه على المؤتمر الدولي للقانون الخاص الجوي الذي انعقد بمدينة روما في التاسع من سبتمبر 1952، وقد أقر هذا المؤتمر هذا المشروع وأصدره في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم «الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض» والموقعة بروما في 07/10/1952 ودخلت حيز التنفيذ في 04/02/1958، وانضمت الجزائر بمقتضى المرسوم 64-76 المؤرخ في 02/03/1964.

5 - اتفاقية مونتريال عام 1999 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي .

انعقد في مونتريال مؤتمر دولي في الفترة ما بين 10 و 28/05/1999 لمناقشة مشروع اتفاقية دولية تحل محل اتفاقية فارسوفيا عام 1929 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها، وقد أنهى المؤتمر أعماله بالموافقة على هذا المشروع وإصداره في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم «الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي» الموقعة في مونتريال في 28/05/1999، وتشمل 57 مادة موزعة على سبعة فصول .

ثانيا: التشريعات الوطنية .

اهتمت معظم الدول على إثر ظهور الطائرة واستخدامها كوسيلة للنقل بوضع التشريعات الوطنية اللازمة لتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال الطائرة في الملاحة الجوية، ومن هذه التشريعات قانون الطيران المدني الذي أصدرته إنجلترا عام 1920 وعدل بعد ذلك أكثر من مرة، وتشريع الملاحة الجوية الذي أصدرته فرنسا عام 1924 والذي تعرض لتعديلات عديدة إلى أن حل محله تقنين الطيران المدني الفرنسي الصادر عام 1927، وتقنين الملاحة الإيطالي الصادر سنة 1942 .

وفي مصر ظلت الملاحة الجوية تحكمها قوانين ومراسيم وقرارات متفرقة إلى أن أصدر المشرع المصري في 09/04/1981 قانون الطيران المدني رقم: 28 لسنة 1981، والذي ألغى جميع القوانين والمراسيم والقرارات السابقة عليه باستثناء القانون رقم 26 لعام 1976 بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات .

ويشتمل قانون الطيران المدني المصري على 167 مادة موزعة على 15 بابا تتناول بعض الأحكام العامة، وقد نظم المشرع المصري بعد ذلك بمقتضى قانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة

1999 عقد النقل الجوي الداخلي، معدلا بذلك الأحكام الخاصة بقانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1981 .

أما في الجزائر فقد حدد القانون رقم 98-06 المؤرخ في ربيع الأول والموافق ل 27 يونيو 1998 والصادر في الجريدة الرسمية رقم 48 بتاريخ 28/06/1998 القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني .

ففي فصله الأول تناول بعض الأحكام العامة، وفي الفصل الثاني فقد خصصه للطائرات متناولا بعد ذلك في الفصل الثالث البناء الطيران والرقابة التقنية وصيانة الطائرات، كما أبرز هذا الأخير في الفصل الرابع المطارات الجوية ومحطات الطوافات .

خلاصة القول فإن الجزائر أولت اهتماما بالغاً لمدى أهمية الطيران المدني وسعت جاهدة إلى ترسيخ وتحقيق القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وهذا من خلال انضمامها في معظم المعاهدات والاتفاقيات الدولية وكذا العربية بالإضافة إلى إصدارها تشريعا خاصا بها .

الفرع الثاني:

المصادر الاتفاقية والتفسيرية للقانون الجوي.

أولا: المصادر الاتفاقية .

تتمثل المصادر الاتفاقية للقانون الجوي في الشروط العامة التي تتبعها الهيئات والمؤسسات المعنية بشؤون الملاحة الجوية، وأكثر هذه الشروط أهمية لنا في هذا المقام هي شروط الإتحاد الدولي للنقل الجوي « شروط الأياتا » - I. A. T. A وشروط « الإتحاد العربي للنقل الجوي - A. A. C. O».

أ- شروط الإتحاد الدولي للنقل الجوي «I. A. T. A»

أنشأ الإتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف دولياً باسم الأياتا I. A. T. A - في 28 أوت 1929 بمدينة لاهاي من قبل شركات ومؤسسات النقل الجوي الأوروبية، وكان هدفه تحقيق التجانس في استغلال الخطوط الجوية للشركات والمؤسسات التابعة له والتي لم يتعدى نطاقها القارة الأوروبية، وقد أعيد تشكيل هذا الإتحاد عام 1945 في مدينة هافانا، وانضمت إليه حينئذ معظم الشركات ومؤسسات الطيران العالمية واختيرت مدينة مونتريال لتكون مركزاً رئيسياً له .

ويقوم الإتحاد الدولي للنقل الجوي بوضع شروط عامة لتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي، وهي شروط اتفاقية لا تأخذ صفة الإلزام إلا إذا اتفق أطراف العقد على الأخذ بها في كل حالة على حدة، إذ تصبح في مثل هذه الحالة جزءاً من مضمون العقد، وقد جرت عادة شركات النقل على طبع هذه الشروط على ظهر تذكرة السفر أو خطاب النقل .

غير أنه يتعين الأخذ في الاعتبار مع ذلك أن شروط الإتحاد الدولي للنقل الجوي لا تعتبر صحيحة إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع تشريع داخلي أو اتفاقية دولية .

ب- شروط الإتحاد العربي للنقل الجوي «A. A. C. O»

تكون الإتحاد العربي للنقل الجوي والذي يعرف باسم آكو A. A. C. O - في أوت سنة 1965 من مجموع شركات ومؤسسات النقل الجوي العربية، وذلك في مؤتمرها الذي عقده في هذا التاريخ بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، ويهدف هذا الإتحاد طبقاً للمادة الثالثة من نظامه الأساسي إلى زيادة التعاون بين مؤسسات وشركات النقل الجوي العربية، بغية تنمية النقل الجوي وتنشيط حركة السياحة بين البلاد العربية والخارج .

وتأخذ الشروط التي يصدرها هذا الإتحاد صفة الإلزام متى اتفق الأطراف على الأخذ بها، شأنها في ذلك شأن الشروط التي يصدرها الإتحاد الدولي للنقل الجوي، مع الأخذ في الاعتبار أيضا أنها لا تعتبر صحيحة مثلما عليه الحال بالنسبة لشروط الإتحاد الدولي للنقل الجوي، إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع تشريع داخلي أو اتفاقية دولية .

ثانيا: المصادر التفسيرية.

يقصد بالمصادر التفسيرية تلك المصادر التي لا يلزم القاضي بأعمالها، وإنما يسترشد بها في استخلاص القواعد من المصادر الملزمة واستجلاء ما غمض من أحكامها فيما يعرض عليه من منازعات ، والمصادر التفسيرية للقانون الجوي تتمثل كغيره من فروع القانون في كل من القضاء والفقه.

أ- القضاء :

يقصد بالقضاء كمصدر تفسيري للقانون الجوي، مجموعة القواعد والمبادئ القانونية التي أرستها المحاكم نتيجة تصديها للفصل في المنازعات المتعلقة بموضوعات القانون الجوي .

والواقع أن دور القضاء كمصدر تفسيري للقانون الجوي مازال محدودا ، ويرجع ذلك إلى حداثة العهد بالقانون الجوي وعدم وجود محاكم متخصصة للفصل فيما يثيره من منازعات ، هذا فضلا عن ضآلة نسبة منازعاته فيما لو قورنت بمثيلاتها من منازعات القانون المدني أو التجاري أو البحري .

ولا شك أن فاعلية القضاء كمصدر تفسيري للقانون الجوي، توجب على القانون ضرورة التخلص من سيطرة المبادئ والمفاهيم ومناهج التفسير التي نشأ عليها في رحاب نظامه القانوني ، وأن يأخذ في اعتباره كذلك تفسير القضاء لهذه القواعد في الدول المختلفة

ب- الفقه :

ينصرف مفهوم الفقه كمصدر تفسيري للقانون الجوي إلى مجموع الشروح القانونية لرجال القانون المتخصصين في دراسة القانون الجوي .

فالفقه بما يقدمه من تفسير للنصوص ودراسة تحليلية لأحكام القضاء وتوفيقه لما تعارض منها، يعد خير عون للقاضي في استخلاص القواعد القانونية من المصادر الملزمة وتحديد مضمونها تحديدا دقيقا.

المبحث الثاني :

عناصر الملاحة الجوية

المطلب الأول:

الطائرات.

الفرع الأول:

تعريف الطائرة وتصنيفاتها.

أولاً: تعريف الطائرة:

الطائرة في اللغة العربية تعني بأنها مركب آلي مجنح على هيئة الطائر، يسبح في الجو بقوة البنزين الخالص، ويستعمل في النقل والحرب، والطائرة جمعها طائرات وهي مركبة هوائية أثقل من الهواء ذات جناحين ومحرك أو أكثر .

وأما التعريف الاصطلاحي فيوجد أكثر من تعريف. فعرفتھا اتفاقية باريس لسنة 1919 في ملحقتها A بأنها كل آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء بفضل ردود فعل الهواء وبالفرنسية « : Appelle aéronef : tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air » وتعرفھا اتفاقية جنيف لسنة 1948 الخاصة بالحقوق العينية الواردة على الطائرات في مادتها(16) بأنها « تشمل الخلايا والمحركات والمراوح وآلات الراديو وكل قطعة مخصصة لخدمة الطائرة سواء أكانت متصلة أم منفصلة» وبالفرنسية « Appelle aéronef : comprend, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et toutes pièces quelles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparés » .

وعرفتھا اتفاقية شيكاغو في ملحقتها H و V بأنها « تعني كل آلة تستطيع البقاء في الهواء بفضل ردود فعل الهواء» ، وعرفھا القانون الفرنسي لسنة 1924 في مادته(1) بأنها « التي يسري عليها هذا القانون وهي كل آلة قادرة على الارتفاع أو الملاحه في الهواء»، وعرفھا قانون الطيران الأمريكي لسنة 1938 بأنها « كل ابتكار معروف أو يمكن أن يتكرر يستخدم أو يخصص

للملاحة أو الطيران في الهواء»، وبخلاف قانوني الطيران الإنجليزي لسنتي 1920 و1938 فإنهما لم يتضمنا أي تعريف للطائرة .

وأما قانون الطيران الأردني فعرّفها في مادته(2) بأنها « أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء، غير ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة وما إلى ذلك.»

أما قانون الخدمات الجوية قانون رقم 98-06 مؤرخ في ربيع الأول / 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري في مادته(2) وفي الفقرات 1، 2، 3 على التوالي « الطائرة 1: هي كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض.» « الطائرات المدنية 2 : هي كل الطائرات باستثناء الطائرات التابعة للدولة.» « طائرات الدولة 3: هي كل الطائرات المملوكة للدولة، والتي تؤجرها الدولة أو تستأجرها وتخصصها لإحدى خدماتها فقط، وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الجمهورية والطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للشرطة وللجمارك وللحماية المدنية.»

والجديد ذكره أن اللجنة الفنية للخبراء القانونيين الجويين ويرمز إليها C. I. T. E. J. A

اختصار لـ:

« Le Comite Technique d'Experts Juridique Aériens »

عند اجتماعها في بودابست عام 1930 قد تخلت عن محاولة إعطاء تعريف للطائرة.

مناقشة التعاريف :

بعض التعاريف واسعة جدا، إذ بموجبها تعتبر الطائرة كل آلة يمكن أن ترتفع في الهواء أو بإمكانها الملاحة فيه بمجرد أن توضع في الهواء وبهذا المفهوم يعد البالون طائرة. وبصرف النظر فيما إذا كانت الآلة قد باشرت الملاحة من خلال وسائلها الخاصة بها أم من خلال وسائل مستقلة عنها، أو فيما كان يقودها طيار أم بدونه، فتعتبر طائرة بموجب هذه التعاريف الواسعة المعنى. الطائرة التي تسيير باللاسلكي ومن دون طيار على متنها، فتعتبر طائرة كل ما له القدرة على الملاحة في الهواء، وعلى هذا يمكن للمظلة أن تعتبر طائرة وكذلك بالنسبة لكل من الصواريخ والقذائف وطائرات الأطفال لأن ما يؤخذ بنظر الاعتبار هو إمكانية الآلة على الملاحة في الفضاء .

وإن تلك التعاريف تشترك في هدف واحد، هو تحديد الآلة بمفهوم واسع بقدر الإمكان، هي تسري عليها قواعد القانون الجوي، بالرغم من أن اسم الطائرة ذاته صار عديم الدقة في وقتنا الحاضر، بفضل التطور التقني الهائل الحاصل في علم الطيران، فربما يأتي اليوم الذي نحتاج فيه إلى البحث عن اسم آخر غير اسم الطائرة، فالانتقاد الذي يوجه إلى تلك التعاريف هو أنها لا تقدم مفهوما واضحا للطائرة ذاتها، لاسيما بالنسبة للقطع والأجزاء التي تتألف منها، وأهمية هذا التحديد تظهر بوضوح عند ورود حقوق عينية على الطائرة، فهل تشمل هذه القطع والأجزاء؟ لقد تم الجواب عن هذا السؤال في القانون البحري بالنسبة للسفينة، فصار واضحا بأن الباخرة تشمل الأشعة والآلات التي تعتبر تفرعات عنها، بينما لا نلاحظ الإشارة إلى هذه التفرعات بالنسبة للطائرة في تلك التعاريف، فيما عدا التعريف الذي تضمنته اتفاقية جنيف آنفة الذكر، حيث لم تهمل هذه الناحية هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن بعض القوانين أعطت مفهوما ضيقا للطائرة، كالقانون الياباني لسنة 1921 والقانون الإيطالي للملاحة الجوية لسنة 1942 اللذان عرفا الطائرة بأنها الآلة المخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء .

ويمكن إدراج هذا التصنيف أيضا ضمن التقسيم التقني بتميز الطائرة إلى كونها تطير بطيار أم بدونه

د- تصنيف الطائرات من حيث ملكيتها :

وتصنف الطائرات بموجب هذا التصنيف إلى طائرات الدولة وإلى طائرات تعود للقطاع الخاص وأشارت إلى هذا التصنيف كل من القوانين الجوية الوطنية والاتفاقيات الدولية. فطائرات الدولة كما تعرضنا لها سابقا في المادة(2) (الفقرة 3) من قانون رقم 98-06 مؤرخ في ربيع الأول/27 يونيو سنة 1998 يعتبر المعيار الأفضل كما تنص المادة 3 من اتفاقية شيكاغو، حيث أن القانون الجوي الفرنسي يعرفها بأنها « الطائرات العسكرية والطائرات التي تعود ملكيتها للدولة والمخصصة فقط لخدمة المرافق العامة». ولوحظ أن هذا التعريف يعتمد على معيار مزدوج، ينظر الأول إلى ملكية الدولة للطائرة، والثاني إلى تخصيصها لخدمة مرفق عام. فالمعيار الثاني منتقد لأكثر من سبب، فهو يلجأ إلى استخدام تعبير المرفق العام، وإن هذا التعبير بحد ذاته غير محدد المعنى ولا زال غامضا، وإذا ما أخذنا بمعناه الواسع فالمرفق العام يشمل إضافة إلى ما تقدم مرفق البريد ومرفق النقل، وبالتالي تعتبر كل الطائرات التي تستخدمها الدولة ولو كانت لأغراض تجارية طائرات دولة، في حين أن الأخيرة تعد في نظر التشريعات المدنية طائرات مدنية عادية، كما أن المعيار غير دولي يوقعنا في أخطاء فاستبعاد طائرات الدولة من نطاق التشريع المدني لا يمكن اعتبارها عائدة للدولة، وإنما يكمن في الغرض المخصص لتلك الطائرات وغالبا ما يكون غرضا متعلقا بسيادة الدولة .

الفرع الثاني:

جنسية الطائرة.

كان من المتفق عليه أن الأشخاص الطبيعيين هم وحدهم لهم الحق بالتمتع بالجنسية، ثم سرى هذا المبدأ على الأشخاص المعنويين وتطور القانون البحري ظهرت الحاجة إلى تخصيص السفينة بالجنسية أيضا وبالرغم من كونها من المنقولات المادية وعدم تمتعها بالشخصية المعنوية قانونا، إلا أن شخصية السفينة صار معمولا بها بموجب الحالة المدنية التي تتمتع بها وأن القانون يعاملها معاملة الأشخاص وعندما ظهرت الطائرة حصل نقاش بشأن منحها جنسية أم لا. فهناك من دعا إلى معاملتها معاملة*** النقل البرية حيث يقتصر على تخصيصها وتمييزها بعلامات معينة، ولا داعي لمعاملتها معاملة السفينة، لأن الطائرة تحلق في أجواء عائدة لدول بخلاف الباخرة حيث تبحر المياه الدولية في أغلب الأحيان، وإن هذه المياه لا تختص بدولة معينة، وشغل هذا الموضوع المختصين القانونيين في باريس سنة 1910 وجمعية القانون الدولي في نيويورك سنة 1930 وغرفة التجارة الدولية في اجتماعها المنعقد بواشنطن سنة 1931، وعندما جاءت اتفاقية شيكاغو نصت مادتها(17) على أن «تحدد جنسية الطائرات بجنسية الدولة التي تم تسجيلها في سجلاتها» ونصت في مادتها(20) على أن «كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية تحمل علامات جنسية دولة التسجيل» فأصبح بمقتضى هذه النصوص الصريحة أن تكون لكل طائرة جنسية معينة وهذا ما يفهم من نص المادة(18) من الاتفاقية «باشتراطها عدم جواز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة مع جواز نقل تسجيلها من دولة لأخرى.»

1- معيار جنسية الطائرة :

قدمت عدة معايير مثل معيار جنسية الميناء المعتاد لإيواء الطائرة، ومعيار الدولة التي تمت صناعة الطائرة فيها، ومعيار مكان إقامة المالك ومعيار جنسية المالك أو الحائز عليها وأخيرا سار

الاتجاه نحو معيار دولة التسجيل وهذا هو نفس المعيار الذي ساد القانون البحري. ولو دققناه وجدناه يتضمن معيار جنسية مالك الطائرة، فاتفاقية شيكاغو تنص في مادتها(19) على «أن تسجيل أو نقل تسجيل الطائرة الذي يتم في أي دولة متعاقدة يجب أن يتم وفقا للقوانين والأنظمة لتلك الدولة» وإن مصلحة الدفاع الوطني تقتضي اختيار هذا المعيار .

وأما قانون الطيران الأردني فإنه أخذ بنفس المعيار الدولي في مواده(16) (وما يليها. فتنص مادته(19) على « تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المنصوص عليه في المادة(18) وعليها أن تحمل علامات جنسيته وتسجيلها .»

وفي القانون رقم 98-06 مؤرخ في 1998/06/27 قانون الخدمات الجوية استعمل كلمة « ترقيم » بدل « تسجيل » في الجزائر. ولمعرفة عن اكتساب الطائرة للجنسية الجزائرية نتطرق إلى المادة(17) وما يليها من هذا القانون حيث تنص على أن «يؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني سجل للترقيم يسمى « سجل ترقيم الطيران» كما أن المادة(18) تحتم على ترقيم أي طائرة قبل بداية ملاحتها الجوية فتنص على « ترقم كل طائرة على سجل ترقيم الطيران قبل شروعا في الملاحة الجوية»، ويسلم مستخرج منه له قيمة وثيقة الملكية. وبذلك تعطى الجنسية الجزائرية لكل طائرة تم ترقيمها في سجل الترقيم الخاص حسب ما تنص عليه المادة(20) « تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيمة في سجل ترقيم الطيران» وتلزم الطائرة المرقمة في هذه الحالة بحمل الإشارات البارزة لهذه الجنسية وفقا لما هو محدد عن طريق التنظيم. ونلاحظ أن المادة(22) أكثر تعمقا حيث تنص على أن « لا يجوز ترقيم طائرة إلا إذا كانت مملوكة كليا لشخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو مملوكة لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري». ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية. والفقرات الأخرى بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية، الشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص، الشركات المساهمة، المالكون لأغلبية رأس المال وحسب

حالة الرئيس المدير العام ومعظم أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة، وبالنسبة للجمعيات المسؤولة ومجمل الأعضاء المنخرطين .

2- فقدان الجنسية :

تفقد الطائرة جنسيتها عندما تفقد أحد الشروط اللازمة لاستمرار تسجيلها، وإن قانون النقل الجزائري لم يستعمل مصطلح « فقدان الجنسية » وإنما استعمل عبارة تشطب الطائرة من سجل ترقيم الطيران تلقائيا في الحالات التالية التي تنص عليها المادة(27):

- عندما تصرح السلطة المختصة أن الطائرة غير قابلة للاستعمال نهائيا .

- عندما تنعدم الأخبار عن الطائرة منذ ثلاثة(3) أشهر ابتداء من يوم رحيل الطائرة أو من اليوم الذي سجلت فيه آخر أخبار عنها .

-عندما ينعدم استيفاء شروط الترقيم يبلغ إجراء الشطب لصاحب الطائرة، ويمكن تسليم شهادة شطب لأي شخص يثبت مصلحته من ذلك ويقدم طلبا .

وتحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم .

3- فائدة تمييز الطائرات الوطنية عن الأجنبية :

يمكن تلخيص هذه الفوائد كما يلي :

-يمكن تحديد تبعية الطائرة لدولة معينة إذ تعتبر الدولة بمثابة كفيل للطائرة باحترامها لالتزاماتها وتعد الدولة مسؤولة عنها في نطاق القانون الدولي العام.

- وإن تحديد الجنسية يساعد على تعيين القانون المختص الذي يسري على الوقائع التي تحدث على متنها، فالطائرة تنتقل بسرعة فائقة من سماء دولة إلى سماء دولة أخرى، وقد تطير في سماء أعالي البحار حيث لا سيادة لدولة معينة عليه وإن تطبيق القانون يؤدي إلى استبعاد الكثير من النزاعات التي تدور حول تحديد القانون واجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تحدث على متنها. وإن هذه القوانين هي أفضل من القوانين الأخرى التي اقترحتها البعض مثل قانون الدولة التي تحلق الطائرة فوق إقليمها وقانون دولة الهبوط وإن هذه القوانين الأخيرة صعبة التحديد نظرا لصعوبة تحديد مكان وقوع التصرف أو الواقعة بسبب أن الطائرة تعبر الحدود وتنتقل بين الدول في وقت قصير، فضلا أن هذه الدول لا يكون لها مصلحة أو صلة في تطبيق أحكام قانونها في هذه الحالة. ويذهب بعض الشراح إلى إبعاد هذا القانون في المسائل الجزائية عندما تكون الضحية من جنسية الدولة التي حطت فيها الطائرة، أو أن الجريمة وقعت في الطائرة بعد هبوطها فيها. وبهذا الصدد توجد اتفاقية طوكيو الموقعة في سنة 1963 والخاصة بتحديد القانون الواجب التطبيق على ما يقع في الطائرة من جرائم، وقد أخذت هذه الاتفاقية بمعيار الجنسية في تحديد القانون الواجب التطبيق إذ تقضي مادتها(3) بان تختص دولة تسجيل الطائرة بمحاكمة الأشخاص عن الجرائم والأفعال التي تقع على متن الطائرة، إلا إذا تخلت دولة التسجيل بإرادتها عن اختصاصها لدولة أخرى أو كان قانون دولة التسجيل يحيل إلى اختصاص دولة أخرى .

الفرع الثالث:

طاقم الطائرة ووثائقها وسجلاتها.

أولا: طاقم الطائرة :

لا يمكن أن تكون قيادة الطائرة الحديثة مقتصرة على طيار واحد وإنما تستوجب عددا من الأشخاص، يعتمد تحديده على عدة أمور كنوعية الطائرة وطرزها والمسافة التي تقطعها والأقاليم

التي تحلق فوقها، ويمكن تقسيم طاقم الطائرة إلى طاقم فني وآخر خدمي. فالطاقم الأول يشارك في ملاحاة الطائرة وبموجب التخصص الفني المحدد لكل منهم. والطاقم الثاني يشمل الذين لا يشاركون في أداء هذه الوظائف الفنية وإنما يسهرون على خدمة الركاب. ويجب أن تكون بحيازة الطاقم الفني المؤهلات اللازمة المطلوبة دولياً. وقد تناولت اتفاقية شيكاغو ذلك وبموجبها تلتزم الدول المتعاقدة بان تعترف بالشهادات التي تصدرها هذه الدول لطاقم طائراتها ولكن بشرط أن تكون هذه الشهادات ممنوحة وفق الشروط القانونية اللازمة، والتي يشترط أن تكون ذات مستوى أعلى كما عليه في الدولة الأخرى أو في الأقل تمثل الحد الأدنى من تلك الشروط التي تكون قابلة للتغيير والتطور حسب مستلزمات الملاحة الجوية .

عضو طاقم الطائرة يعرف بأنه أي شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على الطائرة أثناء فترة الطيران ويشمل هذا التعريف عضو الطاقم الفني إضافة إلى عضو الطاقم الخدمي، كما يشترط في هذا العضو ما يلي :

- أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول صادرة من سلطات الطيران المدني أو معتمدة لديها إن كانت صادرة بالخارج .

- وأن يجتاز الاختبارات النظرية والعملية التي تقررها السلطات المذكورة .

- وأن تكون حالته الصحية مساعدة على أداء واجباته، وإن تقدير هذا الالتزام يقع على عاتقه الشخصي ويتحمل مسؤوليته، فلا يجوز له أن يستمر في عمله إذا ما توافر لديه من الأسباب ما يحمله على الاعتقاد بأن حالته الصحية لا تجعله صالحاً للقيام بعمله، سواء كان بصورة وقتية أم دائمة، وتعتبر إجازته موقفة بحكم القانون إذا ما أصابه جرح يعوقه عن أداء عمله، أو حصل على إجازة لمدة عشرين يوماً فأكثر بسبب حالته الصحية، فعليه أن يخطر سلطات الطيران المدني كتابة بذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الكشف الطبي المقرر للإجازة التي يحملها .

- ولا يجوز لأي عضو من أعضاء هيئة القيادة أن يقوم في نفس الرحلة بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة. وتمتع سلطات الطيران المدني أن تقرر بالنسبة لجميع الرحلات أو بعضها إضافة عضو أو أكثر في هيئة القيادة علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطائرة للطيران ونفس الشيء بالنسبة للمضيفين. ومن أجل تنفيذ كل رحلة جوية لا بد من وجود قائد للطاقم ليكون على رأس هيئة قيادة الطائرة، وهو الذي يعد استناداً لاتفاقية شيكاغو في ملحقها(2) و(6) المسؤول عن الطيران وسلامة الطائرة أثناء الرحلة بقولها « أن الطيار مسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران». وفي حالة وفاته أو حدوث أي مانع له أثناء أداء واجباته فإن الشخص التالي له في القائمة يحل محله « تشكيل هيئة قيادة الطائرة لكل مرحلة على كافة الخطوط الجوية المسيرة بما فيها تعيين ترتيب تسلسل القيادة .»

ومستثمر الطائرة ملزم قانوناً بتعيين أحد الطيارين قائداً للطائرة قبل القيام بأي رحلة نقل جوي تجاري ليكون مسؤولاً عن سلامة الطائرة، فقائد الطائرة يخضع في أداء واجباته إلى سلطتين إحداهما الجهة التي يعمل لحسابها وهي شركة الطيران ويرتبط معها بعقد، والثانية هي السلطة الإدارية والتي يلتزم اتجاهها بمراعاة القواعد والأنظمة والتعليمات التي تصدرها وإلا تحمل المسؤولية .

ثانياً: وثائق الطائرة :

إن وثائق الطائرة تتمثل في شهادات متعددة ونبحثها على التوالي :

أ- شهادة تسجيل الطائرة :

عاجت اتفاقية شيكاغو هذه الشهادة بعناية فائقة فاعتبرتها التزاماً مفروضاً على الطائرة الدولية، فبموجب مادتها(20) « يتعين على كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية أن تثبت على هيكلها الخارجي علاماتها الدالة على جنسيتها وتسجيلها .» وتقضي بمادتها(29) بأن الطائرة

يجب أن تحمل معها هذه الشهادة إضافة إلى الشهادات الأخرى اللازمة ما دامت الطائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية. وإن الدول المنظمة لهذه الاتفاقية تلتزم بمراعاة كل الأحكام الواردة بشأن هذه الشهادة فبموجب مادته (21) «كل دولة متعاقدة تلتزم بتزويد بناء على طلب أي دولة متعاقدة أو منظمة الطيران الدولية المدنية المعلومات والبيانات الخاصة بالتسجيل ومالك كل طائرة مسجلة لديها وكل دولة متعاقدة تزود هذه المنظمة بتقارير واضحة وموجزة عن ملكية الطائرات المسجلة لديها والمستخدمه اعتياديا في الملاحة الجوية الدولية، وبإمكان المنظمة الجوية الدولية تزويد هذه المعلومات الواردة إليها لأي دولة متعاقدة أخرى تطلبها منها.»

ويشير المختصون إلى ضرورة هذا التسجيل وعلاماته من أجل عدم حصول الاختلاط بين الطائرات والتمكن من تمييزها لاسيما عندما تكون محلقة في الأجواء، ومع ذلك فإن الاتفاقية تتيح للدول المتعاقدة الحرية في تنظيم إجراءات التسجيل لديها .

* الآثار القانونية الناجمة عن صدور شهادة التسجيل :

يمكن تلخيص هذه الآثار كما يلي :

1- يحدد التسجيل جنسية الطائرة واسمها ورقمها وتساعد هذه البيانات على تمييزها عن غيرها من الطائرات .

2- وتكون دليلا قانونيا على ملكيتها .

3- وكل تصرف قانوني يرد على الطائرة لا يكون نافذا اتجاه الغير ما لم يتم تسجيله، ولو كان التصرف متمثلا في وصية أو إرث أو حكم قضائي إذ لا يكون منتجا آثاره إلا بعد تسجيله مما يقتضي تعديل شهادة التسجيل، إذ أن الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة

المعمول بها ويتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي ولا يكون له أي أثر اتجاه الغير إلا بعد قيده في السجل المنصوص عليه .

ب- شهادة التسجيل المشترك :

وتصدر إما من الدولة التي يودع لديها السجل المشترك وهي التي تقوم بإجراءات التسجيل فيه إن كان هذا السجل موحدًا، وإما أن تصدر من الدولة ذات العلاقة إن كان السجل المشترك مجزأ وتمسك كل دولة جزء منه، وإن مثل هذه السجلات مستقلة من السجلات الوطنية ولا يجوز تكرار تسجيل نفس الطائرة في سجل آخر وتحمل هذه الطائرة علامة موحدة .

ج- شهادة التسجيل الدولي للطائرات :

وتصدرها المنظمة الدولية التي تختارها الدول المتعاقدة لتسجيل طائراتها لديها، ولا يجوز تسجيلها لدى أكثر من منظمة واحدة في نفس الوقت وعلامتها موحدة .

د- شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية :

يرمز إليها بالحروف C. D. N وهي اختصار للعبارة الفرنسية Certificat De Navigabilité وتقتضي أيضا اتفاقية شيكاغو بأن تحمل هذه الشهادة كل طائرة تمارس الملاحة الجوية الدولية وتلزم الدول المتعاقدة بالاعتراف بها واعتمادها ولو أنها صادرة من جهات أجنبية ومن دول أخرى، ولكن بشرط ألا تكون صادرة من دون تحقيق الحد الأدنى من الشروط اللازمة لأمان الطائرة والسلامة المطلوبة لرحلتها الجوية، كما أنه لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الجزائر والفضاء الذي يعلوها ما لم تكن لديها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة عن أو معتمدة من السلطات المختصة بدولة التسجيل طبقا للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لديها، ويشترط أن تلتزم بما تحويه شهادة الصلاحية من شروط وقيود ويستثنى من ذلك الطائرات

المسجلة في الجزائر والتي تحلق في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوها فقط بقصد التجربة أو الفحص أو أي عملية أخرى تتعلق بآلية الطيران وفقا للشروط والقيود التي تقرها سلطات الطيران المدني .

تعتبر هذه الشهادة عديمة المفعول تلقائيا في الحالات التالية :

-عندما تقوم الطائرة بملاحة جوية خلاف الشروط المثبتة في الشهادة .

-عندما يصاب أحد أجهزتها الرئيسية بعطل أو بضرر جسيم .

-عندما يطرأ تعديل على الطائرة من دون إستحصال موافقة السلطات المختصة .

و- شهادات أخرى :

وتتمثل في إجازات أعضاء طاقم الطائرة ورخصة محطة اللاسلكي الخاص بالطائرة ووثائق الصيانة وقائمة بشحن البضائع والبريد وإقرار بكل التفاصيل الخاصة بها وصور مصدقة عن وثائق التأمين المقررة وأي وثائق أخرى تحددها سلطات الطيران المدني .

ثالثا: سجلات الطائرة :

إضافة إلى الشهادات والمستندات سالفه الذكر يجب أن تحمل الطائرة معها جملة سجلات وهي ملزمة لطائرات النقل التجاري للأشخاص كان أم للبضائع، ويمكن إجمال هذه السجلات كما يلي :

أ- سجل الرحلات :

وتسجل فيه كل الرحلات التي تمت على أن تثبت حالة الطائرة في بداية كل رحلة، تاريخ ومكان الإقلاع وساعته والهبوط عند الوصول، والزمن الذي استغرقته الرحلة، وكمية الوقود المستهلكة، وما كانت تحمله، وتشكيل طاقم الطائرة، والوقت الذي استغرقته تجربة محركات الطائرة وهي على الأرض قبل الإقلاع، وقد يتضمن أي شيء يقيد فيه إذا ما حدثت أحداث أثناء الرحلة، وما يتلقاه قائد الطائرة من رسائل .

ب- سجل الطائرة :

وتقيد فيه البيانات الخاصة بالطائرة كعلامتها وجنسيته وطرزها وخصائص محركاتها وأنظمتها وأجهزة اللاسلكي والراديو فيها. وتبدو فائدة هذا السجل عندما يتم استبدال طاقم الطائرة وحلول طاقم جديد لها فيتمكن من معرفة شؤون الطائرة بالرجوع إلى هذا السجل .

ج- سجل المحرك :

لكل محرك سجل خاص به، فيمكن القول بوجود سجلات بعدد المحركات وتتضمن أنظمتها وأسمائها والمصنع لها وتاريخ صنعها وطرزها وأرقامها وكيفية تشغيلها، وتشبه هذه السجلات سجل الطائرة آنف الذكر .

المطلب الثاني:

المطارات.

الفرع الأول:

التعريف القانوني للمطار:

للمطار مصطلحان في اللغة الفرنسية هما *Aérodrome* و *Aéroport*، ويشير الفرنسيون إلى أنهما متميزان بالمعنى لغة ولكنهما يستعملان كلفظين مرادفين، *Aéroport* بالنسبة لهم « يحتوي على المنشآت التقنية والتجارية المتطورة بشكل خاص والتي تساعد مرفق الطيران على أدائه» فهو يمثل نموذجاً خاصاً من *Aérodrome* والأخير يعني لهم « كل أرض أو سطح ماء بحيث تتمكن الطائرة الإقلاع منه أو الهبوط عليه» غير أن هذا التمييز بين اللفظين لا يتبعه كل الفرنسيون مثل الأستاذ الكبير موريس لموان والأستاذ بول شوفو، فهؤلاء يستخدمون اللفظين كمرادفين، فالأستاذ موريس لموان عند إشارته إلى التعريف الوارد بالقانون الفرنسي لسنة 1924 يشير إلى وجوب توافر شرطين لاعتبار المكان « *Aérodrome* أولهما شرط تقني وثانيهما شرط الاستعمال، وللتوضيح يقول الأرض المنبسطة أو سطح الماء بحيث تتمكن الطائرة من الإقلاع منه أو الهبوط عليه، إن هذا وحده لا يكفي لاعتبار المكان *Aérodrome* ويشير أيضاً إلى عدم اعتباره كذلك المكان المخصص للألعاب ولو أن الطائرة تتمكن من الإقلاع منه أو الهبوط عليه. ويذكر السبب في عدم اعتبار هذا المكان بالرغم من تمكن الطائرة من الإقلاع منه والهبوط عليه هو أن هذه الأمكنة لم تهيأ بشكل خاص للطيران وبذلك لم يتوفر شرط الاستعمال وسواء أكان *Aérodrome* «أم» « *Aéroport* فإن القوانين الفرنسية تقضي توفر شرطين فيهما هما:

- أن يكون المكان مخصصاً ومعداً لإقلاع وهبوط الطائرات .

- وجود موافقة الجهات الرسمية المختصة على تخصيص ذلك المكان للغرض المذكور .

أما في اللغة العربية فبعض الشراح يستعمل لفظ « ميناء جوي» للإشارة إلى *Aérodrome* ولفظ « مطار» للإشارة إلى *Aéroport* ، وأما على الصعيد الدولي فإن لفظ المطار هو الشائع في الاستعمال، حيث يعرف بأنه مساحة محدودة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت مخصصة للاستعمال كلياً أو جزئياً لوصول ومغادرة وتحرك الطائرة .

إن إيجاد التعريف القانوني للمطار تبدو أهميته في عدم جواز هبوط الطائرة أو الإقلاع إلا من المكان الذي يعد قانونا مطارا وتستثنى من ذلك حالة القوة القاهرة .

02- إنشاء المطارات :

يعد المطار من المستلزمات الأساسية لسلامة الطيران ومن شأنه تسهيل مهمة طاقم الطائرة ومستعمليها، وتشبه حاجة الطائرة للمطار حاجة القطار للسكة الحديدية. وألزمت اتفاقية شيكاغو أطرافها مراعاة حد أدنى عند إنشاء المطار، فبالإضافة إلى إقامة الأرضية للهبوط والإقلاع العادي وممرات للهبوط الاضطراري والدهاليز الجوية وكافة المباني الأخرى من حظائر للطائرات والحجر الصحي ومحطة الركاب، أن يزود المطار بوسائل الاتصالات اللاسلكية ومحطات الأرصاد الجوية وكافة التسهيلات اللازمة لتأمين حركة الطيران، كإقامة حد أدنى من الاتصالات والشفرة والعلامات والإشارات والأنوار الملاحية والمساحات المضاءة لتحديد معالم المكان ووسائل وطرق مكافحة الحريق. وخولت هذه المعاهدة المجلس التنفيذي للهيئة الدولية للطيران المدني «الإيكافو» حق متابعة مدى انصياع الدول الأطراف في مراعاة الحد الأدنى في مستوى المطارات والتسهيلات الملاحية. وللمجلس أن يقدم النصح والمشورة في ذلك إلى الدول المعنية، وغالبا ما تستجيب لهذه التوصيات ولو أنها غير ملزمة لها، حفاظا على سعة مطاراتها وما قد ينجم عن التشهير بها من أضرار اقتصادية، ويجب لاستكمال وإنشاء المطار وإعداده لاستقبال الطائرات أن يرتبط بغيره من المطارات الأخرى بما يسمى بالطرق الجوية أو بتعبير آخر «الدهاليز الجوية»، وهذه الطرق الجوية لها أهمية قصوى بالنسبة لأمن وسلامة الطيران ويقصد بها الخط «المرسوم» في الجو والذي يجب أن تتبعه الطائرة في رحلتها ويقابله على الأرض الوسائل الفنية لتوجيه الطائرة وإرشادها وأنوار الملاحة الجوية والمطارات التي تمزق من فوقها أو تهبط عليها وتكون دائما على صلة بها .

03- إنشاء المطار وحقوق الارتفاع الجوية :

إن إنشاء المطار يرتب حقوقاً خاصة تقتضيها سلامة الملاحة الجوية وضمنان حسن أداء الأجهزة والمنشآت الموجودة في المطار، وتسمى هذه الحقوق الخاصة بحقوق الارتفاع الجوية الخاصة، وتستدعي هذه الحقوق « بأن يحاط المطار بسياج من مناطق الأمان حتى تتمكن الطائرات من التحليق على ارتفاع منخفض والدوران حول المطار وهو الأمر الذي تستلزمه عمليات الهبوط والإقلاع ويكون ذلك عن طريق إيجاد منظمة خالية من العوائق والموانع سواء أكانت طبيعية أو من صنع الإنسان، وهذه المناطق هي ما تعرفه التشريعات بالارتفاعات الجوية» والتي أخذت بها أيضاً اتفاقية شيكاغو، ولو أن هذه الحقوق تمثل قيوداً على حقوق الملكية على سطح الأرض، لكنه يهون من أجل تأمين وسلامة مرفق النقل الجوي وأن هذه الاتفاقية قسمت هذا السياج الأمني للمطار إلى ثلاثة مناطق وهي :

- المنطقة الأولى: وهي الملاصقة للمطار مباشرة وتسمى بمنطقة الأمان، حيث يمنع إقامة أي بناء أو غراس أو أي عقبة مهما كان نوعها .

- المنطقة الثانية: وهي التي يحضر إقامة أي بناء فيها أو أي عائق أو تغيير في طبيعة القائم إلا بموجب ترخيص من سلطات الطيران المدني .

- المنطقة الثالثة: وتسمى بمنطقة ارتفاع أنوار الملاحة الجوية واتصالاتها اللاسلكية، فلا يجوز وضع أنوار تبهر النظر فتحجب إشارات وأنوار المطار، ويحضر نصب أي تجهيزات كهربائية أو لاسلكية إلا بإذن السلطات المكلفة بالطيران المدني .

«إن كل من ملك أرضاً ملك ما فوقها وما تحتها إلى حد المفيد في التمتع بها علوا وعمقا»، إن هذا النص لا يعطي المالك الحق الغير محدود وجاء على أساس تمكين المالك من الانتفاع بملكه بكافة أوجه الانتفاع المفيدة والمشروعة، كما أنه يستحيل القول بوجود أي مصلحة

مشروعة للمالك العقاري في منع استخدام الفضاء الجوي وليس له سوى المطالبة بالتعويض طبقا لقواعد المسؤولية المدنية إذا ما لحق بملكه ضرر، وهذه تكفلت بها معاهدة روما سنة 1952 .

الفرع الثاني :

تصنيف المطارات.

يمكن تصنيف المطارات بحسب العناصر التي تؤخذ بنظر الاعتبار، وقد يؤدي مع ذلك إلى إيجاد مشاكل بسبب المصطلح المستعمل لأنه قد يؤدي أكثر من معنى. فيوجد مطار دولي وإن هذه التسمية تعني أن المطار معد بمشاركة دولتين أو أكثر، في حين أن ذات التسمية تعبر عن مطار وطني بالنسبة للجهة المالكة له والتي تستثمره ومفتوح إلى الملاحة الجوية الدولية، وقد يعني في نفس الوقت بأنه مطار يعود إلى شخص معنوي عام وممنوع للجمهور المرور من خلاله مثل المطارات العسكرية. إزاء ما تقدم حاولت المنظمة الدولية للطيران المدني تقديم بعض التوضيحات من أجل حصر تلك المشكلة الناتجة عن استعمال مثل تلك المصطلحات فظهر الاتجاه القاضي بتصنيف المطارات باستعمال حروف أو أرقام .

01- المطار والقواعد التنظيمية الدولية :

لنأمن سلامة الملاحة الجوية لا تعتمد فقط المصلحة الوطنية وإنما يجب أن تؤخذ أيضا المصلحة المشتركة للمجموعة الدولية والتي تقضي بوجود شبكة من المطارات والمنشآت الجوية التي تؤمن حاجات الملاحة الجوية الآمنة. وإن واطاعي اتفاقية شيكاغو لاحظوا هذه الناحية وحاولوا تقديم حلول لا تتعارض وسيادة كل دولة واستقلالها. فتنص مادتها(38) على « كل دولة طرف في الاتفاقية تلتزم في النطاق الممكن بإعداد المنشآت الجوية الصالحة»، ومن أجل تحقيق هذا الممكن تقدم المنظمة الدولية للطيران المدني توصيات ونماذج للمطارات التي يمكن إنشائها من قبل الدول، ولا تعتبر ملزمة لها فالدول تلتزم بهذه التوصيات والنماذج بموجب إمكانياتها، وإن

مجلس إدارة هذه المنظمة له صلاحية في التدخل لدى الدول المعنية عندما يرى عدم كفاية أو عدم صلاحية منشآتها الجوية المخصصة للملاحة المدنية الآمنة، فيقدم لها المشورة والمقترحات لمعالجة الوضع القائم لديها من دون أن تعتبر الدولة مخالفة للاتفاقية، عندما تعوزها القدرة المالية على تنفيذ تلك المقترحات ترفضها بسبب السيادة الوطنية .

وتجيز الاتفاقية أن تتحمل المنظمة الدولية للطيران المدني المصاريف كلاً أو جزءاً في حالة عدم توفر القدرة المالية للدولة المعنية، إنشاءً أو إدارةً وبموجب الشروط الواردة في الاتفاقية وحينئذ يستلزم إبرام اتفاقية بين هذه المنظمة وبين الدولة المعنية والتي يمكنها شراء هذه المستلزمات في المستقبل .

الفرع الثالث : إدارة المطارات .

ظهرت عدة طرق لإدارة المطارات سواء أكان ذلك في فرنسا أم غيرها، تمثل بعضها باللجوء إلى الوسائل القانونية التي يتيحها القانون الخاص حيث تناط الإدارة إلى أشخاص طبيعيين أو إلى شركات تجارية كما حصل ذلك في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا وألمانيا، وتمثل البعض الآخر بإنشطة الإدارة إلى منظمات مهنية مثل غرفة التجارة وغيرها، وتمثل البعض الآخر بإنشطة الإدارة إلى الدولة مباشرة، وأحياناً يعتبر المطار ذاته منطقة مستقلة يدير نفسه بنفسه، ويمكن تصنيف طرق الإدارة تلك إلى ثلاثة أنظمة مختلفة وهي: « الريجي La régie -و « الامتياز - Concession والشخص المستقل « Statut autonome - ، وكل هذه الأنظمة وضعت موضع التطبيق العملي والمشكلة هي في اختيار الأصلح لكل نظام عيوبه ومزاياه

01- نظام الريجي :

يقوم هذا النظام على تنصيب كادر من موظفي الدولة يتولون إدارة المطار باستعمالهم وسائل السلطة العامة، ولهم ميزانية تابعة لميزانية الدول وبالرغم من أنها هيئة قائمة بذاتها إلا أنها

تعد سلطة إدارية تتميز بروتين طويل ومعقد بسبب أن موظفيها ينتسبون إلى أشخاص معنويين عامين متعددين وبعبارة أخرى إلى وزارات ومؤسسات متعددة ومستقلة بعضها عن البعض الآخر مما يشكل عقبة عند اتخاذ القرارات اللازمة، كما لا يمكن مراعاة السرعة في اتخاذها لأن القرار يتطلب مروره فعلا وواقعا من خلال عدة جهات، كما لاحظنا إضافة إلى ما تقدم فإن الموظف لا يكون أهلا لأداء ما يتطلبه الاستغلال التجاري.

02- نظام الامتياز :

وبموجبه تتخلى الدولة عن إدارة المطار إلى شخص طبيعي أو معنوي غالبا ما يكون شركة تجارية استنادا إلى عقد امتياز يبرم بينهما، على أن لا تتخلى الدولة عن كل صلاحياتها في المطار فتحتفظ لها بحق تعيين المسؤول عن الاتصالات اللاسلكية والبريدية فيه وعن الجمارك والشرطة والإشراف على قانونية الإجراءات التي يتبعها صاحب الامتياز في إدارته للمطار، فمن مزايا هذا النظام أنه يفسح المجال لصاحب الامتياز بإتباع وسائل القانون التجاري في الإدارة ويستفيد بنفس الوقت من أساليب السلطة العامة في بعض الحالات ولكن ما يعيبه أنه يهدف بالدرجة الأولى إلى تحقيق أكبر ربح، بينما الناحية التقنية ومتطلباتها فإنها تأتي في الدرجة الثانية. كما أن صاحب الامتياز مهما كان لا يكون بمقدوره متابعة التطورات والاختراعات في مجال المنشآت والوسائل التي تستخدم في إدارة المطارات لأن مثل هذه المتابعة والتقييد بها مكلف له مما تنشأ الحاجة إلى وضع هذه الأعباء على الدولة إضافة إلى أن نظام الامتياز لا ينسجم مع سياسة الدولة الرامية إلى التدخل والسيطرة والتوجيه في الاقتصاد والتجارة.

03- نظام الشخص المستقل :

وبموجبه يعتبر المطار مؤسسة عامة لها شخصيتها المعنوية المستقلة وتترتب عليها كل الآثار القانونية من جراء وجود هذه الشخصية، فيتكلم باسمها مدير عام ومجلس إدارة. فيمثل

الأول الإدارة التنفيذية للثاني ويتوقف نجاح هذا النظام على تركيبة المجلس وكيفية تعيين مديره العام ومدى الصلاحيات الممنوحة .

الفرع الرابع : حماية المطارات :

جميع الهيئات الدولية تعتبر أن الأمتعة والبضائع التي يود شحنها على متن طائرة مصدر يجلب الاهتمام لما يمكن أن يشكله من خطر على سلامة الطائرة والركاب، إذ يجب تطبيق جملة من الإجراءات الأمنية في نقلها لتجنب أي عملية شحن مواد محظورة على متن الطائرة من المتفجرات أو أي مواد أخرى يمكن أن تشكل خطراً. على شركات الطيران أن تمنع شحن أي أمتعة أو عتاد لم يتقدم بفحص أثناء عملية الركوب، لذا يسمح بشحن ما يلي :

- الأمتعة الخاصة بالمسافرين الذين تم صعودهم .

- الأمتعة الخاصة بالمسافرين الغائبين إلا بعد فحص أمني دقيق .

وعليه يتم تلخيص بعض الإجراءات الأمنية المتبعة في حماية المطارات في ما يلي :

01- وضع الأنظمة الخاصة بأمن المطارات والطائرات :

تقوم سلطات الطيران المدني بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى بوضع الأنظمة والتعليمات اللازمة لحفظ الأمن بمطارات الدولة، وضمان سلامة الطائرات والمساعدات الملاحية ولها في سبيل ذلك أن تقوم بالآتي :

- تقييد أو منع دخول الأفراد إلى بعض المناطق بالمطارات .

- التحقق من شخصية الأفراد والمركبات التي تدخل المطارات ومراقبتهم واستجواب أي

شخص تشك في أمره .

-التأكد من عدم حيازة الركاب لأية أسلحة أو مواد قابلة للاشتعال أو أي مواد أخرى يمكن استعمالها فيما يهدد الطائرة أو الركاب أو البضائع بالخطر .

02- حمل الأسلحة والمواد الخطرة بالطائرات :

-لا يجوز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل دون تصريح من سلطات الطيران المدني سلاحا أو مواد قابلة للاشتعال أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد أثناء الرحلة .

-إذا ما تطلب الأمر نقل سلاح خال من الذخيرة أو أية مواد قابلة للاشتعال أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد يجب على حائزها تسليمها إلى ممثل المستثمر قبل دخوله الطائرة وتوضع مثل هذه الأسلحة أو المواد في مكان بالطائرة لا يمكن وصول الركاب إليه وترد لمن سلمها بعد انتهاء الرحلة.

03- نقل البريد الجوي :

لا يجوز نقل أي بريد أو طرود بريدية مرسلة عن طريق الجو إلا وفقا للإجراءات البريدية المقررة ومع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة إليها الجمهورية .

04- تطبيق الاحتياطات الأمنية :

يتم تطبيق الاحتياطات الأمنية المعتمدة سواء من طرف شركة الطيران المدني أو من طرف المصالح الأمنية تبعا لأصناف البضائع :

-البضائع والأمتعة المسجلة محليا وتعني بذلك البضائع والأمتعة مع أصحابها وهذا انطلاقا من بدأ الرحلة إلى غاية انتهائها بحيث تخضع هذه البضائع والأمتعة إلى الرقابة بواسطة

التقرب

-البضائع التابعة للمسافرين الذين سجلوها ضمن رحلة جوية أخرى تابعة لنفس شركة الطيران وذلك بمطار آخر لتصل في الأخير إلى نفس وجهة صاحبها. هذه البضائع تخضع مبدئياً إلى الرقابة بواسطة التقرب في حالة تسجيلها من طرف أصحابها، أما إذا استعان الأمر فإنه تطبق عليه الرقابة الفيزيائية الأمنية .

-البضائع والأمتعة العابرة يخضع هذا الصنف من البضائع إلى رقابة بواسطة التقرب هذا إذا أخضعت هذه البضائع بدأ من مطار الانطلاق إلى الرقابة الفيزيائية الأمنية بحيث يتم التأكد من حقيقة هذه الأمتعة من قبل شركة الطيران .

المبحث الثالث:

النقل الجوي والأحوال الجوية.

تعدد أغراض الملاحة الجوية في واقع الأمر وتنوع، إذ قد تستخدم الطائرة في أغراض النقل، وأغراض الدعاية والإعلان، والأغراض الرياضية، هذا فضلاً عن طائرات الدولة التي تستخدم في أغراض المرافقة العامة.

يبدو أن استخدام الطائرة في أغراض النقل يعد أهم أغراض الملاحة الجوية، ولذا يستأثر بكل اهتمام الفقه والقضاء والتشريع على الصعيدين الوطني والدولي، بل يمكن القول أن موضوع النقل الجوي فاق أهميته سائر الموضوعات الأخرى.

إذا فإن النقل الجوي باستخدام الطائرات يعتبر من أهم الانجازات التي حققها الإنسان في بداية القرن العشرين متحدياً بذلك حواجز المكان والزمان في آن واحد، فإذا كانت كل وسائل

النقل تحقق مزايا الانتقال من مكان إلى آخر، فإن مزايا الطائرة أنها تحقق ذلك بسرعة فائقة مما يعني " ادخار وتوفير " أئمن ما وهبه الله للإنسان وهو " الوقت " الذي به يقاس المرء نفسه وما يستطيع تحقيقه حتى ينقضي " زمنه " في الأجل المسمى .

تستخدم الطائرة شأن وسائل النقل الأخرى في نقل الأشخاص والبضائع وقد يتم هذا أو ذاك داخل حدود الدولة، فيكون نقلا جويا داخليا، وقد يتم بين دولتين أو أكثر، فيكون نقلا دوليا. وتظهر أهمية التفرقة بين النقل الداخلي والدولي من حيث تحديد القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي، إذ يخضع النقل الجوي الداخلي إلى التشريع الوطني، بينما يخضع النقل الجوي الدولي للاتفاقيات الدولية وفي مقدمتها اتفاقية وارسو لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والمبرمة في 12 أكتوبر 1929 وتعديلاتها اللاحقة والتي انضمت إليها الجزائر وصدر على أثرها القانون رقم 98-06 المؤرخ في ربيع الأول 27 يونيو سنة 1998 والذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

المطلب الأول:

عقد النقل الجوي الداخلي.

نستهل معالجة النقل الجوي الداخلي بالتعريف بالعقد وكذا تحديد خصائصه بالإضافة إلى دراسة عقد النقل الجوي المتعلق بعقد نقل الأشخاص.

أولا: المقصود بعقد النقل الجوي الداخلي:

تعرض المشرع لتعريف عقد النقل في الأحكام العامة حيث عرفه على أنه " :عقد النقل إنفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر " المادة 208 من الأحكام العامة للقانون المصري.

كما عرف النقل الجوي على أنه: " يقصد بالنقل الجوي نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح." المادة 284 من الأحكام العامة. ق. مصري حيث اعتبر المشرع أن النقل الجوي يعتبر داخليا إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعيتين داخل إقليم الدولة ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية للدولة.

فمن خلال التعاريف السابقة يمكننا تعريف عقد النقل الجوي الداخلي بأنه " :الاتفاق الذي يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل الأشخاص أو الأشياء جوا باستخدام الطائرات من مكان إلى آخر، يقع كلاهما داخل الحدود الإقليمية للدولة وذلك مقابل أجره وبهدف تحقيق ربح" ، ويتضح مما سبق أن خصوصية عقد النقل الجوي بصفة عامة تأتي من وسيلة النقل وهي الطائرة شريطة أن يكون النقل عن طريق تحليقها في الفضاء.

كما تجدر الإشارة إلى أن اعتبار عقد النقل جوي داخلي، إلى ما اتجهت إليه إدارة أطراف عقد النقل وما قاموا بإثباته في اتفاق النقل بشأن تحديد نقطة القيام ونقطة الوصول اللتان تقع داخل إقليم الدولة الواحدة.

ثانيا: خصائص عقد النقل الجوي:

ينفرد عقد النقل الجوي بخصائص تجعله يتميز عن باقي العقود الأخرى حيث أنه يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تدخل في زمرة عقود المعاوضة ذات الطابع الإذعاني وهو يعد من العقود التجارية دائما بالنسبة للناقل.

أ- عقد النقل الجوي عقد رضائي: ويقصد بالرضائية كفاية تلاقي الإيجاب والقبول لانعقاد العقد دون حاجة لإفراغه في شكل خاص بالكتابة الرسمية أو العرقية، حيث أنه يتم عقد النقل الجوي بمجرد الاتفاق ويجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانونيا، حيث يجري العمل

سواء في نقل الأشخاص أو البضائع من خلال إصدار أوراق مكتوبة كتذاكر السفر أو وثائق الشحن.

ب- طابع عقود المعاوضة: وتبرز فكرة المعاوضة من خلال ضرورة وجود الأجرة وهذا ما يؤكد أن يتم عقد النقل الجوي وأن يتم النقل بهدف تحقيق الربح.

ج- طابع عقود الإذعان: كان مقتضى الرضائية أن يتمتع أطراف العقد بحرية التفاوض ومناقشة شروط العقد، ولكن الواقع تمخض عن سيطرة شركات النقل وإعدادها نماذج عقود متضمنة شروطها التي لا يملك المسافر أو شاحن البضاعة سوى قبولها أو رفضها والبحث عن ناقل آخر، فقبول المتعاقد مع الناقل ما هو في الحقيقة إلا التسليم بما فرضه الناقل لشروط لا تقبل المجادلة والتفاوض مما يعني استجماع كل خصائص عقود الإذعان.

د- الطابع التجاري: يعتبر عقد النقل الجوي من العقود التجارية دائما بالنسبة للناقل سواء كان معترفا أو غير معترف حيث يدخل في أعمال تجارية كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أم جوية.

رابعاً: إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص وتحديد أطرافه:

أ- انعقاد العقد وإثباته:

ينعقد عقد نقل الأشخاص جوا شأنه شأن عقود النقل بصفة عامة بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول وذلك باعتباره عقدا رضائيا، وقد يكون القبول ضمنيا فمجرد صعود الراكب داخل الطائرة يعد قبولا لإيجاب الناقل، إلا إذا ثبت عدم اتجاه نية الراكب للسفر ولا يخفى صعوبة تصور ذلك عملا بالنسبة للناقل الجوي، نظرا للإجراءات الإدارية والأمنية التي تسبق دخول المطار.

ويجوز إثبات عقد النقل بكافة طرق الإثبات وإذا كان العمل يجري على إصدار تذكرة النقل الجوي، فإنها تعد وسيلة للإثبات ولكن عدم إصدارها لا يحول دون انعقاد العقد وإثباته بكل الطرق.

ب- أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص:

لا تثور أي صفة في تحديد المسافر الذي يتعاقد لنقله جوا كما لا تثور أيضا أي صعوبة إذا تم التعاقد مع ناقل معين تولى تنفيذ عقد النقل، ولكن قد يتم التعاقد مع ناقل ثم يعهد هذا الناقل لشركة نقل أخرى تتولى تنفيذ عملية النقل كلها أو تتولى تنفيذ جزء منها كما قد يتدخل في إبرام العقد وكيل بالعمولة أو وكالة سياحية أو تكون الطائرة محلا لعقد إيجار ويتولى المستأجر إبرام العقود، ففي كل هذه الصور يثور التساؤل عن تحديد من هو الناقل المسؤول في مواجهة المسافر وستعرض لهذه الصور تباعا:

1- الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

قد لا يتولى الناقل المتعاقد تنفيذ العقد ويعهد ناقل آخر يتولى ذلك، وتحتفظ شركات الطيران في عقودها النموذجية عادة لنفسها. بهذه الرخصة فالأصل بالنسبة للمسافر أنه لا يعرف سوى الناقل الذي تعاقد معه ويظهر الناقل الفعلي أمامه كتابع للناقل المتعاقد ولذا لا يجوز للمسافر الرجوع إلى هذا الأخير إلى على أساس المسؤولية التقصيرية، ولذا يجوز للمسافر مقاضاة الناقل الذي تعاقد معه.

2- الوكيل بالعمولة للنقل:

يتعاقد الوكيل بالعمولة باسمه ولحساب موكله والذي قد يكون في مقام عقد النقل هو المسافر أو الناقل، ويهمنا ونحن بصدد تحديد من هو الناقل حالة تعاقد مع الراكب باسمه

ولحساب الناقل. ويستوي في ذلك أن يتولى التنفيذ الكامل أو الجزئي، فهو في الحالتين ناقل متعاقد يسأل أمام الراكب عن الرحلة كاملة.

3- الوكالات السياحية:

تتولى هذه الوكالات تنظيم رحلات سياحية جماعية فيكون من مهامها اتخاذ إجراءات الحجز والتعاقد مع شركات الطيران باسم الركاب المشتركين في الرحلات التي تنظمها، وهي في هذه الحالة لا علاقة لها بعملية النقل التي يتولاها الناقلون كما أن المسافرين يتم التعاقد باسمهم مما يعني نشوء علاقات مباشرة بينهم وبين الناقل ولا تتحول للوكالة السياحية ولا تكتسب وصف الناقل في هذه الحالة.

4- مستأجر الطائرة:

إن الطائرة شأنها شأن السفينة يمكن أن تكون محلا لعقد إيجار سواء تم تأجيرها عارية أو مجهزة فإن تسلمها المستأجر في الحالة الأولى وتولى تعيين الطاقم وتجهيزها وأبرمت عقود النقل مع الركاب فإنه يكتسب صفة الناقل وسأل عن أفعال الربان والطاقم بوصفه متبوعا. أما إذا تم استئجار الطائرة مزودة بطاقمها ومجهزة، فالأمر يتوقف على معرفة ما إذا كان المستأجر سيتولى الإدارة الملاحية والتجارية أم يقتصر على الأخيرة فقط، فإذا اجتمعت في يده الإدارتين فإنه يكون وحده الناقل المتعاقد والمتبوع لطاقم الطائرة.

خامسا: آثار عقد النقل الجوي الداخلي :

1- حقوق والتزامات المسافر:

يتمثل الحق الأساسي للراكب في تنفيذ عملية النقل لمطار الوصول سليماً مع أمتعته، وهو حق تتضح معالمه عند معالجة التزام الناقل بضمان السلامة وتنفيذ عقد النقل. فللمسافر الحق في التمسك بشغل مقعده في الدرجة المتفق عليها والحصول على جميع المزايا المحددة في الاتفاق. كما للمسافر الحق بالمطالبة بتعويض أضرار التأخير، إذ يلزم أن يتم النقل في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول، في حيث يلتزم المسافر بإتباع تعليمات الناقل أثناء عملية النقل وفي حالة ارتكابه أي مخالفات يجوز لقائد الطائرة التدخل لاتخاذ ما يلزم حتى لو اقتضى الأمر تقييد حركة الراكب أو إنزاله في أول مطار وتسليمه للسلطات مثلاً حالات ارتكاب جرائم وأفعال تمس بسلامة الطائرة أو الإخلال بالنظام العام .

كما يلتزم المسافر في حالة حصوله على ترخيص بنقل أمتعة أو حيوانات بحراستها ويسأل عن أي أضرار تلحق الناقل أو الغير نتيجة حمل هذه الأمتعة، كما يلزم المسافر بالحضور في الميعاد المحدد بالاتفاق.

ويتمثل الالتزام الرئيسي للمسافر في التزامه بدفع الأجرة في الميعاد المتفق عليه أو الذي تحدده لوائح النقل أو يقضي به العرف ويسقط الالتزام بدفع الأجرة إذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل، أو إذا قامت القوة القاهرة أو الخطر أثناء النقل فلا يلتزم المسافر بالأجرة إلا في حدود الجزء الذي تم تنفيذه من النقل.

-2 حقوق والتزامات الناقل:

يعد الحق في اقتضاء الأجرة هو الحق الأساسي للناقل، ويتم دفعه في الوقت المحدد اتفاقاً أو عرفاً على النحو السابق بيانه إلا إذا عرضت حالة من الحالات التي يسقط فيها الالتزام بدفع الأجرة.

ويتمتع الناقل بالحق في حسب المتعة للراكب ضمانا لأجرة النقل وغيرها من المصاريف كما يتمتع بامتياز على ثمن الناتج من التنفيذ على هذه الأمتعة لاستيفاء جميع مستحققاته.

ويلتزم الناقل أساسا بتنفيذ النقل بإتباع الطريق المتفق عليه وفي الميعاد المحدد وإذا تعطل النقل بسبب يرجع إليه أو إلى تابعيه أو إلى وسائل النقل المستخدمة فللمسافر اختيار وسيلة أخرى على نفقة الناقل الذي يتحمل مصاريف نقله إلى المكان المتفق عليه، كما يحق للراكب مطالبة الناقل بالتعويض إذا كان له مقتضى، كما يلتزم الناقل أثناء النقل بتقديم الخدمات المتفق عليها كتقديم الوجبات والمشروبات والعمل على راحة المسافر والالتزام بضمان سلامته، بالإضافة إلى الالتزام بالمحافظة على أمتعة الراكب ويخضع التزامه لأحكام عقد نقل الأشياء.

المطلب الثاني:

عقد النقل الجوي الدولي.

أشرنا فيما سبق إلى عودة المشرع للتفرقة بين النقل الجوي الداخلي والنقل الجوي الدولي عادلا بذلك عن توحيد القواعد بالنسبة لهما وإخضاعهما سويا لأحكام اتفاقية وارسو حيث تعتبر اتفاقية وارسو والاتفاقيات المكملة لها والتي انضمت إليها الجزائر هي الحاكمة لعقود النقل الجوية الدولية.

ففي بداية دراستنا لمحتوى عقد النقل الجوي الدولي سنعرج إلى تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية، ثم معالجة ما وضع من أحكام خاصة بعقد النقل الجوي الدولي في مجال النقل بصفة عامة.

أولا: نطاق تطبيق اتفاقية وارسو:

يتضح من خلال دراسة نصوص اتفاقية وارسو وما طرأ عليها من تعديلات بروتوكول لاهاي عام 1955. أنه يلزم لتطبيق الاتفاقية توفر الشروط الآتية:

- 1- أن يتعلق الأمر بنقل بمقابل.
 - 2- أن يكون النقل دوليا.
 - 3- ألا يتعلق الأمر بنقل الرسائل والطرود البريدية.
 - 4- ألا يتعلق الأمر بإجراء تجارب بهدف إنشاء خطوط جوية جديدة.
 - 5- ألا يتعلق الأمر بعمليات نقل تتم في ظروف استثنائية.
- ونتناول دراستنا هذه من خلال معالجة هذه الشروط على النحو التالي:

1- أن يكون النقل بمقابل:

طبقا لنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو، تنطبق أحكام الاتفاقية على النقل الدولي الذي يتم لقاء مقابل *Contre Rémunération* وبأخذ هذا المقابل عادة صورة مبلغ نقدي ، ولكن لا يلزم عن ذلك استبعاد صور المقابل الأخرى فلا يوجد ما يمنع مع عمومية اللفظ من شمول المقابل لصورة أداء عمل أو تقديم خدمة يرتضيها الناقل مقابل قيامه بنقل المسافر أو شحن البضاعة، فالجوهر هو وجود مقابل يكشف عن تجارية نشاط الناقل حيث يرى البعض على ضرورة أن يكون المقابل متناسبا مع قيمة الخدمة، أما قيام المسافرين بالمساهمة في نفقات رحلة سياحية أو الاكتفاء بدفع أجور رمزية، فإن النقل لا يعتبر قد تم بمقابل في هذه الحالة ونعتقد أن التناسب ليس حتميا لتوافر المقابل وأن الأمر يتعلق بظروف الواقع التي يمكن للقاضي أن يستشف منها وجود مقابل أو عدم وجوده.

كان من الطبيعي ترتيبا على ما تقدم، أن يخرج النقل المجاني من نطاق تطبيق الاتفاقية إلا أن المادة الأولى تستطرد معلنة إخضاع هذا النقل لأحكام الاتفاقية إذ باشرته شركة للنقل الجوي. *Entreprise De Transports Aériens.*

2- أن يكون النقل دوليا:

الحالات التي يكون فيها النقل دوليا طبقا لاتفاقية وارسو :

تنص المادة الأولى من الاتفاقية في فقرتها الثانية على أنه يوصف بصفة النقل الدولي طبقا للاتفاقية:

"كل نقل تكون فيه (طبقا لشروط الأطراف) نقطة الرحيل ونقطة الوصول (سواء كان هناك انقطاع في النقل أو انتقال من طائرة إلى أخرى) واقعيتين إما على إقليم دولتين من الدول العليا المتعاقدة وإما على إقليم دولة عليا متعاقدة واحدة، إذا كان متفقا على وجود مرسى في إقليم خاضع لسيادة أو إمارة أو انتداب أو سلطان دولة أخرى حتى لو لم تكن طرفا."

"النقل الذي يتم بين الأقاليم خاضعة لسيادة أو إمارة أو انتداب أو سلطان نفس الدولة المتعاقدة، دون وجود مثل هذا المرسى، لا يعتبر نقلا دوليا في مفهوم هذه الاتفاقية " فمن خلال هذا النص، إن النقل يعتبر دوليا في حالتين:

أ- إذا كانت نقطة الرحيل ونقطة الوصول تقعان في دولتين من الدول الأطراف في الاتفاقية:

يلزم في هذه الحالة أن تكون الرحلة بين دولتين من الدول الأطراف في الاتفاقية، والعبرة باتفاق الأطراف، أي الناقل من جهة والمسافر أو شاحن البضاعة من جهة أخرى. فلو أن عقدا أبرم لنقل المسافر من الجزائر إلى مصر وكلاهما طرف في الاتفاقية فإن النقل يعتبر دوليا يخضع للاتفاقية، حتى لو لم تتم الرحلة نظرا لعودة الرحلة بسبب سوء الأحوال الجوية والعكس صحيح، فلو أن الرحلة المتفق عليها تبدأ أو تنتهي في إقليم دولة واحدة من الدول الموقعة على الاتفاقية، ثم اضطرت الطائرة إلى الهبوط في دولة أخرى من أطراف الاتفاقية فإن النقل يظل خاضعا للقانون الوطني، باعتباره نقلا داخليا فالعبرة دائما باتفاق أطراف عقد النقل وليس بخط سير الطائرة الفعلي.

ب- إذا كانت نقطتا القيام والوصول في دولة متعاقدة واحدة مع وجود اتفاق على هبوط الطائرة في دولة أخرى أثناء الرحلة:

الفرض في هذه الصورة، أن النقل يبدأ وينتهي على إقليم دولة واحدة من الدول الأطراف في الاتفاقية، ولكن يتم الاتفاق في عقد النقل على وجود محطة تهبط فيها الطائرة في دولة أخرى قبل الهبوط النهائي في محطة الوصول ولا أهمية في هذه الحالة، أن تكون الدولة التي يتم فيها الهبوط المؤقت طرفا في الاتفاقية، فتسري أحكام الاتفاقية على هذا النقل حتى ولو كانت هذه الدولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو ومثال هذا الفرض، أن تبدأ الرحلة من القاهرة متجهة إلى أسوان مع وجود محطة جوية في الرياض مثلا، والعبرة دائما باتفاق أطراف عقد النقل ولا أهمية لما يحدث بالفعل فلو أن رحلة الطائرة في المثال السابق اتجهت من القاهرة إلى أسوان رأسا نظرا لسوء الأحوال الجوية التي أدت إلى إلغاء الهبوط في الرياض فإن النقل مع ذلك يظل دوليا ويخضع لأحكام الاتفاقية.

3- ألا يتعلق الأمر بنقل الرسائل والطرود البريدية:

نصت المادة الثانية من الاتفاقية في فقرتها الثانية على استثناء النقل الذي يتم بشأن الرسائل والطرود البريدية والحكمة من استبعاد هذا النقل، من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية هي منع التعارض بين اتفاقية وارسو والاتفاقيات الدولية المنظمة لنقل البريد.

4- ألا يتعلق الأمر بإجراء تجارب بهدف إنشاء خطوط ملاحية منتظمة:

نصت المادة 34 من الاتفاقية، على أنها لا تنطبق على صور النقل الجوي الدولي التي تتم بواسطة منشآت الملاحة الجوية على سبيل " التجارب الأولى بهدف تأسيس خطوط منتظمة للملاحة الجوية ". والهدف من هذا النص تشجيع إنشاء خطوط الملاحة الجوية المنتظمة في وقت لم تكن فيه هذه الخطوط قد امتدت على نحو كاف لربط دول العالم، فأراد واضعو الاتفاقية

استبعاد تطبيقها وتطبيق ما تضمنته من أحكام بخصوص مسؤولية الناقل على صور النقل التي تتم على سبيل التجربة تمهيدا لانتظام خط ملاحى جوى جديد.

5- ألا يتعلق الأمر بعمليات نقل تتم في ظروف غير عادية:

نصت المادة 34 في فقرتها الثانية على أن الاتفاقية لا تنطبق على عمليات النقل التي تتم في " ظروف استثنائية خارج العمليات العادية للاستغلال الجوي." "

ويتوخى هذا النص، التخفيف عن عاتق الناقل الذي يباشر عمليات نقل تخرج عن المألوف، وتصطبغ بصبغة استثنائية ويواجه فيها مخاطر لا يمكن معها إخضاعه لأحكام المسؤولية المشددة التي تتضمنها الاتفاقية.

ثانيا - عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص:

نتناول دراسة هذا العقد بادئين بمعالجة تكوين العقد وإثباته، ثم تحديد الآثار المترتبة عن هذا العقد من خلال تحديد التزامات وحقوق كل طرف في العقد.

1- تكوين عقد نقل الأشخاص وإثباته:

أ- تكوين عقد النقل: يخضع عقد النقل للأشخاص جوا للقواعد العامة التي تحكم تكوين العقود بصفة عامة سواء تعلقت هذه القواعد بأهلية أطراف العقد أو أركانه العامة، أي الرضا والمحل والسبب .

ويعتبر عقد النقل بصفة عامة عقدا رضائيا ينعقد بمجرد التراضي ولا يلزم توفر شكل خاص، كما يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات في مواجهة الناقل المحترف، ولا يثير تكوين العقد مشكلة خاصة إلا فيما يتعلق بإلزام الناقل بقبول التعاقد مع المسافرين، إذ يعتبر الناقل في حالة إيجاب عام

يتسم بالدوام، فهو يمارس عملاً قد يأخذ صفة المرفق العام، والذي يلزم أن يقدم خدماته للجمهور وأن يجري تقديم هذه الخدمات طبقاً لمبدأ المساواة بين الأفراد. ومع ذلك فإن اتفاقية وارسو تضمنت حكماً يشكك في سريان هذه القواعد على الناقل الجوي، فقد نصت الاتفاقية على أن الناقل يمكنه رفض التعاقد، ولم تقيد الاتفاقية سلطة الرفض بأي قيد مما يوحي بأن الناقل يستطيع ممارسة سلطة مطلقة وتحكيمية في مواجهة الجمهور.

ب- إثبات عقد النقل: أشرنا فيما سبق، إلى أن المسافر يمكنه إثبات عقد النقل بكافة طرق الإثبات، ومع ذلك فإننا نجد اتفاقية وارسو تلزم الناقل بتسليم تذكرة سفر إلى المسافر، حيث فرضت الاتفاقية ذكر بيانات معينة تتضمنها هذه التذكرة، فهل يعني ذلك إن هذه التذكرة ضرورية لإثبات عقد النقل؟ أجابت اتفاقية وارسو على ذلك من خلال اعتبار أن عدم تسليم التذكرة أو عدم تضمنها البيانات المطلوبة لا يمس بالعقد وتكوينه، فالتذكرة ليست وسيلة وحيدة لإثبات العقد وعدم وجودها لا يعني عدم وجود العقد، فقد رتبت الاتفاقية على قبول الناقل للمسافرين، دون إصدار تذاكر النقل الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية.

ومن خلال تعديل اتفاقية لاهاي عام 1955، الذي أوجب وجود بيانات اللازم إثباتها في التذكرة وقصرها على بيانات ثلاثة: 1- بيان نقطتي القيام والوصول 2- بيان محطات الهبوط في الدول الأجنبية 3- إعلان خضوع النقل للحدود القصوى للتعويض.

ولم يعدل بروتوكول لاهاي في الجزء المترتب على عدم وجود التذكرة أو عدم انتظام بياناتها فظل الجزء كما هو.

2- آثار عقد نقل الأشخاص:

أ- حقوق والتزامات المسافرين: يبرم المسافر عقد النقل بهدف الانتقال من مكان إلى آخر ويمثل هذا الهدف الحق الأساسي للمسافر، وحوله تدور كافة الحقوق الأخرى فللمسافر حق

مطالبة الناقل بتنفيذ عملية النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول وفي الموعد المتفق عليه وإذا أخل الناقل يمكن للمسافر استرجاع قيمة التذكرة، فضلا عن التعويضات التي قد تستحق له طبقا للقواعد العامة.

ويلتزم المسافر أساسا، بدفع قيمة التذكرة طبقا لتعريفه الأجر المحددة للخطوط المنتظمة، كما يلتزم بالانصياع لتعليمات الناقل فعليه التواجد في المكان والزمان المحددين لبدء الرحلة، كما يتعين عليه حمل كل المستندات المطلوبة طبقا للقوانين واللوائح المنظمة للشؤون المالية أو الصحية.

ب- حقوق والتزامات الناقل: للناقل الحق في طلب قيمة التذكرة واقتضاها مسبقا، وله الحق في رفض أي راكب لا يحمل التذكرة التي تتسم بطابع شخصي فلا تقبل التحويل وإلا فإن الناقل لا يعد مسؤولا عن الأضرار التي تلحق المتنازل إليه. وللناقل أن يصدر ما يراه لازما من التعليمات تهدف إلى تأمين سلامة الرحلة ويلتزم الناقل أساسا بإتمام عملية النقل طبقا لشروط الاتفاق، ويمتد الالتزام ليشمل الشخص المسافر وأمتعته الشخصية ويلتزم الناقل بضمان السلامة، وهو التزام سيكون مدار دراستنا في موضوع مسؤولية الناقل وفضلا عما سبق، فثمة التزامات تكميلية تتمثل في التزام الناقل بالسهر على راحة الركاب وتوفير حد أدنى من الخدمات اللازمة لهم.

الفصل الثاني:

مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

إن التطور و التقدم التكنولوجي أسفر عن ظهور مفاهيم قانونية جديدة، ولعل أهم هذه المفاهيم هو موضوع المسؤولية الدولية في هذا العصر. باعتبار أن المفهوم التقليدي للمسؤولية لم يعد قادرا على التلاؤم مع الآثار و الأضرار التي تسببها الثورة العلمية الحديثة، ففي عصر يسود فيه

غزو الفضاء و التفجيرات النووية، تضاعفت أهمية المسؤولية نظرا للأضرار الجسيمة التي تجاوزت حدود الدولة التي تستخدمها، بحيث صارت هذه الأضرار خطيرة وشاملة .

و تقوم المسؤولية بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي أو غير عقدي، وهي تركز على أركان و أسس لقيامها¹، والمسؤولية المدنية عن الطيران المدني بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظرا للميزة التي يتميز بها و الأهمية البالغة للمسؤولية والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول.

فالطائرة كونها مركبة جوية تزن آلاف الكيلوغرامات وتحمل في مخزنها كميات كبيرة من المحروقات، تعرف على أنها الأكثر تقلبا عند مغادرة الأرض، وسلوك المركبة يعتمد اعتمادا كليا على نظام معقد من آلاف الأجزاء، صممت وأنجزت على وجه الدقة، حيث تجعلها تسيطر على كل من الجهاز نفسه وعلى الأجهزة المتمركزة في الأرض، حيث أن أصغر خطأ في الحسابات، أو في الصنع أو في وظيفة جزء واحد منها يؤدي إلى كارثة. وإذا حدثت مثل هذه الكوارث ، فما هو أساس المسؤولية الذي يمكن المتضررون من المطالبة بالتعويض؟.

لقد أفردت اتفاقية وارسو 12 أكتوبر 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، الباب الثالث منها لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وإثر التطور الهائل الذي شهده عالم الطيران، ولا يزال، تم تعديل أحكام هذا التنظيم بمقتضى بروتوكولات عديدة نفذ بعضها على المستوى الدولي دون البعض الآخر. وأدى هذا النفاذ إلى وقوع التنازع بينها وبين الاتفاقية الأصلية، مما ترتب عليه في بعض الحالات، إقصاؤها جميعا عن حكم مسؤولية الناقل و إخضاع هذه الأخيرة للقانون الوطني، بمقتضى قواعد التنازع في قانون القاضي المعروض عليه النزاع. ورغبة في تجنب هذه الآثار تم وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو و جميع

¹ - د. محمد فريد العربي، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- 2004 ،

البروتوكولات و الاتفاقيات المعدلة و المكملة لها. ويطلق على هذه الاتفاقية اسم " اتفاقية من شأن توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال في 28 ماي 1999.

وقد أشار المشرع الجزائري في القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم سنة 2003 بالأمر رقم 03-10 المؤرخ في 13 أوت 2003² إلى مجموعة الاتفاقيات الدولية و البرتوكولات التي صادقت عليها الجزائر في ميدان الطيران المدني، وذلك في المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 و المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955.

تضمن القانون رقم 98-06 المحدد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني في الفصل الثامن منه أحكام عقد النقل الجوي و المسؤولية و التأمينات، حيث نص في القسم الثالث عن مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة (في المواد من 145 إلى 156)، و في القسم الرابع عن مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليابسة (في المواد من 157 إلى 164)، و نص في القسم الخامس على المسؤولية الناتجة عن اصطدام الطائرات (في المواد من 165 إلى 170). حيث تناول في كل قسم، حالات المسؤولية و الأضرار التي يسأل عنها الناقل أو المستغل، الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية و تحديد قيمة التعويض و المحاكم المختصة في النظر في دعوى المسؤولية.

² - للإشارة أن الأمر رقم 03 - 10 لم يدخل تعديلات على نظام المسؤولية المدنية و لا الجنائية في الطيران المدني و إنما مس التعديل فقط المواد (2، 41، 116، 117، 120، 127 مكرر) وبالتالي سيتم الإشارة إلى القانون رقم 98-06 سالف الذكر.

من هذا المنطلق وباعتبار المسؤولية بمثابة المفتاح لكل نظام قانوني وهي الجزء الأساسي فيه، إذ أن أهميتها تظهر من خلال استقرار الأوضاع داخل المجتمع. و الطيران المدني باعتباره ذو طابع فريد من وجهة النظر القانونية، فإن النصوص القانونية الدولية و الداخلية المنظمة لأنشطة الدول في ميدان الطيران المدني جاءت مدعمة لموضوع المسؤولية في هذا المجال، مما استدعى الأمر دراسة موضوع "أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري"، بحيث أنه من الناحية النظرية يساعد على فهم معاني ومضامين الأحكام القانونية التي تندرج تحت إطار القانون الجوي، وحتى يتسنى لنا تطبيقها و الاستعانة بها في الناحية العملية عند وقوع أضرار تسببها المركبة الجوية.

بالإضافة إلى أن السبب في اختيار الموضوع هو الاهتمام بهذا الميدان و البحث فيه حتى يتم إثراء المكتبة العربية، و المساهمة في تطوير قواعد الطيران المدني، وكذا إثارة الوعي لدى الرأي العام بمدى أهمية وفائدة السعي نحو المشاركة إلى جانب الدول الأخرى في الاهتمام بهذا النشاط ومحاولة اقتحامه واستخدامه قدر الإمكان.

وأمام هذا الوضع وبعية معرفة موضوع المسؤولية المدنية التي تطرح على مستوى الطيران المدني، جعلنا نطرح قضية طبيعة المسؤولية المدنية التي يتحملها الناقل الجوي في حالة حدوث أضرار من جراء تلك النشاطات و أساسها وحدودها؟.

للإجابة عن هذا التساؤل كان من الطبيعي الاعتماد على المنهج التاريخي، باعتباره يساعد على سرد بعض الحقائق و التي كانت السبب في إرساء بعض قواعد المسؤولية، كما اعتمدنا على المنهج التحليلي وذلك في دراسة آراء الفقهاء الدولي وجهود الدول في إرساء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع على المستوى الداخلي، وتحليل النصوص القانونية متعلقة بهذا الموضوع، وذلك بهدف استخلاص العناصر و المقومات التي تقوم عليها المسؤولية المدنية.

ومن ثم فقد قسمنا الموضوع إلى مبحثين، فخصصنا المبحث الأول لدراسة الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ، حيث تم تقسيمه إلى ثلاث مطالب، في المطلب الأول عالجتنا الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي، وفي المطلب الثاني تطرقنا إلى الإطار الزمني لوقوع الضرر، وفي المطلب الثالث درسنا الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي.

أما في المبحث الثاني و الذي خصصناه لدراسة الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ، فقد قسمناه إلى ثلاث مطالب هو الآخر، حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى أطراف دعوى المسؤولية، وفي المطلب الثاني تطرقنا إلى المحكمة المختصة ومواعيد رفع الدعوى، و في المطلب الثالث درسنا تحديد قيمة التعويض و الإعفاء من المسؤولية.

المبحث الأول:

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

لقد تضمن القانون رقم 98-06 أحكام مسؤولية الناقل الجوي في القسم الثالث من الفصل الثامن في المواد 145 حتى 156، حيث تطرق المشرع الجزائري في هذا القسم إلى الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي، الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية، تحديد قيمة التعويض و المحاكم المختصة في النظر في دعوى المسؤولية.

وقد نص المشرع الجزائري على الأضرار الموجبة لمسؤولية الناقل الجوي، وبين نوع الأضرار أو الخسارة التي يسأل عنها، بما في ذلك الإطار الزمني و المكاني لوقوع مثل هذه الأضرار، كما بين الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، وهو ما سنتطرق إليه بالتفصيل في المطالب الثلاثة التي تندرج في هذا المبحث على التوالي.

المطلب الأول:

الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي.

يعتبر الضرر من أولى الشروط لقيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، لكن عندما يتعلق الأمر بتحديد النظام الذي يكرس الحق في التعويض فنجد فروق جوهرية بين مختلف التشريعات الوطنية، وحتى فيما بين الفقهاء.

وقد تنوع الأضرار التي يسأل عنها الناقل وتتباين في خطورتها، وكذا الأسباب التي أدت إلى حدوث مثل هذه الأضرار، فهي تشمل الأضرار الواقعة على المسافرين أو الركاب الموجودين على متن الطائرة، كما تشمل أيضا الأضرار الواقعة على البضائع و الأمتعة.

الفرع الأول:

الأضرار الواقعة على المسافرين أو الركاب الموجودين على متن الطائرة.

تطرق المشرع الجزائري إلى هذا النوع من الضرر في نص المادة 145 من القانون رقم 98 - 06 يقوله: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال.

تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".

فالمادة 145 بينت الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي و المتمثلة في الأضرار الجسمانية التي تصيب الركاب، وقد صرح المشرع بتعويض "الضرر الذي يصيب المدارك العقلية". وهو بهذا قد خرج من الجدل الذي ثار حول تفسير³ المادة السابعة عشر 17 من اتفاقية وارسو 1929 في جملة " أي أذى بدني آخر". وبالتالي فالمشرع الجزائري لم ينص على تعويض الضرر المعنوي، وهذا في نظرنا أمر طبيعي لأن الضرر المعنوي يعرف بصفة عامة على أنه: الخسارة غير

3 - لقد ظهر جدل كبير بين الفقهاء، حيث منهم من قال أن عبارة أذى بدني آخر لا يشمل الأضرار النفسية، ومنهم من قال³ بأنه يشمل كافة الأضرار التي تصيب الإنسان بما فيها النفسية و العقلية، وهو ما كشف عنه علم وظائف الأعضاء من ارتباط وثيق بين جسد الإنسان وأداء أعضائه لوظائفه الطبيعية و بين الجهاز العصبي و النفسي له ومدى تأثير كل منهما في الآخر و تأثيره به على نحو يصعب معه الفصل بينهما.

أنظر تفاصيل هذا الاختلاف في: - د. محمد العريني، المرجع السابق، ص 203 وما يليها.
وقد صرح دستور المنظمة العالمية للصحة على أن الصحة هي حالة كاملة من الصلاحية البدنية والعقلية والاجتماعية، لذا رأى الفقيه "B.A.HURWITS" أنه يمكن الأخذ بالأضرار المعنوية على اعتبار أنها تدخل ضمن الأضرار النفسية.
أنظر: -د. بن حمودة ليلي، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، دار هومة، سنة 2009، ص 127.

المادية وغير الملموسة، و وبالتالي يتعذر التوصل إلى تعويض مالي يعادل الضرر المعنوي نظراً لأنه لا يمكن تقييمه. كما أنه يتعارض مع مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي.

وما يدعم رأينا أيضاً هو ما جاءت به اتفاقية مونتريال 28 ماي 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والمعدلة⁴ لاتفاقية وارسو 1929، في المادة السابعة عشر 17 منها و التي تنص على: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية".

الفرع الثاني:

الأضرار الواقعة على البضائع و الأمتعة التي هي بحراسة الناقل الجوي.

قد يؤدي خطأ الناقل الجوي أو تابعيه إلى الإضرار بمصالح المرسل أو المرسل إليه عن طريق تلف أو ضياع أو خسارة تصيب البضائع و الأمتعة أو الشحن، وهو بهذا يكون مسؤولاً عن التزامات⁵ التي تلقى عليه، منها عدم التزامه بضمان المحافظة على البضاعة⁶. وهذا ما نصت عليه المادة 146 من القانون رقم 98 - 06 بأن: " يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر و

⁴ - نصت المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو 1929 على أن: " يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى بدني آخر".

⁵ - من هذه الالتزامات نذكر: - الالتزام بتسليم البضاعة. - الالتزام بشحن البضاعة. - الالتزام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

أنظر تفاصيل هذه الالتزامات في: د . طالب حسين موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان - الأردن - سنة 2005، ص 117 إلى 121.

⁶ - يعتبر هذا الالتزام لدى فقهاء القانون الجوي التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات بحيث يفترض خطأ الناقل ما لم ينجح في إقامة الدليل على انتفائه. أنظر في هذا الصدد:

- Gérard Legier, L application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines : Evolution de la jurisprudence, R.F.D.A, 1993, P 133.

الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن..."، فالمادة صريحة في أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة على البضائع و الأمتعة المسجلة.

و السؤال الذي يطرح هو ما مصير الأمتعة غير المسجلة؟ مع الإشارة أن بعض الأمتعة غير المسجلة و التي يحملها الركاب قد تكون قيمتها أعلى بكثير مما يتصور. ونفس الأمر طرح في اتفاقية وارسو 1929 التي لم تنص على ضياع الأمتعة غير المسجلة. ونرى أنه نقص شاب الاتفاقية في هذا الصدد. غير أن هذا النقص تفادته اتفاقية مونتريال 1999 بإضافة هذا النوع من الأضرار في المادة السابعة عشر 17 في الفقرة الثانية 02 بنصها: " و في حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه و وكلائه". وانطلاقاً من هذا فالناقل يسأل عن الأمتعة غير المسجلة، وفي نظرنا أن هذا عيب وقع فيه أيضاً المشرع الجزائري، إذ كان عليه أن يواكب التطور الحاصل في استحداث القواعد القانونية خاصة في ميدان الطيران المدني.

كذلك نطرح تساؤل فيما يخص جثث الموتى هل تعتبر من قبيل البضائع أم من الأشخاص؟ لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذا الموضوع و لا اتفاقية وارسو 1929 وأمام هذا الفراغ القانوني اختلف الفقه حول اعتبار جثث الموتى من قبيل البضائع أم لا، فالدكتور هاني محمد ديويدار قال بأن المقصود في عقد نقل الأشخاص هو الإنسان الحي، فيكون نقل الجثث الهامدة من قبيل نقل الأشياء⁷، غير أن محكمة الصلح في مدينة باريس بحكمها الصادر سنة 1952، اعتبرت نقل الجثث من قبيل نقل الأشخاص و بالتالي تخضع إلى مسؤولية الناقل تجاه الركاب⁸.

⁷ - هاني محمد ديويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1994، ص 167

⁸ - د.طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 117، 118.

الفرع الثالث:

الأضرار الناتجة عن التأخير

قد يؤدي تأخر الناقل الجوي في الوصول إلى الميعاد المحدد، إلى أضرار قد تلحق بالركاب كما قد يؤدي إلى إتلاف البضائع التي هي بحوزته⁹، ويعرف التأخير على أنه مجاوزة الميعاد المحدد، و بالتالي يفترض نشوء التزام في ذمة الناقل الجوي بتنفيذ النقل في مدة معينة. وقد تضمن القانون رقم 98 - 06 هذا النوع من الضرر في المادة 147 على أن: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة و الشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به".

غير أنه ما يعاب على النص، هو غموض مصطلح التأخير، ويمكن الجزم أنه نقلا حرفيا عن نص المادة التاسعة عشر 19 من اتفاقية وارسو 1929، إذ أن تطبيقه في الناحية العملية يثير صعوبات عديدة يمكن ردها إلى عاملين أساسيين: الأول في: أن الاتفاقية قنعت بتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير دون أن تضع معيارا يتسنى على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي سيؤدي إلى مؤاخذة الناقل الجوي. ويتمثل الثاني: في كون مبدأ التأخير قد لقي معارضة شديدة ومتزايدة من طرف الناقلين الجويين و الاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران، بحجة أنه

⁹ - استقر عند المحاكم أنه يعد من قبيل الأضرار الناتجة عن التأخير و المستوجبة لمسؤولية الناقل: عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوت عليه فرصة الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمحفل علمي دعي إليه مع عدد كبير من الشخصيات المرموقة لأجل استلام جائزة مالية كبيرة تقديرا لخبراته، عدم وصول إحدى المشروعات الهندسية المتضمنة للرسومات المتعلقة بإعادة تصميم إحدى المدن في الميعاد المتفق عليه، مما أدى إلى استبعاد صاحبها من الاشتراك في المسابقة الدولية، وأيضا عدم وصول جثة مسلم جزائري توفي في فرنسا في الميعاد مما فوت على أهله إتباع المراسيم الدينية في دفنه، وكذلك تأخر البضاعة في الوصول مما أدى إلى تلفها أو إلى ضياع فرصة بيعها يوم السوق أو إلى انخفاض سعرها. أنظر في هذا الصدد: د. محمد العريني، المرجع السابق، ص 227 و 228

يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية و تعريض سلامتها للخطر¹⁰. وقد ظهر أثر هذه المعارضة بجلاء في الشروط التي تدرجها شركات الطيران، لاسيما تلك الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي¹¹.

المطلب الثاني:

الإطار الزمني لوقوع الضرر

إن مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 يقتضي منها قبول كل ما تقتضيه الاتفاقية، و في حالة سن قوانين داخلية في هذا الإطار، فعلى المشرع الجزائري أن لا يخرج عن ما أقرته الاتفاقيات تطبيقاً لمبدأ سيادة المعاهدات و الاتفاقيات الدولية على القانون الوطني. وأمام هذا الوضع فقد نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يحدثها للركاب و البضائع لكن اشترط حصول هذه الأضرار في إطار زمني و مكاني.

الفرع الأول:

الإطار الزمني للضرر الواقع على الركاب

¹⁰ - باعتبار أن الملاحة الجوية مرتبهة بظروف كثيرة مختلفة ليس في إمكان الناقل أو تابعيه و لا في قدرتهم السيطرة عليها، مثل ظروف الجو التي قد تسمح بالملاحة الجوية أو لا تسمح، أو تسمح بها و لكن بحال تقل فيه سرعة الطائرة، كذلك مرهونة بقدرة الطائرة على حمل البضائع. أنظر تفاصيل هذه الظروف في:

- Benathar, La responsabilité du transporteur aérien en droit français interne, Thèse, Paris, 1962, p642.

¹¹ - نصت المادة 10 من شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (I.A.T.A) لنقل الركاب و الحقائب، و المادة السادسة 06 من شروط نقل البضاعة، "أنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة، وبأن ساعات الرحيل و الوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين الجويين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل و لا تعدو أن تكون سوى مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل". أنظر :

- د. محمد العريبي: المرجع السابق، ص 220 و 221.

نص المشرع الجزائري في الفقرة الأولى من المادة 145 من القانون رقم 98 - 06 على أن : "... شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال". وبالتالي فقد حدد المشرع الجزائري الإطار الزمني الذي يجب أن يقع فيه الضرر للركاب وذلك بأن يحصل الضرر على متن الطائرة أو خلال عملية الإركاب أو الإنزال، وهو يطابق النص الوارد في اتفاقية وارسو 1929، وقد وجهت لهذه المادة انتقاد مفاده، غموض مصطلح الإركاب أو الإنزال.

غير أن الفقه و القضاء استقر على أن بداية الفترة تكون من لحظة مغادرة الراكب القاعة المعدة لجمع المسافرين تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه، ويبدأ الالتزام بالسريان إلى غاية لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله مبان مطار الوصول. و انطلاقا من هذه التعريف يتوجب توفر شرطين أساسيين¹² :

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

الثاني: أن يوجد الراكب في مكان تحف به المخاطر الخاصة بالطيران و الاستغلال الجوي حتى يفهم وجه خضوع هذه المسؤولية لأحكام اتفاقية وارسو.

و الجدير بالذكر أن تعريف عمليات الصعود و الهبوط، ليس قط بمكان تواجد المسافر أو موطن قدميه وقت وقوع الحادث، لأن عبارة الصعود تنصرف إلى تحديد العمليات التي كان يقوم بها الراكب و التي يتحتم عليه إنجازها من أجل الصعود على متن الطائرة، وبالتالي يسأل الناقل حسب المادة السابعة عشر عن الحوادث التي تقع للركاب أثناء تواجدهم في مكان ما داخل

¹² - د. محمد العريني، نفس المرجع، ص 193

المطار. أما الهبوط فيقتصر على فترة خروج الركاب من جوف الطائرة تحت إمرة تابعي الناقل، حتى تخلصهم من وصاية هؤلاء التابعين بدخولهم مباني مطار الوصول .

وانطلاقاً من هذا التعريف الواسع للصعود و الهبوط يتبين خطورة النتائج المترتبة، إذ أنها تؤدي في نهاية المطاف إلى اعتبار الناقل ضامناً لكافة الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تواجده بمباني مطار الإقلاع أو الوصول، رغم ما يتمتع به داخلها من حرية الحركة و التجول بعيداً عن سيطرة الناقل و رقابته أثناء إتمامه إجراءات الصعود إلى الطائرة، غير أن هذه النتائج لا تتفق مع قصد واضعي الاتفاقية¹³.

الفرع الثاني:

الإطار الزمني للضرر الواقع على البضائع

كما أفردت المادة 146 من القانون رقم 98 – 06 الإطار الزمني الخاص بالضرر الواقع على البضائع، حيث اشترطت أن يكون الضرر قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط الطائرة خارج محطة جوية.

وأضافت المادة 146 في الفقرة الثانية 02 أن مدة النقل الجوي لا يغطي أي نقل بري أو بحري أو يتم خارج المطار. غير أنه إذا تم مثل هذا النقل في إطار تنفيذ عقد نقل جوي، من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن يفترض في كل خسارة، إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة من حدث وقع أثناء النقل الجوي.

¹³ -Gérard Legier, Op.cit, P 135

وعلى هذا النحو، فالنقل الجوي في حالة نقل البضائع و الأمتعة، يشمل الفترة التي تمتد منذ استلام الناقل للبضاعة في مطار الإقلاع إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا تحقق سبب الضرر خلال هذه الفترة عد الناقل مخلا بالتزامه بضمان المحافظة على البضاعة¹⁴ وانعقدت مسؤوليته بالتطبيق لأحكام هذه المادة.

المطلب الثالث:

الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي

إن التعرض للمبادئ العامة للمسؤولية المدنية بالتحليل و الدراسة مرهون بمعرفة الأساس الذي تقوم عليه، وذلك بغية اختيار ما يصلح من هذه المبادئ ومطابقتها لهذا المجال، وإجراء بعض التعديلات إن أمكن على هذه المبادئ حتى يلائم ما يلحق القانون الجوي من تطور لمواجهة هذه المشاكل. وبالنظر إلى النصوص القانونية التي تدخل في إطار مسؤولية الناقل الجوي، فيمكن استخلاص أنها عالجت الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية.

لقد قضت اتفاقية وارسو 1929 على الاختلاف و التباين بين الأنظمة القانونية¹⁵ في مجال مسؤولية الناقل الجوي، فوضعت لهذه المسؤولية نظاما موحدًا هدفت من ورائه إلى إقامة التوازن بين

14 - د . محمد العريني، المرجع السابق، ص 213

15 - لقد كان أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها يختلف من دولة إلى أخرى، حيث كانت بعض الدول تأخذ بمبدأ الخطأ كأساس لقيام المسؤولية مثل فرنسا، وبعض الدول تأخذ بمبدأ الخطر كأساس لقيام المسؤولية مثل ألمانيا و سويسرا، وكان الاختلاف حتى في تحديد قيمة التعويض. لتفاصيل أكثر أنظر:

- د. عدلي أمير خالد، قواعد و أحكام عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 65 وما يليها.
- François, le doit aérien instrument idéal 'unification en matière de responsabilité du transporteur aérien, R.F.D.A 1950, p364
- Guinchard, L'influence de la convention de Varsovie sur les règles de droit interne relatives à la responsabilité du transporteur aérien, R.F.D.A.1957 , P 197

المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، ولمستعملي الطائرة من ناحية أخرى. وقد أكدت الاتفاقية على أن الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ المفترض.

حاول فقهاء القانون الدولي¹⁶ نقل فكرة الخطأ من القانون الداخلي إلى القانون الدولي، ولكن دون تمييز بين الخطأ الواجب الإثبات و الخطأ المفترض، حيث أخلطوا بين النوعين من الخطأ. في حين أن القانون الداخلي يميز بينهما تمييزا واضحا، ويختلف بالنتيجة عبء الإثبات بالنسبة للخطأ الواجب الإثبات عن عبء الإثبات في الخطأ المفترض¹⁷. فالخطأ من وجهة نظر فقهاء القانون الدولي، إما أن يقع بشكل عمدي وهو ما يعرف بالتقصير، وإما أن يقع بشكل غير عمدي وهو ما يعرف بالإهمال.

و المشرع الجزائري بدوره أدرج نفس الحكم، حيث اعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تحصل للركاب أو البضائع و الأمتعة نتيجة خطأ ارتكبه هو و تابعيه. وبالتالي يكون على المتضرر إثبات الخطأ الذي ارتكبه الناقل الجوي حتى يستحق التعويض، وإذا أثبت الناقل عكس ذلك يعفى من المسؤولية.

إن الأمر يبدو طبيعيا عندما يتعلق الأمر بالأضرار الواقعة على الركاب، إذ يمكنهم إثبات خطأ الناقل الجوي في هذه الحالة باعتبارهم كانوا حاضرين مع الناقل الجوي أو تابعيه أثناء الإخلال بالتزامه، لكن السؤال يطرح بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار الواقعة على البضائع، إذ كيف

¹⁶ - أمثال الفقيه الهولندي جروسوس ، و الفقيه جورج سل ، وجابريل سالفينول ، ولويس لوفير وغيرهم

أنظر آراء هؤلاء الفقهاء في :

- د. بن عامر تونسي ، أساس المسؤولية الدولية في ضوء القانون الدولي المعاصر ، منشورات دحلب ، طبعة أولى ، 1995 ، ص 72-75 ،

- د. عبد العزيز العشاوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، دار هومة، الجزائر 2007، ص 18 وما يليها.

¹⁷ - د. محسن عبد الحميد أفكيرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي ، دار النهضة العربية، القاهرة 1999 ، ص 15 ،

يتسنى للمرسل أو المرسل إليه إثبات الخطأ الذي ارتكبه الناقل الجوي تجاه بضاعتهم إذا لم يكونوا حاضرين أثناء وقوع الخطأ؟

وهذا ما طرحه فعلا الفقهاء، إذ أن أساس الخطأ لا يخدم الضحية بأي حال من الأحوال، وإنما يعطي الحرية التامة للناقل الجوي في إثبات أنه قام بالإجراءات اللازمة لذلك، وبالتالي قد يضيع حق المضرور من استيفاء التعويض. ولتفادي هذا المشكل كان لزاما على المشرع الجزائري مواكبة التطور الحاصل في تحديث النصوص القانونية في ها الميدان، خاصة فيما يتعلق بتعديل اتفاقية وارسو 1929، باتفاقية جديدة تتمثل في اتفاقية مونتريال لسنة 1999. حيث أقامت مسؤولية الناقل الجوي في إطار نقل البضائع على أساس الخطر¹⁸، بمعنى على الضحية إثبات الضرر فقط.

المبحث الثاني:

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

تعتبر المسؤولية بمثابة المفتاح لكل نظام قانوني وهي الجزء الأساسي فيه، إذ أن أهميتها تظهر من خلال استقرار الأوضاع داخل المجتمع، لذا كان لزاما على المشرع الجزائري بصفة خاصة و المجتمع الدولي بصفة عامة، تبني أحكام قانونية تنظم الآثار القانونية الناتجة عن المسؤولية، و التي تتمثل في إزالة الآثار الضارة من جانب الناقل الجوي، وهو ما يطلق عليه بالالتزام بالتعويض¹⁹.

¹⁸ - كان أول تعديل للأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل تجاه شاحني البضائع في بروتوكول جواتيمالا في الثامن 08 مارس 1971 أنظر تفاصيل هذا البروتوكول في:

- د. هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة أولى، 2005، ص 8 و ما يليها.
- د. محمد فريد العريبي، د. جلال وفاء محمد، القانون الجوي (الملاحة الجوية و النقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، سنة 1998، ص 324 إلى 337

¹⁹ - محسن عبد الحميد أفكيرين، المرجع السابق، ص 346.

فعندما يخفق الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعمل الطائرة، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء ليرفع أمامه دعواه لاقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر. وبالتالي تظهر المراكز القانونية لكل شخص أثناء رفع دعوى المسؤولية (المطلب الأول)، كما اهتم المشرع الجزائري بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل حيث وضح المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى (المطلب الثاني)، وحدد قيمة التعويض التي يستحقها المتضرر. كما خول للناقل الجوي طرق لدفع المسؤولية (المطلب الثالث).

المطلب الأول:

أطراف دعوى المسؤولية.

يتمثل أطراف دعوى الخصومة في المدعي باعتباره الطرف المتضرر من الخطأ راكبا كان أم شاحنا للبضاعة، ومن المدعى عليه و المتمثل في الناقل الجوي.

الفرع الأول:

المدعي :

الأصل العام أن كل من أصابه ضرر، سواء كان الراكب نفسه أم الغير، ولورثة الراكب باعتبارهم من الغير في حالة وفاته دعويان: دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته و هي دعوى عقدية تنتقل إليهم بتركته، ودعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة عائلهم، وهي دعوى تقصيرية²⁰.

²⁰ - د. علي البارودي، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2001، ص 660

تضمن المشرع الجزائري أحكام المدعي ، وخول له حق رفع الدعوى باعتباره طرف مدعي، كما خول لذوي الحقوق رفع الدعوى أيضا للمطالبة بالتعويض في حالة وفاة الراكب، وهذا ما يفهم من خلال المادة 150 من القانون 98 - 06 التي تحدد قيمة التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته ، كذلك في نص المادة 153 من القانون 98 - 06 التي تقضي بأن : " لا يمكن المسافر أو ذوي حقوقه أي يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل... "

وقد تطرق المشرع الجزائري إلى رفع الدعوى في حالة وفاة الراكب من طرف ذوي الحقوق نتيجة للإحالة التي تضمنتها اتفاقية وارسو 1929 بأن يقوم المشرع الوطني بمعالجة هذا الموضوع دون الخروج عن أحكام المادة الرابعة و العشرون 24 منها و التي تقضي بأن لا يخرج المشرع الوطني عن الأوضاع و الحدود المقررة في الاتفاقية و دون الإخلال بتحديد الأشخاص الدين لهم حق التقاضي و لا بحقوق كل منهم.

و يأخذ المرسل أو المرسل إليه صفة المدعي في الدعوى المتعلقة بالبضائع، فقد خول المشرع الجزائري للمرسل أو المرسل إليه حق رفع الدعوى ضد الناقل الجوي أو تابعيه عند حصول الأضرار للبضائع أو الأمتعة المرسلة، وقد تكون الدعوى مرفوعة نتيجة عدم الالتزام بالعقد وتكون مسؤولية عقدية، كما قد تكون نتيجة الأضرار الحاصلة على البضاعة وتكون مسؤولية تقصيرية.

وقد بين المشرع الجزائري في الفقرة الثانية 02 من المادة 153 على إمكانية رفع الدعوى من طرف المرسل و المرسل إليه على الناقل لكن لا يلتزم الناقل بدفع التعويض مرتين، بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة، ولا يحسب سوى الضرر الزائد على هذه القيمة.

الفرع الثاني:

المدعى عليه

لقد تضمنت نصوص القانون رقم 98 - 06 حالات المسؤولية التي يسأل عنها الناقل بصفته مدعى عليه ، وذلك سواء كانت المسؤولية في نقل الركاب أو البضائع أو عن التأخير. وبالتالي فقد قررت المسؤولية على الناقل و تابعيه، غير أنه في بعض الحالات عند وقوع الضرر قد يلحق الضرر أيضا بالناقل الجوي أو تابعيه وقد يؤدي الأمر إلى وفاتهم.

إن الأمر سيكون طبيعيا عندما ينجو الناقل و تابعيه، حيث ترفع الدعوى على الناقل الجوي، أو من ارتكب الخطأ بصفة عامة. وهو ما نص عليه المشرع في المواد²¹ 145، 146، 147.

1- وفاة الناقل الجوي:

لكن لم يتطرق المشرع إلى الحالة التي يتوفى فيها الناقل الجوي، فكيف يتسنى للمضرور استيفاء التعويض؟ في هذه الحالة و باعتبار الجزائر قد صادقت على اتفاقية وارسو 1929 ، فوجب الرجوع إلى أحكامها و النظر فيما إذا كانت قد جازمت في هذا الأمر أم لا؟ و بالفعل يظهر ذلك جليا في نص المادة السابعة و العشرين 27 منها على أنه: " في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه". و يديهي أن هذا الحكم لا يسري إلا في حالة الناقل الجوي باعتباره شخص طبيعى، إذ لا يتصور قيامه بالنسبة للشخص المعنوي²².

2- الناقلون المتتابعون:

²¹ - المادة 145 من القانون 98 - 06 : " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص ...".
المادة 146 : " يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة ، أو الشحن ...".

المادة 147: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي ...".

²² - د. علي البارودي، د. محمد فريد العريبي، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 662

كما يثار الإشكال في تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع، وهو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع.

نصت المادة 153 من القانون رقم 98 - 06 على الناقلون المتتابعون وقررت بين مسؤولية نقل الأشخاص ومسؤولية نقل البضائع، حيث نصت في الفقرة الأولى 01 من المادة 153 على أنه : " 1- لا يمكن المسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلال الحادث أو التأخر، إلا إذا وقع التنصيب الضريح بأن الناقل الجوي الأول تولى المسؤولية أثناء الرحلة بكاملها."

فمن خلال هذه الفقرة يتضح أنه لا يجوز للمسافر أو ذوي حقوقه رفع دعوى المسؤولية إلا على الناقل الجوي الذي أنهى النقل الجوي والذي وقع خلاله الحادث أو الضرر. هذا كأصل عام، وقد استثنت هذه القاعدة في حالة إذا وجد اتفاق مسبق بأن الناقل الجوي الأول فهو الذي يتولى المسؤولية بكاملها.

أما فيما يتعلق بنقل البضائع و الأمتعة، فقد نصت الفقرة الثانية 02 من المادة 153 على أنه : " 2- يمكن مرسل أمتعة أو سلع أن يرفع دعوى ضد الناقل الجوي الأول و المرسل إليه صاحب حق التسلم ضد الناقل الأخير، وفضلا عن ذلك يمكن الاثنين التصرف ضد الناقل الذي أتم النقل الذي وقع خلاله التلف أو الضياع أو الخسارة أو التأخير.

يتقاسم هذان الناقلان المسؤولية تجاه المرسل و المرسل إليه."

فيكون من حق المرسل، استنادا إلى نص هذه الفقرة أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول، ومن حق المرسل إليه أن يرفع دعوى ضد الناقل الأخير، هذا فضلا على استطاعة كل منهما

أن يرجع على الناقل الذي حدث التلف أو الهلاك أو الضياع أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين على وجه التضامن أمام المرسل و المرسل إليه.

3- الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي:

تثور الصعوبة عند تحديد الشخص الذي ينبغي الرجوع عليه عندما يقوم بتنفيذ النقل متعاقدون وناقلون فعليون.

لم تنص اتفاقية وارسو 1929 على هذه الحالة، و لا المشرع الجزائري غير أن اتفاقية غوادا لآخارا الموقعة في الثامن عشر 18 سبتمبر 1961 و المكملة لاتفاقية وارسو 1929 تداركت الأمر، ونصت عليه في المادة السابعة 07 منها على أنه: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين، وفقا لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم و الإجراءات الخاصة به".

ونفس الحكم أشارت إليه اتفاقية مونتريال لسنة 1999 في المادة التاسعة و الثلاثين 39 التي تبين معنى الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، و المادة أربعين 40 التي تبين مسؤولية كل منهما، بالإضافة إلى المادة الواحدة و الأربعين 41 التي بينت المسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي.

و في رأينا أن هذا أمر لا يجب الإغفال عنه، غذك كان لزاما على المشرع الجزائري أن يعدل من أحكام المادة 153 و المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999، لأنه يجعل النظام القانوني الجزائري ناقص من عدة جوانب خاصة فيما يتعلق بمصلحة الضحية المتضرر من الحادث. كذلك

يؤدي به إلى الوقوع في تضارب بين نظامين مختلفين الأول يتمثل في اتفاقية وارسو 1929 و الثاني في اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الثاني:

المحكمة المختصة ومواعيد رفع الدعوى

عندما يخفق الناقل الجوي في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعمل الطائرة، فمن الطبيعي أن يلجأ المتضرر إلى القضاء يرفع أمامه دعواه لاقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر، ولقد اهتمت النظم القانونية المختلفة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل فوضعت لها أحكاما تراعي مصلحة المضرور من ناحية، ولكنها لا تهمل من ناحية أخرى مصلحة الناقل الجوي²³.

الفرع الأول:

المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية:

حدد المشرع الجزائري في المادة 155 من القانون رقم 98 - 06 المحكمة المختصة بالنظر في دعاوى مسؤولية الناقل الجوي و ذلك بنصها: " 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" فمن خلال نص المادة 155 يتبين أن المشرع الجزائري أعطى للمضرور حق رفع دعواه أمام موطن المدعى عليه فقط الذي هو الناقل الجوي، وهذا بخلاف ما

²³ - د. علي البارودي، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق، ص

جاءت به اتفاقية وارسو 1929 التي أعطت للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول طبقاً لنص المادة الثامنة والعشرين 28.

ويمكن القول أن عدم تطرق المشرع الجزائري للحالة الثانية (رفع الدعوى أمام جهة الوصول) لا ينقص من حق المتضرر في شيء وذلك باعتبار أن الجزائر قد صادقت على اتفاقية وارسو 1929، وهو ما يجعل الاتفاقية تسمو على التشريع الوطني، و المشرع بهذا لم يخالف الاتفاقية، ولم يضيف أحكاماً تخالفها. وبالتالي يجوز للمتضرر رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول التي وصلت إليها الطائرة فعلاً، أو التي كان محددًا وصولها إليها، وعلى ذلك إذا تطوع الناقل بتوصيل البضاعة إلى محل إقامة المرسل إليه فالمحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة لا مكان تسليم البضاعة، وإلا جاز للمرسل إليه أن يرفع الدعوى أمام محكمته هو.

وأضافت اتفاقية مونتريال 1999 اختصاص آخر للمحاكم قد يلجأ إليها المتضرر في حالة المسؤولية عن وفاة الركاب أو إصابتهم، وذلك أمام المحكمة التي يوجد فيها محل الإقامة الرئيسي و الدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، حسب ما جاءت به الفقرة الثانية 02 من المادة الثالثة و الثلاثين 33 .

وقد بينت الفقرة الثانية أنه لكي يكون للمتضرر الحق في رفع دعواه أمام المحكمة التي يوجد بها مقره الرئيسي و الدائم وجب توفر جملة من الشروط:

1- أن يرفع دعواه أمام دولة طرف في اتفاقية مونتريال 1999 و التي يكون فيها مقره الرئيسي و الدائم وقت وقوع الحادثة.

2- يجب أن يكون الناقل يقوم بعملية نقل الركاب جواً تجاه هذه الدولة الطرف أو منها.

3- أن يكون النقل الذي يقوم به سواء بطائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري.

4- أنن يزاول الناقل أعماله لنقل الركاب جوا من مباني يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه بارتباط تجاري.

وقد بينت النقطة ب من الفقرة الثالثة 03 من المادة الثالثة و الثلاثين 33 على أن عبارة محل الإقامة الرئيس و الدائم هو مكان المسكن الأوحد الثابت و الدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، و لا تعتبر جنسية الراكب العامل الحسم في هذا الصدد.

كما أضافت المادة الرابعة و الثلاثين 34 من اتفاقية مونتريال 1999، طريق آخر يتجه إليه الطرفان في عقد نقل البضائع، وذلك عن طريق التحكيم، غير أن المادة اشترطت أن يكون اللجوء إلى هذا الطريق كتابيا بين الطرفين.

من هذا المنطلق وباعتبار المشرع الجزائري لم يتطرق لهذا الاختصاص و لم يصادق على اتفاقية مونتريال 1999 بعد، فإن هذا الأمر سيفوت الفرصة على الراكب المتضرر أو ذوي حقوقه في حالة وفاة الراكب، خاصة وأن المقر الرئيسي و الدائم يساعدهم على ربح الوقت وتفادي مصاريف التنقل و المعاناة باعتبار أن المحاكمة قد تطول أو تقصر بالنظر إلى التحقيقات التي تقوم بها لجان التحقيق المختصة في معرفة سبب الحادث. بالرغم من أن المادة الثانية و العشرين 22 في فقرتها السادسة 06 من اتفاقية مونتريال نصت على إمكانية المطالبة بكل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي بما فيها الفوائد.

الفرع الثاني:

مواعيد رفع الدعوى

تضمن المشرع الجزائري في القانون رقم 98 - 06 موضوع تقادم دعوى المسؤولية في المادة 156 بنصها: " تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق :

1- بالدعاوى من أجل سداد الإتاوات المستحقة للأبحاث و الإسعاف و الإنقاذ. و تسري المهلة اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات.

2- بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين و الأمتعة و الشحن المنقول لأعضاء الطاقم مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه. وتسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود."

فمن خلال المادة 156 يتبين أن مدة تقادم دعوى المسؤولية تكون خلال سنتين 02 تبدأ من تاريخ الانتهاء من عمليات الإسعاف و الإنقاذ، كما تكون أيضا بستتين بالنسبة لحالات مسؤولية الناقل الجوي تبدأ من تاريخ وصول الطائرة أو افتراض وصولها. وهذه المدة تتعلق بتقادم دعوى المسؤولية وذلك بخلاف ما جاءت به اتفاقية وارسو 1929 على أن هذه المدة تمثل سقوط دعوى المسؤولية²⁴.

ويتضح جليا أن المشرع الجزائري قد أضاف المسؤولية المتعلقة بالإتاوات المستحقة للأبحاث وهذا ما لا نجده لا في اتفاقية وارسو 1929، و لا في اتفاقية مونتريال 1999. غير أن الاتفاقيتين صرحتا بأن المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى يكون لها الاختصاص في تحديد طريقة حساب هذه المدة.

المطلب الثالث:

تحديد قيمة التعويض و الإعفاء من المسؤولية.

²⁴ - استعمل مصطلح déchéance و الذي يعني بالعربية سقوط، في حين أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح prescription و الذي يعني التقادم. وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا المصطلح نتيجة الاختلاف الذي وقع بين الفقهاء في تفسير المصطلح déchéance. وقد ذهب الرأي الراجح في هذا الاختلاف إلى القول بأنه يعني سقوط دعوى المسؤولية. أنظر تفاصيل هذا في : هشام فضلى، المرجع السابق، ص 117، 118.

إن القاعدة الأساسية في إصلاح الضرر، تتلخص في إلزام المدعى عليه بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر متى كان ذلك ممكناً، أما إذا لم يكن ذلك ممكناً فليس أمام المدعي إلا اللجوء إلى التعويض النقدي. ومتى أخل الناقل الجوي بالتزاماته و أخفق في إقامة الدليل على انتفاء خطئه، انعقدت مسؤوليته وانشغلت ذمته بتعويض الضرر الذي يلحق بالركاب و بشاحني البضائع و الأمتعة. غير أن المشرع الجزائري قد خرج على هذا الأصل ووضع للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي المسؤول حدا لا يجوز النزول الاتفاقي عنه²⁵ كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية وارسو 1929 .

الفرع الأول:

تحديد قيمة التعويض

لقد نص المشرع الجزائري صراحة على أنه تطبق أحكام اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 بشأن تحديد قيمة التعويض في دعوى مسؤولية الناقل الجوي، وذلك في الفقرة الأولى من نص المادة 155 من القانون 98 - 06 بنصها: " مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 و بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و المصادق عليهما من طرف الجزائر".

لقد سبق و أن أشرنا إلى أن اتفاقية وارسو 1929 قد قضت على الاختلاف و التباين بين الأنظمة القانونية ، وذلك في عدة ميادين، وهو ما نلمسه في مسألة تحديد قيمة التعويض، وذلك

²⁵ - د.محمد العربي، المرجع السابق، ص239. و أنظر أيضا : د. علي البارودي، د. محمد فريد العربي، د.محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 631 وما يليها.

مراعاة لمصلحة مستعملي الطائرات، و مصلحة الناقل الجوي على السواء، كما أكدت الاتفاقية على أن الناقل الجوي لا يستفيد من هذا التحديد أو الإعفاء منه إذا كان سيء النية²⁶.

ويحمل الاتفاقية الأخذ بهذا المبدأ اعتبارات²⁷ منها:

1- أن الحوادث التي تتعرض لها الطائرات، كثيرا ما تؤدي إلى تحطيمها وإلى هلاك كل ما بداخلها أشخاصا كانوا أم بضاعة، فإذا تقرررت مسؤولية الناقل عن تعويض كل الأضرار الحاصلة فذلك سيؤدي حتما إلى إفلاس المؤسسة وشل حركة الملاحة الجوية.

2- أن كفالة استمرار هذا النوع من الاستغلال الاقتصادي وازدهاره مرتبط بمدى إمكانية التأمين من المخاطر التي قد يتعرض لها هذا الاستغلال. ولن يتسنى تحقيق هذه الإمكانية إذا ما التزم الناقل بتعويض كل الضرر، وذلك لاستحالة قيامه مقدما بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعه.

وانطلاقا من هذه الاعتبارات، حددت اتفاقية وارسو في المادة الثانية والعشرين 22 الحد الأقصى لقيمة التعويض، ففي مجال مسؤولية الناقل تجاه الركاب ب: مائة وخمسة وعشرين ألف (125.000) فرنك، وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة ربع، فلا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور.

وحددت الفقرة الثانية 02 من المادة السالفة الذكر قيمة التعويض²⁸ ب: مائتي وخمسين 250 فرنك عن كل كيلوغرام، أما فيما يخص الأشياء التي يحتفظ الراكب بحراستها كحقائب اليد

²⁶ - أنظر نفاصل التعويض عن النقل في: المحامي، شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 28 وما يليها.

²⁷ - د. علي البارودي، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 632، 633.

مثلاً، فقد نصت الفقرة الثالثة على أن يكون الحد الأقصى للتعويض خمسة آلاف (5000) فرنك لكل راكب. ويقصد بالفرنك في الاتفاقية الفرنك الذهبي الذي يشتمل على 65 مليغرام ونصف من الذهب عيار 900 في الألف. حسب ما نصت عليه الفقرة الرابعة من نفس المادة.

وفي بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو فلم يأتي جديد حول تحديد قيمة التعويض حيث أضاف فقط القيمة المتعلقة بتعويض الركاب حيث أصبحت ضعف ما كانت عليه. (أصبحت 250.000 فرنك).

إن تحديد قيمة التعويض لم يقف إلى هذا الحد بل عدل في أكثر من مرة²⁹ في كل من اتفاقية مونتريال لسنة 1966، و بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971، وبروتوكول مونتريال 1975، وأخيراً في اتفاقية مونتريال 1999.

وقد أخذت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بنام مزدوج للمسؤولية في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني، حيث تبنت المسؤولية الموضوعية إذا كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة سحب خاصة، ومسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض إذا كانت قيمة الأضرار تتجاوز مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة³⁰. وبالتالي يوجد انفصال كامل بين نظامي المسؤولية داخل مبلغ التعويض الواحد، فإذا طلب المدعي تعويضاً مقدراً بمائتي ألف (200.000) وحدة حقوق سحب خاصة، فإن الناقل يكون ملتزماً بتعويضه وفقاً لقيمة الضرر،

28 - وجه لمبدأ تحديد قيمة التعويض انتقادات لاذعة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك للمطالبة بإنصاف المسافرين بزيادة التعويض الذي يستحق في حالة الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى حيث أدى الأمر بها إلى التهديد بالانسحاب من اتفاقية وارسو 1929، أنظر تفاصيل موقف الولايات المتحدة الأمريكية من مبدأ تحديد قيمة التعويض في: - د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص25 وما يليها.

29 - أنظر تفاصيل هذه التعديلات في قيمة التعويض عند: د. هشام فضلي، المرجع السابق، ص61 إلى 71.

30 - المادة الواحدة و العشرون 21 فقرة أولى 01 و ثانية 02 من اتفاقية مونتريال 1999.

بما لا يزيد عن مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة وفقا لقواعد المسؤولية الموضوعية، وبالقدر الذي يزيد على مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة وفقا لقواعد المسؤولية المستندة على الخطأ المفترض³¹.

أما الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب فالحد الأقصى للتعويض عنها هو 4150 وحدة حقوق سحب خاصة وفقا للمادة الثانية و العشرين 22 فقرة أولى 01 من اتفاقية مونتريال 1999.

وأما هذا الاختلاف المتباين في تحديد قيمة التعويض بين اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 كان يدر بالمشروع الجزائري مواكبة الأحداث و التطورات القانونية في مجال الطيران المدني، لأن عدم التصديق على اتفاقية مونتريال 1999 يجعل المتضرر يفقد حقوقه إذا ما رفع دعواه أمام القضاء الجزائري، بالنظر إلى قيمة التعويض التي حددتها اتفاقية وارسو 1929، ونظرا لأن المسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض، بحيث إذا برهن الناقل الجوي على عدم خطئه لا يسأل عن التعويض و يعفى من المسؤولية، وهذا أمر ليس في مصلحة الضحية.

وهو ما دعت إليه المنظمة الدولية للطيران المدني في عديد من المحافل الدولية إلى مسارعة الدول و خاصة العربية منها للمصادقة على اتفاقية مونتريال 1999. لأن عدم المصادقة على الاتفاقية و البقاء على النظام القديم أي اتفاقية وارسو 1929 يجعل نظام الملاحة الجوية يخضع لنظامين مختلفين لكل منهما قوته الإلزامية. وهذا لا يخدم مستعملي الطائرات و الناقلين الجويين.

الفرع الثاني:

الإعفاء من المسؤولية.

³¹ - د. هشام فضلى، المرجع السابق، ص 67

الأصل العام في الإعفاء من المسؤولية يستند إلى الأساس الذي تقوم عليه، فإن كانت المسؤولية تقوم على أساس الخطأ، فيتم إعفاؤه منها بمجرد إثبات انتفاء الخطأ الذي يعتمد بدوره على طبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل، وبالتالي إثبات أن عدم تنفيذه الالتزام يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه. أما إن كانت المسؤولية تقوم على أساس الخطر فيتم إعفاؤه منها بمجرد التدليل على ارتداد الضرر إلى واحد من الأسباب التي ذكرها القانون، وبالتالي إثبات أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل العادي.

تضمن القانون رقم 98 - 06 أحكام الإعفاء بمن المسؤولية بالنسبة للناقل الجوي، وذلك يكون عند إثبات عكس ما ادعى به الشخص المتضرر أو ذوي حقوقه. ويتمثل ذلك في المواد 148 و 149، حيث نصت المادة 148 على أن: " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.

لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عند نقل الأمتعة و الشحن إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها".

وهو نقل حرفي عما تضمنته المادة العشرين 20 من اتفاقية وارسو 1929، ومن خلال نص المادة 148 سالفه الذكر يتبين أنه لكي يعفى الناقل الجوي من المسؤولية وجب توفر جملة من الشروط نجملها في:

أولاً: اتخاذ الناقل صحة مندوبيه كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك:

متى أدخل الناقل بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد نقل الأشخاص أو البضائع افتراض الخطأ في جانبه، وانشغلت ذمته بالمسؤولية، ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا أقام الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم

اتخاذها. والفقهاء أثناء شرحهم لهذا الوسيلة اختلفوا حول ماهية التدابير الضرورية التي يجب على الناقل الجوي إثباتها؟

فمنهم من عرف التدابير على أنها تلك الإجراءات التي يقوم بها الناقل و التي من شأنها أن تؤدي موضوعيا إلى منع حدوث الضرر، أو هي التي لو اتخذها الناقل الجوي ما وقع الضرر¹. ومنهم من وسع في تعريفها على أنها تعني التدابير المعقولة و الهمة الكافية و العناية لتفادي الضرر، وتقاس هذه المعقولة بمعيار الناقل الحريص أو رب الأسرة الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الناقل المسؤول². وبالتالي فلا يكلف الناقل بإقامة الدليل على السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الحادث المتولد عنه الضرر، وإنما معرفة النقل الجوي لسبب وقوع الضرر تجعله يقيم الدليل على أنه قد اتخذ في مواجهة هذا السبب كافة التدابير اللازمة و الضرورية. أما إذا كان سبب الحادث مجهولا، فلا تلقى تبعته على عاتق الناقل طالما أنه قد أقام الدليل على أنه تصرف بصفة الناقل الحريص.

ومنهم من ضيق في مفهوم التدابير الضرورية على أنه يلقي على عاتق الناقل الجوي إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المتولد عنه الضرر و بإقامة الدليل أيضا على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه عن طريق إثبات أنه هو و تابعيه قد اتخذوا في مواجهته كل التدابير المعقولة لتلافي حدوثه. وهو الرأي الراجح في هذا الموضوع.

¹ - أخذ بهذا التعريف أنصار التفسير الحرفي من هؤلاء الفقهاء نجد الفقيه Koffka و الفقيه Bodenstein غير أنهم تعرضوا لانتقاد شديد ذلك أن هذا التعريف ينتقص من مضمون المادة العشرين 20 و يناقض في نفس الوقت غرض الاتفاقية. أنظر تفاصيل هذه النظرية وأخرى في : د. محمد العريني، المرجع السابق، ص 230 وما يليها.

² - أخذ بهذا التعريف أنصار نظرية التفسير الموسع أمثال الفقيه Lemoine و الفقيه Chauveau و الفقيه Lacombe وقد أخذ بهذه النظرية القضاء الأنجلو - أمريكي أنظر تفاصيل هذه النظرية في : د. محمد العريني، المرجع نفسه، ص 232 وما يليها.

وقد أدخل اتفاق مونتريال لسنة 1966 و بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 تعديل فيما يخص أساس المسؤولية أو طرق الإعفاء منها من جانب الأضرار الواقعة على الركاب فقط، فحدد البروتوكول الوسائل التي يستطيع الناقل بمقتضاها درء مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالركاب وهذه الوسائل تتمثل في: أولاً: الحالة الصحية للراكب، إذا كانت هي السبب الوحيد لما لحق به من أضرار¹. ثانياً: خطأ المصاب. ويعفى الناقل من المسؤولية كلية إذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد للضرر، ويكون هذا الإعفاء جزئياً إذا كان الخطأ مشتركاً بينه وبين المصاب².

ثانياً: إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها

وهذا أمر طبيعي، فإذا كان الضرر واقع من البضاعة نفسها ولا يكون للناقل يد في هذا الإضرار، فيعفى الناقل الجوي من المسؤولية في هذه الحالة، غير أنه لا يمكنه ذلك إذا كان ضياع البضاعة ناتج عن التأخير في النقل الجوي أو أي حادث آخر يؤدي إلى هلاك البضاعة.

ثالثاً: خطأ المضرور:

نصت المادة 149 من القانون 98 - 06 على هذه الوسيلة وذلك: " في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة". ونفس الشيء بالنسبة لهذه المادة إذ تعتبر نقل حرفي عما ورد في المادة الواحدة و العشرين 21 من اتفاقية وارسو 1929.

¹ - المادة الرابعة فقرة أولى من بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971

² - المادة السادسة من بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971.

فحتى يتسنى للناقل الجوي إعفاؤه من المسؤولية وجب عليه إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة خطأ الشخص المضرور وأسندت للمحكمة عند تطبيقها لقانونها أمر تقدير مدى أثر الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي حتى يتسنى لها استبعاد مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها. ويرى الدكتور محمد العريني أن السبب في هذه الإحالة يرجع إلى فشل الاتفاقية في تبني مفهوم موحد لهذه المشكلة، وبالتالي على المحاكم الداخلية التوفيق قدر الإمكان بين المفاهيم المتبادلة لأثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة¹.

ويجب الإشارة إلى أن ما جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 يخالف تماما ما تطرقت إليه اتفاقية وارسو 1929 و المشرع الجزائري، إذ أن إحداث المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي، جعلت وسائل الإعفاء تتعدد حسب حالة المسؤولية التي سيسأل عنها الناقل الجوي²، سواء كانت المسؤولية عن الركاب أو المسؤولية عن البضائع أو المسؤولية عن التأخير، ونجد هذه الوسائل بالتفصيل في المادة عشرين 20 و المادة الحادية و العشرين 21 منها.

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

¹ - د. محمد العريني، المرجع السابق، ص 239.

² - أنظر تفاصيل الإعفاء من المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999 في : د. هشام فضلي، المرجع السابق، ص 42

خاتمة:

خلاصة لما سبق، يتبين أن المشرع الجزائري قد حدا حدا اتفاقية وارسو 1929 في جميع جوانبها، و بالنظر إلى حدة مشكلة التنازع بين البروتوكولات واتفاقية وارسو الأصلية، خاصة بعد دخول بروتوكولات مونتريال الإضافية الأولى و الثانية و الرابعة حيز التنفيذ، والتي أدت إلى هدم مبدأ توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، الذي سعت اتفاقية وارسو وتعديلاتها إلى تحقيقها.

وبالنظر إلى ما تعرضت له اتفاقية وارسو من انتقادات حول مواكبة التطور الحاصل في الملاحة الجوية، عمدت الجماعة الدولية على تفادي الآثار المترتبة على تعدد الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي، فانعقد في مونتريال مؤتمر دولي في الفترة ما بين العاشر 10 و الثامن و العشرين 28 من ماي 1999 لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في مجال النقل الجوي الدولي، و الذي انتهى بتوقيع اتفاقية دولية تعرف باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999.

وكما بينا سالفا، أن عدم انضمام المشرع الجزائري إلى اتفاقية مونتريال 1999، يجعله هو الدول الأخرى في موضع حرج، وذلك باختلاف الأنظمة القانونية التي تحكم النقل الجوي، فمن الدول من صادقت على اتفاقية مونتريال 1999 (فرنسا، اسبانيا، الدنمارك، بلجيكا، ألمانيا، فنلندا، إيطاليا، السويد، انجلترا، النمسا، هولندا) و دول أخرى لم تصادق عليها، و إنما بقيت مصادقة على اتفاقية وارسو 1929. وهذا يجعلها تتباين في عديد من المسائل، وتضر بمصالح المتضررين، و الناقلين الجويين على السواء.

وهذا ما يدفعنا إلى مطالبة المشرع الجزائري على وجه الخصوص و الدول العربية بشكل عام إلى الإسراع في المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999، وذلك لعدة أسباب نجملها:

- أنها أقرت المسؤولية الموضوعية و التي تقوم على أساس الخطر بالإضافة إلى المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض.
- أنها رفعت من قيمة التعويض التي كانت سائدة في اتفاقية وارسو و البروتوكولات التابعة لها. ونصت على مراجعة حدود المسؤولية مرة كل خمس سنوات.
- في مجال الاختصاص القضائي، حيث زادت مكان الإقامة الرئيسي أو الدائم للمتضرر. بالإضافة إلى وسيلة التحكيم.
- كما نصت على المسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي .

كل هذه الأسباب و أخرى، يكون لها أثر إذا كانت كل النظم القانونية متحدة فيما بينها وتطبق نفس الأحكام و المبادئ على مسؤولية الناقل الجوي، وبالفعل فقد سعى فقهاء القانون الجوي إلى إحداث ذلك عندما اقترحت المادة 55 في مشروع اتفاقية مونتريال 1999 و التي كانت تنص على كل دولة تصادق على اتفاقية مونتريال 1999، وجب عليها التصريح صراحة وكتايا بالتخلي عن اتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات التابعة لها، ولكن للأسف لم يتم اعتماد

هذه المادة، وبقي التنازع قائما بين نظامين مختلفين يحكمان نفس الأشخاص (الناقل الجوي و المتضررين) و نفس الأنشطة (ميدان النقل الجوي).

ختاما لهذه الدراسة التي تناولنا فيها موضوع مديرية الطيران المدني والأحوال الجوية فقد أعطينا نبذة تاريخية حول نشأة الطيران وتطوره عبر التاريخ.

كما تطرق في هذا خاصة للطيران المدني بصفة عامة مبرزين بذلك المصادر التي يستمد منها القانون الجوي، كما أشرنا إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني على المستوى الوطني ودورها في ترسيخ وتطبيق المبادئ والقواعد العامة للطيران المدني والتي تتوافق مع تلك القواعد المنصوص عليها في المنظمة العالمية للطيران المدني.

كذلك دور إدارة الطيران المدني والأحوال الجوية والوصول بها إلى أفضل المستويات والتي تختص بالنهوض بمرافق الطيران ووضع الخطط اللازمة لتحقيق أهداف الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في مجال الطيران المدني وتوثيق الصلة مع المنظمات الدولية بأعمال المراقبة الجوية والإشراف على الشركات العاملة بها، وكذا إدارة وتشغيل المطار والقيام بصيانة وتطوير شبكات محطات الرصد الجوي ومحطات رصد النقل الجوي ومراقبتها بالإضافة إلى معاينة الأجهزة.

كذلك حوادث ووقائع الطائرات والأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير وإجراءات البحث والإنقاذ. بالإضافة إلى الجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني واقتراح مشروعات القوانين واللوائح المتعلقة بشؤون الطيران المدني.

المراجع المعتمد عليها

1- المراجع باللغة العربية:

- 1- د. بن حمودة ليلي ، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء ، دار هومة، سنة 2009.
- 2- د. بن عامر تونسي ، أساس المسؤولية الدولية في ضوء القانون الدولي المعاصر ، منشورات دحلبي ، طبعة أولى ، 1995.
- 3- د. جلال وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995
- 4- د. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1994.
- 5- د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة أولى، 2005.
- 6- د . طالب حسين موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان – الأردن- سنة 2005.

- 7- د. عبد العزيز العشاوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، دار هومة، الجزائر 2007.
- 8-- د. عدلي أمير خالد، قواعد و أحكام عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006
- 9- د. علي البارودي، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2001.
- 10- د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- 2004
- 11- د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محمددين، القانون الجوي (الملاحة الجوية و النقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، سنة 1998.
- 12- د. محسن عبد الحميد أفكيرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي ، دار النهضة العربية، القاهرة. 1999.
- 13- المحامي، شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي، 2005.
- 14- الدكتور المستشار عدلي أمير خالد " عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني " الجديد - دار المطبوعات الجامعية أمام كلية الحقوق - الإسكندرية طبعة 1996 .
- 15- الدكتور فريد العريني " القانون الجوي " دار المطبوعات الجامعية - لكلية الحقوق الإسكندرية 1997.
- 16- الدكتور طالب حسني موسى - مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع طبعة 1998.

17- الدكتور مختار بري " القانون الجوي " دار النهضة العربية طبعة 2003.

18- قانون العقوبات الجزائري رقم 06-23 المؤرخ في: 20.12.2006 الطبعة الخامسة الصادرة عن الديوان الوطني للأشغال التربوية 2007.

2- المراجع باللغة الأجنبية:

Benathar, La responsabilité du transporteur aérien en droit 1 - français interne, Thèse, Paris, 1962.

François, le droit aérien instrument idéal 'unification en 2- matière de responsabilité du transporteur aérien, R.F.D.A .1950.

Gérard Legier, L'application de la convention de Varsovie 3- par les juridictions américaines : Evolution de la jurisprudence, .R.F.D.A, 1993.

Guinchard, L'influence de la convention de Varsovie sur les 4 - règles de droit interne relatives à la responsabilité du transporteur aérien, R.F.D.A.1957.

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
01	مقدمة
07	الفصل الأول: مدخل للقانون الجوي الدولي
08	المبحث الأول : المقصود بالقانون الجوي ومصادره.
09	المطلب الأول: تعريف القانون الجوي وخصائصه.
10	الفرع الأول : تعريف القانون الجوي
23	الفرع الثاني : خصائصه.
27	المطلب الثاني: مصادر القانون الجوي.
28	الفرع الأول: المصادر التشريعية للقانون الجوي.

28	الفرع الثاني: المصادر الاتفاقية والتفسيرية للقانون الجوي.
33	المبحث الثاني : عناصر الملاحة الجوية
36	المطلب الأول: الطائرات.
42	الفرع الأول: تعريف الطائرة وتصنيفاتها.
42	الفرع الثاني : جنسية الطائرة .
45	الفرع الثالث: طاقم الطائرة ووثائقها وسجلاتها.
51	المطلب الثاني: المطارات.
52	الفرع الأول: التعريف القانوني للمطار:
57	الفرع الثاني : تصنيف المطارات.
64	المبحث الثالث: النقل الجوي
64	المطلب الأول: عقد النقل الجوي الداخلي.
68	المطلب الثاني: عقد النقل الجوي الدولي.
64	الفصل الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري
68	المبحث الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري
69	المطلب الأول : الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي
69	الفرع الأول: الأضرار الواقعة على المسافرين أو الركاب الموجودين على متن الطائرة.

70	الفرع الثاني : الأضرار الواقعة على البضائع و الأمتعة التي هي بحراسة الناقل الجوي.
72	الفرع الثالث: الأضرار الناتجة عن التأخير
73	المطلب الثاني : الإطار الزمني لوقوع الضرر
73	الفرع الأول: الإطار الزمني للضرر الواقع على الركاب
75	الفرع الثاني: الإطار الزمني للضرر الواقع على البضائع
76	المطلب الثالث: الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي
78	المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري
78	المطلب الأول : أطراف دعوى المسؤولية.
78	الفرع الأول: المدعي
79	الفرع الثاني: المدعى عليه
80	المطلب الثاني: المحكمة المختصة و مواعيد رفع الدعوى
81	الفرع الأول: المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية:
83	الفرع الثاني : مواعيد رفع الدعوى
84	المطلب الثالث: تحديد قيمة التعويض و الإعفاء من المسؤولية.
85	الفرع الأول: تحديد قيمة التعويض
88	الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية.

96	خاتمة
99	قائمة المراجع
102	فهرس المحتويات