



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة الدكتور مولاي الطاهر- سعيدة –
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم حقوق

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

مذكرة لنيل شهادة الماستر

تخصص: قانون إقتصادي

من إعداد الطالبة: تحت إشراف الأستاذ :

- الدكتور عومري عبد الكريم

- بوعام جميلة

لجنة المناقشة

د. خرشي عمر.....رئيسا

د.عومري عبد الكريم..... مشرفا ومقرا

د. بن خدة سفيان.....عضوا مناقشا

د. سويلم فضيلة.....عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2016-2017

شكر

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة

وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا إلى انجاز هذا العمل.
أتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى كل من ساعدني

من قريب أو من بعيد على انجاز هذا العمل.

ونخص بالذكر الأستاذ الدكتور المشرف عومري عبد الكريم الذي لم

يُخجل عليّ بتوجيهاته ونصائحه القيمة

التي كانت عوناً لي في إتمام هذا البحث.

و أوجه كذلك الشكر إلى الأستاذ الدكتور خرشي عمر معمر

كما أتوجه بالشكر الجزيل إلى الأساتذة الكرام

الذين سقونا من بحر علمهم الوفير.

إهداء

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين

نددي هذا العمل إلى :

إلى أغلى ما في هذا الوجود أم الحبيبة

و أب العزيز.

إلى من عمل بكد في سبيلنا وعلمنا معنى

الكفاح وأوصلنا إلى ما نحن عليه .

إلى إخوتي وزوجاتهم و أبناءهم.

إلى أخواني و أبناءهم .

إلى من عمل معنا بكد بغية إتمام هذا العمل .

إلى الأصدقاء.

إلى زميلات.

إلى جميع أساتذة قانون الاقتصادي.

إلى كل طلبة حقوق دفعة 2016-2017.



قائمة المختصرات

- ج.ر.ج.ج : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
- ج.ج.د.ش: الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.
- ط : طبعة.
- ص: صفحة.
- ق.ط.م.ج : قانون الطيران المدني الجزائري.
- ق.ت.ج: قانون التجاري الجزائري.
- ق.م.ج: قانون المدني الجزائري.

مقدمه

إن التطور الصناعي يشهده العالم اليوم خاصة في مجال الآلات الميكانيكية التي أصبحت تحتل مكانة خاصة في حياتنا اليومية وزادت أهميتها يوم بعد يوم وفق المتطلبات الاقتصادية والتجارية والاجتماعية، و من هذه الآلات الميكانيكية المعقدة الوسائل مستعملة في جميع أنواع النقل سواء كان النقل البري والبحري الجوي.

أهم ما تمتاز به الطائرة هو السرعة في الانتقال من مكان لآخر، لذا تعد وسيلة هامة للتنقل على الصعيد الدولي والمحلي حيث يعد النقل الجوي حديث النشأة سريع التكوين مقارنة مع غيره الذي يركز عليه النشاط الاقتصادي في العصر الحديث بحيث أصبح النقل الجوي الوسيلة الرئيسية لنقل المسافرين وإيصال البضائع إلى المحطات المنتشرة حول العالم فهو أفضل وسيلة للربط بين الدول والقارات نظرا لما تمتاز به الطائرات حتى أصبح التطور في مجال النقل الجوي في بلد ما على تقدم ذلك البلد وازدهاره.

إن التقدم الاقتصادي للدول يتطلب وجود شبكة مواصلات جوية حديثة تتكون من مطارات وشركات نقل جوي وفن الملاحة الجوية وبالتبعية وجود تشريعات تواكب ذلك التطور والحاجة إلى ضرورة وضع قواعد قانونية خاصة تحكم هذه الوسيلة، وفي مقابل هذه الثروة التقنية لأداء الطيران استشعر رجال القانون ضرورة إيجاد مفاهيم قانونية للطائرة على أساس ظاهرة تقنية حديثة. فكانت أول اتفاقية هي اتفاقية باريس 1919 والتي أنشأت لجنة دولية للملاحة الجوية .

حيث أن التشريعات الدولية والوطنية الخاصة بالطيران المدني والملاحة الجوية دائمة التغير بصفة مستمرة لم اكتب هذه التطورات، و من أهم التشريعات الدولية التي جاءت لتنظيم عملية النقل الجوي تتمثل في اتفاقية الطيران المدني الدولي في مدينة شيكاغو بتاريخ 07-12-1944 والتي نصت على التوفيق بين سيادة الدولة على فضائها الجوي وحرية الطيران حيث أنشأت منظمة دولية للطيران المدني وجريت عليها عدة تعديلات.

أما عن المسؤولية المدنية التي تترتب عن عملية النقل الجوي فقد وضع بشأنها اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وكانت الخطوة الأولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد مسؤولية الناقل الجوي على المستوى الدولي، وهي مبادرة فرنسية من رئيس الوزراء الفرنسي بوانكاريه كان ذلك سنة 1924 قدمت في نفس الوقت الذي قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروع اتفاقية .

حيث شكل المؤتمر لجنة من أجل دراسته، مكونة من خبراء قانونيين جويين، وأسفرت هذه الدراسة عن إبرام اتفاقية وارسو في 12-10-1929، بهدف التوفيق بين مصلحة الناقلين من جهة ومستعملي الطائرة من جهة أخرى والتي أسست على أساس الخطأ المفترض.

تعرضت لعدة تعديلات متلاحقة محاولة من المجتمع الدولي مساندة التطور، أهمها بروتوكول لاهاي الموقع في سبتمبر 1955 ودخل حيز النفاذ في 1963، ثم اتفاقية جوادالاهارا في المكسيك سنة 1961 ودخلت حيز التنفيذ في 1964، ثم بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 08 مارس 1971 الذي عدل من أساس المسؤولية وأخرها اتفاقية مونتريال الموقعة في 08 ماي 1999 والتي عرفت باتفاقية لتوحيد القواعد النقل الجوي وحررت بسته لغات ودخلت حيز النفاذ في 04 نوفمبر 2003.

كما وضعت اتفاقية روما الموقعة في 07 أكتوبر 1952 الخاصة بالإضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير سطح الأرض وأصبحت واجبة النفاذ في 04 فيفري 1958..

بإضافة إلى الاتفاقات الدولية التي تعتبر مصدرا من مصادر النقل الجوي نظمت القوانين الداخلية مسؤولية الناقل الجوي بانضمامها إلى هذه الاتفاقيات والمصادفة عليها، منها الجزائر التي أصبحت نافذة على الملاحة الجوية وهو قانون الطيران المدني الجزائري حيث أشار المشرع الجزائري

في القانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم سنة 2003
1،

طرا عليه عدة تعديلات،² كان آخرها قانون رقم 15-14 الصادر في 15 جويلية 2015 بعد
ما كان يخضع للقواعد العامة في القانون المدني والقواعد الخاصة في القانون التجاري فقط، بحيث
هذا الأخير لم يمس مسؤولية الناقل الجوي.

لذلك تنبعت الدول إلى ضرورة وجود قواعد تشريعية موحدة تتفق عليها لتحكم من خلالها
أحكام النقل الجوي وخاصة مسؤولية الناقل الجوي وتضع قواعد قانونية تتفق مع خصائصه
وتتلاءم مع ظروف النشأة لمؤسساته وبالتالي تسمح له بالتقدم والارتقاء في ظل قواعد قانونية توفر
له حماية اقتصادية وتشريعية حتى ينمو ويزدهر.

لما كانت مسؤولية الناقل الجوي محل خلاف بين الفقه والقضاء الدوليين حول مفهومها
وطبيعتها وأساسها وأحكامها إلا أن الكل يجمع على ضرورة تعويض الناقل الجوي أو تابعيه
للمتضرر.

مما شك فيه أن اعتبارات العدالة تقضي أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تقع
أثناء عملية النقل الجوي، غير أن إلقاء المسؤولية على الناقل الجوي بدون حدود أو ضوابط يؤدي
إلى تهرب الناقلين الجويين من تعويض الأضرار الناشئة عن النقل الجوي أو إنهاء استثماراتهم في مجال

1- القانون رقم 10-03 المؤرخ في 13-08-2003 المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27-06-
1998 المتضمن قانون ط.م.ج، ج.ر.ج، ج.ج، العدد 48.

2- القانون رقم 08-02 المؤرخ في 23-01-2008 المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27-06-
1998 المتضمن قانون الطيران المدني، ج.ر.ج، ج.ج، عدد 04.

النقل الجوي مما يؤدي سلبا على الاقتصاد الوطني لمساسه بهذا المرفق الحيوي من ناحية ومن ناحية أخرى بحقوق الأفراد.

حيث تعد هذه المسؤولية من اعقد المواضيع وابرز المسائل التي يثيرها النقل الجوي وشغلت اهتمام بوصفها المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين والعملاء من الركاب وشاحنين الذين يطالب كل منهم بان تميل الكفة ناحيته أو على الأقل تتوازن المصالح.

أهداف الموضوع: يكتسي موضوع مسؤولية المدنية الناقل الجوي أهمية من جوانب عدة عملية وقانونية وتتمثل في :

- توضيح المشكلات القانونية والعملية التي تواجه أحكام النقل الجوي الدولي والمتعلقة بتعويض الأضرار الناشئة عن عملية النقل الجوي ومن ذلك تتوضح حدود المسؤولية المدنية للناقل الجوي من خلال الوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل في الاتفاقيات المنظمة لها.

- محاولة نشر الوعي الحقوقي بين المستفيدين من خدمات النقل الجوي من مسافرين أو أصحاب بضائع فيما يتعلق بالحصول على حقوقهم ووجود آلية تمكنهم من المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بهم بكل سهولة وذلك بمراعاة فيه مصلحة شركات الطيران من جهة ومصلحة العملاء من جهة أخرى.

كما تظهر أهمية هذا الموضوع من أنها تعد إحدى الدراسات القانونية التي يستقرئ منها الجديد في هذا المجال الذي يتعلق بنوع من النقل يتصف بتطور مستمر وسريع، مما يتطلب أيضا تطور القواعد التي تحكمه بنفس سرعة التطور الحاصل فيه.

أسباب اختيار الموضوع:

كانت أسباب اختيار لهذا موضوع الدراسة إلى أسباب ذاتية وموضوعية وتتمثل الأولى في حبا للسفر بالطائرة واهتمام الكبير بمجال القانون الجوي ومعرفة أحكام التي تنظم بداخلها مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار.

أما الأسباب الموضوعية تتمثل في حداثة أحكام النقل الجوي، فضلا على ذلك أن الدراسات التي تناولت هذا الموضوع كانت قليلة إلى حد كبير مما ترتب عليه افتقار المكتبات القانونية إلى المؤلفات والشروحات خاصة بهذه الأحكام، إضافة على ذلك أن قواعد القانون الجوي عموما لم يحظ في بلادنا بالقدر الكافي من الدراسة والتحليل.

بناء على ما تقدم فإن الإشكالات القانونية المتعلقة بمسؤولية المدنية للناقل الجوي دقيقة ومتشعبة تحتاج إلى دراسة وافية، فكانت الإشكالية الأساسية التي تتمحور حولها موضوع البحث تدور حول التساؤل التالي:

- إلى أي مدى وفقت القواعد المنظمة لمسؤولية المدنية للناقل الجوي في إحراز التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة المضرور عبر كامل حلقات تطورها؟
ويتفرع من هذا ثلاث أسئلة فرعية :

- هل استطاع المشرع الجزائري أن يتحكم في تنظيم أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي؟

- هل كان للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي دورا هاما في تغطية الأضرار والحد منها؟

لهذا فمعالجة موضوع البحث ستكون وفق المنهج التحليلي والوصفي والتاريخي، حيث تم الاعتماد على المنهج التحليلي نظرا لأهمية التي يكتسبها موضوع مسؤولية الناقل الجوي خاصة في ظل الاتفاقيات الدولية وأهم القواعد التي جاءت بها لتكشف الجديد والمستجد منها في مجال المسؤولية المدنية وما أخذت به الاجتهادات القضائية أيضا.

أما بالنسبة للمنهج الوصفي من ضروري استخدامه في دراسة قانونية من خلال وصف مختلف الظواهر والحالات المتعلقة بالمسؤولية الناقل الجوي وبعقد النقل الجوي كإبراز أهميته وتوضيح الحالات والأحكام التي يمكن أن يرد عليها.

وأخيرا المنهج التاريخي تم اعتماده عليه من خلال التطور التاريخي الذي عرفته قواعد مسؤولية المدنية للناقل الجوي وأسباب التي دعت لذلك والنتائج التي ترتبت عنه.

ما زادت الصعوبات في هذا البحث هو ندرة الدراسات الفقهية المتعلقة بهذا الموضوع في القانون الجزائري وافتقار القضاء الجزائري لأحكام تتعلق بمسؤولية الناقل الجوي والاستفسارات التي تطرح بشأن مسؤولية المدنية للناقل الجوي سواء في الاتفاقيات الدولية أو في قانون الطيران المدني الجزائري تدور بمجملها حول طبيعة المسؤولية وأساسها وطرق دفعها وتأمين من المسؤولية. تحقيقا لأهداف هذه الدراسة تم تقسيم الموضوع وفق خطة منسجمة مقسمة على النحو الآتي:

- فصل تمهيدي تم التطرق فيه إلى النظام القانوني لعقد النقل الجوي وهي دراسة تبدو ضرورية حتى يتم فهم القواعد القانونية للعقد النقل الجوي والذي قسم بدوره إلى مبحثين: (المبحث الأول) مفهوم النقل الجوي و(المبحث الثاني) وثائق عقد النقل الجوي .

- الفصل الأول ويشمل أحكام مسؤولية المدنية للناقل الجوي حيث قسم هذا الفصل إلى أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطورها (المبحث الأول) وحالات مسؤولية الناقل الجوي في (المبحث الثاني)، أما (المبحث الثالث) إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها .

- أما الفصل الثاني خصص لتأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي وهو بدوره قسم إلى مبحثين ،النظام القانوني للتأمين الجوي (المبحث الأول) وصور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في (المبحث الثاني).

الفصل التمهيدي:

النظام القانوني لعقد النقل الجوي

يعد القانون الجوي حيث النشأة سريع التكوين وذلك مقارنة مع غيره من فروع القانون الخاص، حيث ظهرت الحاجة إلى ضرورة وضع قواعد قانونية خاصة تحكم هذه الوسيلة وهي الطائرة المعدة بطبيعتها للتنقل بين الدول والقارات مما فرض على الدول وضع قواعد قانونية ذات صبغة دولية حتى تتمكن من مواجهة التعارض القواعد القانونية الداخلية للدول المنظمة لهذا الميدان.¹

كما يتميز النقل الجوي بالتطور السريع وعدم الثبات، مقابل التطور التكنولوجي للطيران في كل من الطائرات والمطارات وفن الملاحة الجوية، لذلك نجد أن التشريعات الدولية والوطنية الخاصة بالطيران المدني والملاحة الجوية دائمة التغيير بصفة مستمرة مواكبة لهذه التطورات.

بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية التي تعد مصدرا من مصادر قانون النقل الجوي وتنظم الطيران المدني والمسؤولية الناتجة عن الحوادث الجوية، منها الجزائر التي أصبحت نافذة على الملاحة الجوية الجزائرية وقانون الطيران المدني الجزائري التي جاءت أحكامه تطبيقا لنصوص هذه الاتفاقيات، والمراسيم التي وضعت لتنظيم بعض أحكام هذا القانون.²

ومما تقدم تكون دراسة هذا الفصل من خلال تقسيمه إلى مبحثين كالآتي:

المبحث الأول : مفهوم عقد النقل الجوي .

المبحث الثاني: وثائق عقد النقل الجوي .

1-وهيبة بن ناصر،المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري،دار الجامعة

الجديدة،الإسكندرية،2014،ص6.

² المرجع نفسه،ص7.

المبحث الأول : مفهوم عقد النقل الجوي

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه فهو يتم بتوافق الإيجاب والقبول من جانب طرفيه، الناقل الجوي والمسافر أو المرسل بحيث يعد من أهم موضوعات النقل الجوي.

لم تعالج اتفاقية وارسو والبروتوكولات اللاحقة لها مسألة إبرام عقد النقل الجوي بالتالي يرجع أي خلاف حول إبرام عقد النقل إلى القانون الوطني الذي تشير بتطبيقه قاعدة الإسناد في القانون القاضي المختص بنظر النزاع.¹

على ذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب أساسية:

تعريف عقد النقل الجوي وخصائصه (المطلب الأول)، إبرام عقد النقل الجوي (المطلب الثاني)، آثار عقد النقل الجوي (المطلب الثالث).

المطلب الأول : تعريف عقد النقل الجوي وخصائصه

يقتضي البحث في مفهوم عقد النقل الجوي الدولي وضعه في إطار قانوني خاص لكي تتوضح عناصره الأساسية التي يتميز بها عن غيره من العقود فتطبق عليه القواعد العامة من حيث خصائصه وأركانها وشروطه الموضوعية من محل وسبب وأهلية ورضا.

1 عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص50.

تظهر أهميته التي يقوم بها من الناحية العملية والاقتصادية وحتى القانونية بين مختلف الدول وشركات الطيران، إضافة إلى أهمية مسألة المصادر القانونية التي يستلهم النقل الجوي الدولي أحكامه منها سواء ما تعلق منها بالتشريع الدولي (المعاهدات الدولية) أو الاتفاقيات الخاصة . على ذلك سيتم تناول تعريف عقد النقل الجوي (الفرع الأول)، وخصائص النقل الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : تعريف عقد النقل الجوي

عرف بعضهم عقد النقل الجوي أنه : "الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر أو مرسل البضاعة وبين الناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد وذلك مقابل اجر يدفعه الراغب بالسفر، أو مراحل البضاعة"¹.

هذا على غرار التعريف الذي أورده المشرع المصري في المادة 208 من القانون 99/17 من القانون التجارة المصري على أنه: " أن عقد النقل هو اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره .

¹ المرجع نفسه، ص51.

قد جرى في نص المادة 284 من ذات القانون بالنسبة للنقل الجوي الداخلي على أنه

"يقصد بالنقل الجوي في هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح".¹

أما المشرع الجزائري عرفه في المادة 131 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران

المدني أنه: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى".²

وعرفته المادة 112 من قانون ط.م.ج على أنه: "تسمى الخدمات الجوية للنقل العام " دولية

" عندما تربط مطارا جزائريا بمطار أجنبي وتسمى " داخليا " عندما تربط مطارين بالتراب الوطني".³

كما عرفته المادة 138 من قانون ط.م.ج بالنسبة لعقد نقل البضائع على أنه : " يفضي كل

نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، 2006، ص15.

² -القانون رقم 98-06 المؤرخ في 4 ربيع الأول عام 1419هـ الموافق 27 جوان 1998م، المتعلق بقانون الطيران المدني الجزائري، ج.ر.ج، العدد 48، ص18.

³ المادة 112 من قانون 98-06 المتضمن من قانون ط.م.ج.

الطائرة وبمقابل، من مطار إلى مطار آخر، البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني " ¹.

خلاصة ما يمكن قوله خلال ما تقدم أن كل التعاريف تقوم على عناصر موحدة هي جميع

العقود تربط بين طرفين هما الناقل الجوي والمسافر أو المرسل ، حيث عقد النقل الجوي قد يكون عقد نقل أشخاص أو عقد نقل البضائع .

بالإضافة إلى تلقي الناقل الجوي مقابل عملية النقل أجرا من المسافر أو المرسل وقد يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة أو قد يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولتين مختلفتين.

الفرع الثاني : خصائص عقد النقل الجوي

يتميز عقد النقل الجوي بعدة خصائص تميزه عن باقي العقود فهو من ناحية يقوم على

الرضائية، ومن ناحية أخرى عقد من عقود الإذعان وأخيرا هو من العقود التجارية بالنسبة للناقل.

الأول : عقد النقل الجوي عقد رضائي

عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول بحيث يختلف

الأمر بين العقد الذي يرد على نقل الأشخاص أو على نقل البضائع من ثم لا تلزم الكتابة لقيامه

¹ المادة 138 من قانون 98-06 المتضمن من قانون ط.م.ج.

ولا يلزم تسليم تذكرة السفر أو تسليم البضاعة حتى ينعقد.¹

بما أن العقد النقل ينعقد بمجرد تلاقى قبول المسافر أو المرسل مع إيجاب الناقل الجوي، بمعنى

معاكس يكون المسافر أو المرسل الحق في رفض تكوين العقد إذا كان إيجاب الناقل الجوي لا يتماشى مع مصلحته.

لم تتضمن اتفاقية وارسو 1929 أي نص بإلزام الناقل بقبول النقل بل على العكس المادة 33

من الاتفاقية تنص على أنه: " ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو من وضع قواعد لا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية".²

ثانيا : عقد النقل الجوي عقد الإذعان

تعتبر عقد النقل الجوي شأنه في ذلك شأن معظم العقود الأخرى من عقود الإذعان، وعلى رغم من أنه يقوم على مبدأ الرضائية فلا تعارض بين الإذعان والرضائية فيه .

فالإذعان بصفة عامة مفاده أن شروط العقد محددة سلفا دون أن يكون لإدارة الطرف المدعن

دور فيها فهو لا يناقش شروط العقد، ومقتضى الرضائية في عقد النقل الجوي أن يتمتع أطراف

العقد بحرية التفاوض ومناقشة شروط العقد لكن شركات الطيران تعرض شروطها المطبوعة على

الكافة ولا تقبل المناقشة فيها.

1-محمد فريد العريبي، جلال وفاء محمدين، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية

الإسكندرية، 1998، ص 317.

² المرجع نفسه، ص 318.

بحيث يكون القبول في هذه الحالة إذعانا ذلك أن شركات النقل الجوي، على حد تعبير محكمة استئناف القاهرة تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل مناقشة فيها فلا يسع الراكب إلا أن يقبل تلك الشروط حتى لا يجرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة ولا بد له من التنقل والسفر، وذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا " ¹.

ثالثا : عقد النقل الجوي عقد تجاري

يعتبر عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متى تم النقل على سبيل المقابلة بغض النظر على الشخص القائم به، سواء كان فردا أم شركة أم شخصا من أشخاص القانون العام، أما بالنسبة للطرف الآخر أي الشاحن فإن العقد يعتبر أيضا تجاريا متى كان الطرف تاجرا وتعلق النقل بأعمال تجارية، تطبيقا لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية يفترض دائما تعلق النقل بشؤون تجارة التاجر إلى أن يثبت العكس. ²

طبقا لنص المادة الثالثة الفقرة الخامسة (5/3) من ق.ت.ج أن كل عقد يتعلق بالتجارة

البحرية والجوية يعد عملا تجاريا بحسب الشكل. ³

¹ المرجع نفسه، ص 319.

² إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، ط1، بدون دار النشر، القاهرة، 2013، ص 56.

³ المادة 3 من قانون التجاري الجزائري.

طبقا المادة الثانية الفقرة الخامسة (5/2) من ذات القانون أنه يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع

كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال، وهذه المادة سارية على جميع أنواع النقل سواء البرية والبحرية أو الجوية.¹

وفقا لهذا النص يكتسب العمل الصفة التجارية من حيث الشكل يجب أن يتوافر فيه شرطان

الأول أن يكون العمل عقدا من الشكل والموضوع، والثاني أن يتعلق موضوع العقد بالتجارة

البحرية أو الجوية بحيث أن يكون الغرض من التعاقد الاستغلال التجاري قصد تحقيق الربح والمضاربة .

المطلب الثاني : إبرام عقد النقل الجوي

يتم النقل بالطائرات وفق عقد يكون الاتفاق عليه بين الراسل (شاحن البضائع) والناقل

الجوي (شركة الطيران) ولا يشترط لإبرام هذا العقد شكل معين ويكتفي فيه بتوافر الشروط

العامة لإبرام العقود مثل الإرادة والسبب و الموضوع .²

عرف المشرع الجزائري في المادة 54 من ق.م.ج العقد أنه: اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة

أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما ."

¹ المادة 2 من قانون التجاري الجزائري.

² عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، 57.

يستخلص من هذا النص القانوني أن المبدأ العام عند تكوين أي عقد هو التراضي لأنه ذكر مصطلح اتفاق ، و هذا الأخير يكون بين طرفين أو أكثر بينهم التزامات متبادلة و المقصود بالتراضي بصفة عامة تبادل طرفا العقد التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية.

بناء على ذلك سوف يكون توضيح هذا المطلب بتقسيمه إلى فرعين :

موضوع العقد وسببه (الفرع الأول)، و أطراف عقد النقل الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : موضوع العقد وسببه

يختلف موضوع عقد النقل الجوي باختلاف موضوع فقد يكون إما نقل الأشخاص وأمتعتهم، أو نقل البضائع.

أولا : موضوع عقد النقل الجوي

أ - نقل الأشخاص أو المسافرين والأمتعة:

ينعقد نقل الأشخاص والأمتعة بمجرد تزويد المسافر بتذكرة السفر مشتملة على البيانات الإلزامية التي يستوجبها القانون، والعبرة من ذلك تمكين المسافر من معرفة شروط نقله ونقل أمتعته

مقابل أجر يدفعه وهو الشرط المنصوص عليه في المادة 134 من قانون ط.م.ج على انه: "تحدد تعريفه النقل العمومي الجوي الداخلي طبقا للتشريع المعمول به".¹

ب- نقل البضائع :

يتم عقد النقل الجوي للبضاعة بمجرد تمكين الناقل الجوي من طرف المرسل أو الشاحن من نقل البضائع وذلك بوضعها تحت تصرفه نظير أجر يدفعه وإلزام الناقل حيث لا تنحصر في المحافظة على البضاعة فقط أثناء المدة الموجودة فيها تحت حراسته، وإنما عليه نقلها ثم تسليمها إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل الجوي.²

بالرجوع إلى نص المادة 36 من ق.ت.ج بقولها: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"، يستنتج بأن محل عقد النقل الجوي مزدوج ألا وهو نقل الأشخاص أو الأمتعة ودفع الأجرة أي المقابل النقدي والملاحظ على هذه المادة أنها حددت محل عقد بصفة عامة.³

¹ المادة 134 من قانون 98-06 المتضمن قانون ط.م.ج.

² وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص71.

³ المادة 36 من قانون التجاري الجزائري.

ج- نقل جثث الموتى:

يشير مشكلة تكييف جثث الموتى إشكالا كبيرا حيث هل يخضع لأحكام الاتفاقية من عدمه .

يرى العلامة " روديير " Rodière أن جثث الموتى تعتبر من قبيل البضاعة لأن أجرة

نقلها تحدد بنفس الطريقة التي تقدر بها أجرة نقل البضاعة، أي على أساس الوزن.¹

لقد اعتنق وجهة النظر هذه التشريع السويسري الخاص بالنقل الجوي الصادر في 03 أكتوبر

1952 حيث تنص المادة الأولى منه في فقرتها الأخيرة على أن البضاعة تشمل كذلك الحيوانات

الحية وجثث الموتى.²

أما القضاء الفرنسي يميل إلى غير ذلك بالنظر إلى خروج جسد الإنسان ووفاته، لاعتبارات

تتعلق بالنظام العام عن دائرة التعامل، بحيث ذهب إليه القضاء الفرنسي من عدم تشبيهه نقل جثث

الموتى بنقل البضاعة ومن تم فإن نقلها يكون أكثر قربا لنقل الأشخاص منه إلى نقل البضائع.³

فالمنطق القانوني يقتضي عدم التسوية بين جثمان المتوفى والبضائع من حيث المعاملة، كما أن

التسوية بينهما بحجة أن تقدير أجرة النقل أي على أساس الوزن أو الحجم.⁴

¹ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص72.

² فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997، ص76.

³ المرجع نفسه، ص77.

⁴ المرجع نفسه، ص78.

يشترط في محل النقل أن يكون معلوما لدى كل من الناقل والمرسل وهو البضائع وأجرة نقل، وأن يكون كل من البضائع والأجرة مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة.

ثانيا : سبب عقد النقل الجوي :

يعتبر سبب عقد النقل الجوي كركن قبي عقد هو السبب بالمعنى الذي دفع المتعاقد إلى إبرام العقد، ويشترط فيه شرط واحد هو أن يكون مشروعاً ويفترض أن السبب مشروع حتى يثبت العكس، بحيث نصت المادة 98 فقرة 1 من ق.م.ج التي تقول: " كل التزام مفترض أن له سبباً مشروعاً، ما لم يقيم الدليل على ذلك".¹

كما نصت المادة 97 من نفس القانون على أنه : " إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلا".²

الفرع الثاني : أطراف عقد النقل الجوي

من التعريف السابق لعقد النقل الجوي وباعتماد على نص المادة 131 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون ط.م.ج،³ لعقد النقل الجوي طرفين وهو الناقل الجوي من ناحية والمسافر أو صاحب الأمتعة أو المرسل من ناحية أخرى بالنسبة للطرف الثاني في العقد لا يثير أي

¹ المادة 98 من قانون المدني الجزائري.

² المادة 97-98 من القانون المدني الجزائري.

³ المادة 131 من القانون الطيران المدني الجزائري.

كما يلاحظ أن المشرع الجزائري حدد الناقل الجوي تحديدا عاما فقد يكون إما شخصا معنويا من أشخاص القانون العام خاضع للقانون الجزائري أو شخصا من أشخاص القانون الخاص من جنسية جزائرية وهذا ما جاء في نصوص المواد 10 و 11 من نفس القانون والتي بدورها أحييت إلى التنظيم.¹

بحيث يتمثل الناقل الجوي العام في شركة الخطوط الجوية الجزائرية وكانت تحت تسمية " الشركة العامة للنقل الجوي"، وبتاريخ 8 فيفري 1963 أصبحت شركة وطنية تابعة لوزارة النقل ومنذ سنة 1972 أصبحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية مؤسسة عامة تهيمن على قطاع النقل الجوي بنوعيه الداخلي والدولي.²

أما بالنسبة للناقل الجوي الخاص أعطى قانون ط.م.ج فرصة الاستغلال، الاستثمار في مجال النقل الجوي، وسمح لها بجلب أكبر عدد من الطائرات تحقيقا لمتطلبات السوق في هذا المجال لنقل الأشخاص والبضائع.

* يمثل التنظيم في المرسوم التنفيذي رقم 03-501 المؤرخ في 28-12-2003 دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية

للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمات العامة مقابل استفادتها تعويضا ماليا من الدولة، ج.ر العدد 82، ص 5.

¹ المادة 10-11 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

² وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 75.

كما يعد إيجار الطائرة، يكون فيها المستأجر ناقلا فعليا وفقا لتعريف الناقل المتعاقد والناقل الفعلي هو المالك، مثلا استئجار شركة أنتينا للطيران طائرات تعد ناقلا جويا، حيث منح لهذه الشركة امتياز تطبيقا لنصوص المواد 10 و 11 من قانون الطيران المدني.¹

أما بالنسبة للوكالات السياحية إذا اقتصر دورها على مجرد تسليم تذاكر السفر للركاب فلا تعد ناقلا جويا فهي مجرد وسيط بين الناقل الجوي والمسافر أو المرسل، كذلك الأمر فيما يخص الوكيل بالعمولة هي الوكالات التي تخصصت في التوسط بين المسافرين أو أصحاب البضاعة من ناحية والناقلين الجويين من ناحية أخرى.

المطلب الثالث : آثار عقد النقل الجوي

يترتب عن عقد النقل الجوي آثارا بمجرد انعقاده في ذمة طرفيه تتمثل في التزامات متبادلة بين كل من الناقل الجوي والمسافر أو مرسل البضاعة من جهة أخرى .

لقد تناول المشرع الجزائري في المادة 138 من قانون ط.م.ج جملة الالتزامات التي يليها عقد نقل البضائع الجوي على كل من الناقل الجوي والشاحن،² أي مرسل البضاعة .

2- المرسوم التنفيذي رقم 02-04 المؤرخ في 14 يناير 2002، يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة للطيران "انتينا للطيران" وكذا دفتر المرافق لها، ج.ر، رقم 4 المؤرخة في 16 يناير 2002.

1- تنص المادة 138 من قانون 98-06 على: "يفضي كل نقل جوي للبضائع المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بان ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل من مطار إلى آخر، البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني".

في هذا المطلب يستعرض أهم الالتزامات التي تنشأ عن كل من عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم أو البضائع جوا، وخصص لكل منهم فرعاً كما يلي :

الالتزامات الناشئة في نقل الأشخاص وأمتعتهم (الفرع الأول)، الالتزامات الناشئة في نقل البضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الالتزامات الناشئة في نقل الأشخاص وأمتعتهم

إن أطراف عقد نقل الأشخاص النقل الجوي هما الناقل الجوي والمسافر من جهة أخرى، بحيث يكتسب لكل منهما التزامات هذا العقد الذي بينهما .

لذلك يقسم هذا الفرع إلى كل من التزامات الناقل والتزامات المسافر.

أولاً : التزامات الناقل الجوي

1 - يلتزم الناقل الجوي في مواجهة المسافر بمجرد إبرام عقد النقل الجوي، بتزويده تذكرة السفر مشتملة على البيانات الإلزامية المطلوبة قانوناً محررة بخط مقروء وبوقت كاف قبل الرحيل لمعرفة شروط النقل.¹

حيث نصت المادة 132 على أنه: " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب".²

¹ فريد العريبي، المرجع السابق، ص 177.

² المادة 132 من قانون 98-06 المتضمن القانون الطيران المدني الجزائري.

2- كما يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل الجوي ونقله إلى المكان الذي يقصده دون تأخير، وذكر هذين الالتزامين في اتفاقية وارسو أو البروتوكولات المعدلة لها في المادتين 18 و19 منها في باب المسؤولية، حيث يجب على الناقل السهر على سلامة المسافرين أثناء الرحلة الجوية ويعني ذلك أن الناقل ملتزم بإرشاد الراكب إلى ما فيه تأمين لسلامته وتوفير الغذاء والمأوى لهم.¹

3- لا يقتصر التزام الناقل على نقل المسافر فقط، بل وفق ذلك، يلتزم بنقل أمتعته الشخصية أي التي يتخلى عنها المسافر إلى الناقل، على نفس الطائفة المنقلة له .

ثانيا : التزامات المسافر :

1- يجب على المسافر أن يحضر للركوب حسب الشروط المحددة في تذكرة السفر وعليه فإنه يلتزم بأجرة السفر وتتولى تحديدها مؤسسة النقل الجوي الوطني إذا تعلق الأمر بالنقل الجوي الداخلي، أما بالنسبة للنقل الجوي الخارجي فيقوم الإتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف باسم الاياتا بتحديد هذه الأجرة .²

¹ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص91.

1 هدير محمد، الإتحاد الدولي للنقل الجوي "الاياتا"، تاريخ التصفح 12-03-2017، www.almrsal.com
* الإتحاد الدولي للنقل الجوي "الاياتا"، هي منظمة دولية تأسست في 19 افريل 1945 مقرها في مونتريال كندا، تعمل على تحسين النقل الجوي في جميع أنحاء العالم.

حيث تقضي المادة الثالثة الفقرة الأولى (1/3) من الشروط العامة لنقل الركاب بعدم إمكان إصدار تذكرة السفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة كما حددها المنظمة، كما يحتفظ الناقل بالحق في رفض نقل أي مسافر لا يكون حائزا لتذكرة السفر القانونية.¹

2- على المسافر تقديم نفسه في مكان إقلاع الطائرة في الوقت والساعة المحددة في تذكرة السفر، وعليه احترام لوائح الضبط والبوليس وإجراءات التفتيش الجمركي والصحي المقررة دولة مطار القيام والعبور ودولة الوصول تطبيقاً لأحكام معاهدة شيكاغو سنة 1944.²

3- يتعين على المسافر أن يكون حائزاً على جميع المستندات والوثائق المثبتة لشخصيته كجواز السفر وكافة الوثائق اللازمة لإتمام الرحلة، وعليه الالتزام بنظام الطائرة الداخلي باحترام تعليمات الناقل الجوي ومن أهم التعليمات التي يلتزم بها المسافرين الجلوس في المكان المخصص للركاب وهذا طبقاً للنص المادة 186 من قانون ط.م.ج.³

الفرع الثاني : الالتزامات الناشئة في نقل البضائع

من خلال هذه النص القانوني سوف يتطرق في هذا الفرع لكل من التزامات الناقل الجوي ثم المرسل في عقد الناقل الجوي للبضاعة.

¹ محمد فريد العربي، جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 178.

² وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 93.

1- تنص المادة 186 من قانون 98-06 على أنه: "يكون الربان، في إطار ممارسة وظائفه، مسؤولاً عن قيادة الطائرة وأمنها خلال التحليق وبتلك الصفة له السلطة على جميع الركاب.

كما يوجد شخص ثالث تنصرف إليه هذا العقد يتمثل في المرسل إليه وهو يتسلم البضاعة، والذي تربطه بالمرسل علاقة قانونية تخرج عن نطاق عقد النقل الجوي وليس لها أي تأثير على العلاقة القائمة بين طرفين.

أولاً : التزامات الناقل الجوي

يلتزم الناقل الجوي بتسليم البضاعة وتفحصها ونقلها في الطائرة من مطار إلى آخر ويسلمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مصحوبة برسالة النقل الجوي.

1 - يلتزم الناقل بمجرد إبرام العقد أن يستلم البضاعة من المرسل وشحنها على الطائرة ورصدها بداخلها، كذلك حفظ البضاعة وصيانتها من التلف وتحديد وقت استلام البضاعة حيث تبدأ مسؤوليته العقدية عن سلامة البضاعة من وقت تسلمه البضاعة.

2- يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة أثناء النقل ببذل العناية المعتادة أثناء الطريق أي من مكان القيام إلى مكان الوصول، كأن يعيد حزم الأشياء أو إصلاح أغلفتها وغيرها من التدابير الوقائية، كما يلتزم بالنقل بالموعد المحدد، بحيث هذه الفترة يحددها قاضي الموضوع والذي يأخذ بنظر الاعتبار طبيعة البضاعة فيما إذا كانت سريعة التلف.¹

3- التزام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحيث تقضي اتفاقية وارسو بالتزام الناقل الجوي بأخطار المرسل إليه حال وصول البضاعة إلا اتفاق على خلافه وتقضي أيضا بأن يرر المرسل إليه

¹ ايناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص59.

النسخة الأصلية من مستند النقل الجوي لغرض استلام البضاعة، ولكن المرسل إليه قد يرفض استلام البضاعة بعد إخطار الناقل له بوصولها لأي سبب كما لو وصلت البضاعة تالفة أو تأخر وصولها بحيث لم يعد مصلحة في استلامها، أو ان المرسل إليه لم يحضر أو حضر وامتنع عن دفع الأجرة والمصروفات المستحقة.¹

ثانيا : التزامات المرسل:

1 -التزام بتسليم البضاعة إلى الناقل ينشأ حين إبرام العقد وتكمن أهمية هذا الالتزام أنه شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزاماته.

2 - دفع أجرة النقل تشمل كل المصاريف الضرورية لإجراء النقل دفع قسط التأمين ورسوم الخزن والأرضية والرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم التي يجب دفعها ويفترض أن المرسل هو الذي يلتزم بأدائها بحيث يضمن المصاريف المذكورة ما لم يتفق على تحمل تلك المصاريف المرسل إليه، لكن المرسل إليه قد لا يكون مسؤولا عن دفع الأجرة إلا إذا قبل البضاعة ومع ذلك فإن التزام المرسل بدفع الأجرة لا يسقط بل يظل التزامه قائما إلى جوار التزام المرسل إليه بدفعها،

¹ المرجع نفسه، ص60.

ثالثا : أثر عقد النقل الجوي بالنسبة المرسل إليه :

طبقا للنظرية العامة للالتزام فإن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين وحدهما، لذلك استقر الفقه بأن المرسل إليه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط عقد النقل الجوي، حيث المرسل إليه له الحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير.

أن هذا الرجوع يكون على أساس المسؤولية التعاقدية لأن المرسل إليه يكون في مركز (الطرف) بالنسبة لعقد النقل وذلك يعود كون المرسل إليه في عقد النقل الجوي كما هو في النقل الجوي يعد طرفا ذو شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن.¹

المبحث الثاني : وثائق النقل الجوي

نصت المادة 132 من سريان أحكام اتفاقية وارسو على النقل الجوي الداخلي وعلى هذه فالإحالة التي قررتها هذه المادة يتسع نطاقها ليشمل وثائق النقل الجوي ومن ثم فالمستندات التي تسلم لمستعملي الطائرة في النقل الداخلي تخضع لأحكام اتفاقية وارسو.²

سماها بيان الأمتعة في المادة 137 من نفس القانون والتي تسجل في وثيقة الركوب ورسالة

النقل الجوي بالنسبة للبضائع.¹

¹ المرجع نفسه، ص 62.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 18.

لهذا يقسم المبحث إلى مطلبين هما:

تذكرة للسفر وإيصال نقل أمتعة المسافر(المطلب الأول)،خطاب لنقل البضاعة(المطلب الثاني) .

المطلب الأول : تذكرة السفر وإيصال نقل أمتعة المسافر

نص المشرع الجزائري على غرار ما جاء في اتفاقية وارسو على وثائق عقد النقل الجوي

والمتمثلة في وثيقة الركوب، وهي تذكرة السفر في المادة 132 من القانون المتضمن ط.م.ج.و.

إيصال الأمتعة .

بالرجوع إلى القانون الجزائري يقسم هذا المطلب إلى فرعين :

تذكرة السفر(الفرع الأول)، إيصال نقل الأمتعة للمسافر(والفرع الثاني).

الفرع الأول : تذكرة السفر

لقد حددت المادة الثالثة من اتفاقية وارسو البيانات التي يتعين أن تتضمنها تذكرة السفر وجرى

نص المادة سالفه الذكر على النحو الآتي:

يتعين على الناقل عند نقل الركاب أن يسلمهم تذكرة السفر تشمل البيانات الآتية:

1 – مكان وتاريخ الإصدار.

¹ تنص المادة 137 من قانون 98-06 على ما يلي: "ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب.

2- محطات القيام والوصول.

3- محطات الرسو الجوي مع جواز اشتراط الناقل بأنه في حالة تعديلها عند الضرورة لا يفقد

عقد النقل صفته الدولية.

4 - اسم وعنوان الناقل الجوي.

5- بيان يفيد أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المنصوص عليه بموجب هذه الاتفاقية وأما تعديل

بروتوكول لاهاي 1955 فقد اختصر هذه البيانات فيقضي مواد 9، 4، 3 فإن مستند النقل الجوي

سواء كان للركاب أم البضائع، يجب أن يتضمن البيانات التالية :

1 - محطات القيام والوصول.

2 - إذا كانت محطات القيام والوصول واقعتين في نفس إقليم الدولة المتعاقدة، إذا كانت هناك

محطات رسو جوي تقع في دولة أخرى، يجب الإشارة إلى إحدى هذه المحطات.

3- بيان يفيد أن الرحلة التي تتضمن محطة وصول أو رسو جوي في دولة أخرى غير دولة محطة

القيام فإن الرحلة تخضع لنظام اتفاقية وارسو الذي يحدد المسؤولية للناقل الجوي في حالة وقوع

ضرر.¹

أما اتفاقية مونتريال سنة 1999 فقد نصت المادة الثالثة الفقرة الأولى (1/3) منها على نفس

البيانات التي يجب توافرها في تذكرة السفر، وألقت بدورها الجزاء المترتب على تخلف وثيقة السفر

في المادة الثالثة الفقرة الخامسة (5/3)، يمكن القول أن اتفاقية تماشت مع التطور التكنولوجي

¹ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص129.

واعتماد شركات الطيران على الأجهزة الالكترونية لذلك بسطت وثائق النقل الجوي والبيانات الواجب توافرها، ولا يكون الناقل بذلك قد حل بالتزامه بتسليم الراكب تذكرة السفر.

كل هذه البيانات لا تمنع من وجود بيانات أخرى يتفق عليها أطراف العقد أو يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا (IATA) بحيث وضعت نموذج موحد لإصدار تذكرة السفر بهدف تفادي الوقوع في المشاكل بين شركة النقل والمسافرين ويشترط في تطبيقها عدم تعارضها مع اتفاقية وارسو والقانون الداخلي.¹

أما عن اللغة المستعملة في التذكرة فلم تحدد في الاتفاقية ولا البروتوكولات المعدلة لها خلو من أي إشارة لها، ومن ثم يتعين الرجوع إلى القوانين الوطنية.

أما في القانون الفرنسي أصدر المشرع قانون 31 ديسمبر 1975 الذي حتم استعمال اللغة الفرنسية في تحرير العقود المبرمة في فرنسا والتي يكون محلها تقديم خدمة كما قضت محكمة باريس 1978 باستعمال اللغة الفرنسية في تحرير بيانات تذكرة السفر.²

الفرع الثاني : إيصال نقل أمتعة المسافر

حددت المادة 137 من قانون ط.م.ج بيان الأمتعة واستمارة نقل الأمتعة والتي يشار إليها بالفرنسية bulletin de bagage وهذه الوثيقة يجلبها المسافر معه لإثبات نقل الأمتعة، غير

¹ إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 83.

*الاتحاد الدولي للنقل الجوي الإياتا المنظمة التي وضعت شروط نموذجية موحدة للنقل الجوي.

² فريد العريبي، المرجع السابق، 137.

الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب .

أن المشرع في الفقرة الثانية من المادة نفسها بأنه لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة على صحة العقد لأنه يعتبر دليلاً للإثبات وليس شرط الانعقاد.¹

كما ألزمت اتفاقية وارسو في مادتها 4 الفقرة 1 الناقل بتحرير إيصال أو استمارة نقل الأمتعة المسجلة للمسافر في صورتين، إحداهما تسلّم للمسافر والأخرى يحتفظ بها الناقل، ويحتوي على البيانات حددها بروتوكول لاهاي 1955 هي نفسها المحددة في تذكرة السفر تشمل على :

1 - مكان وتاريخ إصدارها، ويفيد هذا البيان في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع، في حالة قيامه، بتطبيق المادة 28 من الاتفاقية.

2 - نقطتا القيام والوصول . وحكم هذا البيان يمكن بواسطته معرفة ما إذا كان النقل دولياً من عدمه.

3 - اسم وعنوان الناقل أو الناقلين، ويساعد هذا البيان على تحديد الشخص المسؤول أمام الراكب.

1 نصت المادة 137 فقرة 2 من قانون 98-06 انه: "لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة، لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

4 - رقم تذكرة السفر، إذ بالرجوع إلى تذكرة السفر يمكن معرفة ما إذا كانت محطات رسو في طريق من عدمه وبالتالي الوقوف ما إذا كان النقل دوليا أو داخليا، بحيث هذا البيان يؤكد للمسافر أن أمتعته المسجلة ستسلم إليه بمجرد الوصول.

5 - وفقا لهذا البيان يتم تقدير التعويض المستحق في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة ويكون حسب الوزن بالكيلوغرام.¹

المطلب الثاني : خطاب نقل البضاعة

نص المشرع الجزائري في المادة 139 من قانون ط.م.ج : " على أن يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى " رسالة النقل الجوي " يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي ويوقع عليها قبل عملية شحن البضاعة داخل الطائرة.²

أن تعتبر مستند النقل الجوي هو أفضل من التعبير الفرنسي

Lettre de transport arien، وترجمته الحرفية رسالة (خطاب) النقل الجوي .

ينتقد الشراح الفرنسيون أنفسهم هذا التعبير ويؤيدون عدم استعماله لعدم صلته شكلا وموضوعا مع هذا العقد فموضوعه هو نقل جوي وليس مجرد رسالة ويقترحون تسميته بكل بساطة بعقد النقل الجوي .

1- فريد العربي، المرجع السابق، ص140.

*المادة4فقرة3من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

² المادة139من قانون06-98المتضمن الطيران المدني الجزائري.

أما التعبير الانجليزي فهو Air consignment note وهو ما جاءت به نصوص المواد 5 إلى

11 من اتفاقية وارسو والشروط العامة الاياتا (IATA) .¹

نظرا لأهمية هذه الوثيقة قسم هذا المطلب إلى فرعين أساسيين : البيانات اللازمة في خطاب

النقل الجوي (الفرع الأول)، حجية خطاب النقل الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : البيانات اللازمة في خطاب النقل الجوي

نصت المادة الخامسة الفقرة الأولى (1/5) من اتفاقية وارسو 1929 أن ناقل البضائع له الحق

في الطلب من المرسل إعداد وتسليمه مستند يطلق عليه " خطاب نقل البضاعة "، وكل مرسل منه

الحق أن يطلب من الناقل قبول هذا المستند.²

كما أن نص المادة السادسة من اتفاقية وارسو حددت عدد النسخ التي تحرر فيها رسالة

النقل الجوي والتي يتم تسليمها مع البضاعة، تتضمن الأولى عبارة " الناقل الجوي " ويوقع عليها

المرسل، و الثانية ذكر عبارة " المرسل إليه " .

يوقع عليها كل من المرسل والناقل الجوي وترسل مع البضاعة، أما الثالثة فيوقع عليها الناقل

الجوي ويسلمها للمرسل عند قبوله البضاعة .³

1-طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص111.

*أخذ المشرع الجزائري التسمية عن القانون الفرنسي، كما جاءت تسميته في اتفاقية وارسو 1929 "خطاب نقل البضاعة".

2-فريد العربي، المرجع السابق، ص144.

* يرى أن المشرع الدولي لم يوفق في استعمال عبارة "الحق" فطلب إعداد المستند لا يعد حقا للناقل الجوي وإنما هو التزام يتقل كاهنه، وان النص يجرم الناقل من التمسك بتحديد التعويض كجزء على تخلف هذا المستند.

³ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص86.

سبق أن أشارت المادة 8 من اتفاقية وارسو 1929 التي تتضمن البيانات اللازمة التي يتضمنها

المسند وإذا حصل النقل دون إصداره، فإن الناقل الجوي يحرم من التمسك بالقواعد الواردة في

الاتفاقية بشأن إعفاء من المسؤولية بحيث تتمثل هذه البيانات في :

- 1 - مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل.
- 2 - نقطتا القيام والوصول .
- 3 - نقاط الرسو الجوي المتفق عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في اشتراط أن يكون في وسعه تعديلها عند الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل .
- 4 - اسم وعنوان المرسل.
- 5 - اسم وعنوان الناقل الأول.
- 6 - اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر .
- 7 - طبعة البضاعة .
- 8 - عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها أو أرقامها .
- 9 - وزن وكمية البضاعة وحجمها .
- 10 - الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها .
- 11 - أجرة النقل إذا اشترط ذلك، وتاريخ ومكان دفعها والشخص الذي عليه أن يدفعها.
- 12 - ثمن البضاعة وما تكون قد تكلفه من مصاريف إذا أرسلت على أساس التسليم مقابل الدفع .

- 13 – مقدار القيمة المعلنة طبقا للمادة 22 الفقرة 2 من الاتفاقية .
- 14 – عدد النسخ خطابات النقل الجوي.
- 15 – المستندات المسلمة إلى الناقل لا رفاقها بخطاب النقل الجوي.
- 16 – مدة النقل وبيان موجز عن الطريق الملزم إتباعه إذا كان ذكر ذلك مشروطا
- 17 – النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية .¹
- جرى تعديل هذه البيانات بموجب بروتوكول لاهاي 1955 وقصرها إلى ثلاث فقط وهي نفس البيانات المذكورة في تذكرة السفر وبيان الأمتعة، تتمثل في نقطتا المغادرة والوصول ومواقع الهبوط الجوي المتفق عليه وكذلك النص على النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية .
- أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال في بروتوكول 1975 الرابع منه أن البيانات الإلزامية المنصوص عليها في كل من الاتفاقية والبروتوكول لاهاي هي الواجبة الإلتباع حتى الآن بالنسبة لنقل البضائع لكونها المعمول بهما إلى يومنا هذا على المستوى الدولي، ونفس الحكم ورد في اتفاقية مونتريال سنة 1999 في مادتها 10 الفقرة 3.²

¹ فريد العربي، المرجع السابق، ص 146.

² وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 88.

الفرع الثاني : حجية خطاب النقل الجوي

حددت المادة 11 من اتفاقية وارسو مدى حجية خطاب النقل الجوي وقد جرى نصها كما يلي :

أولاً : يعتبر خطاب حجة على أن العقد قد أبرم وعلى أن البضاعة قد سلمت مع شرط النقل ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك.

ثانياً : تعتبر البيانات الوارد ذكرها في خطاب النقل الجوي بشأن وزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو تعبئتها وأما البيانات المتعلقة لكمية البضاعة وحجمها وحالتها فلا تعتبر حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحتها بنفسه وذلك حضور المرسل منه، وثم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي أو إذا تعلق الأمر بالبيانات تمت إلى الحالة الظاهرة للبضاعة .

يتضح مما سلف أن وثائق النقل السالفة الذكر تعد حجة على وجود عقد النقل بشروطه ما لم يكن الدليل على عكس ذلك،¹ وهذه الوثائق ليست الوسيلة الوحيدة لإثبات عقد النقل فغياب هذه الوثائق لا يؤثر على عقد النقل من حيث وجوده وصحته وإثباته، وخطاب نقل البضاعة لا يعتبر حجة على الناقل خاصة في بيان كمية البضاعة وحجمها وحالتها إلا إذا تحقق الناقل من صحة هذه البيانات في حضور المرسل وأثبت ذلك في خطاب المذكور.

¹ عبدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص30.

هذا ما أكدته نص المادة 141فقرة3 من قانون 06-98 المادة ط.م.ج بقولها: " لا تشكل البيانات المتعلقة بكمية البضاعة أو المواد وحجمها وحالتها، حجة ضد الناقل الجوي إلا بعد تأكد هذا الأخير منها وبحضور المرسل".¹

رغم هذه الحجية إلا أن غيابه أو عدم صلاحيته لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي بنص

المادة 139 الفقرة2 من قانون ط.م.ج أي نفس حكم تذكرة السفر والأمتعة.²

ثالثا : مدى المسؤولية عن صحة البيانات الخاصة بالبضاعة بحيث نصت المادة 16فقرة 1 من

اتفاقية وارسو أنه على المرسل أن يقدم للناقل المعلومات والمستندات الواجب إرفاقها بخطاب النقل

الجوي واللازمة لإنهاء الإجراءات الجمركية وبالتالي يكون المرسل منه مسؤولا عن صحة البيانات

والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل .

يتحمل المسؤولية التي تلحق بالناقل، وذلك جراء بياناته وقراراته المخالفة للقوانين، أو غير

صحيحة، أو ناقصة،³ وهذا ما ورد في نص المادة 140 فقرة 2 من قانون 06/98 يكون المرسل

مسؤولا على صحة البيانات والتصريحات الخاصة بالبضائع والمواد التي يسجلها في رسالة النقل

الجوي بقولها: " ويتحمل مسؤولية كل خسارة تصيب الناقل الجوي أو أي شخص آخر من جراء

هذه البيانات أو التصريحات غير القانونية أو الخاطئة أو الناقصة".

¹ المادة 141 من قانون 06-98 المتضمن القانون الطيران المدني الجزائري

² تنص المادة 139فقرة2 من قانون 06-98 على: "ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثيقة لا على وجود عقد النقل الجوي ولا صلاحيته.

³ عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص69.

الفصل الأول:

أحكام المسؤولية المدنية

للساقل الءوء

إن التطور الذي لحق بمجال النقل الجوي كان طبيعياً أن يتطلب تطوراً مماثلاً في القواعد القانونية بحثاً عن الحلول المناسبة للمشاكل التي بدأت تظهر نتيجة دخول الطائرة كأداة نقل وبذلك تطورت القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي وأساسها على الصعيد الدولي، فتكون المسؤولية تارة موضوعية أساسها المخاطر وتحمل التبعة وتكون مفترضة أساسها الخطأ المفترض تارة أخرى.

ففي فرنسا، لم يكن هناك في بادئ الأمر تشريع خاص بالنقل الجوي، لذا كانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية القواعد العامة وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي بالتطبيق لهذه القواعد مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض بمعنى أن الراكب أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل خطأ الناقل، بل يلتزم فقط بإثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه. فإن نجح في هذا الإثبات انعقدت مسؤولية الناقل الجوي اللهم إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ كان راجعاً إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه. **1**

أما في البلاد التي تنتمي نظامها القانوني إلى العائلة الأنجلو-أمريكية، فلم يوجد تشريع منظم للمسؤولية الناقل الجوي، الأمر الذي اضطر المحاكم إلى تطبيق مبادئ الشريعة العامة

2. common law

إلى جانب هذه القوانين وجدت قوانين أخرى أقامت هذه عاى فكرة الخطر وجعلت بذلك الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالمتعاملين معا حتى ولو لم يثبت أي خطأ في جانبه ومن بين القوانين التي اعتنقت هذا النظام القانون السويسري سنة 1920 بشأن تنظيم الملاحة الجوية .

1 فريد العريني، المرجع السابق، ص 180.

2 المرجع نفسه، ص 182.

من ذلك فإنه يقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول : أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطورها .

المبحث الثاني : حالات مسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الأول : أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطورها

لقد أفردت اتفاقيات المتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي أثر التطور الهائل الذي شهده عالم الطيران و تم تعديل أحكام هذا التنظيم بمقتضى بروتوكولات عديدة حيث نقذ بعضها على المستوى الدولي دون بعض الأخر وأدى هذا النقذ إلى وقوع التنازع بينهما وبين الاتفاقية الأصلية.

مما ترتب عليه في بعض الحالات إقصاؤها جميعا عن حكم مسؤولية الناقل وإخضاع هذه

الأخيرة للقانون الوطني بمقتضى قواعد في قانون القاضي المعروض عليه التراجع.1

رغبة في تجنب هذه الآثار تم وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو وجميع

البروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها حيث يطلق على هذه الاتفاقية اسم " اتفاقية من

شأن توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي" الموقعة بمدينة مونتريال 1999.

ليبيان أسس مسؤولية الناقل الجوي وتطورها يقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيات وارسو وبروتوكولات(المطلب الأول) المعدل لها، ومسؤولية

الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999(المطلب الثاني).

1- خرشي عمر معمر، "أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري"، المؤتمر الدولي العشرون حول الطيران المدني في

ظل التشريعات الدولية والوطنية، جامعة الإمارات العربية، دبي، 2012، ص344..

المطلب الأول : مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيات وارسو 1929. و بروتوكولات المعدل لها

تقوم المسؤولية بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي أو غير عقدي وهي ترتكز على أركان وأساس لقيامها ،و المسؤولية المدنية عن الطيران المدني بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظرا للميزة التي يتميز بها.

يتطلب الحديث عن تنظيم النقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 والوقوف على معرفة الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي عند انعقاد اتفاقية وارسو 1929 و لا بد أيضا من معرفة الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لهذه الاتفاقية حتى يتم فهم القواعد التي كانت تحكم مسؤولية الناقل الجوي وتتبعها كيف تطورت كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

لهذا يقسم هذا المطلب إلى فرعين:

سيتم عرض مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 (الفرع الأول)، ويعرض مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة لها (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيات وارسو 1929

لما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي ظهرت الحاجة إلى ضرورة وجود حلول قانونية دولية موحدة لحكم المسائل التي يثيرها حتى لا يتغير النظام القانوني الذي يخضع له هذه المسائل.

كلما عبرت الطائرة حدود دولة إلى دولة أخرى على نحو يؤدي إلى عدم استقرار المراكز القانونية الذي تحقق بمقتضى اتفاقية وارسو الموقعة في 12 أكتوبر 1929 والتي أصبحت واجبة النفاذ في 13 فبراير 1933.

لقد قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية المختلفة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي فوضعت لهذه المسؤولية نظاما موحدًا هدفت من ورائه إلى إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، وللمستعملي الطائرة من ناحية أخرى ويقوم هذا النظام على المبادئ التالية:

أولاً: أنها أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض. بمعنى أن المسافر أو المرسل يرفع عن عاتقه عبء الإثبات وإقامة الدليل على وجود خطأ من الناقل من أي نوع كان، وقد راعت الاتفاقية في ذلك مصلحة المسافر والمرسل في موادها 17-18-19.

ثانياً: بما أن الاتفاقية جاءت توازن بين مصلحة الناقل والمسافر والمرسل من جهة والناقل الجوي من جهة أخرى، خففت من قسوة قرينة الخطأ المفترض ولم تجعله قرينة قانونية قاطعة، وإنما أعطت الناقل فرصة نفي المسؤولية عنه بإثبات أنه أو تابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو استحالة عليهم ذلك أو الضرر كان بخطأ المضرور نفسه وهو ما ورد في نصوص المواد 20-21 منها.

ثالثاً: كما حددت الاتفاقية قيمة التعويض تخفيفاً منها لحدة قرينة الخطأ المفترض فحددت مبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة مسؤوليته عن الضرر الواقع للمسافر أو المرسل 2.

* بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 من قانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني الجزائري .

2- وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 111.

* المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 نصت على: "يسأل الناقل عن الضرر، فيكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناتج عن نشاطه أثناء عملية النقل الجوي".

1- المرجع نفسه، ص 112.

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة لها

بعد أن تناقصت الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق، أصبحت الطائرة أكثر أمناً من وسائل النقل الجوي وأشد منافسة لها، و بعد أن تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران أخذت المحاكم تبحث عن وسيلة تحمي ضحايا حوادث الطيران، دعت الحاجة إلى ضرورة تعديل الاتفاقية تعديلاً يزيد من الحماية المقررة للمسافرين والشاحنين.

وعلى ذلك توالت على الاتفاقية مجموعة من البروتوكولات المعدلة لها :

أولاً : مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لبروتوكول لاهاي 1955

تم تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955، إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين أو المرسلين حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول، وقع التعديل على بعض أحكام الاتفاقية حيث رفع البروتوكول الحد الأقصى للتعويض إلى الضعف المادة 22 منه.

على الرغم من اقتراح الوفد الهولندي آنذاك، صيغة بديلة للمادة 20 والتي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض وكانت الصيغة كما يلي : " لا يكون الناقل مسؤلاً إذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه أو أحد تابعيه"، وقد أيدت عدة وفود هذه الصيغة ولا سيما الوفد الفرنسي، وحثتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ بما فيه الكفاية سواء أكان ذلك في بلاد القانون اللاتيني أو في بلاد قانون الأنجلوسكسوني .

ولا يمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث، إلا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا أحد من تابعيه أي خطأ ولم تحظ هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفود لا سيما

الوفد الأمريكي، فظلت المادة 20 على حالها دون تعديل وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية.1

لم تقتنع الولايات المتحدة الأمريكية بهذا التعديل، فرفضت الانضمام إلى البروتوكول وبدأت توجه انتقاداتها إلى البروتوكول المعدل لها حيث أعلنت انسحابها عام 1965 من اتفاقية وارسو 1929 مستندة على حجية الطبيعة القانونية للمسؤولية والحد الأقصى لتعويض.

ونتيجة لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي الأتايا I.T.A.T.A، و المنظمة الدولية للطيران

المدني الايكاو I.C.A.O، رغبة في تجنب العواقب السيئة التي تترتب على الانسحاب يجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على

اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية يحقق ما تصبو إليه الولايات الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضا عادلا.2

ثانيا : مسؤولية الناقل الجوي في اتفاق مونتريال 1966

حققت الولايات الأمريكية المتحدة ما تصبو إليه، حيث أتى اتفاق مونتريال 1966 بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبنها المخاطر وتحمل التبعة، 3 ومعنى هذا أن الناقل يسأل بقوة القانون عن الأضرار التي تصيب المسافر أي أنه يسأل بصفة مطلقة عن تعويض

1 موسى طالب حسن، المرجع السابق، ص144.

2 عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص84.

3 جلال الدين وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1995، ص17.

الأضرار التي تلحق المسافر، و لا يستطيع التهرب من المسؤولية إلا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور.

وقد نص هذا الاتفاق على الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل اتجاه كل مسافر بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي على أن يخفض إلى 58 ألف دولار أمريكي إذا كانت المصروفات التقاضي والأتعاب في الدولة التي وقعت بها الدعوى 1.

فالناقل الجوي في ظل هذا الاتفاق لم يعد يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا إذا أثبت أن الخطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب هي السبب في الضرر الواقع له.

ثالثاً: مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971

اعتبر مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الركاب مسؤولية موضوعية مطلقة تقوم على فكرة المخاطر، فيعد الناقل مسؤولاً بمجرد حصول وفاة الراكب أثناء تنفيذ النقل الجوي أو بمجرد إصابته بجروح، و لا يجوز له الدفع بإعفائه من المسؤولية إلا اثبت أن الوفاة أو الجرح حصل بسبب يعود فقط إلى الحالة الصحية للراكب 2.

أما بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف أمتعة الراكب، فإنه لا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر نتج بسبب يعود فقط إلى طبيعة الأمتعة ذاتها أو إلى عيب فيها.

1 المرجع نفسه، ص 18.

2-طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 147.

*المادة 4فقرة 1: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني لحق به، وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى بدني قد وقعت على متن الطائرة".

ولما كان البروتوكول جواتيمالا سيبي مبادرة أمريكية، فإنه على الرغم من قيام الكثير من الدول باتخاذ الإجراءات اللازمة للتوقيع عليه، إلا أنها لم تقم بالتصديق وذلك بانتظار صدور تصديق الولايات الأمريكية المتحدة أو باعتبارها صاحبة المبادرة كانت حريصة على أن تشير في الإعلان الذي أدى إلى انعقاد اتفاق مونتريال ما هو إلا مرحلة انتقالية.

وبالفعل تم البدء في إعداد دراسات هامة مع إحصائيات دقيقة تركز كلها حول مستويات التعويض التي تدفع عادة من جانب الناقلين الجويين الأمريكيين، وكانت معظم المقترحات والدراسات تشير إلى وجود الحد الأقصى لتعويض إلى ما يوازي مئة ألف دولار أمريكي.1

رابعاً: مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول مونتريال الرابع 1975

نصت المادة 4 في بروتوكول مونتريال الرابع 1975 على أنه: "مسؤولية الناقل على الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها أو ضياعها دون أن يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن سبب الضرر أحد الأسباب التالية:

- 1- طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي.
- 2- سوء التغليف الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه.
- 3- أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
- 4- عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها به.2

1 جلال الدين وفاء المحمدين، المرجع السابق، ص 38.

2 عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 89.

من هذه المادة يتضح أن مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الذي تقرر في اتفاق مونتريال 1966 للأشخاص والأمتعة، قد تقرر أيضا للبضائع القائمة على أساس الخطر والتحمل التبعة، بالتالي لا يستطيع التخلص من المسؤولية ، وهكذا تقلصت المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض ولم يعد لها أي كيان إلا في حالة وهي المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999

انعقد في مونتريال مؤتمر بدعوة من المنظمة الدولية للناقل الجوي المدني الايكاو I.C.A.O يتعلق بالمبادرة الجديدة في تجديد اتفاقية وارسو 1929 وذلك من أجل بحث مشروع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو وجميع البروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها . حيث يطلق على هذه الاتفاقية اسم " اتفاقية من شأن توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي"، التي تهدف إلى تحديث أنظمة وارسو وتغييرها، بحيث اتفاقية مونتريال الجديدة 1999 أخذت بنظام ثنائية المسؤولية.1

لذلك كانت هناك التحضير لإعداد اتفاقية مونتريال 1999 يتم عرضها في (الفرع الأول) مع التعرف لنظام المسؤولية وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 في (الفرع الثاني) :

الفرع الأول : التحضير لإعداد اتفاقية مونتريال 1999

كانت المحاولات المتكررة لتعديل اتفاقية وارسو 1929 بمجموعة من البروتوكولات السابقة، إلا أن الاتفاقية الأصلية لا تخلو من المزايا والعيوب لأنها بقدر ما كانت مساهمة وناجحة في مجال توحيد قانون النقل الجوي تعتبر نظاما قديما ومضت عليه سبعين عاما ولم يعد يستجيب

1- محمود احمد الكندري، النظام القانوني للناقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال 1999، ط1، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، ص144.

لمتطلبات العصر بحكم كثافة وشكلية إجراءات الخاصة بوثائق النقل التي تشكل عقبة في طريق الاستعمال الواسع لبرنامج المعلومات الالكترونية.

أيضا لم يكن مبدأ التعويض المحدود عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار جسدية مقبولا في مجال النقل الجوي لأن شركات النقل الجوي ليست في حاجة إلى هذا الدعم الخاص لوجود وسائل التأمين كافية في نطاق أنظمة إدارة الخطر، مما أدى تعدد الاتفاقيات والبروتوكولات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي إلى إثارة تنازع بينهما وذلك بسبب عدم التطابق بين عدد الدول المصادقة على البروتوكولات.

وقد انقسم الفقه والقضاء حول طرق فض النزاع، فذهب اتجاه الأول إلى أن اتفاقية وارسو هي الاتفاقية الأولى بالتطبيق باعتبارها القدر المتيقن المشترك بين دولتي القيام والوصول، في حين ذهب اتجاه آخر إلى أن وجود بروتوكول لاهاي وتعايشه جنبا إلى جنب مع اتفاقية وارسو قد يؤدي في نهاية الأمر إلى عدم تطبيق أي منهما على الناقل الجوي الدولي. 1

مما أدى إلى انعقاد مؤتمرا دوليا في الفترة ما بين العشر إلى الثامن والعشرين من ماي 1999، لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في مجال النقل الجوي الدولي، وقد انتهت أعمال المؤتمر بتوقيع اتفاقية دولية تعرف باسم "الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999، وتعتبر اتفاقية معاهدة دولية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو التي بلغ 70 عاما، 2 ودخلت اتفاقية مونتريال حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003 .

وبالتالي فالعمل بناظمين مستقبلا قد يحقق الكثير من الانسجام في ظل وحدة المبادئ الأساسية في كل منهما وأن التعديل الذي جاءت به الاتفاقية الجديدة يخدم ما وصل إليه العالم من تطور .

1 هشام فضلي، المرجع السابق، ص10.

2 المرجع نفسه، ص12.

الفرع الثاني : نظام المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بنظام ثنائية المسؤولية، بغرض تحقيق التوازن بين الشركات الطيران والمسافرين وفي نص المادة 21 منه أن المسؤولية تختلف باختلاف الأضرار الناشئة إما وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني وفقا لقيمة هذه الأضرار بحيث انه:

أولا : إذا كانت الأضرار لا تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة سحب خاصة فالناقل يسأل مسؤولية موضوعية .1

ثانيا: أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار 100.000 وحدة سحب خاصة، فالناقل يسأل مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض .2

أما بالنسبة للمشرع الجزائري أخذ بها في نص المادة 145 حيث نصت على انه : "الناقل الجوي مسؤول عن الأضرار الخسائر والأضرار التي يصيب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب ذلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو إنزال " .3

فالناقل الجوي مسؤول عن الأضرار التي تتمثل في وفاة أو جرح أو أي أضرار أخرى للراكب أو هلاك أو تلف البضاعة، لأنه لم يصادق إلى يومنا هذا على آخر التعديلات اتفاقية جواتيمالاسيتي 1971 واتفاقية مونتريال 1966، مما يجعله يبيني المسؤولية على أساس الخطأ المفترض الذي ينفيه الناقل الجوي عن طريق إثبات السبب الأجنبي.

1 محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص44.

2 هشام فضلي، المرجع السابق، ص44.

3 المادة 145 من قانون 98-06 المتضمن الطيران المدني الجزائري.

إلا أنه ومع التطور الواضح في علم الطيران الذي شهده العالم في القرن العشرين وخاصة في نصفه الثاني أصبح الطيران أكثر أمنا وراحة، فتطورت مع مسؤولية الناقل الجوي في كل من اتفاقية جواتيمالا سيبي واتفاق مونتريال 1975 وأسست على أساس الخطر وليس الخطأ وضيق من وسائل نفي المسؤولية.¹

وبذلك تحدد أولوية تطبيق الاتفاقية الجديدة تجاه نظام وارسو دون الإلغاء المباشر لنظام وارسو وذلك بهدف الحيلولة دون فسح المجال أمام الدول المتعاقدة لتفسير النظام الجديد لاتفاقية مونتريال 1999 حسب رغبتها الخاصة، وأيضا جميع شركات النقل الجوي للدول المتعاقدة أصبحت تخضع لإجراءات اتفاقية مونتريال 1999 مند أن دخلت حيز التنفيذ.

وفي هذه الحالة فإن تطبيق الاتفاقية ينحصر على المجال الوطني للدولة المتعاقدة فقط، ما عدا ذلك يبقى العمل ساريا بنظام اتفاقية وارسو بالنسبة للدول التي لم تصادق بعد على اتفاقية مونتريال 1999، لذا فإن شركات النقل الجوي التي تعمل على نفس الخطوط تخضع في المرحلة الانتقالية ما بين نظام وارسو ونظام مونتريال الجديد إلى أحكام ستستمر بطبيعة الحال إلى أن تصادق آخر دولة من دول اتفاقية وارسو على اتفاقية مونتريال 1999.²

المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي

أهم ما يرتبه عقد النقل من التزامات على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة الركاب وبالمحافظة على البضاعة والعناية بها، ولما كانت مسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام عقديا أم غير عقدي، استتبع ذلك مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن الوفاة المسافر أو جرحه

1 وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 119.

2- أحمد بن ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 ندار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 66.

أو إصابته بأي أدى بدني آخر، وعن تلك الناجمة في حالة هلاك البضاعة أو ضياعها، وكذلك الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع كما تنشغل ذمة الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق المسافر نتيجة لعمليات القرصنة الجوية.

و لتفصيل هذه الحالات سوف يقسم هذا المبحث إلى مطالب كالآتي :

مسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين (الفرع الأول)، مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة(الفرع الثاني)، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير(الفرع الثالث)والفرع الرابع : مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية.

المطلب الأول : مسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين

من الالتزامات المترتبة عن عقد النقل الجوي المبرم بين كل من الناقل الجوي والمسافر هو الالتزام بضمان السلامة، حيث يلتزم الناقل بتوصيل المسافر من مكان إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى والإحلال بالتزام يترتب عنه مسؤولية عقدية ولا يمكنه الدفع بالمسؤولية إلا أثبت أن الضرر كان نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المضرور نفسه أو عن فعل الغير.1

طبقاً للمادة17من اتفاقية وارسو 1929و التي تنص على أنه:"يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب إليها ونزولهم منها"، لكن المسؤولية أصبحت مادية أساسها الخطر وليس الخطأ المفترض بمقتضى بروتوكول جواتيمالاسيبي1971.

ويتضح من هذه المادة ضرورة توافر شروطا ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل الجوي:

1 عدلي أمير خالد، المرجع السابق،ص53.

ولهذا يقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع: الالتزام بضمان سلامة الراكب (الفرع الأول)، وقوع الحادث أثناء عملية النقل (الفرع الثاني) و حدوث ضرر للمسافر بسبب الحادث (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الالتزام بضمان سلامة الراكب

جاء في نص المادة 145 سالفه الذكر من ق . ط.م. ج على أن الناقل الجوي مس ؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو سبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول ،حيث أخذت من حكم المادة 17 من اتفاقية وارسو .

من خلال النص أن أول شرط لعقد مسؤولية الناقل الجوي ،يشترط توفره عما يصيب المسافرين من ضرر بدني وكل من الفقه والقضاء مستقر على ذلك وعلى المضرور إثبات وقوع الحادث وإلا انتفت المسؤولية عن الناقل الجوي.1

لقد اختلف الفقه في تحديد تعريف الحادث بحيث لا يوجد تعريفا للحادث لا في اتفاقية وارسو ولا في اتفاقية مونتريال ويمكن حصر اختلاف آراء الفقهية إلى اتجاهين بحيث الاتجاه الضيق يقصر الحادث على واقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل كعطل فني أو خلل ميكانيكي للطائرة وأما بالنسبة للاتجاه الواسع أن أي عامل خارجي عن الشخص المضرور يترتب عنه المساس به أو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها.2

1- وهيبة بن ناصر، المرجع السابق،ص 121.

* انتقدت اتفاقية وارسو لاستعمالها مصطلح الحادث على أساس أنها لو استعملت مصطلح واقعة أفضل لتكون أكثر شمولية تستهدف حماية المسافر إذ تعطي جميع حالات الضرر.

2 عدلي أمير خالد، المرجع السابق،ص 77.

أما القانون الجزائري فقد عرف الحادث في نص المادة 93 من ق.ط.م.ج كما يلي: "يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها:

1- اختلاف أو تحطم طائرة.

2- وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بالغة.

3- تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران وتتطلب تصليحا هاما.1

فيدخل في مفهوم الحادث والذي أخذ به القضاء الأمريكي تصدى لمشكلة مصطلح الحادث وعرفه في حكم صادر في 04-03-1985 في قضية ماريان هيرمان ضد شركة الخطوط الجوية العالمية الذي اعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن تعويض الأضرار التي لحقت بالمدعية وفقا لأحكام اتفاق مونتريال 1966، مما أدى إلى نقلها من وسائل دفع المسؤولية من طرف الناقل الجوي. 2

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فاعتبر تصادم طائرتين حادثا طبقا للنصوص المواد من 165 إلى 170 تترتب على مسؤولية مستغلي الطائرتين.3

1- وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص122.

*أسوأ حادثة عرفته الجزائر منذ استقلالها كان يوم 06 مارس 2003 بتحطم طائرة ركاب بعد دقائق من إقلاعها من مطار تمنراست متجه إلى الجزائر العاصمة، أدى إلى مقتل 102 راكبا ماعدا شخصا واحدا إصابته خطيرة.

2 فريد العريبي، المرجع السابق، ص123.

3 المادة 165 إلى 170 من قانون 98-06 المتضمن بالطيران المدني الجزائري.

وكذلك الهبوط المفاجئ للطائرة مما أدى إلى المسافر إلى الإصابة بالصمم م و سقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم على مقاعدهم، الإنذار بوجود قنبلة على الطائرة، كذلك اختطاف الطائرات وتحويل مسارها بمفهوم اتفاقية وارسو.

ويتضح بذلك مدى انعكاس الاعتداءات الإرهابية على توسيع مصطلح الحادث مما تسببه عملية الاختطاف من أزمات نفسية وصددمات عصبية من تهديدات المختطف أو المختطفين خاصة أن المادة 17 ذكرت "و أي أذى بدني آخر".¹

لقد فرق المشرع بين الحادث والعارض حسب نفس المادة المذكورة، فالحادث هو واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة لكن العارض واقعة تعرقل امن الاستغلال.²

نجد أن المشرع الجزائري في كل هذه الحالات تترتب عنه مسؤولية تستوجب التعويض بحيث يستوجب تحريات فور وقوعه تفتحه السلطة المكلفة بالطيران المدني تنصب لهذا الغرض لجنة تحقيق وحددت المواد 94 إلى 97 من قانون 98-06 المتضمن ق.ط.م.ج حالة وقوع حادث طائرة جزائرية على تراب دولة أجنبية تشارك الجزائر في التحريات وإذا وقع الحادث في أعلى البحار نطبق الملحق 13 من اتفاقية شيكاغو 1944.³

الفرع الثاني: وقوع الحادث أثناء عملية النقل

اشترطت المادة 17 من اتفاقية وارسو لاعتبار الواقعة حادثا أن تقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط، لكن المادة لم تحدد ما هي الحوادث التي تقع على متن الطائرة بل تركت

1 وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 123.

2 المادة 93 من القانون الطيران المدني الجزائري.

3- بمقتضى المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 5 مارس 1963 والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة في 07-10-1944 وتعديلاتها.

المجال مفتوحاً أمام الفقه والقضاء، فمسؤولية الناقل لا تبدأ بمجرد انعقاد عقد نقل للأشخاص وإنما تبدأ من وقت بدئ الناقل في تنفيذ العقد باعتبارها جزاء الإخلال بالالتزام.

استبعد بعض الفقه التفسير الحر في المقصود بعمليات الصعود والتزول، لأنه يترتب عليه تضيق الفتحة الخاصة بضمان سلامة المسافر التي يكون فيها الناقل مسؤلاً عما يصيب المسافر من أضرار، وهذا لا يتماشى مع الغاية التي من أجلها تقرر فرض الالتزام بسلامة المسافرين على عاتق الناقل الجوي وهي حماية جمهور المسافرين من مخاطر الطيران، كما أن المحاضرين في عمليات التحضير لاتفاقية وارسو استبعدوا هذا لتصنيفه نطاق مسؤولية الناقل الجوي 1.

برزت عدة آراء من الفقهاء تحدد الزمان الذي إذا وقع فيه الحادث انعقدت مسؤولية الناقل الجوي، فذهب جانب من الفقه إلى تحديد التزام الناقل مسؤولية سلامة المسافر التي تكون فيها المسافر تحت رعاية الناقل الجوي منذ دخوله قاعة المطار حتى وصوله إلى الطائرة المعدة لنقله وصعوده على متن الطائرة.

أما البعض الآخر فقد أخذ بمعيار مخاطر الطيران على أن فترة النقل الجوي تتحدد منذ تواجد المسافر في مجال مخاطر الطيران وتنتهي بالخروج منها، أي تبدأ منذ وجود المسافر مع الناقل الجوي منذ دخوله إلى مبنى المطار وتوجه للطائرة إليها وفترة الإقلاع والهبوط وخروجه من المطار 2.

انتقد هذا المعيار أن أساسه غامض وهو مخاطر الطيران فهي غير محددة، وذهب البعض الآخر إلى الجمع بين المعيارين وهو ما استقر عليه الفقه ففسر عمليات الصعود والهبوط بناءً على الغاية التي من أجلها تقرر فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل وهي حماية المسافرين من أخطار الطيران.

1 عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 96.

2 وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 129.

وقد أخذ المشرع الجزائري بالمعيار المستقر عليه حسب ما ورد في نص المادة 145 من القانون 98-06 "... أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية ارتكاب أو نزول". 1

الفرع الثالث: حدوث ضرر للمسافر بسبب الحادث

جاء النص 17 من اتفاقية وارسو 1929 "...الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر"، ولقد أثار تفسير عبارة "أي أذى آخر" خلافا كبيرا في ظل تطبيق أحكام اتفاقية وارسو وقد تعددت الآراء في الفقه والقضاء في ظل سكوت اتفاقية وارسو عن بيان مدى جواز التعويض عن الأضرار النفسية ويمكن ردها إلى اتجاهين .

الاتجاه الأول يرى أن الاتفاقية قد عدت في المادة 17 مصادر الضرر، أما طبيعته ومداه فتركتها للقوانين الوطنية الداخلية وأن المشرع عندما استعمل هذه العبارة لم يقصد استبعاد الأذى النفسي من نطاق التعويض في الاتفاقية بل أراد المقابلة بين الأذى الذي يصيب الإنسان في شخصه والذي يصيبه في ذمته المالية وبالتالي لا يعد إغفال النص على الأذى النفسي في المادة 17 من نطاق التعويض.

أما الاتجاه الثاني فيحصر الأضرار التي يتم التعويض عنها طبقا للاتفاقية وهي الوفاة والجرح والأذى البدني دون الأضرار النفسية. 2

إلا أن القضاء الأمريكي والانجليزي تواترت لإدخال بعض أنواع الضرر النفسي في نطاق مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو وبروتوكولات المعدلة لها على رفض التعويض عن

1 المادة 145 من القانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

2 هشام فضلي، المرجع السابق، ص21.

الضرر النفسي إذا كان مستقلاً غير مرتبطاً بأذى بدني ، 1 حتى ولو اتخذ هذا الضرر النفسي مظهراً من مظاهر الضرر البدني في حين يحكم بالتعويض عن الضرر النفسي إذا كان مرتبطاً مباشرة بضرر بدني .

أما بالنسبة للمشرع الجزائري لقد نصت المادة 93 السالفة الذكر من ق.ط.م.ج انه: "..... وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بالغة"، أخذ المشرع بما ورد في اتفاقية وارسو بان الراكب له الحق في طلب التعويض عن الأضرار التي تصيبه من جراء حادث سواء على

متن الطائرة أو أثناء عملية الإركاب أو النزول وجاءت المادة صريحة بالنسبة للضرر المادي والمتمثل في وفاة الراكب أو جرحه وعبرة " أو ضرر" قد يقصد بها الضرر النفسي أو المعنوي ولم يوضحه تاركاً ذلك للسلطة التقديرية للقضاء .2

لم يأخذ ق.ط.م.ج بالمسؤولية الموضوعية التي تقوم على الخطر وتحمل التبعة، وإنما أخذ بالخطأ المفترض كأساس مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص ولقد أكد ذلك انه أخذ بما ورد في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل له دون باقي التعديلات حسب نص المادة 150 بقولها: "..... تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة

1 أماني أحمد عبد الله موسى، "تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، المؤتمر الدولي العشرون حول الطيران المدني في ظل التشريعات الدولية والوطنية، جامعة الإمارات العربية، دبي، 2012، ص90.

1- وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص136.

*كان على المشرع تحديد المقصود من عبارة "ضرراً" للرجوع إلى القانون الوطني فيما لم تنص عليه الاتفاقية.

في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و المصادق عليها من طرف الجزائر.1

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة

إن اتفاقية وارسو 1929 ألزمت الناقل الجوي بموجب إبرامه للعقد نقل بضاعة والأمتعة أن يلتزم بالمحافظة عليها، فإن أحل بهذا الالتزام يفترض منه الخطأ وانعقدت مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا جميع الاحتياجات الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة عليهم اتخاذها أو أن الضرر راجع إلى عيب في البضاعة أو إلى الخطأ المرسل نفسه.

لقد حددت المادة 18 من اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي حيث يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة ضياع أو تلف البضاعة في حالة ما إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في مطار أو على متن الطائرة أو أي مكان المهبوط خارج المطار.2

لهذا قسم هذا المطلب إلى فرعين أساسيين:

الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة (الفرع الأول)، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة (الفرع الثاني).

الفرع الأول : الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة

يعتبر الالتزام بضمان المحافظة على البضائع لدى فقهاء القانون الجوي التزاماً ببدل عناية مع نقل عبء الإثبات بحيث يفترض خطأ الناقل ما لم ينجح في إقامة الدليل على انتفائه، و مما شك فيه

1 المادة 150 من قانون 98-06 المتضمن بقانون الطيران المدني الجزائري.

2 عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص72.

أن البحث عن تكييف الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة الذي وضعته اتفاقية وارسو على عاتق الناقل صار غير ذي فائدة بل ستعدم هذه الفائدة عندما يدخل بروتوكول مونتريال الرابع 1975 حيز التنفيذ نظراً لأنه جعل مسؤولية الناقل البضاعة مسؤولية موضوعية أساسها الخطر وليس الخطأ.¹

يلتزم الناقل كذلك بضمان المحافظة على الأمتعة إعمالاً للمادة 17فقرة 2 من اتفاقية مونتريال 1999، والتي تقضي بأن: "يكون الناقل مسؤوفاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحادث الذي سبب تلف أو ضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناجماً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.²

أما بالنسبة لرص المادة 146 من ق.ط.م.ج التي جاء فيها على أن: "يكون الناقل بالطائرة مسؤوفاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية".³

2 محمد فريد العربي، جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 392.

* نصت المادة 18فقرة 1 من اتفاقية وارسو 1929: "يسأل الناقل عن الأضرار التي تقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل".

2 هشام فضلي، المرجع السابق، ص 23.

3 المادة 146 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

الفرع الثاني: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة

من خلال النصين السابقين المادة 17 و18 لاتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال 1999 ضرورة توافر شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي في حالة تلف أو هلاك بضاعة أو أمتعة المسجلة وهي:

أولاً: حدوث واقعة سبب الضرر

ذكرت اتفاقية وارسو في المادة 18 أن الضرر الذي أصاب البضاعة نتيجة واقعة ولم تحدد اتفاقية مقصود بمصطلح الواقعة *Evenement* والراجح فقها وقضاء في تعريف الواقعة المذكورة في نص المادة 18 من الاتفاقية هي: كل الأسباب المؤدية للضرر سواء كانت هذه الأسباب متصله بعملية أو غير متصله بها". 1

ذلك لأن الناقل له هيمنة وسيطرة على البضائع، فالمسؤولية نقل البضائع تعد مسؤولية شخصية بينما في نقل الركاب فهي موضوعية، أما المادة 17 من اتفاقية استعملت كلمة حادث *Accident* ليس بمعنى واحد بحيث تأخذ الواقعة مدلولاً أوسع من الحادث إذ تمتد لتشمل كل الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت هذه الأسباب متعلقة بعملية النقل أم غير المتعلقة بها. 2

ثانياً: حدوث الواقعة أثناء عملية النقل

جاء في نص المادة 18 من اتفاقية وارسو تحديد فترة النقل الجوي المذكورة في فقرتها الثانية أنها: "التي تكون البضائع أثناءها في حراسة الناقل سواء في المطار أو داخل الطائرة أو في مكان ما

1 محمد فريد العريبي، جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص393.

2 هشام فضلي، المرجع السابق، ص24.

في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار"، ثم أكدت في فقرتها الثالث أنه: "لا يدخل ضمن فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهرى للبضاعة يقع خارج المطار. 1

تحدد فترة النقل الجوي بوضع البضاعة والأمتعة تحت حراسة الناقل وتكون هذه الحراسة واقعة في المجال وحده فيلتزم لقيام هذه الفترة توافر شرطين هما:

1- أن تكون البضاعة والأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل حتى يسأل عن التقصير.

2- أن تكون الحراسة متحققة في المجال الجوي وذلك سواء كانت الحراسة على متن الطائرة أو في المطارات أو في حالة اضطرار الطائرة إلى الهبوط خارج المطارات. 2

نفس التعريف أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 146 فقرة 1 على أنه: "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية". 3

لكن المشرع أسقط عبارة "اضطراري" في حالة الهبوط الاضطراري خارج إحدى المطارات فالضرر الذي يلحق البضاعة أو الأمتعة يعد واقعا في فترة النقل الجوي لأن السبب تحقق أثناء أو بعد هبوط الطائرة اضطراريا وقبل إعادة نقل البضاعة من جديد برياً أو نهرياً أو بحرياً رغم أن

1 محمد فريد العريبي، جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 294.

2 عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 74.

3 المادة 146 فقرة 1 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

المهبوط كان خارج المطار أو كان ذكر المشرع الجزائري "خارج محطة جوية" فتطبق عليه أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية 1.

كما نصت المادة 18فقرة4من اتفاقية مونتريال 1999 تنص على: "فيستطيع الناقل الجوي في هذه الحالة إثبات حدوث الواقعة التي نجم منها الضرر أثناء النقل البري أو البحري أو النهري بحيث وسعت الاتفاقية من نطاق تطبيقها ليشمل فترات أخرى لا تدخل ضمن مدة النقل الجوي".2.

المطلب الثالث:مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

أخذ التأخير صيدا خاصا في عقد النقل الجوي ، فالراكب أو الشاحن يتوقع أن يصل أو تصل البضاعة بأسرع وقت ممكن لذلك هو يدفع أجر باهض في مقابل ذلك وهذا يعني أن الناقل ملزم بتعويض الراكب عن أية أضرار تلحقه بسبب تأخره في إتمام عملية النقل ،لذا كان طبيعيا أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام مواعيد النقل، بحيث يتعين مساءلة إذا ما أحل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافرين والشاحنين لأن من أهم العناصر في النقل الجوي " كسب الوقت " والذي تنفرد به الطائرة.3.

وعلى خلاف الحالات السابقة أقامت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل عن الضرر عن التأخير أيا كان نوع النقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس وفي هذا تبنى لقواعد المسؤولية العقدية ،أي لا يكون الناقل مسؤولا إلا إذا أثبت انه وموظفيه ومعاونيه قد اتخذوا جميع الإجراءات

1 وهيبه بن ناصر، المرجع السابق،ص141.

2 المرجع نفسه،ص142.

3 محمد فريد العريبي، جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص398.

الضرورية لتجنب الأضرار أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه الإجراءات وعلى الراكب أو الشاحن أن يثبت خطأ الناقل أو الضرر الحاصل.

ولهذا يقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الالتزام باحترام ميعاد النقل (الفرع الأول)، و شروط مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الالتزام باحترام ميعاد النقل

يعتبر التزام ميعاد النقل التزاما بغاية أو بتحقيق نتيجة بالتالي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن عدم تنفيذه بمجرد عدم حصول النتيجة التي تتمثل في نقل البضاعة أو المسافرين إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه ولا يستطيع الناقل أن يتحلل بدوره من مسؤولية إلا بإقامة الدليل على أن عدم تنفيذ هذا الالتزام لا يرجع إلى خطئه الشخصي أو إلى خطأ تابعيه وأعوانه. 1

ولا تنعقد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي وإنما عن الضرر الذي ينجم من هذا التأخير بحيث لم تبين الاتفاقية نوع الضرر الذي يتعين جبره، وأن الرأي مستقر على وجوب الرجوع إلى قوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد.

قد ذهب الفقه الغالب في تفسيره المادة 19 من اتفاقية وارسو، وهي تطابق المادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999 إلى القول بأن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير تنطبق على كل تأخير أثناء النقل الجوي بحدوده المرسومة في المادة 17 فيما يتعلق بنقل الأشخاص والمادة 18 فيما يتعلق

بنقل البضائع وترتيباً على ذلك يسأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب . 1

تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه، القاعدة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو احد تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول ،و يسأل كذلك الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع متى وقع التأخير خلال الفترة التي يتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل .

الفرع الثاني: شروط مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

نصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المتزايدة على التأخير في نقل الراكب والأمتعة والبضاعة ولقيام هذه المسؤولية تشترط شروط وهي كالتالي:

أولاً: التأخير عن الميعاد

التأخير يعني مجاوزة الميعاد إذا كانت هناك مدة معينة سلفاً لتنفيذ عملية النقل رغم وضوح هذا المبدأ فان تطبيقه في مجال النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقية وارسو أثار صعوبات عديدة ترجع إلى عاملين: أولهما أن الاتفاقية لم تضع معياراً يمكن على ضوءه تحديد مقصود التأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي والثاني أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران بحجة انه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية وتعريض سلامتها للخطر. 2.

1 هشام فضلي، المرجع السابق، ص27.

2 عدلي امير نخالد، المرجع السابق، ص81.

وبناء على ذلك فإن شروط الأياتا I.A.T.A الاتحاد الدولي للناقل الجوي أكدت في مادتها 6 على أن مواعيد الرحيل والوصول المحدد من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل ولكن هذا لا يعني بأن الناقل الجوي حر في تنفيذ التزامه بإتمام النقل متى ما شاء وإنما تفيد التزامه الناقل في الميعاد المعقول — أي أن مسؤولية النقل الجوي عن التأخير لا تنعقد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.¹

ثانياً: التأخير أثناء فترة النقل الجوي

لم يحدد النقل الجوي مثل ما جاء في المادتين 18 و17 و اللتان حددت فترة النقل الجوي في نقل المسافرين أو في نقل البضاعة أو الأمتعة المسجلة ولهذا الفقه انتقد هذه المادة لصعوبة تطبيقها وقدموا اقتراحات في مؤتمر لاهاي 1955 تتعلق بمفهوم التأخير .

فقد ذهب جانب من الفقه على مساءلة الناقل الجوي عن التأخير يكون من الفترة الواقعة أثناء عملية النقل فقط، أي منذ لحظة التي تنهت الطائرة للإقلاع إلى لحظة وصولها على أرض المطار ولا تسري عليها المادة 19 من اتفاقية قبل أو بعد هذه الفترة.²

أما جانب آخر من الفقه فقد وسع مقصود بفترة النقل الجوي حيث عد فترة النقل الجوي التي يجب وقوع الضرر خلالها هي الفترة المنصوص عليها في المادة 18 من اتفاقية وارسو والخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة المسجلة .

أما بالنسبة للفقه الغالب إلى القول بأن المادة 19 من الاتفاقية والخاصة بالمسؤولية عن التأخير قد أحالت ضمناً، فيما يتعلق بتحديد معنى فترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثناءها إلى

1 إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 66.

2 عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص 113.

المادتين 17 و 18 من الاتفاقية اللتين تعرفان فترة النقل الجوي التي يسري خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الركاب والالتزام بضمان المحافظة على البضائع .

وترتبا على ذلك يسأل الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو احد تابعيه والقاعدة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله إلى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو احد تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول 1.

ثالثا: الضرر الناشئ عن التأخير

قد يؤدي تأخر الناقل الجوي في الوصول إلى الميعاد المحدد إلى الأضرار التي قد تلحق بالركاب و إلى إتلاف البضائع التي هي بحوزته، لم تحدد الاتفاقية المقصود بالضرر حيث أنها لم تبين طبيعة الضرر الذي يمكن تعويض المسافر أو المرسل عنه.

والرأي المستقر على وجوب الرجوع إلى القانون الوطني حيث تخضع هذه المسألة لتقدير محكمة الموضوع التي تنعقد لها الاختصاص حيث قد تضمن القانون 98-06 هذا النوع من الضرر في المادة 147، غير انه يعاب على النص وهو غموض مصطلح التأخير يمكن الجزم أنه نقلا حرفيا عن نص المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929.2

وبناء على ذلك قضت المحاكم أنه يعد من قبيل الأضرار الناتجة عن التأخير، المستوجبة لمسؤولية الناقل الجوي عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوت عليه فرصة مثلا الاشتراك في الحفل الافتتاحي لحفل علمي دعي إليه مع عدد كبير من الشخصيات المرموقة لأجل استلام جائزة مالية كبيرة تقديرا لخبراته.

1 فريد العريبي، المرجع السابق، ص 214.

2- خرشي عمر معمر، المرجع السابق، ص 341.

* نص المادة 147 من قانون 98-06 من قانون الطيران المدني الجزائري على انه: "الناقل الجوي مسئول عن الخسائر الناتجة عن التأخير في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به" ..

وأيضاً 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 غلى تلفها أو إلى ضياع فرصة بيعها في السوق أو إلى انخفاض سعرها. 1

المطلب الرابع: مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية

ظهرت مشكلة اختطاف الطائرات وتغير مسارها بالقوة ، هذه المشكلة التي لم يعرفها الناقل الجوي إلا مند بضع سنوات إذ أصبحت من المخاطر الجوية التي توقع على عاتق الناقل الجوي التزام بتوقيعها، ففي بداية السبعينات هدد النقل الجوي بسبب تزايد أعمال العنف الموجهة ضد الملاحة الجوية المدنية والمتمثلة في عمليات القرصنة والتزايد المستمر لأعمال الإرهاب . ولهذا طالب بعض الدول باتخاذ التدابير اللازمة لتأمين الملاحة الجوية ذلك بإبرام اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الاستلاء غير المشروع على الطائرات وإبرام اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني سنة 1971. 2

وبما أن المسافرين هم المضرورين بالدرجة الأولى من هذه الأعمال فقد أثير التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين جراء هذه الأعمال التي ترجع صعوبة البحث في مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية. 3

ولهذا قسم هذا المطلب إلى فرعين: مسؤولية الناقل الجوي عن الأزمات النفسية والعصبية(الفرع الأول) و مدى اعتبار عملية القرصنة الجوية من قبيل الحادث(الفرع الثاني).

1 فريد العريبي، المرجع السابق، ص215.

2 عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص177.

3 المرجع نفسه، ص118.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن الأزمات النفسية والعصبية

تنص المادة 17 من اتفاقية وارسو على انه: "يكون الناقل مسؤلاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح، أو أي أدى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت متن الطائرة"، حيث أثار تفسير عبارة "أي أدى بدني آخر" خلافاً كبيراً خاصة بعد انتشار ظاهرة القرصنة الجوية والإرهاب وخطف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن 1. وعلى الرغم من تكرار عمليات اختطاف الطائرات على الصعيد الدولي يرى البعض أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبية التي تلحق الراكب استقلالاً عن الأضرار الجسدية، بينما يرى البعض الآخر عكس ذلك ويرفض مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار فهناك تفسير موسع وآخر ضيق. 2.

أولاً: التفسير الموسع

التفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" الوارد في نص 17 من الاتفاقية ما تراه بعض الأحكام الأمريكية وما كشف عنه التقدم العلمي من وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان والجهاز العصبي والنفسي ومدى تأثر كل منها.

وتعد قضية "هيسرل" ضد الخطوط الجوية السويسرية 1972 التي كانت السيدة هيسرل من بين الرهائن الذين احتجزوا في طائرة سويسرية محتطفة لمدة خمسة أيام من طرف بعض أعضاء الجبهة الشعبية لمنظمة التحرير الفلسطينية بحيث قاموا باحتجاز ركبها إلى أن يستجاب لمطالبهم مما أدى إلى تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الأزمات العصبية والآلام النفسية الناجمة عن اختطاف الطائرات .

1 أماني أحمد عبد الله موسى، المرجع السابق، ص 89.

2 فريد العربي، المرجع السابق، ص 280.

كما ذهب البعض إلى القول فيما يتعلق بتفسير نص المادة 17 من الاتفاقية أن عبارة "الأذى البدني" أنها تشمل الأضرار النفسية بحيث أقرت المحكمة العليا لمقاطعة نيويورك التعويض عن الأضرار النفسية وحدها بموجب المادة 17 من الاتفاقية، واستندت المحكمة في قرارها إلى أن الترجمة الدقيقة لعبارة "الأذى البدني" الوارد في النص الفرنسي الرسمي للاتفاقية هي الأذى الشخصي

1. Bodily injury وليس الأذى البدني Personal injury

ثانياً: التفسير الضيق

يرون أصحاب هذا التفسير رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية على أساس أن النص الفرنسي للاتفاقية يتكلم عن الجرح أو أذى بدني آخر ولحفظ بدني الواردة بالنص تنصرف إلى الأذى الجسماني وحده وأن إضافة لفظ بدني إلى كلمة أذى يستبعد أي أذى غير بدني، ومع ذلك فإن هذه الأحكام تلزم الناقل بالتعويض عن الآلام والاضطرابات متى اقترنت بأذى بدني متى كانت نتيجة مباشرة له.

فقد انتهت محكمة استئناف نيويورك في قضية "روسمان" ضد الخطوط الجوية العالمية (TWA) إلى قصر المسؤولية الناقل الجوي على الأذى الجسماني وحده بحيث رفض القاضي الناقل بتعويض الراكب عن الأضرار النفسية التي لحقت من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تنقله من أثينا إلى نيويورك وإجبارها على الرسو في صحراء الأردن حيث بقي محتجزاً على متنها مع بقية الركاب مدة ستة أيام متواصلة.

1 عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 124.

2 عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 88.

3 فريد العريبي، المرجع السابق، ص 282.

أما الاتجاه المجمع عليه بين الفقه هو الاتجاه الذي يتبنى التفسير الواسع لعبارة الأذى البدني الوارد في المادة 17 من اتفاقية وارسو وهو يتماشى مع نصوص الاتفاقية ومع بروتوكولاتها المعدلة والمكملة لها من شأنه أن يحقق التوافق والانسجام بين الاتفاقية الأصلية وبين تعديلاتها، ولا سيما بروتوكول جواتيمالاسي الذي استخدم عبارة الأذى الشخصي بحيث تشمل الضرر النفسي الذي يلحق بالمسافر نتيجة لاختطاف الطائرة الذي هو على متنها حتى ولو لم يكن الضرر مقترنا بأي أذى جسماني. 1

أما المشرع الجزائري من خلال ق. ط.م. ج طبقا للمادة 145 من قانون 98-06 التي تشمل عبارة ضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي، عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية. 2

ومن خلال هذا النص انه كان موقف المشرع الجزائري موقفا ايجابيا حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبية بفعل أعمال القرصنة الجوية وذلك في نقطتين: عن الفعل المولد للضرر النفسي والعقلي يشمل أعمال القرصنة وعن الضرر النفسي والعقلي الذي يهدد سلامة المسافرين .

كما بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن المادة 182 مكرر من القانون المدني لا تقر إلا بفترة محددة من الأضرار المعنوية من بينها مساس بالحرية ولعل اختطاف الطائرات واحتجاز ركابها يعد مساسا بحريتهم.³

1 عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص125.

2 تنص المادة 145 من قانون 98-06: "يكون الناقل الجوي مسئولاً عما يلحق الراكب من الأضرار التي تقع في حالة الوفاة أو الجرح أو الأذى، شريطة أن يكون سبب ذلك الضرر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو نزول".

3 المادة 182 مكرر من قانون 05-10 من قانون المدني الجزائري المؤرخ في 20 جانفي 2005 تنص: "يشملا التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

الفرع الثاني: مدى اعتبار القرصنة الجوية من قبيل الحادث

نصت المادة 17 من الاتفاقية على يسأل الناقل عن أضرار الوفاة أو الإصابة أو الأذى الجسدي الذي يصيب الراكب إذا كان الحادث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط.

وبناء عليه، حتى يتمكن المضرور من الرجوع على الناقل عليه أن يثبت نسبة ما أصابه من ضرر إلى وقوع حادث تسبب فيه الناقل حيث أن اتفاقية وارسو تقيم مسؤولية الناقل عن ما يصيب الراكب من أضرار على أساس الخطأ المفترض. 1

أولاً: أثير السؤال حول القرصنة الجوية هل تعد من قبيل الحادث حيث قضت بعض المحاكم باعتبار عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها "حادثاً" وأنه ليس في اتفاقية وارسو ما يسمح بقصر الحادث مع العطل الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة وهذا ما قضت به بعض المحاكم الفرنسية وأيده في ذلك القضاء الأمريكي بأن الحادث يشمل واقعة معتادة أو غير معتادة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية. 2

فالتقدم الذي يشهده قطاع النقل الجوي يجعل من القرصنة الجوية حادث يمكن للناقل توقعه ودفعه من خلال الاستعانة بالتدابير الأمنية الكافية وتجهيز الطائرة وطاقهما بكافة الوسائل التي يمكن من خلالها التصدي لما يقع من عمليات الإرهاب ، والسؤال الذي يثور في هذا الصدد هل كل حوادث الإرهاب سوف يسأل عنها الناقل باعتبارها حادث جوي؟ أم هناك ضوابط يجب توافرها في الحادث حتى يسأل عنها الناقل الجوي؟

1- علاء التميمي عبده، "مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب"، المؤتمر الدولي العشرون حول الطيران المدني في ظل التشريعات الدولية والوطنية، جامعة الإمارات العربية، دبي، 2012، ص 227..

2 عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 89.

يجب توافر ضابطين أساسيين وهما: أن يكون حادث الإرهاب مرتبط بعملية النقل وأن يقع حادث الإرهاب أثناء فترة النقل. 1

ثانياً: قضت محكمة النقض الفرنسية بان عبارة: "أثناء عمليات الصعود والهبوط" تشمل الفترة التي يكون المسافر موجوداً فيها لأنه عندئذ يكون معرضاً في هذا المكان بمخاطر الملاحه الجوية والاستغلال الجوي، أما المحاكم الأمريكية في البداية رفضت هذا المعيار المكاني حيث رفضت مساءلة الناقل الجوي بتطبيق المادة 17 من الاتفاقية فيما يتعلق بإصابة المسافرين نتيجة تعرضهم لاعتداء إرهابي أثناء اصطفا ففهم لاجتياز البوابة الأخيرة المؤدية إلى المطار بغرض الإقلاع استناداً إلى أن عمليات الصعود لم تكن قد بدأت بعد 2

وتعد قضية "داي" ضد الخطوط الجوية العالمية (TWA) هي أول يطبق بها القضاء الأمريكي المعيار المكاني على حوادث الإرهاب أثناء إجراء عمليات التفتيش بمطار "هلنكون" بأثينا ألقيت ثلاث قنابل يدوية على جميع المسافرين مما أدى إلى قتل وإصابة العديد منهم وقد دفعت الشركة الناقلة بعدم مسؤوليتها طبقاً لاتفاقية وارسو عن الحادث إلا أن المحكمة رفضت دفع الشركة الناقلة وقررت مسؤوليتها طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو ذاهبة بالقول إلى: أن عمليات الصعود والهبوط لا تنصرف إلى مكان وجود المسافر فلا يستطيع الناقل التهرب من المسؤولية إلا اثبت أن الضرر كان بفعل المتضرر. 3

1 علاء التميمي عبده، المرجع السابق، ص 237.

2 عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 128.

3 عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 130.

المبحث الثالث: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها

يلقي عقد النقل الجوي على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول المسافر إلى نقطة الوصول سالما أو بتسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه، وترتبط طرق دفع المسؤولية ارتباطا وثيقا بالأساس الذي تستند إليه هذه المسؤولية سواء كانت المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض أو المسؤولية الموضوعية قائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة .

كما تعتمد طرف دفع المسؤولية على طبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل فان كان التزاما بيد عناية يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه بإقامة الدليل على انه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل المعتاد، أما إذا كان التزاما بتحقيق نتيجة لا يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا السبب الأجنبي 1.

للسبب الأجنبي 1. للناقل أن يتحلل من مسؤولية في ظل اتفاقية وارسو 1929 عن طريق وسائل أو طرق لدفعها حيث أكدت الاتفاقية على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها ومن ذلك فان تطور طرق دفع المسؤولية الناقل الجوي وفقا لتعديلات اتفاقية وارسو يتلازم مع مبدأ بطلان شروط الإعفاء.

مما يستلزم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين:

طرق دفع مسؤولية الناقل في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 (المطلب الأول)،

المطلب الثاني: بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي.

1 أماني احمد عبد الله موسى، المرجع السابق، ص 99.

المطلب الأول: طرق دفع مسؤولية الناقل في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999

تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل وطبيعة هذه المسؤولية منذ اتفاقية وارسو وبروتوكولات المعدلة لها حتى اتفاقية مونتريال 1999 نتيجة ظروف القانونية والاقتصادية والتقنية للملاحة الجوية.

بعد تبين أن المجال الإيجابي فيه مسؤولية الناقل الجوي ويتحقق خلاله الإخلال بالالتزامات الملقاة على عاتقه، أما المجال السلبي الذي تنتفي فيه هذه المسؤولية وذلك من خلال الوسائل المخولة للناقل الجوي لدفعها، و ترتبط وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي ارتباطا وثيقا بأساس المسؤولية من جهة، وبطبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل الجوي من جهة أخرى.

وبناء عليه يقسم هذا المطلب إلى فرعين أساسيين: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في

اتفاقية وارسو 1929 (الفرع الأول)، طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 (الفرع الثاني).

الفرع الأول: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929

لم تعدل اتفاقية وارسو ولا بروتوكول لاهاي من أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو، فظلت كما هي قائمة على أساس الخطأ المفترض بحيث لم يسمح للناقل أن يدفع مسؤوليته بالخطأ الملاحي في نقل البضائع أو الأمتعة لان الطيار ومساعديه ليسوا في الواقع إلا تابعين للناقل الجوي ويسأل عن أخطائهم تقع منهم أثناء تأدية وظائفهم حيث حددت المواد 20فقرة 1 من اتفاقية وارسو دفع مسؤولية الناقل الجوي على انه:

1- لا يكون الناقل مسؤولا إلا إذا اثبت أن وتابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو انه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

2 - ولا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا ثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحظة وأنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر.1

والمادة 21 تنص " أثبت الناقل أن الخطأ الشخصي المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فالمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفيفها".2

وهي نفس الأحكام المنصوص عليها في المواد 148 و 149 من ق. ط.م. ج ف جاء في نص المادة 148 فقرة 1 منه : " الناقل الجوي غير مسؤؤل عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبية الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك ،أما فقرة 2 " لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عند نقل الأمتعة والشحن إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها".3 من قراءة هذه النصوص نجد أن من اتفاقية وقانون الوطني حدد ثلاثة وسائل أمام الناقل الجوي لنفي خطئه المفترض ودفع المسؤولية عنه يمكن تحديدها كالآتي :

أولاً : اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتلاقي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها

قد تأرجح الفقه والقضاء وهما بصدد تفسير عبارة "التدابير الضرورية" بين اتجاهين بحيث اخذ أولهما بالتفسير الواسع لها بما يتماشى مع طبيعة الالتزام الناقل الجوي، أما ثانيهما فضيق من تفسيرها وشدد من مسؤولية الناقل الجوي.4

1 هشام فضلي، المرجع السابق، ص39.

2 إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص67.

3 المادة 148-149 من قانون 98-06 المتضمن قانون المدني الجزائري.

4- دلال يزيد ،مسؤولية الناقل الجوي لأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي ،مذكرة لنيل درجة الدكتوراه غير منشورة" ،قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ،ابي بكر بلقعد، تلمسان، 2009-2010، ص187.

1- نظرية التفسير الضيق:

تتطلب هذه النظرية من الناقل الجوي إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مع ضرورة إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه فمثلا إذا اثبت أن السبب الحادث هو تعرض الطائرة لصاعقة في الجو فيجب على الناقل الجوي أن يثبت انه قام بتزويد الطائرة بالنشرات الجوية الضرورية، وأن الطائرة تحتوي على آلات لمجابهة مثل هذا الحادث، أو إذ أثبتت أن سبب تحطم الطائرة ناتج عن تراكم الجليد على أجنحة الطائرة فعلى الناقل الجوي أن يثبت وجود الأجهزة الفنية التي تستخدم في إزالة الجليد.1

2- نظرية التفسير الموسع:

ينادي هذا الاتجاه والذي يتبناه المشرع الجزائري بضرورة التوسع في عبارة "التدابير الضرورية" على اعتبار أن اتفاقية لم تحمل الناقل الجوي إلا إلزاما ببذل العناية المعقولة لتفادي ذلك إلى قاضي المعروض عليه النزاع فإذا ثبت للقاضي بذل العناية المعقولة للناقل الحريص انتفت مسؤوليته لانتفاء خطاه عن الضرر الذي حدث وتمثل التدابير المعقولة في إقامة دليل على انه اعد طائرة صالحة للملاحة وفقا للقواعد والشروط الفنية وأنها كانت محل فحص دوري وصيانة مستمرة من جانبه وخلوها من العيوب وسبيله إلى ذلك هو تقديم شهادة قابلية الطائرة للملاحة،2 وشهادة الفحص

1 عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص142.

2- وهيبية بن ناصر، المرجع السابق، ص230.

*لقد ألزم المشرع الجزائري، المادة 67-68 من قانون المدني الجزائري ومن خلال المرسوم التنفيذي رقم 09-207 مؤرخ 17 جمادى الثانية 1430 الموافق 11 جوان 2009 المتضمن الشروط القابلية العامة لملاحة الطائرات ضرورة حيازة الناقل الجوي لشهادة القابلية للملاحة.

1. والصيانة الدورية لها.

وأخيراً على الناقل إثبات اتخاذه كافة التدابير اللازمة والضرورية التي من شأنها مواجهة خطر الإرهاب واختطاف الطائرات ويدخل في ذلك تدابير إلى سلامة والأمن التي تفرضها منظمة الطيران المدني الدولي والتي تبناه المشرع الجزائري في قانونه الوطني.2

ثانياً: الخطأ الملاحي

لقد نصت المادة 20 فقرة 2 من اتفاقية وارسو أن: "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا ثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو تابعه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى وكل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أي إذا ثبت الناقل أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة أو الملاحة الجوية من أفراد هيئة الطاقم الخاصين بعمليات التسيير الفني.3

ولقد انتقد الفقه حكم اتفاقية وارسو يجعل الخطأ الملاحي مبرراً لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية خاصة وأنه يفرق بين نقل المسافرين من جهة ونقل البضائع والأمتعة من جهة أخرى وقد كان لهذه الانتقادات أثرها حيث أخذ بها بروتوكول لاهاي 1955 وألغى هذا النص مما ترتب عليه إلغاء الدفع.4

1 المادة 35 من ق.ط.م.ج: "يجري بناء وصيانة الطائرات وفق المقاييس التقنية الدولية، تضمن الدولة بناء وصيانة الطائرات، ويجب عليها أن تتأكد بان استخدام الطائرة المبنية على إقليمها والمقيدة في سجل ترقيم الطيران التابع لها".

2 دلال يزيد، المرجع السابق، ص 189.

3 إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 71.

4 محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، مذكرة لنيل درجة الدكتوراه "غير منشورة"، قسم قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2014-2015، ص 208.

ثالثا: خطأ المضرور

نصت المادة 21 من اتفاقية وارسو على خطأ مضرور مذكورة سالفا أنها تضم نيت قاعدة إسناد تحميل بمقتضاها الاتفاقية على قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع المعروض عليها لتحديد مدى تأثير الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، وإذا استطاع الناقل أن يثبت أن الضرر يعود الخطأ المضرور وحده أي انه اتخذ وتابعه كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر. 1

أما المشرع الجزائري نص المادة 149 من ق.ط.م.ج.ع. في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة الصادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة". 2

وأيا كان الأمر، وبما أن الاتفاقية لم تحدد نوع الخطأ الذي يعفى الناقل الجوي من مسؤولية فان القوانين المدنية والتجارية هي الواجب التطبيق. 3 مثال على ذلك أن يكون المضرور شخصا عاقلا وتصرف تصرفا خارج عن المؤلف كان يفتح باب الطائرة متعمدا للانتحار. 4

بالإضافة إلى أسباب أخرى وهي العيب الذاتي أو الخفي في الطائرة والقوة القاهرة أو الحادث الفجائي الذي كان مذكورا في المشروع النهائي لاتفاقية في المادة 20 بالإضافة إلى فعل الغير. 5

1 إبراهيم سيد أحمد، المرجع السابق، ص 21.

2 المادة 149 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

3- تنص المادة 177 من قانون المدني الجزائري على انه: "يجوز للقاضي أن ينقص من التعويض ولا يحكم بالتعويض، إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه .."

4- شريف أحمد طباطبا، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 27..

5 وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 228.

- 1- العيب الذاتي أو الخفي في الطائرة قد يكون في الطائرة وقد تكون في البضاعة المنقولة على الطائرة ويمكن للناقل في سبيل التحلل من المسؤولية الاعتماد على شهادة المعاينة التي يقوم بها المتخصصون لإثبات قيامه بواجبه مثلا أثناء الرحلة كانهجاء محرك الطائرة أو تلف إطارها أو تسرب الزيت أو عطب أجهزة الاتصال المفاجئ أو غير ذلك فان الناقل لا يتحمل المسؤولية. 1
- 2- القوة القاهرة والحادث الفجائي لم تذكر هذه الوسيلة في الاتفاقية ولا في القانون الطيران الوطني، لكنها تعد سببا من أسباب دفع المسؤولية وقد عبرت عنها الاتفاقية بعبارة: "أو انه من المستحيل عليهم اتخاذها"، وفي آخر نص المادة 148 من قانون الطيران "استحالة اتخاذهم ذلك"، والقوة القاهرة التي يستطيع الناقل الجوي ان يدفع بها المسؤولية عنه هي تلك الحوادث الفجائية. 2
- ومثال على ذلك قضية انحراف طائرة من طراز بوينغ 737-600 تابعة للخطوط الجوية الجزائرية بمطار اشبيليا باسبانيا أدى إلى خسائر في الطائرة وإصابة شخصين بسبب الظروف الجوية، حيث انحرفت الطائرة بفعل قوة الرياح والعواصف الرعدية ، 3 وتعد القوة القاهرة سببا عاما من أسباب دفع المسؤولية في جميع الشرائع. 4
- 3- فعل الغير ويقصد بالغير هنا كل شخص لا يكون للناقل مسؤولا عن أفعاله فيجب أن يكون الغير لا يعتبر غير أفراد أجنبيا تماما عن الناقل ولا يرتبط بأية رابطة عقدية مع الناقل، و يعتبر الغير

1 إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص70.

2 نصت المادة 48 و63 ق.ت.ج: "يمكن اعفاء الناقل من مسؤولية وذلك عند إثبات القوة القاهرة".

2- وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص231.

*جمع الفقه على أن كل من القوة القاهرة والحادث المفاجئ مترادفان تدلان معنى واحد..

3- نصت المادة 127 من ق.م.ج: "إذا ثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة

قاهرة".

ضابط برج المراقبة والعمال التابعون لإدارة المطار أو الحكومة مثل موظفي الجمارك حيث يميل بعض الفقه إلى اعتبار عمليات اختطاف الطائرات وتحويل مسارها بالقوة من قبيل فعل الغير الذي يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.¹

الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو

أن طبيعة أساس المسؤولية في كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 تقوم على قرينة الخطأ المفترض وأن طريقة تفويض هذه القرينة تكون بتقديم الناقل الجوي الدليل على اتخاذ هو وتابعوه التدابير الضرورية، لكن طرق دفع المسؤولية لم تبقى مقصورة على تقديم الناقل الجوي، فقد تغيرت هذه الطرق مع التعديلات التي أجريت على اتفاقية وارسو بحيث تتمثل هذه الطرق في البروتوكولات المعدلة لها:

أولاً: طريقة دفع المسؤولية في اتفاق مونتريال 1966:

قد ترتب على هذا التعديل الجوهرى لاتفاقية وارسو ان يثبت الناقل أن الضرر راجع إلى الخطأ المضرور أو المصاب نفسه بحيث لم يبقى أمام الناقل الجوي من طرق التخلص من المسؤولية إلا وسيلة واحدة وهي إقامة الدليل على أن الضرر يرجع إلى خطأ الشخص المصاب.²

أما بالنسبة إلى الأضرار الأخرى مثل أضرار التأخير التي تلحق بالبضاعة فقد بقيت مسؤولية الناقل الجوي دون ادني تعديل و بقي للناقل الحق في دفعها وفقاً لاتخاذ التدابير الضرورية لتوفي الضرر أو استحالة اتخاذها.³

1 محمودي سماح، المرجع السابق، ص 211.

2 عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 165.

3 موسى طالب حسن، المرجع السابق، ص 144.

ثانيا: طريقة دفع المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971

نص المادة 3فقرة 1 من البروتوكول على انه: "و مع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحية فقط"، كما تقرر الجملة الأخيرة من الفقرة الثانية من المادة المذكورة عدم مسؤولية الناقل إذا كان الضرر ناجما فقط من طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها. 1.

فالناقل الجوي يستطيع تفادي المسؤولية إذا بين الأسباب التالية:

1- الحالة الصحية للراكب كان يكون مريضا شديدا ومصاب بجرح خطير أو شيخا طاعن في السن.

2- خطأ المصاب يؤدي هذا الخطأ إلى إعفاء الناقلين من المسؤولية كليا أو جزئيا إذا كان هو السبب الوحيد في إحداث الضرر أو إذا ساهم مع فعل الناقل الجوي في إحداث الضرر.

3- إذا كان الضرر لاحقا بالحقائب أو الأمتعة يرجع إلى طبيعة الحقائب أو عيب ذاتي بها.

ثالثا: طريقة دفع المسؤولية في بروتوكول مونتريال الرابع 1975

تقضي المادة 8فقرة 3 معدلة في هذا البروتوكول على إعفاء الناقل من المسؤولية في نقل البضائع إذا اثبت أن هلاك البضاعة وفقدانها أو تلفها قد نشأ فقط من واحد أو أكثر من الأسباب المذكورة على سبيل الحصر:

- 1 طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها.
- 2 التغليف الشيء للبضاعة بواسطة شخص آخر غير الناقل أو تابعيه.
- 3 فعل الحرب أو نزاع مسلح.

4 عمل صادر من السلطة العامة متعلق بدخول البضاعة إقليم الدولة أو خروجها أو مرورها العابر به.1

يمكن القول بان بروتوكول الرابع مونتريال لم يضيف أي جديد على الرغم من انه حاول حصر أسباب دفع مسؤولية الناقل التي تعتبر كلها قبل هذا التعديل من الأسباب العامة لدفع المسؤولية إلى جانب الوسائل الأخرى.2

الفرع الثالث: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 كما ذكرنا سابقا بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة وبالتالي تنحصر طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي أي التخلص منها في نطاق ضيق، حيث أن اتفاقية قد أبقّت على طرق دفع المسؤولية والتخلص منها بالنسبة للأضرار التي تلحق البضاعة وتبنت الدفع ذاتها التي يستطيع الناقل أن يتمسك بها تطبيقا لبروتوكول مونتريال الرابع 1975 وهي أحدي الوثائق القانونية في نظام وارسو.3

أولا: طرق دفع المسؤولية في حالة مقل الركاب

قسمت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 21 منها الأضرار التي تحدث نتيجة وفاة الركاب أو تعرضه لإصابة جسدية وفقا لقيمة الأضرار إلى قسمين يقوم كل منها على أساس مختلف وبالتالي تختلف طرق دفع المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها تبعا لذلك وذلك كالاتي:

1 إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص94.

2 شريف احمد الطباخ، المرجع السابق، ص24.

3 محمودي سماح، المرجع السابق، ص216.

1 - الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 وحدة حقوق سحب SDR خاصة عن كل راكب، تكون مسؤولية موضوعية بحيث إذا اثبت الناقل أن الضرر قد نجم أو ساهم في حدوثه خطأ المضورر يعفى الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً بقدر ما يكون هذا الخطأ قد سبب الضرر، 2 والعبارة في ذلك ليست بدرجة جسامه كل خطأ بالنسبة إلى الآخر بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر.

- الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة تكون هذه المسؤولية عن أضرار هذه الفئة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل، لا يجوز دفعها إلا في الأحوال الآتية التي حددتها المادة 21فقرة 2 من اتفاقية مونتريال 1999. 3.

بالإضافة إلى هاتين حالتين فان المادة 20 من اتفاقية مونتريال تعفى الناقل من المسؤولية حيث يعفى الناقل الجوي كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يكون الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو ساهم في حدوثه. 4.

ثانياً: طرق دفع المسؤولية في حالة نقل البضائع والأمتعة :

بالنسبة للأضرار الحاصلة للبضائع من تلف أو ضياع أو عيب تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية وبالتالي يكون الناقل مسؤلاً عن الأضرار الحاصلة للبضائع بمجرد حدوث هذه

1 المرجع نفسه، ص 217.

* المقصود بحقوق السحب SDR Special Drawing Rights هي حقوق السحب كما يعرفها صندوق النقد الدولي وعلى تحول هذه المبالغ إلى ما يقابلها من العملات الوطنية.

2 أماني أحمد عبد الله موسى، المرجع السابق، ص 113.

3 هشام فضلي، المرجع السابق، ص 45.

4 المرجع نفسه، ص 46.

الأضرار ودون الحاجة لإثبات خطأ الناقل وبذلك لا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات عن ضرر يرجع إلى سبب أو أكثر من الأسباب الآتية وذلك وفقاً للمادة 18 من اتفاقية:

1- وجود خلل في تلك البضائع إما بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.

2- سوء التغليف البضائع من جاني شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

3- عمل من أعمال الحرب أو نزاع المسلح.

4- إجراءات اتخذتها السلطة العامة بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها. 1.

ثالثاً: طرق دفع المسؤولية في حالة التأخير في نقل الراكب والبضاعة أو الأمتعة:

نصت عليه المادة 19 من اتفاقية مونتريال وقد أبقى الاتفاقية على النهج الذي صارت عليه

اتفاقية وارسو بحسبها مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزامه تنفيذ العقد ضمن الميعاد مسؤولية

الشخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل وتابعيه وبإمكانه التخلص من

المسؤولية إذا أقام الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة لتفادي الضرر وما استحدثته

الاتفاقية الجديدة هو أنه استخدمت عبارة "التدابير المعقولة" بدلا من العبارة "التدابير الضرورية". 2.

أي أنه على الرغم من اتخاذه أو اتخاذهم مثل هذه التدابير فإن التأخير قد حصل وأنه ما كان

من بالإمكان تفادي حصول مثل هذا التأخير والذي يرجع لقوة القاهرة مثلا، أو أنه استحال

عليهم ذلك. 3

خلاصة القول أن اتفاقية مونتريال 1999 قد ردت طرق دفع المسؤولية إلى سبب عام يسري

على كل أنواع النقل يتمثل في المادة 20 من اتفاقية مونتريال تسري على جميع أحكام المسؤولية

الواردة في اتفاقية ومفادها إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الحادثة للراكب والأمتعة

1 أماني احمد عبد الله موسى، المرجع السابق، ص 115.

2 هشام فضلي، المرجع السابق، ص 53.

3 محمد العريبي، المرجع السابق، ص 321.

والبضائع فضلا عن أضرار التأخير في النقل إذا ثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بتعويض 1.

المطلب الثاني: بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها

بات التنقل بالطيران من الأمور اليومية في حياة الإنسان إذا أخذت مؤسسات الطيران توسيع أسطواناتها لكي تتمكن من استيعاب أكبر عدد من مستعملي الطائرات وفي نفس الوقت أخذت هذه المؤسسات بفرض إرادتها على المتعاقد عند إبرام النقل الجوي .
وذلك بإملاء ما يروق من شروط بحيث أن العقد النقل الجوي هو عقود الإذعان حيث يفرض الناقل شروطه على الطرق المتعاقد معه ولا يسع هذا المتعاقد سوى أن يقبل هذه الشروط أو يمتنع عن استخدام هذه الوسيلة للتنقل .

لهذا أو تخفيفا على المتعاقد عند إبرام وإجراء التوازن بين الناقل الجوي والمتعاقد حطت اتفاقية وارسو ومن بعدها البروتوكولات المعدلة لها من الإرادة الإذعانية للناقل الجوي وذلك بنص صريح يلزم الناقل عدم التمرد على النصوص الاتفاقية والتزام بها إذا قررت بطلان جميع الشروط عقد النقل الجوي المخالفة لقواعد الاتفاقية 2.

والمقتضى النصوص سواء في اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 يقضي بإعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته أو التخفيف منها وهذا البطلان لا يشمل فقط الشروط التي تقرر الإعفاء أو التخفيف بشكل مباشر بل يمتد ليشمل تلك الشروط التي تؤدي ولو بصورة غير مباشرة إلى النتيجة ذاتها 3.

لهذا قسم المطلب إلى فرعين :

مبدأ بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي (الفرع الأول)، نطاق بطلان اتفاقيات

الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي (الفرع الثاني).

1 احمد بن ابراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص371-372.

2 عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص171.

3 محمودي سماح، المرجع السابق، ص293.

الفرع الأول: مبدأ بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي.

ولاعتبارات المتقدمة انعكاسها على الأحكام الخاصة باستبعاد مسؤولية الناقل الجوي، فمن جهة تبطل لاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي شروط الإعفاء من المسؤولية وشروط التخفيف منها وجهة أخرى طرقا للناقل الجوي لدفع هذه المسؤولية، وعليه تبطل كل اتفاقيات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها غير انه يرد على ذلك استثناءات:1

أولاً: بطلان اتفاقيات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي

بمقتضى النصوص السابقة أن الأصل في اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 هو بطلان الشروط التي تقضي بإعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته أو التخفيف منها وقد تتخذ الشروط الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي صوراً متعددة منها:

1- شروط الإعفاء من المسؤولية عن أفعال التابعين أي قائد الطائرة وأفراد الطاقم والتابعين وهذا الشرط يؤدي إلى نتائج وخيمة لان إعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه يؤدي من الناحية العملية إلى إعفاء شخصياً من المسؤولية خاصة أن الناقل يقوم وتابعوه بكافة العمليات اللازمة لتنفيذ عقود النقل ومن تم فان إعفاء الشركة من المسؤولية عن أخطاء تابعيها يعني إعفائها أيضاً من المسؤولية عن أخطائها الشخصية.

2- شروط الإعفاء من المسؤولية في حالات معينة، وهذه الشروط تكون أوضح ما يكون في عقد

نقل البضائع وتحليل وقوع الحادث يعفى الناقل من المسؤولية في حالة هلك أو تلف البضائع، و تطبيق لذلك يعتبر باطلا الشروط الذي يعفى المرسل قبل الانتهاء من إبرام عقد النقل عن الرجوع ضد الناقل في حالتي الهلاك أو التلف وكذلك الشرط الذي يجبر المرسل إليه على استبعاد المسؤولية الناقل قبل وقوع الضرر.

1 إبراهيم سيد احمد، المرجع السابق، ص28.

*اتفاقيات المسؤولية هي اتفاقيات يقصد بها تنظيم أثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون بتعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو متولدة عن آيتان فعل غير مشروع.

أقرت اتفاقية وارسو هذا البطان حماية منها لمستعملي النقل الجوي من مسافرين أو شاحنين وحرصا منها على المحافظة على التوازن الذي إقامته بين مصلحتين متعارضتين وهما مصلحة الناقل الجوي ومصلحة مستعملي الطائرة، فجاء في نص المادة 23: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته اولى تقرير حد ادبي من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطل ،على أن بطان هذا الشرط لا يترتب عليه بطان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".¹

وجاء بروتوكول لاهاي في المادة 12 منه المعدلة للمادة 21 من اتفاقية وارسو واستثنى من حكم هذا البطان الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناتج من طبيعة البضاعة أو من عيب ذاتي فيها.² أما بالنسبة للمادة 149 من ق.ط.م.ج بنفس حكم المادة 21 المعدلة بنصها على: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير منها، إعفائه من مسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"³ أي انه لا يعفى من المسؤولية اتفاقا وإنما إذا اثبت خطأ المضرور أو مساهمة في إحداث الضرر.

ثانيا: الاستثناءات من مبدأ بطان اتفاقات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي

إذا كان الأصل في اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 هو بطان شروط الإعفاء فان شروطا أخرى مستثناة من هذا الأصل وسمحت بها الاتفاقيتين، ومن هذه الشروط ما يلي:

1- **الشرط الأول:** الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف بالتزول عن الحد المقدر للمسؤولية قانونا بعد وقوع الضرر، أن الشروط الباطلة في مفهوم اتفاقية وارسو هي الشروط السابقة على وقوع الضرر أما الاتفاقيات اللاحقة له والتي من شأنها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها فتكون صحيحة وذلك استنادا إلى نص المادة 32 من الاتفاقية التي تقضي بإبطال كل شرط في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يخالف بمقتضاه الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية سواء بتعين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص.⁴

1 وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 208.

2 فريد العريني، المرجع السابق، ص 301.

3 المادة 149 من قانون 98-06 المتضمن قانون ط.م.ج.

4 محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 315.

ولعمومية المادة السابقة من الاتفاقية تقضي ببطلان كل شرط تضمنه عقد النقل الجوي أو كان معدل له دون أن تفرق بين التعديل السابق على وقوع الضرر والتعديل اللاحق له، و حكمه تقرير بطلان الشروط السابقة على وقوع الضرر انه يخشى أن يستغل الناقل حاجة المسافر أو المرسل إلى النقل فيفرض عليه شروطا غير عادلة.

2- الشرط الثاني: على ضوء الأحكام الكلية والإجمالية لاتفاقيتي وارسو 1929 و

مونتريال 1999 فإنه عندما يلحق بالبضاعة هلاك أو تلف وينجم عن ذلك ضرر بالشاحن يفترض خطأ الناقل الجوي ويتعين هذا الأخير إثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي مثل أن تكون البضاعة من الأشياء الهشة كالزجاج أو الفخار أو كانت حيوانات مريضة أو تلف نشئ عن شحن البضاعة أو وضعها في خارج المبردات بالنسبة للمواد الغذائية القابلة للتلف، وإذا اثبت أن الضرر ناجم عن خطأ مشترك بين الناقل الجوي والشاحن يجب توزيع المسؤولية بينهما على ضوء مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضرر. 1

3- الشرط الثالث: الاتفاق في نقل البضاعة على إحالة النزاع إلى التحكيم متى كان التحكيم سيجري في إحدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 34فقرة 1 من اتفاقية مونتريال 1999 والتي تختص أصلا بنظر الدعوى الخاصة بالتعويض وكان المحكم أو هيئة التحكيم يطبقون أحكام اتفاقية مونتريال 1999.

الفرع الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي

المبدأ في اتفاقية وارسو هو بطلان الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها المنصوص عليها بطريقة مباشرة ويمتد هذا المبدأ إلى كل شرط يهدف إلى ذلك بطريق غير مباشر مثل الانتقاص من الحقوق التي تقرها الاتفاقية للمضروب كالانتقاص من مدة سقوط أو تقادم الدعوى، تقصير مواعيد الاحتجاج، أو نقل عبء الإثبات على المسافر أو على المرسل بدلا من الناقل لظهور التحايل على ما تقره الاتفاقية من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظرا لتعذر الراكب أو الشاحن بالإثبات. 2.

1 عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 174.

2 وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 209.

لكن يخرج عن نطاق البطلان الشروط التي تهدف إلى تشديد المسؤولية على عاتق الناقل الجوي الواردة في المادة 22 لأنها لا تتناقض مع أحكام المادة 23 من نفس الاتفاقية، لكن صحة هذه الشروط تقديرها متروك للقانون الوطني الواجب التطبيق. 1.

ورد في نص المادة 32 من اتفاقية وارسو: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص. 2.

وهو أمر منطقي، لأن عقد النقل من عقود الإذعان، فيتدخل المشرع لحماية الطرف الضعيف وهو مستعمل الطائرة، ليرفع هذه الشروط التعسفية والتي لا يعتد بصفتها التعسفية إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر لعدم تمكن المستعمل من رفضها ليستفيد من خدمة النقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فهي شروط صحيحة لأن المتعاقد يستطيع رفضها لكن هذه الاتفاقات المبرمة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقرير صحتها إلى القانون الواجب التطبيق. 3.

يري جانب من الفقه أن الاتفاقيات التي تنص على إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفف منها فتكون دائماً باطلة سواء تم الاتفاق عليها قبل وقوع الضرر (عند إبرام عقد النقل الجوي) أم لاحقة لوقوع الضرر، وذلك لعمومية نص المادة 32 من الاتفاقية.

بحيث تعيين القانون الواجب التطبيق وتعديل قواعد الاختصاص هي عبارة عن أمثلة وضعها المشرع وأن اتجاه الأول من الفقه هو اقرب إلى مبدأ سلطان الإرادة في التعاقد حيث أن اتفاق الناقل مع المتعاقد المتضرر على إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها بعد وقوع الضرر هو اتفاق لا يمت بأي صلة إلى عقد النقل الجوي والذي يبطل الاتفاقية مثل هذه الشروط إذا تضمنها عقد النقل الجوي وبالتالي تكون الاتفاقات المبرمة بعد وقوع الضرر صحيحة سواء نصت على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بشكل تام نصت على تخفيفها. 4.

1 ابراهيم سيد أحمد، المرجع السابق، ص 30.

2 المرجع نفسه، ص 31.

3 عدلي خالد، المرجع السابق، ص 111-112.

4 عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 173.

الفصل الثاني:

يلعب التأمين دورا هاما في المجتمعات الحديثة كونه يوفر الحماية للأفراد والمنشآت وكل ما يراد التأمين عليه، حيث يخلق نوعا من الراحة والطمأنينة من جهة والتنمية الاقتصادية من جهة أخرى ويعد واحد من الآليات التي يعتمد عليها في إدارة المخاطر ويعمل على حماية الثروات والممتلكات .

إن التأمين في المجال النقل الجوي الدولي اكتسب أهمية كبيرة في سنوات سبعينات القرن الماضي وظهور الطائرات التي في جوفها مئات من البشر، ومن المعروف أن الحربين العالميتين الأولى والثانية كان لهما دورا أساسيا في تطوير صناعة الطيران.¹

قد زادت في الآونة الأخيرة حوادث الطائرات مما انعكس ذلك بالإيجاب على تأمين الطيران مما لا يتصور معه عدم حدوث هذا التأمين في الوقت الحاضر لا أهميته البالغة سواء على جسم الطائرة أو تأمين المسؤولية المدنية قبل الركاب وأمتعتهم أو تأمين المسؤولية المدنية عن البضائع.²

قد تشكلت أول مؤسسة للتأمين الجوي في إنجلترا عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى وأطلق عليها " اتحاد الصليب الأبيض للتأمين على الطيران " ومن أهمها شركة تأمين الطيران البريطانية (BAIC) "British Aviation Insurance Company" والتي تأسست 1930 بفضل مجهودات من 7 شركات تأمين بريطانية كبرى، وقد اتسع نطاق المنافسة بين مؤمني الطيران التجاري في سنوات ما بعد الحرب العالمية الثانية بحيث ضاعف ظهور طائرات النقل التجاري في أواخر الخمسينات من القرن العشرين.

لم يضل سوق التأمين الجوي، بالولايات المتحدة من رواد أمريكيين ظهوروا منذ وقت مبكر والذي لا يقل أهمية أو شهرة عن نظيره الإنجليزي، بحيث أتسع نشاط سوق التأمين الجوي

1- مصطفى عبد العزيز، الموسوعة الشاملة في التأمين، ط1، المكتب المصري الحديث، الإسكندرية 2003، ص 84.

المرجع نفسه، ص 85.²

بالولايات المتحدة في سنوات ما بعد الحرب العالمية الثانية تبعا للهيمنة التي حققها الطيران الأمريكي.¹

استمر التطور في هذا المجال حتى أصبح التأمين الجوي في الوقت الراهن أمرا ملزما في المجالات، وذلك من خلال عقد تبرمه شركات التأمين مع مشغلي الطائرات تحت مسمى عقد التأمين الجوي أو عقد تأمين الطيران.

لهذا يقسم الفصل إلى مبحثين أساسين :

المبحث الأول : النظام القانوني للتأمين الجوي .

المبحث الثاني : صور تأمين المسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري.

المبحث الأول : النظام القانوني للتأمين الجوي

للتأمين دورا هام جدا في تغطية الأضرار والحد منها، ومن التعويضات الكبيرة في حالة تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران وذلك بعد مضاعفة الحد الأقصى للتعويض لإعطاء ضمان أكبر للمضرورين بحيث يعمل على التوفيق بين مصلحتين مصلحة الناقل الجوي لتشجيعه على مواصلة العمل في هذا القطاع الحيوي ولضمان المضرورين حصولهم على التعويضات المحددة.² لم يرد تنظيم ضمانات المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 ولا تعديلاتها المتلاحقة التي تكفل المضرورين سواء الركاب أو أصحاب البضائع أو الأمتعة المسجلة حصولهم على التعويض المستحق لهم عن الأضرار التي تلحق بهم في حين أن اتفاقية روما،³ خصصت الفصل الثالث منها لتحديد

1 حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي الأشخاص دراسة قانونية مع تطبيق على مؤسسة مصر الطيران، دار شتان للنشر والبرمجيات، مصر 2010، ص 30.

² وهيبية بن ناصر، المرجع السابق، ص 210

³ انضمت الجزائر إلى اتفاقية روما بمقتضى المرسوم رقم 64 - 152 المؤرخ في 5 جوان 1964 المؤرخة في 1933 من قانون 06/98، ج.ر، العدد 48، ص 3.

الضمانات المخصصة لتغطية مسؤولية المستعمل الجوي تحت عنوان " التأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المستعمل " في المواد من 15 إلى 18 منها.

تم تبسيط هذه الأحكام بموجب بروتوكول مونتريال 1978 الذي استبدل مصطلح " الضمان " ب " التأمين " .¹

أما القانون الجزائري فقد خص القسم السادس من الفصل الثامن تحت عنوان " التأمينات " في المواد 171 إلى 173 حيث أكدت على إلزامية التأمين بصفة عامة أي بالنسبة لجميع أنواع المسؤوليات فهي تعطي جميع الأضرار سواء التي تلحق بالمسافرين أو البضائع الذي تربطهم بالمستغل رابطة عقدية ومستخدمي المستغل الجوي المعرضين لمخاطر الطيران.²

لهذا قسم هذا المبحث إلى مطلبين :

مفهوم التأمين الجوي وخصائصه (المطلب الأول)، نظم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول : مفهوم التأمين الجوي وخصائصه .

تسارعت التطورات بحيث أصبحت وسائل وطرق إيقاع الضرر متعددة ومخيفة فلم يكن أمام التشريعات إلا تطوير أساليب في التعويض وإيجاد أسس المسؤولية تكون قادرة على مواجهة هذا التطور وإن تطور مخاطر الطائرات تؤدي إلى جسامه الأضرار الحاصلة في حالة وقوع كارثة جوية ومن جهة أخرى وجود وسائل وآليات خاصة بالتعويض أن ظهور التأمين كان في صالح الناقل الذي يجد نفسه أمام شخص معسر لا أموال لديه .³

¹ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 211.

² المادة 171-173 من قانون 98-06 المتضمن قانون ط.م.ج.

³ - دهانة محمد، المرجع السابق ، ص 167.

ورد المعارضون على هذا الرأي بقولهم: " إذا تم تشريع قوانين خاصة بما التأمين، فإن ذلك يؤدي إلى تعقيد الوضع مما يزيد من نطاق تنازع القوانين فلا بد من تشريع دولي يعالج هذا التأمين "، يتفق هذان الرأيان على أمر واحد وهو وجوب تشريع خاص بالتأمين الجوي.¹

لذلك ألزم المشرع الجزائري نظام التأمين الجوي ولا يختلف عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى فهو يشمل تأمين المركبة والتأمين على البضائع والتأمين من المسؤولية المدنية،² بحيث نص التأمين على البضائع المنقولة جو في المادة 161 وما يليها من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

بناء على ما تقدم يتم توضيح مفهوم التأمين الجوي (الفرع الأول)،

وخصائص التأمين الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مفهوم التأمين الجوي

التأمين هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن له بقسط من المال يدفعه إلى المؤمن مقابل تأمين مسؤولية وفي حدود مبلغ التعويض حيث نصت المادة 619 من القانون المدني الجزائري على أن : " التأمين عقد يلزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو ايراد أو عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المهني بالعقد وذلك مقابل قسط أو دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".³

¹ طالب حسين موسى، المرجع السابق، ص 218.

² - بمقتضى الأمر رقم 07/95 مؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق 25 جانفي 1995 يتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بموجب القانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، ج.ر، العدد 13، ص.3.

³ المادة 619 من القانون المدني الجزائري.

فالعلاقة القانونية التي تنشأ بين طرفين أحدهما المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له (شخص يخشى من تحقق الخطر) بموجب عقد يسمى بعقد التأمين، وهذا العقد يترتب التزامات على عاتق الطرفين.¹

نظام التأمين بالرغم من عمومية نصوصه في قانون ط.م.ج إلا أنه لا يختلف عما جاءت به اتفاقية روما سنة 1952 الذي يعتبر التأمين الجوي إلزامي في القانون الجزائري فهو شرط من الشروط الواجب توافرها في الطائرة تاركا في ذلك تطبيق القواعد العامة في التأمين .
لذلك نتطرق في هذا الفرع إلى التأمين الجوي وبدائله.

أولا : تعريف التأمين الجوي

عقد التأمين الجوي هو اتفاق يعقد لأجل تغطية مخاطر ترتبط برحلة جوية و أن أغلب الباحثين لعقد التأمين عموما لم يخرج عن القول بأنه: " اتفاق بين المؤمن والمؤمن له على أن يقول الأول وفي حدود المبلغ المتفق عليه بتغطية المخاطر التي يتعرض لها والثاني يدفعه في صورة قسط.²
وفقا لما استقر عليه الحال في قانون شركات التأمين بالولايات المتحدة الصادر 1982 فإن التأمين على الطيران يتكون من التأمين ضد الحوادث، التأمين على الطائرات، التأمين على البضائع، التأمين على جسم الطائرة، تأمين المسؤولية المدنية للركاب والغير وهذا ما جعل " Margo " يتوسع في توسيع التأمين الجوي بالقول بأنه: " التأمين الذي يعني بتغطية المخاطر المرتبطة بتصنيع وملكية وتشغيل وصيانة الطائرات وتشغيل المطارات على سطح الأرض.³

أما بالنسبة للمشروع الجزائري نصت المادة 171 من ق ط ج على أنه: " يجب على كل مستعمل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية الميينة في هذا القانون أو يحل فوق القطر

¹ هارون نصر جمعة، المبادئ العامة، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص14.

² حسن يوسف محمود عليوة، المرجع السابق، ص 41.

³ المرجع نفسه، ص42.

الجزائري سواء كان مسجلا " بالجزائر أو الخارج، أن يكتب تأميننا يغطي مسؤولياته بحيث لم يحدد المشرع الجزائري مضمون الالتزام بالتأمين فقد جاء النص عاما ¹.

أما الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمين في الجزائر فهو نفس مضمون الالتزام بالتأمين الجوي في القانون الجزائري رغم أنه لم يحدد ذلك في القانون الطيران المدني بحيث نصت المادة 196 منه : " يجب على كل ناقل جوي أن يكتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير".²

كما جاء في المادة 198 فقرة 1 من الأمر 07/95 أنه : " يجب على مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤولية المدنية اتجاه الغير على سطح الأرض".

ورد في الأحكام الخاصة بذلك في اتفاقية روما 1952 التأمين الجوي إلزامي في القانون الجزائري المادة 171 ويثبت بموجب شهادة التأمين تقدم من طرف المؤمن، و لم يفرق المشرع الجزائري بين الطائرات سواء كانت وطنية أم أجنبية في مجال التأمين فهو إجباري لكل مستثمر يقوم على الإقليم الوطني بالخدمات مهما كانت جنسيه.³

كما نصت المادة 195 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمين على : " كل جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها".⁴

¹ المادة 171 من قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري.

² المادة 196 من قانون 07-95 المتضمن التأمينات الجوية.

³ أصبح التأمين في اتفاقية روما 1952 جوازيا بعد أن عدلت عن إجبارية التأمين الذي كانت تشترطه اتفاقية روما 1933.

⁴ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 216.

ثانيا: بدائل التأمين الجوي

هو نظام استحدثته اتفاقية روما سنة 1933 الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض وحلت محلها اتفاقية روما 1952 حيث وضعت صور لبدائل التأمين وهي كالآتي :

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

2 - تقديم ضمان من بنك مرخص له من دولة تسجيل الطائرة المتعاقدة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المستغل الجوي على الوفاء بالتزامه.

3 - تقديم كفالة من دولة تسجيل الطائرة شرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة.¹

يجب أن تكون هذه الضمانات كافية تتفق مع الحدود القصوى للتعويضات المحددة في الاتفاقية لتغطية جميع الأضرار حسب وزن الطائرة، أما إذا كان المستغل يستغل طائرتين أو أكثر فالضمان يجب أن يساوي مجموع الحدود القصوى للتعويض المستحق عن أثقل طائرتين يقوم باستغلالهما.²

لم ينص المشرع الجزائري على الضمانات البديلة للتأمين لاعتماد شركات التأمين في الجزائر على صيغة السيولة النقدية في حالة الوفاء بأقساط التأمين أو حالة التعويض عن الأضرار، فهي تعمل بذلك على مراعاة التوازن الاقتصادي بين مختلف القطاعات، وحتى لا تتحمل الدولة أعباء جميع القطاعات في حالة حدوث كارثة.

¹ - هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة للنشر، الإسكندرية، 1994، ص 136.

² - المرجع نفسه، ص 137.

فالمشرع الجزائري تبني الضمان التأمين الجوي واشترط أن يكون الضمان يساوي المبلغ المؤمن عليه وفي حدود المسؤولية المحدودة بحيث تنص المادة 172 من ق.م.ج: " لا يمكن في أية حال أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون ".¹

الفرع الثاني: خصائص التأمين الجوي

من أهم خصائص الذي يتميز به التأمين الجوي هي كالاتي :

أولا : الطابع الدولي للتأمين الجوي

عقد التأمين الجوي أنه يغلب عليه الطابع الدولي،² حيث أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي منها اتفاقية روما 1952 الخاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض التي تضمنت تنظيما مفصلا للتأمين من مسؤولية مستغلي الطائرة وهذا استنادا لأحكام المادة 15 إلى المادة 18 بالإضافة إلى البروتوكول لاهاي المتعلق بمسؤولية الناقل ومالك المركبة الجوية ثم انعقدت اتفاقية مونتريال 1999 بهدف توحيد أحكام النقل الجوي لتحل محل اتفاقية وارسو وانتهت بمجموعه من مبادئ أهمها:³

- 1 - تقرير المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن حوادث الطيران.
- 2 - تحديد فترة النقل الجوي بتوسيع نطاق مسؤولية الناقل الجوي.
- 3 - التزام شركات الطيران بالتأمين من مسؤوليتها العقدية عن حوادث الطيران.⁴

¹ المادة 172 من قانون 98-06 المتضمن قانون ط.م.ج.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 112.

³ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 218.

⁴ - حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين " دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012، ص 154.

ثانيا : حادثة نشأة التأمين الجوي

التأمين الجوي من أحدث أنواع التأمينات مقارنة مع كل من التأمين البحري والتأمين البري ونظرا للمخاطر الناجمة عن النقل الجوي وجسامتها وانعكاساتها الخطيرة كثيرا ما كانت شركات التأمين تحجم عن تغطيته وتستبعده بشروط صريحة في عقودها النموذجية.

إلا أن الوضع لم يبقى كذلك لاسيما بعد تطور صناعة الطيران وإدخال تكنولوجيا جديدة بعدها ما حققت شركات الطيران نجاحا في ميدان النقل الجوي بدأت هذه الشركات تتعامل مع هذا النوع من المخاطر ولكن بحذر وحيطة وتوزيع المخاطر الناجمة عنه على عدد من المؤمنين وهذا بالنظر إلى جسامته المخاطر الجوية والأضرار الناجمة.¹

ثالثا: إجبارية التأمين الجوي

إن التأمين الإجباري على المسؤولية الجوية يحقق مصلحة عامة لمرفق النقل الجوي على المستوى العالمي، تظهر هذه المصلحة في التقليل من الخسارة الحادثة عن طريق توزيعها على عدد كبيرة من الناقلين الجويين، كما يحقق هذا التأمين المصلحة الفردية بالنسبة للراكب إذ بمقدوره التوجه إلى شركة التأمين والحصول تلقائيا على التعويضات المقررة من دون الحاجة إلى اللجوء إلى المحاكم بحيث يرى بعض الشراح أن نظام التأمين الإجباري يفوق من هذه الزاوية نظام المسؤولية ذاتها.²

والقول بأن إجبارية التأمين الجوي يؤدي إلى ارتفاع أسعار تذاكر السفر نظرا لارتفاع أسعار التأمين فهذا القول غير دقيق لاسيما بالوقت الحاضر حيث صارت زيادة الأسعار ظاهرة تميز هذا

¹ المرجع نفسه، ص155.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص220.

العصر وأن زيادة أسعار التأمين وما يترتب عليها من زيادة في مبالغ التعويضات وزيادة نوعية مخاطر الطيران التجارية كانت نتيجة إظهار الطائرات العملاقة والتي تحمل في جوفها عدة من البشر يستوجب البحث عن بديل طبيعي لمسؤولية النقل الجوي الدولي.¹

رابعاً : اتفاقية روما وعلاقتها بلجارية التأمين الجوي

لم تجعل اتفاقية روما التأمين على هذه الأضرار إلزامياً على الناقل الجوي، استناداً لمادتها المادة 15فقرة 1 حيث تركت الأمر إلى الدول المتعاقدة إن شاءت أوجبه على مستثمر الطائرة المسجلة في دولة متعاقدة بحيث يغطي حدود التعويض المقررة في هذه الاتفاقية ،و أن تشترط على هذا المستثمر أن يبرم التأمين لدى مؤمن مجاز لهذا العرض وفقاً لقانون الدولة المسجلة لديها الطائرة من خلال تمتعها بالصلاحيات التالية.²

— لها أن تفرض التأمين إذا لم يكن المؤمن مجاناً وفقاً لقانون دولته.

— لها أن تشترط على الطائرات التي تلحق فوق أجواءها أن تحمل على متنها شهادة تأمين صادرة من مؤمن مرخص بذلك صادرة من تلك الدولة تؤيد ملاءة المؤمن وللدولة السطح إن شاءت أن تقبل بإبراز صورة لهذا المستندات.

— تكتفي الدولة بشهادة الملاءة و أن تطلب أدلة إضافية تثبت هذه الملاءة وعند توصل إلى حل فإن الاتفاقية تعطى الاختصاص إلى محكمة تحكيم التي تتمثل في مجلس إدارة " الايكاو " التي تتشكل بموجب اتفاق الدولة ذات العلاقة.³

¹ المرجع نفسه، ص 222.

² هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 151.

³ المرجع نفسه، ص 152.

حيث تعتبر الشهادات صحيحة مادامت المحكمة لم تحسم بعد النزاع وهكذا يبدو أن الناقل الجوي غير مقيد بإبرام التأمين مع شركات تأمين معينة حيث تم تقديم قائمة تضم عددا من المؤمنين يتولون التأمين من المسؤولية موضوع هذه الاتفاقية.

المطلب الثاني : نظم تأمين المسؤولية المدنية الناقل الجوي

الغالب في العمل أن يقوم ملتقي خدمة النقل التامين على البضائع المنقولة ضد المخاطر الجوية وهو من قبيل التأمين على الأشياء من الأضرار، وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن عقود النقل الجوي لبضائع ترتبط عادة بالبيوع الدولية للبضائع، والصيغة الغالبة لهذه البيوع الجوية هي " فوب المطار"، حيث يتحمل المشتري مخطر النقل الجوي فيقوم بإبرام عقد النقل الجوي ويتولى التأمين على البضاعة المنقولة .

أما في مجال النقل الجوي الأشخاص فقد يقوم المسافر ذات بالتأمين ضد الأخطار التي قد يتعرض لها بمناسبة الرحلة الجوية بحيث تتنوع عقود التأمين حسب الدول بين صيغ التأمين على الحياة assurance vie والتأمين من الحوادث assurance accident .

لكن التأمين من المسؤولية الجوية بمعناه الفني الدقيق هو ذلك التأمين الذي يبرمه الناقل الجوي ذاته لمصلحته الشخصية أي لوقاية نفسه من الأضرار التي تلحق به من جراء الوفاء بالتعويضات للمضرورين عند إثارة مسؤولية وثبوتها ويتخلص الناقل الجوي من عبئ الوفاء، بتمكين المضروور أي المسافر أو ورثته من الرجوع المباشر لي المؤمن لاستفتاء التعويض المقرر¹

على ذلك سوف يقسم المطلب إلى فرعين : نظام التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافرين (الفرع الأول)، الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي (الفرع الثاني) تأمين المسؤولية العقدية والتقصيرية (الفرع الثالث) .

¹ هاني محمد دويدار، مرجع نفسه، ص 162.

الفرع الأول : نظام التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافرين

نظام التأمين التلقائي الفردي نظام ابتدعه في الأصل شركة لوفتها نزا الألمانية عام 1925 و
انتشر مع تقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوي على الصعيد الدولي وذلك بعد إبرام اتفاقية وارسو
1929.

لكن يرجع الفضل في تطوير هذا التأمين وبلورة أحكامه إلى شركة "ايرفرانس"، حتى
صادرت وثيقتها هي الوثيقة النموذجية لهذا التأمين وأخذت بها دول عديدة كسويسرا، إيطاليا
وانجلترا والأرجنتين وروسيا.¹

يتمثل التأمين التلقائي الفردي في التأمين ضد الأضرار التي تلحق بالمسافرين ويحول له حق
الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن بشرط الموافقة الكتابية على التنازل عن الدعوى بإثارة
مسؤولية الناقل الجوي وتابعيه وكل دعوى يمكن المضرور رفعها ضد المؤمن .

يعرف هذا النظام بالتأمين التلقائي الفردي لأن الحق في التعويض يتقرر تلقائياً المستفيد منه
دون حاجة إلى مطالبة ، حيث يترتب على ذلك أنه قد يقبل البعض التأمين وقد يرفضه البعض
الأخر وذلك بمناسبة وقوع الحادث واحد ولكن متى رفض المستفيد التنازل عن دعوى مسؤولية
الناقل الجوي فإنه لا يجوز له طلب الإفادة من التأمين التلقائي الفردي إذا فشل في دعواه.²

¹ حسن يوسف محمود عليوة، المرجع السابق، ص 18.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 224.

ويقصد بفردية التأمين أن المسافر وحده أو و رفقته الإفادة من التأمين دون أي شخص آخر بحيث يستفيد منه كل من يشغل مقعدا على متن الطائرة ولم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية والناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين الفردي مع المؤمن لمصلحة المسافرين وغالبا ما يعلم به المسافر لأن تذكرة السفر لا تتضمن أية إشارة إليه.

يختلف التأمين التلقائي الفردي بهذا المفهوم عن التأمين التكميلي Assurance Individuelle Complément Aire هو تأمين يبرمه المسافر على نفقته مع شركة الطيران بوصفها نائبة عن المؤمن ذلك من أجل تغطية الأخطار الجوية لزمن محدد أو لرحلة جوية محددة، أما في نظام التأمين التلقائي الفردي فإن الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين ويتحمل نفقاته.¹

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي

تجدر الإشارة إلى الجدل الذي ثار دول تحديد الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي، فقيل في هذا الصدد بأنه تأمين على الحياة أو تأمين من الحوادث يعقده الناقل الجوي لحساب المسافرين واكتفى البعض بالقول بأنه تأمين من المسؤولية، في حين توقف البعض الآخر عند حدود علاقة المستفيد بالمؤمن وفسرها بأنها اشتراط لمصلحة الغير.²

ذلك أن المؤمن هو الذي يتحمل عبء التعويض ويكون الناقل الجوي قد دفع أقساط التأمين في كل الأحوال وهذا ما فسر أن التأمين التلقائي الفردي يتجاوز في التغطية النطاق الزماني للالتزام الناقل الجوي بضمان السلامة.³

¹ حسن يوسف محمود عليوة، المرجع السابق، ص 19.

² هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 165.

³ حسن يوسف محمود عليوة، المرجع السابق، ص 20.

في ضوء ذلك يثور التساؤل حول مستقبل ظاهرة التأمين التلقائي الفردي في ظل تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999 بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي ، فهي الاتفاقية ألزمت شركات الطيران بالتأمين من مسؤوليتها العقدية من حوادث الطيران، وهو ما يعني أن لجوء الناقل الجوي إلى تغطية مسؤوليته تجاه المسافرين تغطية تأمينية لن يبقى أمراً جوازياً له وإنما صار ملتزماً بإجراء هذا التأمين لذلك يمكن للتأمين التلقائي الفردي أن يستمر في تغطية التعويضات التي يلزم الناقل الجوي يدفعها في جميع الأحوال.

ومن جهة أخرى أخذت الاتفاقية الجديدة بنظام مسؤولية الناقل الجوي على مستويين: الأول هو مسؤولية موضوعية للناقل عن الوفاة وللإصابات البدنية في حدود مائة ألف وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر والثاني هو مسؤولية تقوم على خطأ الناقل الجوي المفترض دون تحديد حد أقصى للتعويض.¹

حيث تغطي وثيقة التأمين التلقائي الفردي الأضرار الجسدية التي تلحق بالمسافر من وفاة أو جرح إلا أنها لا تشمل الأضرار النفسية ومن حيث النطاق الزمني لتغطية المسؤولية فإنه لا يتحدد على ضوء النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين، بل تغطي الوثيقة الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء عمليات النقل من وسط المدينة إلى مطار القيام ومن مطار الوصول إلى وسط المدينة.²

وبالتالي تغطي وثيقة التأمين التلقائي الفردي الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي كما تحدده اتفاقية وارسو 1929، ويتقرر المضرور المبلغ المتقدم كاملاً في حالتي الوفاة والعجز الدائم، أما في حالة العجز النسبي فقد أقامت الوثيقة الفرنسية جدولاً لنسب العجز، بحيث لا يستحق المسافر من

¹ هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 168.

² حسن طالب موسى، المرجع السابق، ص 225.

التعويض المقرر طبقا لاتفاقية وارسو سوى المبلغ الذي يتوازي ونسبة العجز الجزئي الذي أصابه وتأخذ وثائق أخرى كالوثيقة الألمانية السويسرية بالمبدأ ذاته مع اختلاف في كيفية تطبيقه.

الفرع الثالث : نظام التأمين المسؤولية العقدية والتقصيرية

بالرغم من سهولة نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يبرمه الناقل الجوي لصالح المسافر إلا أن سوقه لم يعرف رواجاً، لاسيما وأن التأمين من مسؤولية المدنية للناقل الجوي أصبح من التأمينات إلزامية على الصعيد الدولي والداخلي.

أولاً : طبيعة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

التأمين من المسؤولية المدنية بوجه عام هو عقد يلزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لمتابعة الغير له بسبب قيام مسؤوليته المدنية سواء أكانت عقدية أو تقصيرية وقد ينشأ عنها مقابل أقساط يدفعها المؤمن، بحث نصت المادة 158 من قانون 06/98 بأنه: " يهدف تأمين المسؤولية إلى ضمان التعويض".¹

يتضمن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي نوعين من ال تغطية التأمينية : يغطي الأول مسؤولية الناقل الجوي التقصيرية بوصفه مالكا للطائرة أو مستثمرا لها عن الأضرار التي تلحق بالغيرو يغطي الثاني مسؤولية العقدية تجاه المسافرين بالطائرة بوصفه ناقلا للراكب وكذلك مسؤولية العقدية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة والمنقولة بطائرته.

✓ تغطية المسؤولية التقصيرية :

¹ المادة 158 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

المسؤولية التقصيرية مصدر من المصادر غير الإرادية الالتزام، والخطأ في المسؤولية التقصيرية هو إخلال بالتزام قانوني عام مقتضاه واجب عدم الأضرار بالغير وهذا الخطأ يقوم على عنصرين هما العنصر التعدي وعنصر الإدراك، والالتزام القانوني في هذا العدد هو التزام يبذل عناية.¹

ينصرف نطاق هذه التغطية إلى مسؤولية المؤمن له التقصيرية تجاه أي شخص ثالث لا يرتبط لعقد نقل ويتضرر بسبب استخدام الطائرة كما لو سقطت في مكان مأهول ونجم عن سقوطها ضرر للقائمين في هذا المكان كوفاة أو الإصابة الجسدية على أن لا يكون هذا الشخص من أفراد عائلة المؤمن له .

وأضرار الممتلكات على أن تكون مملوكة المؤمن له أو لأحد أفراد عائلته أو مستخدمين وتتحدد مسؤولية المؤمن بمقدار سقف المسؤولية المنصوص عليه في وثيقة التأمين فيكون المؤمن مسؤولاً ضمن حدود سقف المسؤولية عن تعويض المؤمن له عن المبالغ التي يكون الأخير ملزماً قانوناً بدفعها للمضروب.²

✓ تغطية المسؤولية العقدية :

أما التأمين الذي يغطي الأضرار بموجب المسؤولية العقدية للناقل الجوي تجاه الركاب تشترط وثيقة التأمين أن يكون الناقل الجوي الواقع بموجب عقد نقل ويغطي التأمين عندما يكون الراكب تحت وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة استغلالها وذلك وفق الشروط المحددة في العقد.³

¹ مراد علي الطراونة، التأمين الإلزامي من حوادث المركبات دراسة مقارنة، ط1، دار الوراق للنشر والتوزيع، عمان 2011، ص 248.

² بهاء مجيب شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 232.

³ طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 228.

عليه يكون التأمين من مسؤولية الناقل الجوي هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي قد تتعرض لها الناقل الجوي من جراء مطالبات المسافرين أو ورثتهم لجبر الضرر لاحق بهم عن طريق دعوى المسؤولية وذلك مقابل الأقساط التي يدفعها الناقل المؤمن له .

وهذا التأمين يعقده الناقل الجوي لحسابه الخاص لا لصالح المسافرين فهو من دفع للتعويضات ويضمن هذا التأمين مبالغ التعويض التي يحكم بها على الناقل الجوي إذا ما تقررَت مسؤوليته وكذا كافة المصاريف التي تحملها الناقل وأنفقها للتخلص من المسؤولية بغض النظر عن نجاحه في ذلك أو فشله .

ثانيا : نطاق التأمين من مسؤولية المدنية للناقل الجوي

مسؤولية الناقل الجوي وفقا لعقد التأمين المبرم بين الناقل الجوي من جهة وشركة التأمين من جهة أخرى ومن الملاحظ أن وثائق التأمين الجوي من المسؤولية تتشابه كثيرا في مختلف دول العالم إلى حد تتطابق فيها جل الشروط العامة الواردة فيها وهذا بالنظر للطابع الدولي للتأمين الجوي. كما يرجع ذلك إلى التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي وتأثر العديد من التشريعات الوطنية به، ضف إلى ذلك انتشار عمليات إعادة التأمين التي تتطلب أحكامها وقواعدها تقاربا بين وثائق التأمين، وتغطي هذه الأخيرة الأضرار التي تلحق بالمسافرين في نقل الأشخاص جوا.

تشمل حالات الوفاة والإصابة بجروح أو الأضرار الجسمانية بصفة عامة وكذلك الأضرار الناجمة عن هلاك الأمتعة وضياعها، وذلك في حدود النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين، أي أن التأمين لا يغطي إلا فترة تواجد الراكب على متن الطائرة أو أثناء قيامه بعمليات الصعود إليها والهبوط منها وفترة تواجد الأمتعة في حراسة الناقل الجوي من لحظة تسلمها في مطار الإقلاع إلى غاية لحظة تسلمها للراكب في مطار الوصول.¹

¹ نفس المرجع، ص 77.

إزاء تحديد التعويض في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، وكذا في قانون الطيران المدني رقم 06/98 بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، يجري العمل بين شركات التأمين والناقلين الجويين على تحديد المبالغ التي تتضمنها الوثيقة عن طريق الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية والقانون المذكور.

فقد اوجب المشرع الجزائري من خلال الأمر 07/95 المتعلق بالتأمين على الناقل الجوي أن يكتب تأمينات يغطي مسؤولية اتجاه الركاب والبضائع المنقولة، شرط ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال.¹

كما تأكد هذا الحكم ضمن قانون الطيران المدني رقم 06/98، إذ لا يمكن في أي حال أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون .

أما على مستوى اتفاقية مونتريال 1999 فقد وردت عبارة " التأمين الكافي" في نص المادة 50 من الاتفاقية تعبيرا عن وجود توافر الحد الأدنى من التغطية لمسؤولية الناقل الجوي، إلا أن المسؤولية المحدودة التي أقرتها الاتفاقية عن الأضرار لاحقة بالركاب الناجمة عن وفاتهم أو إصابتهم تطرح إشكالا حول قدر التأمين الكافي لتغطية مسؤولية الناقل الجوي.

لكن التطورات الميدانية التي عرفها العالم على الصعيد السياسي والاقتصادي جعلت بعض الأخطار شبه مألوفة لتكرار وقوعها، مما دفع بشركات التأمين إلى إعادة النظر في موقفها من هذه

¹ المادة 196 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات تنص: "يجب على ناقل جوي أن يكتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة تجاه الغير".

الأخطار المستبعدة والذهاب إلى تغطيتها. غير أن ذلك لا يمكن أن يكون إلا موضوع اتفاقية خاصة تبرم بين الناقل وشركة التأمين.¹

أما بالنسبة للأحكام الخاصة الميزة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي لا تختلف عن باقي الأحكام العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، لاسيما أن المشرع الجزائري قد أحال بشأن كافة التأمينات الجوية على الباب المتعلق بالتأمينات البرية بحيث نصت عليها المادة 152 من الأمر 07/95 على أنه: "يبقى تطبيق التأمين المتعلق بأخطار المراكب الجوية خاضعا للأحكام العامة".²

المبحث الثاني: صور تأمين المسؤولية المدنية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

تختلف صور التأمين باختلاف صور المسؤولية في حد ذاتها، حيث نصت المادة 196 السالفة الذكر من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمين ومهما كانت صورة التأمين فمن الضروري وضع نظام تأمين لمسؤولية الناقل الجوي إما لصالح المسافر تبرمه شركات أو مؤسسات الطيران اختيارا بغية الضمان لهؤلاء وذوي حقوقهم الحصول على التعويضات دون اللجوء إلى القضاء.

من هنا يبرز دور تأمين المسؤوليات حيث يضمن الناقل الجوي تعويضه عن كافة المبالغ الملتزم بدفعها قانونا من مسؤولية تجاه الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم، والبضائع المنقولة عن طريق الجوي وكذلك لمواجهة ما قد يحكم به عن الأضرار المسؤول عنها اتجاه الغير بالإضافة إلى المصروفات القضائية التي يتحملها المؤمن له وذلك في حدود معينة يتفق عليها.³

لم تتعرض اتفاقية وارسو 1929 ولا التعديلات اللاحقة بها إلى صور التأمين من المسؤولية وكذلك اتفاقية مونتريال 1999 التي جاءت بفرض إلزامية التأمين وتنظيم العلاقة بين الدول

¹ تنص المادة 156 من الأمر 07/95 في هذا الشأن على أن يخضع تأمين أخطار الحرب والحوادث الأخرى المماثلة لاتفاقية خاصة تبرم بين المؤمن والمؤمن له.

² المادة 52 من الأمر 07/95 من قانون التأمينات الجزائري.

³ مصطفى عبد العزيز، المرجع السابق، ص 89.

والناقلين ولكن من دون أن تعالج هذه العلاقة بين هؤلاء والركاب لكن قد جرى العمل على لجوء الناقل بهدف تغطية مسؤوليته إلى التأمين التلقائي الفردي أو مباشرة إلى التأمين من مسؤولية العقدية إزاء مستعملي الطائرة.¹

لذلك قسم المبحث إلى ثلاث مطالب أساسية كالآتي:

المطلب الأول: تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الأشخاص المسافرين.

المطلب الثاني: تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي على البضائع والأمتعة .

المطلب الثالث تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الغير على السطح.

المطلب الأول: تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الأشخاص المسافرين

الناقل الجوي ملزم باتخاذ جميع التدابير الضرورية لتنفذه أهم التزام له ناشئ عن عقد النقل وهو ضمان السلامة للمسافرين، ومن هذه التدابير التأمين على الأضرار التي تلحق متلقي الخدمة في النقل الجوي.²

حيث المشرع الجزائري أخذ بالنظامين السابقين الذكر في التأمين، أخذ بالنظام الأول على أساس أنه اختيار بمقارنته مع الثاني الذي يعد إلزاميا.³ ففيه تتم تغطية الأضرار التي تلحق بالمسافرين ويكون لهم الحق في الحصول على التعويضات مباشرة من المؤمن بشرط موافقة المضرور كتابة على التنازل أو عدم اللجوء إلى القضاء ضد الناقل الجوي فيقرر له الحق في التعويض تلقائيا .

¹ دليل يزيد، المرجع السابق، ص372.

² وهيبة بن ناصر ن المرجع السابق، ص 218.

* متلقي الخدمة مصطلح ورد في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي ويقصد به الراكب أو المسافر

³ حسب النصوص المواد 171 و172، 173 من قانون الطيران المدني الجزائري.

لهذا يقسم المطلب إلى فرعين : وثيقة التأمين (الفرع الأول) ، تغطية المسؤولية عن المسافرين (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : وثيقة التأمين :

يقوم الناقل الجوي بإدراج شروط في تذكرة السفر وبمجرد امتثال الراكب لها يعتبر قبولاً بهذا التأمين وعلى شركة التأمين ضمان كل مسافر حصل على تذكرة سفر في حدود ما هو محدد كأقصى قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب المحددة في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي.¹

رغم حداثة هذا التأمين لكنه دعم بالوثيقة الفرنسية الموجودة على تذكرة السفر المحدد فيها قيم جميع التعويضات القصوى وتعويضات بنسب متفاوتة حسب نسبة الضرر والعجز الذي حدث، فتذكرة السفر هي بمثابة عقد بين الراكب والناقل وهذا العقد يتضمن وثيقة للنقل الجوي وتختلف لتلك الوثيقة تبعاً ما إذا كان النقل داخلي أو خارجي (دولي).²

كما يعتبر هذا التأمين نوع من أنواع التأمين على الأشخاص يخضع لنفس الشروط العامة التي تحكم التأمين الفردي من الحوادث الواقعة جواً، بحراً، فلا نجد أحكاماً خاصة بذلك في ق . ط.م.ج بحيث نصت المادة 62 من الأمر 07/95 : " يمكن يتخذ التأمين على الأشخاص شكلاً فردياً أو جماعياً، عقد التأمين الجماعي المسمى تأمين الجماعات هو تأمين مجموعة من أشخاص تتوفر فيهم صفات مشتركة يخضعون لنفس الشروط التقنية في خطر أو عدة أخطار منصوص عليها في التأمين

¹ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 219.

* أول طيران ألمانية أبرمت وثيقة تأمين لصالح المسافرين ثم انتشر في مختلف دول العالم . وقامت الشركة الطيران الفرنسية بتحسين أحكامه وأصبحت وثيقة نموذجية تأخذ بها مختلف الدول منها الجزائر.

² مصطفى عبد العزيز، المرجع السابق، ص 91.

على الأشخاص، لا يمكن أن يكتب عقد التأمين الجماعي إلا شخص معنوي أو رئيس مؤسسة ما قصد انخراط المستخدمين".¹

كما حددت المادة 63 من نفس الأمر جملة الأخطار التي يغطيها تأمين الأشخاص والذي على أنه: " اتفاقية احتياطية بين المؤمن وهو المتعهد والمؤمن له وهو المشتراط، يلزم بموجبها المؤمن بأن يدفع للمكتب أي المشتراط نفسه أو المستفيد أي المضرور أو ورثته مبلغا محددًا رأسمالا كان أو ريعا نسبة للعجز الدائم الكلي أو المؤقت في حالة وقوع الحادث " ، ونصت المادة 77 منه: " يصبح تعيين المستفيد قطعيا بمجرد موافقته الصريحة أو الضمنية " وذلك بالرجوع على المسؤول وديا دون اللجوء إلى القضاء.²

إن المشرع الجزائري لم يتوسع في أحكام التأمين الجوي، تاركا بذلك الرجوع للأحكام العامة الواردة في الباب الأول الخاص بالتأمينات البرية، بذلك يسقط حق الورثة في المطالبة القضائية سواء في مواجهة الناقل أو المؤمن لحصولهم على أقصى قيمة للتعويض بحيث الحد الأقصى للتعويض محدد في المادة 150 من ق. ط. م. ج ولا مجال للتعويض الجزائي فيه.³

الفرع الثاني: تغطية المسؤولية عن المسافرين

يكون المؤمن مسؤولا عن تعويض المؤمن له عن كافة المبالغ المطالب بها من قبل المسافر المضرور في حالة تعرضه لإصابة جسدية، أو من قبل خلفه العام في حالة وفاته نتيجة حادث أثناء صعوده إلى الطائرة أو نزوله منها أو أثناء تواجده داخلها سواء أكانت الطائرة جاثمة على الأرض

¹ المادة 62 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

² المادة 63-60-77 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

³ تنص المادة 150 من قانون 06-98 من قانون ط.م.ج على انه: "يعتبر المبلغ الذي يكتبه المؤمن حدا لالتزامه في كل حادث مهما تعددت الحوادث خلال مدة التأمين على المسؤولية".

أو في حالة طيران، بشرط أن يكون هذا الراكب حاملا تذكرة السفر صادرة باسمه، فلا يكون المؤمن مسؤولا عن تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالمسافر مجانا.¹

و بصدد هذه التغطية يستلزم بأن:

أولا : إن هذا التأمين يتضمن ما يعرف بحالة الأخطار (accumulation of Risks) ، حيث أن كل مسافر في الطائرة يعتبر خطرا قائما بذاته، فيشكل تعدد المسافرين تجمعا للعديد من الأخطار مما يجعل مبالغ التعويضات الواجب دفعها في حالة سقوط الطائرة وموت جميع ركبها أو أكثرهم مبلغا ضخما قد يصل إلى ملايين الدولارات .

لذلك فليس هناك ما يمنع المؤمن من الناحية التطبيقية أن يحدد سقفا لمسؤوليته القصوى (Aggregate limit) ويترك المؤمن له حرية إبرام عقد تأمين ثاني لتغطية ما يتجاوز سقف مسؤولية المؤمن (excess) .

فيكون المؤمن الثاني مسؤولا عن تغطية الزيادة بعد استغراق كامل سقف مسؤولية المؤمن الأول، على أن يشار في العقد الثاني بأنه قاصر على تغطية المبالغ التي تتجاوز سقف العقد الأول وضمن حدود السقف المبين فيه.

ثانيا : حيث أن وثائق التأمين من المسؤولية ذكرت حالة : الوفاة أو الإصابات الجسدية دون توضيح المقصود بالإصابات الجسدية ولم تتطرق الى الحالة النفسية والعقلية التي قد تعترى المسافر بسبب حالة الرعب والفرع التي تسيطر عليه عند تعرض الطائرة لاحتمال سقوطها ولكن ربانها ينجح في جعلها تهبط هبوطا اضطراريا بسلام ، كذلك حالة الرعب بسبب اختطاف الطائرة، قياسا على تفسير المقصود بالإصابة الجسدية بموجب وثائق التأمين الأمريكية، فإن المقصود بعبارة " لإصابة الجسدية " هي أي ضرر جسدي (Bodily Injury) أو مرض

¹ بماء بهيج شكري، المرجع السابق، ص232.

(Disease) او اضطراب عقلي (Mental Anguish) أو سقم نفسي (illness Emotional)¹.

لعل هذه المسألة لا تكون محلا المناقشة والاجتهاد في حالة اختطاف الطائرات إذا تم توسيع نطاق التأمين لتغطية حوادث الاختطاف، ولكن يبقى تفسير بالإصابة الجسدية محل نقاش بالنسبة للحوادث الأخرى.

المطلب الثاني : تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه البضائع والأمتعة

يسأل الناقل الجوي عن فقد الأمتعة أو هلاك البضاعة إذا وقع الحادث أثناء النقل الجوي وتشمل فترة النقل الجوي الفترة التي يكون فيها الأمتعة أو البضاعة في حراسة الناقل أو تابعيه أو داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه اختياريا أو اضطراريا.²

أما بالنسبة للأحكام الخاصة بالتأمين الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع تشير إليها المادة 162 من الأمر 07/95 إلى الأحكام العامة للباب الثاني بالتأمينات البحرية والاتفاقيات الخاصة، بحيث تنص المادة على أنه : " يخضع تأمين البضائع المنقولة جوا الأحكام الباب الثاني المتعلق بالتأمينات البحرية والاتفاقيات الخاصة دون الإخلال بالأحكام الملزمة المحددة في المادة 96 من هذا الأمر".³

¹ المرجع نفسه، ص 233.

² مصطفى عبد العزيز، المرجع السابق، ص 93.

³ المادة 162 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات الجزائية.

لهذا قسم هذا المطلب إلى فرعين: تغطية مسؤولية ناقل البضائع (الفرع الأول) واستثناء الواردة عن تغطية مسؤولية الناقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول : تغطية مسؤولية ناقل البضائع:

يتمثل هذا التأمين في تحديد الضمان الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له لتغطية الأضرار المترتبة على قيام مسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن الخسارة أو التلف أو النقص الحاصل في البضاعة أو الأمتعة المسجلة خلال مرحلة النقل الجوي .

وطبقا لنص المادة 146 من ق.ط.م.ج أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أنه : "يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن، شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي".¹

فالعبارة هنا بوجود وحضور الناقل الجوي أو أحد أتباعه وقت التسليم، فلا يتحلل الناقل من مسؤولية إلا إذا قام بتسليم البضاعة عن طريق مؤسسة الميناء الجوي المكلفة بشحن البضاعة وإخراجها على متن الطائرة وتسليمها المرسل إليه، وقيمة التعويض في التأمين هي المحددة في المادة 22 من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي .² ويتمثل أحكام تغطية هذه المسؤولية فيما يلي :

أولا : يغطي هذا التأمين مسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف أو تضرر الأموال المنقولة بما في ذلك البضائع أيا كان نوعها أو طبيعتها على اختلاف أنواعها والصناديق ومواد التغليف أثناء عملية النقل من الوقت الذي يتم فيه تحميلها على الطائرة مملوكة أو مستأجرة أو مستخدمة من قبل المؤمن له ضمن الحدود الإقليمية المتفق عليها حتى يتم تفرغها في جهة الوصول النهائية لعملية النقل المحددة.

¹ المادة 146 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري.

² وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 222.

ثانيا: الأصل أن التأمين هو من العقود الزمنية التي تمتد فترة سريانها ويعطى كافة عمليات النقل التي يقوم بها الناقل خلال سريانه.

ثالثا: يخضع هذا التأمين لشرط تحديد مسؤولية المؤمن عن الخسائر قد اتخذت كإجراءات تطبيق المادة بمقتضى المرسوم 412/95 المؤرخ في 1995/12/9، حيث أعفى المرسوم من إلزامية التأمين لدى شركات التأمين المعتمدة في الجزائر، البضائع ومعدات التجهيز المستوردة التي استفادت تمويلا في إطار اتفاقية القرص وعند ما تحمل هذه الاتفاقية البضائع مسؤولية أخطار النقل إلى غاية وصول البضائع والمعدات إلى وجهتها.¹

يشمل التأمين الجوي على البضائع الأضرار الناجمة عن هلاك الكلي أو الجزائي للبضائع أو الإنقاص في كميتها ووزنها.

الحقق بموجب لا يتجاوز مسؤولية المؤمن:

1 — عن الأموال التي تعهد المؤمن له بنقلها، عدا الأمتعة الشخصية:

(أ) — الحد الأدنى للمسؤوليات والتزامات المفروضة على الناقل بموجب المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية، كيفها يكون الحال، وبصرف النظر عما إذا كان عقد النقل خاضعا لأحكام تلك المعاهدات أو القوانين.

(ب) — الحد الأدنى المقرر بموجب شروط الحماية القانونية المستخدمة عادة في بعض أنواع النشاط التجاري، وبصرف النظر عما إذا كان المؤمن له وافق على تحمل المسؤولية أو التزامات أكبر من الحد المذكور.

¹ حميدة جميلة، المرجع السابق 157.

* يحدد هذا المرسوم البضائع ومعدات التجهيز التي تستورد عن طريق الجو، البحر، وتعفى من إلزامية التأمين لدى شركة التأمين معتمدة في الجزائر، ج، عدد 76 المؤرخة في 1995/12/10.

2 — فيما يتعلق بالحقائب والأمتعة الشخصية، لا تتجاوز مسؤولية المؤمن الحد المتفق عليه في شرط تحديد المسؤولية في عقد النقل أو حد الذي يفرض على المؤمن له في حالة عدم وجود عقد للناقل أو خلو العقد من شرط كهذا، أيهما أقل.¹

رابعا: يلتزم المؤمن ضمن سقف مسؤولية القصى المتفق عليها مع مراعاة الشروط والاستثناءات المحددة في العقد أن يعرض المؤمن له بوصفه ناقلا أو أمين نقل عن أي مبلغ يكون ملزما بدفعه كتعويض عن فقد أو هلاك أو تضرر أو نقص في كمية أو وزن الأموال التي يتولى نقلها خلال فترة سريان هذا التأمين، بشرط أن تتقرر مسؤوليته عن التعويض المذكور بموجب أحكام وشروط عقد النقل أو القوانين أو المعاهدات الدولية.

كما يلتزم المؤمن أيضا ضمن سقف المسؤولية المتفق عليه عن أي ضرر مادي أو فقد بسبب أي حادث أثناء عملية النقل أو الوساطة الأخر المملوكة أو المستأجرة أو المستخدمة عن قبل المؤمن له.²

الفرع الثاني: استثناءات الواردة عن تغطية مسؤولية الناقل:

تغطي وثيقة البضائع ضد كافة الأخطار عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها، لكن لا يلزم المؤمن بأي حال من الأحوال بتعويض المؤمن له عن مسؤولية عن تلف أو ضرر أو مصاريف ناشئة أو مرتبطة بالحوادث المستبعدة أو الأموال المستثناة كالأتي:³

أولاً: الحوادث المستبعدة: لا يغطي المؤمن الأخطار الناشئة عن:

1 — إصدار سند الشحن بعلم المؤمن له لا يصف الأموال من حيث حالتها وكميتها أو تغليفها أو حاوياتها وصفا مطابقا للحقيقة.

¹ بماء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 268.

² المرجع نفسه، ص 270.

³ مصطفى عبد العزيز، المرجع السابق، ص 122.

- 2 — تسليم الأموال دون استرداد سند الشحن أو أي وثيقة نقل مشابهة.
- 3 — العطب أو الخلل الوظيفي في أجهزة التجميد أو التبريد وعدم كفاية العزل الحراري ما لم يكن سببه حادث خارجي عرضي.
- 4 — موجات الضغط التي تسببها الطائرات أو الأجهزة الجوية الأخرى التي تسير بسرعة الصوت أو تتجاوزه.
- 5 — أي تعويض عن إفلاس أو إعسار المؤمن له.¹
- 8 — أي فقد أو تلف أو ضرر أو تأخير أو مسؤولية ترتبت أو حدثت من خلال أو كانت نتيجة للحرب أو الغزو أو عمل العدو الأجنبي أو الأعمال العدائية أو الحرب الأهلية أو العصيان أو الثورة أو التأميم أو وضع اليد أو تلف الأموال أو تضررها أو بأمر من أي حكومة أو سلطة عامة أو إدارة محلية وفي حالة امتداد هذا التأمين التغطية أي فقد أو ضرر أو نفقات مستثناة بموجب استثناء الحرب فإن غطاء الحرب لا ينصرف إلى أي طلب تعويض.²
- 9 — أي مسؤولية قانونية أيا كانت طبيعتها مسببة بصورة مباشرة أو غير مباشرة أو يرتبط قيامها مع أو تكون ناشئة عن التعرض لطاقة مشعة أو تلوث إشعاعي مصدره نظائر مشعة من أي وقود نووي أو مخلفات من بقايا وقود نووي.

ثانيا: الأموال المستثناة: لا يغطي هذا التأمين المسؤولية التعاقد للمؤمن له الناشئة عن:

- 1 — عن فقد أو هلاك أو تضرر فصائل الحيوانات الماشية وسندات الخزينة والسبائك الذهبية أو الفضية والنقود والسندات المالية والسندات العقارية والطوابع ومستندات الضمانات والمخطوطات والوثائق والخزائط والتبغ والسجائر واللوحات الفنية والمجوهرات وما شبهها من المصوغات الثمينة

¹ بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 271.

² مصطفى عبد العزيز، المرجع السابق، ص 123.

أو المواد الناذرة، والأسلحة والذخائر ومحركات الطائرات، ما لم يوافق المؤمن، بشكل خاص على ذلك ويقبل بأن تتم عملية نقل هذه الأموال بموجب صيغة عقد يقبل بها المؤمن تحريرياً.¹

2 — كما لا يغطي التأمين عن الأموال العائد للمؤمن له أو المستأجرة من قبله أو المعارة له وعن أي مركبة ذات دفع ألي أو أي شاحنة لم تكن من جملة الأموال المنقولة.

المطلب الثالث: تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الغير على السطح

تناولت اتفاقية روما سنة 1952 أحكام التأمين المستغل الجوي اتجاه الغير على السطح،² كما جاء نص المادة 198 من الأمر 07/95 كما يلي: "يجب على مستعمل مركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر على مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض، يجب ألا يقل المبلغ المؤمن به لتعويض الأضرار التي يلحق الأشخاص والأموال على سطح الأرض مسؤولية المستغل، المحدد في تشريع المعمول به هذا المجال".³

التأمين في هذه الصورة من صورة المسؤولية تأمين إلزامي فعلي كل ناقل جوي سواء كان مالكا للطائرة أو مستأجر لها أن يكتب عقد التأمين لدى شركة معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي تصيب الاعتبار على السطح، وتتحدد شروط هذا العقد بشروط عامة نجدها في جميع العقود

¹ بماء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 272.

² وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 223.

³ المادة 198 من الأمر 95-07 المتضمن التأمينات الجوية.

التأمين تحددها وزارة مالية، وفيها شروط خاصة تترك للمتعاقدين، والحد الأقصى للتعويض عن هذه المسؤولية محددة في اتفاقية روما وأخذ عنها قانون الطيران المدني الجزائري.¹

لهذا قسم المطلب إلى فرعين الآتي:

شروط انعقاد المسؤولية وفقا لاتفاقية روما 1952 (الفرع الأول)، ضمانات المسؤولية للناقل الجوي اتجاه الغير على السطح (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط انعقاد المسؤولية الاتفاقية روما 1952:

ذهبت الاتفاقية إلى التوفيق بين الاتجاهين فغلبت مصلحة المضرور حينما اعتمدت في المادة 1 منها المسؤولية الموضوعية أو المادية كأساس لتعويض المضرور الذي يثبت حقه في التعويض بمجرد إثبات أن الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها وأن هناك علاقة سببية بين الضرر والطائرة، وتمكن شروط انعقاد المسؤولية وفقا لاتفاقية روما ينبغي توافر ثلاث شروط وهي:

أولا : أن يحدث الضرر للغير على السطح:

لكي تسرى أحكام الاتفاقية أن يكون هناك ضرر قد وقع للغير على السطح، بمقتضى وثيقة النقل الجوي يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له، وحتى حد (مبلغ) معين متفق عليه، وذلك عن كافة المبالغ الملتزم بدفعها قانونا كتعويض عن الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير (خارج

¹ المرجع نفسه، ص 224.

*أصبحت اتفاقية روما 1952 نافذة عام 1958م.

الطائرة) بشرط أن تكون ناتجة عن حادث سببته الطائرة أو الأشياء التي تسقط منها ويتم تحديد مسؤولية المؤمن خلال مدة التأمين.¹

كما قد تكون أضرار غير مباشرة ناجمة عن التحليق كإحداث ضوضاء أو إزعاج بحيث لا تخضع لأحكام الاتفاقية وإنما تخضع لأحكام القانون الداخلي، وقد ألزمت الاتفاقية تعويض الأضرار المباشرة فقط سواء لحقت الأشخاص أو بالأموال على السطح و سواء كانت الأضرار مادية أو معنوية، والغير الذي هدفت الاتفاقية إلى حمايته يجب أن يكون شخصا لا تربطه بالمسؤول أي علاقة عقدية كانت أو علاقة عمل.

ثانيا: أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران:

هو الشرط ضمن أيضا في الفقرة لاتفاقية روما إذ اشترطت لتعويض المضرور على السطح أن يكون الضرر قد حدث طائرة في حالة طيران أو سقوط شخص أو شيء منها، وتكون الطائرة في حالة طيران منذ لحظة استخدام القوة المحركة بهدف الإقلاع وحتى اللحظة التي ينتهي فيها الهبوط.²

ثالثا: توافر العلاقة السببية:

يجب توافر علاقة سببية بين الضرر الذي يحدث للغير على السطح والطائرة محدثة للضرر وذلك بأن تسقط أو بسقط منها شيء أو شخص وهذا الأمر بطبيعة الحال يترك لتقدير محكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص طبقا لأحكام القانون الواجب التطبيق على الحادث، ومعنى ذلك أن تختلف أحكام القضاء بخصوص تفسير هذه العبارة باختلاف موافق القوانين الداخلية التي يجري تطبيقها، هي مسألة علاقة السببية وفكرة الضرر المباشر والضرر غير مباشر.³

¹ منى حسب الرسول حسن " المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما 1952 واتفاقيتي مونتريال 2009" مداخلة مقدمة في المؤتمر الدولي السنوي العشرون، الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية، دبي، 2012، ص128.

² المرجع نفسه، ص131.

³ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص258.

قد حددت اتفاقية روما في المادة 7 منها إذ نصت على أنه في حالة تصادم طائرتين في إحداث الضرر فإن مستغل كل طائرة يعتبر مسؤولا ويترتب عن ذلك تعويضا للمضرور وفقا لاتفاقية روم بحيث حددت المادة 2 من اتفاقية معنى المستغل بأنه الشخص الذي يستعمل الطائرة حال وقوع الضرر ويعد مستعملا للطائرة أو بتابعيه أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم وهنا يعني من إستأجر طائرة ويعين طاقمها ويجهزها يعتبر مستغلا في حكم اتفاقية روما.

وقد وضعت الاتفاقية حدودا قصوى للتعويضات، وربطت هذه الحدود بوزن الطائرة فيرتفع الحد الأقصى كلما زاد وزن الطائرة كما هو محدد في شهادة صلاحية الطائرة حيث يتسنى مؤسسات التأمين تقدير ما قد تواجهه من مخاطر والمبالغ المحتمل دفعها في حالة تحقق الخطر المؤمن ضده، وهو تأمين إلزامي في التشريع الجزائري، ويجب أن لا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار، مقدار مسؤولية الناقل التي تحدد بمقتضى القوانين والتنظيمات الداخلية للدولة، قد وصفت المادة 86 من القانون رقم 166/64 المعايير لاحتساب ذلك.¹

الفرع الثاني: ضمانات المسؤولية الناقل الجوي اتجاه الغير على السطح:

نظمت اتفاقية روما الضمانات التي يستطيع المضرور الاعتماد عليها للحصول على ما قد يستحق من تعويضات فعالجت الاتفاقية التأمين على المسؤولية بح ميث وضعت قواعد التي تحكم العلاقة المترتبة إما عن عقد التأمين بين المؤمن والمضرور، أو ضمانا بديلا تترتب عنه علاقة بين الضامن والمضرور وهي قواعد تكفل للمضرور المطالبة بالتعويض المستحق له كما يجب أن تكون حماية مقابلة المؤمن أو الضامن في هذه القواعد بتقرير دفع يتمسك بها كل منهما في مواجهة المضرور.

* طبقا للمادة 2/159 من قانون 06/98 التي تنص: "يجق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون، التعويض عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها".

¹ حديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ط4، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2004، ص 179.

أولاً: التأمين على المسؤولية:

كرست المادة 15 من الاتفاقية مبدأ التأمين عندما نصت على أن كل دولة طرف في الاتفاقية، يمكنها أن تطالب من مستغل الطائرة المسجلة في دولة متعاقدة أخرى التأمين من مسؤولية في حدود التعويضات التي تستحق عليه طبقاً للاتفاقية.

أ — أعطت الاتفاقية حقوقاً للمضروب تجاه الضامن أو المؤمن من أجل حمايته من على السطح وأقرت على أنها منعت في نص المادة 18 منها دائني المستغل الذي أبرم تأميناً لتغطية مسؤولية من حجز المبلغ المستحق له لدى المؤمن أو اتخاذ إجراء تنفيذي اتجاهه إلا بعد انقضاء حقوق المضروبين وفقاً لها حدته الاتفاقية، ومنحت للمضروب في المادة 17 فقرة 1 حق امتياز على الضمان البديل المقدم له من المستغل.¹

ب — منحت الاتفاقية للمضروب في المادة 16 فقرة 5 رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن في حالتين: إذا امتد سريان مفعول الضمان طبقاً للأحكام المادة 16 فقرة 1 وإذا أشهر إفلاس مستغل الطائرة.

ج- حيث المستغل لا يستطيع الرجوع على المؤمن في هاتين الحالتين، ويمنع على المضروب ذلك باعتبار دائناً للمستغل، فرغبة الاتفاقية تمكين المضروب من الحصول على التعويض والرجوع عليها قررت منحه رفع الدعوى مباشرة في الحالتين، وهذه الحالات ليست محصورة، فيمكن أن تتحقق حالات أخرى يتضمنها القانون الوطني الذي يطبق على عقد التأمين أو الضمان.

فالتأمين هو اشتراط لمصلحة الغير وتطبيقاً لنص المادة 116 فقرة 2 من قانون المدني الجزائري يكسب حقاً مباشراً في مواجهة المتعهد بتنفيذ الاشتراط، فله أن يطالبه بالوفاء.²

¹ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 223.

² تنص المادة 116 من قانون المدني الجزائري: " و يترتب على هذا الاشتراط أن يكسب الغير حقاً مباشراً قبل المتعهد الاشتراط أن يطالبه بوفائه مل لم يتفق على ذلك".

ثانياً: الدفع التي يتمسك بها المؤمن أو الضامن في مواجهة المضرور:

أن يدفع مطالبته بالتعويض بحيث نصت الاتفاقية على بعض الدفع التي يتمسك بها المؤمن أو الضامن في مواجهة المضرور إذا ما رفع ضده دعوى مباشرة طبقاً لأحكام الاتفاقية المادة 16فقرة 1 على سبيل الحصر وهي:

1— كل الدفع التي للمستغل الجوي أن يتمسك بها تجاه المضرور وهي خطأ المضرور أو أحد تابعيه .

2 — الدفع بتزوير المستندات.

3 — الدفع بوقوع الضرر بعد انتهاء مفعول أو مدة التأمين أو الضمان، لكنه إذا انقضى أجله خلال رحلة معنية فإن مفعوله يمتد حتى ولو لهبوط مقرر في خط سير الرحلة وبشرط ألا يزيد ذلك على 24ساً.¹

4 — وقوع الضرر خارج نطاق تطبيق الضمان الإقليمي الذي يغطيه التأمين أو الضمان ما لم يكن قد تبين أن الطيران خارج هذا النطاق قد اقتضته القوة القاهرة أو كان لتقديم مساعدة أملتها الظروف أو لخطأ في القيادة أو عمليات الطيران أو الملاحاة. جاءت هذه الدفع في الاتفاقية على سبيل الحصر يتمسك بها المؤمن أو الضامن في مواجهة المضرور الذي يرفع الدعوى المباشرة تطبيقاً لأحكامها، أما إذا رفعت دعوى وفقاً لأحكام القانون الوطني الذي ينظم الدفع وكيفية التمسك بها.²

¹ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 225.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 510.

خاتمة

من خلال دراسة موضوع البحث المتعلق بمسؤولية المدنية للناقل الجوي تبين أن اتفاقية وارسو 1929 الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الذي يحكم مسؤولية الناقل الجوي يعد الركيزة الأساسية لتنظيم وتنسيق أحكامه على الصعيد الدولي، حيث كانت مساهمة ناجحة آنذاك في مجال النقل الجوي الدولي، إلا أنه شابه بعض النقص والغموض في نصوصها .

إذ أصبحت هذه الاتفاقية لا تواكب التطورات الحديثة التي طرأت على النقل الجوي وبالتالي من الضروري إعادة النظر فيها بالإضافة إلى وضع نصوص قانونية أخرى تساهم في النهضة التكنولوجية الكبيرة.

كما أن المحاولات التي بذلت لعدة سنوات من بروتوكولات إضافية المعدلة لها أدت عمليا إلى عدم الوحدة القانونية دون التوصل إلى حل واضح وبالتالي أصبح نظام وارسو نظاما قديما ولم يعد يستجيب لمتطلبات العصر.

مما استوجب ضرورة إعادة النظر في هذا الوضع عن طريق وضع اتفاقية جديدة فكانت اتفاقية مونتريال 1999 التي كان أحد أهدافها الأساسية تكملت القواعد القانونية الموحدة المطبقة على النقل الجوي على نحو يتوافق مع التطورات المختلفة في مجال الملاحة الجوية.

ومما تقدم وبناء على ما تمت دراسة ووصولاً للإجابة على الإشكاليات المطروحة في بداية

البحث إلى مجموعة من النتائج المتعلقة بجوانب مختلفة من الموضوع يكون إجمالها فيما يلي :

أولاً: لقد وفقت اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 بين اعتبارين متضادين الأول يتعلق بان تكون مسؤولية الناقل الجوي معقولة وليست مطلقة حتى لا يكون إطلاقها عائقا أمام تطور نشاط النقل الجوي، والثاني يتعلق بتوفير حماية قانونية للمتضررين مسافرين كانوا أو أصحاب البضائع من خلال حصولهم على تعويض عن الأضرار التي أصابتهم أثناء عملية النقل الجوي.

ثانياً: ترتب على اتفاقية وارسو 1929 بلغة واحدة وهي اللغة الفرنسية باعتبارها لغة العالم آنذاك

اختلاف في تفسير مصطلحاتها ونصوصها في اللغات الأخرى للدول التي ترجمتها مما أدى إلى

اختلاف في تطبيق الأحكام في ذات الموضوع عند تطبيقها من قبل قضاء بعض الدول، مثلاً،

مصطلح "جثت الموتى" الذي أثار إلى تحديد طبيعتها باعتبارها بضاعة أم تدخل في مفهوم

الركاب، بالإضافة إلى مصطلح "الصعود والهبوط" الذي أثار المدى الزمني لمسؤولية الناقل الجوي.

أما اتفاقية مونتريال 1999 فكانت أكثر وضوحاً وانسجاماً باعتبارها صيغت بست لغات

وتسهل لقضاء كل دولة بتطبيق النص المطابق للغتها الرسمية.

ثالثاً: لقد وضعت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 حدوداً قصوى للتعويض

الذي يلتزم به الناقل الجوي حال انعقاد مسؤوليته، حيث عملت الاتفاقية الأخيرة على رفع هذه

الحدود بما يلي مصالح العملاء من ركاب وشاحنين للبضائع وهذا الأمر يفرضه الواقع الاقتصادي

بعد ارتفاع مستوى الأسعار، وانخفاض قيمة النقود.

رابعاً: أن المشرع الجزائري نص في ق.ط.م.ج المعدل على جميع العناصر الموضوع في أحكامه

بحيث اعتمد اعتماداً واضحاً على نصوص الاتفاقية الدولية في أغلب أحكامه، ولم يفرق بين

أحكام النقل الجوي الدولي والنقل الجوي الداخلي، مثل النصوص المتعلقة بالتعويضات المحددة في

المسؤولية المدنية للناقل الجوي أحالها القانون الوطني إلى اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول

لاهاي 1955 واتفاقية روما 1952.

خامساً: أن شركة الخطوط الجوية تستعمل حالياً في التطبيق التذاكر الالكترونية مسابرة للتطور

التكنولوجي، في حين أن هذه التذكرة منصوص عليها في تعديلات اتفاقية وارسو التي لم تصادق

الجزائر بعد عليها وهي اتفاق مونتريال 1975 واتفاقية مونتريال 1999.

سادساً: أن المشرع الجزائري حصر "الحادث" في الحالات المذكورة في نص المادة 93 من

ق.ط.م.ج، في حين أن كل من الفقه والقضاء في تفسيره للمادة 17 من اتفاقية وارسو أضاف

وقائع اعتبارها حادثاً غير مذكورة في المادة أنه يمكن إدخال الإرهاب الجوي والقرصنة الجوية في

إطار العارض، حيث أن المشرع حدد حالات التي تعد حادثاً ومي 17زه عن العارض بقوله حالة

الخطر الكبير وعرقلة أمن الاستغلال، لكن لم يني كمر ان كان واجب التعويض أم لا.

سابعاً: أن المشرع تفادي الفراغ القانوني فأحسن بنصه على أحكام المسؤولية الناتجة عن التصادم

الجوي، خاصة في غياب التشريع الدولي.

ثامنا: غياب الاجتهادات القضائية المتعلقة بالموضوع في جميع عناصره مقارنة بأحكام النقل البحري والبري.

وعلى ضوء النتائج يمكن تقديم الاقتراحات التالية:

أولاً: أن القواعد النقل الجوي رغم حداثة إلا أنه في حالة إلى مراجعة جدية، يؤخذ فيها بعين الاعتبار التحولات التي يشهدها مجال التجارة الدولية وتحرير عقود النقل الجوي من فكرة احتكار الدولة لهذا القطاع وفتح المجال للاستثمار والمنافسة الدولية مما يشكل حافزا للشركات الأجنبية في هذا المجال.

ثانياً: إنشاء جهة تختص بتفسير نصوص الاتفاقيات وذلك من اجل دراسة الإشكالات القانونية التي تثيرها النقل الجوي سواء للبضائع أو للركاب وما يمتاز به هذا العقد عن غيره من العقود التجارية كونه يمس قطاعا حساسا في اقتصاد مختلف الدول، مثلا تكوين لجنة دائمة من الدول المشاركة في الاتفاقيات وذلك لحل معظم المشاكل المتعلقة بتفسير المقصود ببعض الأحكام والمصطلحات القانونية الواردة فيها عن ترجمتها أو تطبيقها في قضاء الدول ذات النظم القانونية المختلفة.

ثالثاً: انه وبظهور ما يسمى القرصنة الجوية والإرهاب الجوي أصبح لزاما على المشرع الجزائري إدخالها في تعويض الحادث لتمكين المضرور من الحصول على التعويض بشأنها وضرورة تحديد التعويض في حالة الضرر النفسي سواء اعتبره حادثا أم عارضا، على غرار تحديد قيمة التعويض عن

الضرر المادي في جميع صور المسؤولية أو النص صراحة على تركها للسلطة التقديرية للقاضي الموضوع.

خامسا: توقيع ومصادقة الجزائر على اتفاقية مونتريال 1999، أصبح أمرا هاما فهي مستقبل قواعد النقل الجوي الدولي لأنها جاءت تجمع أحكام اتفاقية وارسو بجميع تعديلاتها بما فيها اتفاق مونتريال 1975 الذي عدل من أساس المسؤولية، خاصة أنها طبقت حكما من أحكامها دون المصادقة عليها وهو التذاكر الالكترونية.

سادسا: وضع نصوص خاصة بالتأمين الجوي نظرا لخصوصية أحكامه خاصة حيث انه يخضع في جزء منه لأحكام التأمين البري وآخر للتأمين البحري في قواعده العامة، فيجب أن توضع له أحكام خاصة مثله باقي التأمينات بحيث كل هذا تسهل عمل القاضي، إذا كان القاضي الجزائري هو المختص كما يسهل على الناقل الجوي ومستعملي النقل الجوي الاطلاع على جميع النصوص والأحكام التي تنظم عملية النقل الجوي.

سابعا: أهمية نشر الوعي الحقوقي بين المسافرين وأصحاب البضائع فيما يتعلق بحقوقهم وذلك بإلزام شركات النقل الجوي ببيان مسؤولياتهم بدقة في مواقعها الالكترونية، كما تبين هذه المسؤوليات في المطارات من خلال سلطات الطيران المدني، و من خلالها يتسنى للمتضررين عن عملية النقل الجوي معرفة حقوقهم قبل إبرام عقد النقل الجوي، وبذلك تكون أحكام كل من اتفاقية وارسو 1929 ومونترال 1999 كاحكام معروفة ومنشورة في ثقافة الأشخاص العاديين ليست فقط حكرا لدى الأشخاص المتخصصين في مجال القانون.

قائمة المراجع

قائمة المصادر و المراجع

أولاً: الاتفاقيات الدولية

- 1- الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة وارسو في 12-10-1929.
- 2- اتفاقية روما لسنة 1933 المتضمنة القواعد الموحدة للحجز التحفظي .
- 3- الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو 07-12-1944.
- 4- الاتفاقية المتعلقة بالأضرار للاغيار على السطح المتسببة فيها الطائرات الأجنبية الموقعة في روما في 07-10-1952.
- 5- بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929 الموقع في مدينة لاهاي في سبتمبر 1955.
- 6- مشروع اتفاقية مونتريال 1964 الخاصة بالمسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي.
- 7- اتفاق مونتريال 1966 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929.
- 8- بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 08-03-1971.
- 9- بروتوكول مونتريال لسنة 1978 المعدل لاتفاقية روما لسنة 1952.

10- اتفاقية مونتريال المؤرخة في 28-05-1999 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال لسنة 1999.

ثانيا: المصادر

القوانين: الأوامر و المراسيم

- القانون المدني الجزائري.

- القانون التجاري الجزائري.

- بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس سنة 1964 و المتضمن انضمام ج.د.ش

إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي

الدولي و بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، ج.ر، عدد 48 مؤرخة في

27 يونيو 1998.

- بمقتضى المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 2 مارس سنة 1964 و المتضمن انضمام ج.د.ش

إلى اتفاقية روما المؤرخة في 7 أكتوبر 1952 و المتعلقة بالأضرار الملحققة بالغير على اليابسة من

طرف مواكب جوية أجنبية، ج.ر، عدد 48 مؤرخة في جوان 1998.

- بمقتضى المرسوم رقم 64-75 المؤرخ في 02 مارس سنة 1964، و المتضمن انضمام ج.د.ش إلى

الاتفاق المتعلق بعبور الخدمات الدولية، الملحق الثالث لاتفاقية شيكاغو.

- بمقتضى الامر رقم 64-152 المؤرخ في 5 جوان 1964 من قانون 98-06 المتضمن انضمام ج.ج.د.ش الى اتفاقية روما المؤرخة في 29 ماي 1933 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للطائرات، ج.ر، العدد 48.

- بمقتضى الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25-10-1965 المتضمن انضمام ج.ج.د.ش الى الاتفاقية المتممة حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد، والموقعة بتاريخ 18-09-1961 بغوادالاجارة، ج.ر.ج.ج، العدد 48

- القانون التجاري 75-59 الصادر في 26-09-1975 المعدل و المتمم بمقتضى القانون 05-02 الصادر في 06-02-2005، جريدة رسمية، عدد 11 الصادرة في 09-02-2005.

- أمر رقم 95-07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 جانفي سنة 1995، ج.ر.ج.ج، العدد 13.

- المرسوم التنفيذي 95-412 المؤرخ في 09 ديسمبر 1995 المتضمن تحديد البضائع و معدات التجهيز المستوردة عن طريق البحر و الجو، ج.ر.ج.ج، عدد 76 مؤرخة في 10-12-1995.

- بمقتضى الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1416 الموافق 25 يناير سنة 1995 المتعلق بالتأمينات، ج.ر.ج.ج، العدد 48.

- المرسوم رقم 83-621 المؤرخ في 05-11-1983 يتم المرسوم رقم 83-464 المؤرخ

في 30-06-1983 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل و العمل

الجوي "الخطوط الجوية الجزائرية"، ج.ر.ج.ج، العدد 46.

- قانون رقم 98-06 مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 جوان سنة 1998، يحدد

القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري،

ج.ر.ج.ج، العدد 48.

- المرسوم التنفيذي رقم 02-04 المؤرخ في 14 أكتوبر 2002 المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز

استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "انتينا للطيران" و كذا دفتر المرافق

لها، ج.ر.ج.ج، رقم 4 المؤرخة في 16 أكتوبر 2002

- القانون رقم 03-10. المؤرخ في 13-08-2003 المعدل و المتمم للقانون رقم

98-06 المؤرخ في 27-06-1998 المتضمن قانون الطيران المدني،

ج.ر.ج.ج، عدد 48.

- المرسوم رقم 03-134 المؤرخ في 24-03-2003 يحدد شروط و كفاءات احتجاز الطائرات

و كفاءات رقابتها التقنية من الدولة، ج.ر.ج.ج، العدد 22.

- المرسوم التنفيذي رقم 03-501 المؤرخ في 28-12-2003 المتضمن دفتر الشروط المطبق على

الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمات العامة ، ج.ر.ج.ج، العدد 82.

- القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20-02-2006 المعدل و المتمم للأمر

95-07 المتعلق بالتأمينات، ج.ر.ج.ج، عدد 15.

- القانون رقم 08-02 المؤرخ في 23-01-2008 المعدل و المتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ

في 27-06-1998 المتضمن قانون الطيران المدني، ج.ر.ج.ج، عدد 04.

ثانيا: المراجع

- وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة

الجديدة، الإسكندرية، 2014.

- عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم، دراسة

مقارنة، ط2، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2011.

- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، قواعد و أحكام في ضوء قانون الطيران المدني و المعاهدات و

البروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض و الدستورية العليا، دار الجامعة

الجديدة، 2006.

- محمد فريد العريبي، جلال وفاء محمدين ، القانون الجوي، الملاحة الجوية و النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.
- محمد فريد العريبي ، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997.
- هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي ،على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانونالتجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- إبراهيم سيد أحمد، النقل الجوي ، ط1، بدون دار النشر، القاهرة، 2010.
- إيناس محمد البهيجي، القانون الجوي الدولي، ط1، بدون دار النشر، القاهرة، 2013.
- حسن يوسف محمود عليون، التامين من المسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ، دراسة قانونية مقارنة مع تطبيق على مؤسسة مصر الطيران، دار الكتب القانونية ، مصر، 2010.
- طالب حسن موسى الاقانون الجوي الدولي ، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2005.
- احمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
- شريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري و الجوي في ضوء القضاء و الفقه و المعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

- محمود احمد الكندري،النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999،تحديث نظام وارسو،ط1،لجنة تأليف و التعريب و النشر،الكويت،2000.
- بهاء بهيج شكري،التامين من المسؤولية في النظرية و التطبيق ، ط 1،دار الثقافة للنشر و التوزيع ،عمان،2010.
- مراد علي الطراونة،التامين الإلزامي من حوادث المركبات ،دراسة مقارنة،ط1،دار الوراق للنشر و التوزيع،عمان،2003.
- مصطفى عبد العزيز ،الموسوعة الشاملة في التامين ، ط 1،دار المكتب المصري الحديث،الإسكندرية،عمان،2011.
- هارون نصر جمعة،المبادئ العامة للتامين،دار المجد للنشر و التوزيع،عمان،2014.
- هاني محمد دويدار،قانون الطيران التجاري،دار الجامعة للنشر،الإسكندرية،1994.
- حميدة جميلة،الوجيز في عقد التامين،دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات،دار الخلدونية للنشر و التوزيع،الجزائر،2012.
- حديدي معراج،مدخل لدراسة قانون التامين الجزائري،ط 4،ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر،2004.

ثالثا: المقالات العلمية

- خرشي عمر معمر، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، مداخلة مقدمة في المؤتمر

الدولي السنوي العشرين، الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، كلية

الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 23-24 افريل 2012

- أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع المسؤولية ما بين اتفاقية وارسو 1929 و

مونتريال 1999، مداخلة مقدمة في المؤتمر الدولي السنوي العشرين، الطيران المدني في ظل

التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 23-

24 افريل 2012.

- منى حسب الرسول حسن، المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص و

الممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما 1952 واتفاقيتي مونتريا 2009، مداخلة مقدمة في

المؤتمر الدولي السنوي العشرين، الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، كلية

الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 23-24 افريل 2012.

رابعا: مذكرات

- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، مذكرة لنيل

درجة الدكتوراه "غير منشورة"، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي

بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.

- دهانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل الجوي، "مذكرة لنيل درجة الدكتوراه" غير منشورة"،
قسم القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-
2011.

- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و
الأردني و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل ماجستير "غير منشورة"، قسم قانون الخاص، كلية
الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011.

- حموني بوبكر، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري، مذكرة لنيل ماجستير "غير
منشورة"، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2013-2014.

المواقع الالكترونية :

- www.almrsal.com

الفهرس

الفهرس

رقم الصفحة	العنوان
8	مقدمة
16	الفصل التمهيدي: النظام القانوني لعقد النقل الجوي
17	المبحث الأول : مفهوم عقد النقل الجوي
17	المطلب الأول : تعريف عقد النقل الجوي و خصائصه
18	الفرع الأول : تعريف عقد النقل الجوي
20	الفرع الثاني : خصائص عقد الجوي
23	المطلب الثاني : إبرام عقد النقل الجوي
24	الفرع الأول : موضوع العقد و سببه
27	الفرع الثاني : أطراف عقد النقل الجوي
30	المطلب الثالث : آثار عقد النقل الجوي
30	الفرع الأول : الالتزامات الناشئة في نقل الأشخاص و أمتعتهم
33	الفرع الثاني : الالتزامات الناشئة في نقل البضائع
35	المبحث الثاني : وثائق عقد النقل الجوي
36	المطلب الأول : تذكرة السفر و إيصال نقل الأمتعة المسافر
36	الفرع الأول : تذكرة السفر
39	الفرع الثاني : إيصال نقل الأمتعة للمسافر
40	المطلب الثاني : خطاب النقل الجوي
41	الفرع الأول : البيانات اللازمة في الخطاب
44	الفرع الثاني : حجية خطاب النقل الجوي
47	الفصل الأول: أحكام مسؤولية المدنية للناقل الجوي
48	المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي و تطويرها
49	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيات وارسو 1929 و بروتوكولات المعدلة لها
49	الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929

الفهرس

51	الفرع الثاني:مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة لها
55	المطلب الثاني:مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال1999
55	الفرع الأول:التحضير لإعداد اتفاقية مونتريال1999
57	الفرع الثاني:نظام المسؤولية في اتفاقية مونتريال1999
58	المبحث الثاني:حالات مسؤولية الناقل الجوي
59	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين
60	الفرع الأول:الالتزام بضمان سلامة المسافرين
62	الفرع الثاني:وقوع الحادث أثناء عملية النقل
64	الفرع الثالث:حدوث ضرر بسبب الحادث
65	المطلب الثاني:مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع و الأمتعة
66	الفرع الأول:الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة
67	الفرع الثاني:شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع و الأمتعة المسجلة
69	المطلب الثالث:مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير
70	الفرع الأول:الالتزام باحترام ميعاد النقل
71	الفرع الثاني:شروط مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير
74	المطلب الرابع:مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية
75	الفرع الأول:مسؤولية الناقل الجوي عن الأزمات النفسية و العصبية
78	الفرع الثاني:مدى اعتبار عملية القرصنة الجوية من قبيل الحادث
80	المبحث الثالث: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها
81	المطلب الأول: دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيتي وارسو 1929ومونتريال1999
81	الفرع الأول:طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو1929
87	الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكولات المعدلة لاتفاقية ارسو1929
89	الفرع الثالث: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال1999
92	المطلب الثاني:بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها

الفهرس

93	الفرع الأول: مبدأ بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي
96	الفرع الثاني: نطاق تطبيق اتفاقات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي
99	الفصل الثاني : تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي
100	المبحث الأول : النظام القانوني للتأمين الجوي
101	المطلب الأول : مفهوم التأمين الجوي و خصائصه
102	الفرع الأول : مفهوم التأمين الجوي
106	الفرع الثاني : خصائص التأمين الجوي
109	المطلب الثاني : نظم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي
110	الفرع الأول : نظام تأمين التلقائي لصالح المسافرين
111	الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي
113	الفرع الثالث: نظام تأمين المسؤولية العقدية و التقصيرية
117	المبحث الثاني: صور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريع الجزائري
118	المطلب الأول : تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الأشخاص المسافرين
118	الفرع الأول : وثيقة التأمين
120	الفرع الثاني : تغطية المسؤولية من المسافرين
122	المطلب الثاني : تأمين المسؤولية للناقل الجوي اتجاه البضائع و الأمتعة
122	الفرع الأول : تغطية مسؤولية ناقل الجوي
125	الفرع الثاني : استثناءات الواردة عن تغطية مسؤولية الناقل
127	المطلب الثالث : تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الغير على السطح .
127	الفرع الأول : شروط انعقاد المسؤولية لاتفاقية روما 1952 .
130	الفرع الثاني : ضمانات المسؤولية الناقل الجوي اتجاه الغير على السطح
134	الخاتمة
140	قائمة المصادر و المراجع
150	الفهرس

