



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الدكتور مولاي الطاهر - سعيدة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية / قسم الحقوق



أحكام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999

مذكرة لنيل شهادة الماستر

تخصص : القانون الدولي والعلاقات الدولية

إشراف الاستاذ :

- خرشي عمر معمر

إعداد الطالب :

- خليف بشير

لجنة المناقشة :

الأستاذ: خرشي عمر معمر..... مشرفا ومقررا

دكتور: أسود محمد أمين..... رئيسا

الأستاذ: بلخير طيب..... عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2015-2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم

" من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

أول و آخر شكر للعلي القدير الذي هداني لما فيه الخير الصلاح

أتقدم بالشكر الخاص و الخالص إلى الذي لم يبخل عليا بالنصيحة

و الرأي السديد ، أخي و أستاذي المشرف : خريشي عمر معمر

و إلى أعضاء اللجنة الموقرة لقبولها مناقشة هذا البحث

كما أشكر كل من أحاطني برعاية الأبوية و عناية التعليم

أبي، أمي، و زوجتي

و كل الاساتذتي الكرام

من التعليم الابتدائي، المتوسط، الثانوي إلى الجامعي

أتقدم بالشكر و التقدير لكل من ساعدني في إنجاز هذه المذكرة

المتواضعة.

خليف بشير

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى أعز الناس الوالدين وزوجتي العزيزة و جميع أفراد أسرتي أبقاهم الله ذخرًا لي

إلى النجوم المضيئة في حياتي أبنائي
سعيد يوسف الصديق ، سامي إبراهيم الخليل ،
و جميع أفراد عائلتي وإخوتي حفظهم الله ورعاهم

إلى جميع أساتذتي وأصدقائي في الدراسة جزاهم الله خيرًا
أهدي ثمرة جهدي المتواضع .

خليف بشير

مقدمة:

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

و مع التطور و التقدم التكنولوجي الذي على إثره ظهرت مفاهيم قانونية جديدة و لعل أهم هذه المفاهيم هو موضوع المسؤولية الدولية ، باعتبار أن المفهوم التقليدي للمسؤولية أصبح غير قادر على التلائم مع الأضرار التي سببتها الثورة العلمية الحديثة .

ففي عصر السرعة و الحوادث اليومية لطائرات تضاعفت أهمية المسؤولية نظرا للأضرار الجسيمة التي تجاوزت حدود الدولة التي تستخدمها ، بحيث صارت هذه الأضرار خطيرة و شاملة.

فكون الطائرة مركبة جوية تزن آلاف الكيلوغرامات و تحمل كميات كبيرة من المحروقات ، و التي تعرف أنها الأكثر تقلبا عند مغادرة الأرض ، و مع نظام المركبة المعقد و المؤلف من الملايين الأجزاء و قد صممت بدقة فائقة ، حيث يجعلها تسيطر على كل من الجهاز نفسه و الأجهزة المتمركزة في الأرض ، و مع الصيانة الدورية ، حيث أن أصغر خطأ في الحسابات أو الصنع أو وظيفة جزء واحد منها يؤدي إلى كارثة .

و مع كثرة حوادث الطيران التي يشهدها العالم حاليا ، و الأضرار التي تسببها على الأشخاص و الساكنة ، نادت العديد من الدول على ضرورة تحين الأحكام الخاصة بالمسؤولية ، فالمسؤولية تقوم بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي أو غير عقدي ، و هي تركز على أركان و أسس لقيامها¹ و المسؤولية المدنية عن الطيران المدني

1. محمد فريد العربي، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار الجامعة الجديدة ، الجمهورية مصر العربية، ، الطبعة الأولى، السنة 2004، ص 175.

بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظرا للميزة التي يتميز بها و الأهمية البالغة للمسؤولية و التي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول.

كان هدف المجتمع الدولي مع نهاية الحرب العالمية الثانية هو الوصول إلى توحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي ، و ذلك راجع إلى الخلافات الفقهية حول أساس هذه المسؤولية ، التي افتقدت إلى تشريع واضح سواءا وطنيا أو دوليا عن طريق معاهدة دولية ، حيث اختلفت طرق إثبات مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

و تحقيقاً لهذا الهدف ، انعقد بمدينة وارسو مؤتمرا دوليا في الرابع من شهر أكتوبر 1929 بحضور ثلاثة و ثلاثين دولة و كان موضوع النقاش منصبا حول مهمتين أساسيتين الأولى هي القضاء على الاختلاف المتباين بين الأنظمة القانونية التي تنظم المسؤولية الناقل الجوي و الثانية هي التوفيق بين مصلحة الناقلين من جهة و بين مصلحة مستعملي الطائرة.

و نجحت اتفاقية وارسو الموقعة في الثاني عشر أكتوبر 1929 في تحقيقهما ، فمن ناحية جاءت أحكام الاتفاقية منتقاة من المفاهيم القانونية في النظامين العالميين لأنجلو الأمريكي و القانون المكتوب و من ناحية أخرى أقامت توازن بين مصالح الناقلين و مستعملي الطائرة، فبينت أحكام مسؤولية الناقل الجوي و حددت مسؤولية الناقل الجوي في مبلغ معين لا يلتزم بدفع أكثر منه مهما كانت قيمة الأضرار الحاصلة و أبطلت اتفاقية وارسو بطلانا مطلقا كل الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته.¹

و نتيجة للمنافسة الكبيرة في ميدان النقل الجوي بعدما أصبح أكثر أمنا ، كان ضروريا تحديث نظام المسؤولية في اتفاقية وارسو من خلال تعديله، مقتضى بروتوكول لاهاي

1. التليلي عبد الستار ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها ، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع ،

الجمهورية مصر العربية، ، الطبعة الأولى ، سنة 1976 ، ص 25

الموقع في سبتمبر 1955 و الذي دخل حيز التنفيذ سنة 1963 و بمقتضاه تم رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي.¹

و الملاحظ عم هذا البرتوكول هو انخيازه إلى جانب الناقلين حيث أبقت المسؤولية منعقدة على أساس الخطأ المفترض ، و أجازت للناقل الجوي إدراج في عقد النقل شرط يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة².

و بسبب ضآلة حد المسؤولية و عدم تناسبه مع التطورات الاقتصادية و الاجتماعية و التقدم المذهل الذي وصل إليه الطيران المدني هددت الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو ، و في هذه الفترة سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي بإقناع العديد من شركات الطيران التابعة للعديد من الدول بضرورة توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية يحقق ما تطمح إليه الولايات المتحدة الأمريكية من تعويض رعاياها تعويضا عادلا³.

و مع توقيع اتفاق مونتريال في 04 ماي 1966 أصبحت مسؤولية قائمة الخطر بعدما كانت قائمة على أساس الخطأ فقط ، و لا يجوز دفعها إلا في حالة خطأ المضرور.

كما وضع هذا الاتفاق حدا أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي ونظرا لان هذه الاتفاقية⁴ تنطوي على إخلال بمبدأ مساواة الأفراد ، مما ألحت الضرورة إلى إزالة هذا التعارض بين اتفاقية وارسو و اتفاقية مونتريال 1966 لذا انعقد في مدينة جواتيمالا سيتي

1. هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 47.

2. التليلي عبد الستار ، المرجع نفسه ، ص 27.

3. يذهب رأي غالب في الفقه الأمريكي إلى القول بان اتفاق مونتريال إنما هو اتفاق خاص لتعديل قواعد و حدود و مبالغ التعويض عن المسؤولية و هو ما يعتبر محض تطبيق لنص المادة: 22\1 من اتفاقية وارسو و التي تقرر ((انه يمكن مع ذلك للناقل الجوي و المسافرين الاتفاق على وضع حدودا اعتملى للتعويض))3 محمد فريد العريبي ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي ، المرجع السابق ص 173.

4 . البهجي يناس محمد ، القانون الجوي ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، الطبعة الأولى ، الجمهورية مصر العربية، لسنة

مؤتمرا دوليا و تم صدور بروتوكول باسم المدينة بتاريخ 8 مارس 1971 المعدل لاتفاقية وارسوا.

بينما ظلت مسؤوليته قائمة في حالة الأضرار الناشئة عن هلاك البضاعة و تلفها أو تأخرها و كذا الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب و أمتعتهم قائمة على أساس الخطأ المفترض ، لا يسأل الناقل الجوي عن الضرر إلا إذا أقام الدليل على أنه هو و تابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوعه أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. و بالتالي أصبحت مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سيتي محدود بالمبلغ المالي بالنسبة للحوادث التي تصيب الركاب و البضائع.¹

كما تبني بروتوكول جواتيمالا 1971 المسؤولية الموضوعية التي يكون الناقل الجوي مسؤولا عن التعويض حتى و لو لم يقع أي خطأ من جانبه. و لا يستطيع أن يتحلل من المسؤولية إلا إذا اثبت أن المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر.

لناقل الجوي بالنسبة لنقل الركاب و أمتعتهم ، فإن بروتوكول مونتريال 1975 قد انتهج نفس النهج بالنسبة لنقل البضائع فالمادة الرابعة منه تنص على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها مادامت أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت و هي تحت حراسة الناقل الجوي ، و لا يستطيع هذا الأخير التحلل من مسؤوليته إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع لأحد الأسباب التالية :

طبيعة البضاعة ، العيب الذاتي ، سوء تغليف البضاعة سواء من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

و أي عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة سواء دخولها أو خروجها من الميناء الجوي أو أثناء فترة عبورها به.²

1 . البهجي يناس محمد ، المرجع نفسه ، ص 73

2 . هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 09.

جاءت بعد ذلك اتفاقية مونتريال 1999 التي كان الهدف منها توحيد قواعد النقل الجوي الدولي ، و تحقيق التوافق بين أحكام القانون الجوي الدولي الخاص و تحديث اتفاقية وارسوا التي بلغ عمرها 70 سنة و سد كل الثغرات التي كانت محل جدل بين الأطراف المتنازعة سواء الناقل الجوي أو مستعملي النقل الجوي خاصة على تحديد قيمة الضرر و الوصول إلى تحصيل التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر و تنوع موادها على 75 مادة في سبعة فصول تتناول الموضوعات التالية : أحكام عامة المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب و الأمتعة و البضائع و مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر ، النقل بعدة وسائط ، و النقل الجوي الذي يقوم به الشخص غير الناقل المتعاقد و أحكام أخرى و دخلت حيز النفاذ في 04 نوفمبر 2003.¹

جمعت اتفاقية مونتريال 1999 كل أحكام اتفاقية وارسوا 1929 وتعديلاتها في كل من لاهاي 1955 و مونتريال 1966 و جواتيمالا 1971 و بروتوكولات مونتريال 1975

كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية جوادالاخارا 1961 و التي كان موضوعها مسؤولية النقل المتتابع بين أكثر من ناقل ، و بالتالي سميت بالاتفاقية توحيد قواعد الطيران المدني الدولي.²

كما تعتبر اتفاقية مونتريال 1999 فريدة من نوعها، و بها أصبح نظام اتفاقية وارسوا 1929 في النقل الجوي الدولي في أفول و خاصة تلك المتعلقة بإجراءات مسؤولية الناقل إزاء إخلاله بالتزاماته و الطرق الإجرائية للتعويض و التي شكلت حجر الزاوية في القانون الدولي الجوي و الأهمية البالغة للمسؤولية التي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول و لهذا انعقد مؤتمر دولي بكندا في مونتريال الفترة بين العاشر 10 و الثامن و العشرين 28 ماي 1999 لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في مجال النقل الجوي الدولي ، و الذي

1. محمد فريد العربي، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع السابق ، ص 331.

2 . محمد فريد العربي ، جلال وفاء محمدي " القانون الجوي " القانون الجوي ، الملاحة الجوية و النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، الجمهورية مصر العربية، سنة 1993 ، ص 209 .

انتهى بتوقيع اتفاقية دولية باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999.¹

و كان لهذه الأسباب اثر في اختياري لهذا الموضوع من اجل إبراز أهمية و مزايا اتفاقية مونتريال 1999 على الناحيتين سواء الناقل الجوي بصفته مسؤول مدني و الركاب و الشاحنين من جهة أخرى و مدى حدود المسؤولية للناقل الجوي في حالة وقوع الضرر التي تثبت الثقة بينهما . مع قلة الدراسات العلمية و الموضوعية حول الموضوع .

يندرج مشروع البحث في التطرق إلى اتفاقية مونتريال 1999 التي تضمنت في طياتها كافة أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت متناثرة بين الاتفاقيات و البروتوكولات السابقة و التي حققت مصلحة الراكب و الشاحن عن طريق تشديد مسؤولية الناقل الجوي و حدود التعويض المناسبة و إرساء مبدأ المساواة بين الطرفين . كل هذا سوف أتطرق إليه من خلال هذه الدراسة

1 . هشام فضلي، المرجع السابق، ص 09.

تتمثل إشكالية الموضوع في :

ما هي الأحكام الموضوعية و الإجرائية التي جاءت بها؟ و المزايا الهامة اتجاه الأشخاص و أمتعتهم و البضائع؟

كم هي قيمة التعويض التي حددتها في حالة إقرار المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمتضررين؟

للإجابة عن هذه الإشكالية، سيتم الاعتماد على المنهج التاريخي الذي يقودنا إلى التطرق للأحداث التاريخية و الحقائق التي أرسدت القواعد الأساسية للمسؤولية كما سوف يكون اعتمادنا على المنهج التحليلي الذي تفرضه الدراسة لتحليل كل آراء الفقهاء الدوليين التي بها تمكن من وضع اللبنة الأولى في إرساء المعاهدات الدولية المتضمنة لقواعد القانون الجوي الدولي ، مع تحليل النصوص القانونية متعلقة بالموضوع من أجل استخلاص المقومات التي تبرزها المسؤولية المدنية.

فالدراسة تتناول أحكام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 و التي تنقسم إلى الفصلين، الأول نخصه لدراسة الأحكام الموضوعية للناقل الجوي و الذي يتكون من مبحثين، الأول بعنوان الأضرار التي توجب التعويض و الإطار الزماني و المكاني لها ، أما المبحث الثاني الخاص بالأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، و نتناول في الفصل الثاني الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي في مبحثين، الأول نتطرق فيه لدعوى المسؤولية عن الأضرار ، أما المبحث الثاني نتناول قيمة التعويض و الإعفاء من المسؤولية.

و هذا ما سوف أتطرق إليه من خلال هذه الدراسة بكل موضوعية من أجل تسليط ضوء مزايا اتفاقية مونتريال 1999 .

الفصل الأول

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي

مما لا شك فيه أن المسؤولية في عقود النقل الجوي تقع على كاهل الناقل الجوي و تتفق في ذلك كل من القوانين الداخلية¹ و اتفاقية مونتريال 1999 و الناقل هو من تعهد باسمه بنقل الأشخاص أو البضائع بالطائرة و بتالي يعد ناقلا أو مالك الطائرة الذي يستغلها بنفسه في عمليات النقل ومستغل الطائرة.

إن تحديد نطاق سريان اتفاقية مونتريال 1999 نجدها في نص الفقرة الأولى من المادة الأولى " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم بها الطائرة بمقابل . و تسري أيضا على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي.² يتضح لنا من ذلك أن هناك أربعة شروط ينبغي توافرها في النقل الجوي الخاضع لأحكام الاتفاقية و من ثم لأحكام المسؤولية الواردة بها : أن يكون النقل بواسطة طائرة و أن يكون هذا النقل الجوي دوليا ، و أن يكون من نوعية معينة ، و أن يتمتع بصفة تجارية.³ وهذا ما سوف أتطرق إليه في المبحث الأول عن الأضرار التي توجب التعويض و الإطار الزمني و المكاني لها و الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي .

1 ذلك مثل القانون الجزائري 06/98 مؤرخ في 27 جوان 1998 المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم بالأمر 14/15 مؤرخ في 15 جوان 2015 ، و القانون التونسي 1959 ، و الفرنسي 1924 و العراقي 1970 الخاصين بالملاحة الجوية

2 نص المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999

3 . عبد الحميد خلف منصور العنتري "أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها ،مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، الإمارات العربية المتحدة، 25،26 ، 27 أفريل 2012 ص 21.

المبحث الأول: الأضرار التي توجب التعويض و الإطار الزماني و المكاني لها

تحمل اتفاقية مونتريال 1999 لناقل الجوي ثلاثة التزامات أساسية هي الالتزام بسلامة الراكب ، و الالتزام بالمحافظة على سلامة الأمتعة و الالتزام بالنقل في الميعاد. و بذلك يكون الناقل الجوي مسؤولاً في حالة نشوء أضرار عن حالة وفاة راكب أو جرحه أو أصابته بأذى بدني و كذلك الأضرار الناتجة عن ضياع و هلاك البضاعة أو الأمتعة أو تعييبها و كذلك يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن التأخر في نقل الركاب و البضاعة،¹ و التي تحملها ثلاث التزامات تتناولها في المطلبين الأول عن طبيعة الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي و الثاني عن الإطار الزماني والمكاني لوقوع الضرر.

1 . منى حسب الرسول حسن "مدى المسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة، 25.26.27 أبريل 2012. ص 160

المطلب الأول: طبيعة الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي

من البديهي أن الناقل الجوي ملتزم بضمان سلامة الركاب إلى المكان المتفق عليه سليماً ، وكذلك الالتزام بضمان المحافظة على البضائع و احترام مواعيد النقل و هذا ما تضمنته بنود اتفاقية مونتريال 1999 وفق الشروط المنصوص عليها في هذه البنود حتى تتعدد مسؤولية الناقل الجوي لاتباهما و هذا ما سوف أتطرق إليه في ثلاث فروع الأول الضرر الذي يلحق بالأشخاص و الثاني الضرر الذي يلحق بالبضائع و الثالث الضرر الناتج عن التأخير

الفرع الأول: الضرر الذي يلحق بالأشخاص

ألزمت الفقرة الأولى من المادة السابعة عشر 17 من اتفاقية مونتريال 1999 الناقل الجوي ضمان سلامة الركاب و في حالة الإخلال بهذا الالتزام الذي يترتب عليه ضرر للركاب فتتعدد المسؤولية و بالتالي يوجب التعويض.

جاءت الفقرة الثانية من المادة السابعة عشر 17/2 من اتفاقية مونتريال 1999 إن الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها ، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب الضياع و التلف أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أي فترة كانت الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي، و إذا كان الضرر ناجماً عن الخلل أو العيب في الأمتعة أو نوعيتها ، فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً و في حالة الأمتعة غير المسجلة بما فيها الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر نتيجة خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.¹

1 . نص المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999

تؤكد الفقرة الثانية من المادة السابعة عشر 2/17 بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأممعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها يكون بشرط أن وقوع الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء فترة كانت فيها الأممعة المسجلة في حراسة الناقل ففي هذه الحالة إذا أصاب الأممعة المسجلة أي الهلاك أو الضياع أو التلف تكون مسؤولية الناقل عنها مسؤولية موضوعية.¹

أما إذا كانت الأممعة غير مسجلة ، أو كانت من الأغراض الشخصية التي عادة ما يحتفظ بها المسافر أثناء رحلته و تحت حراسته ، تكون مسؤولية الناقل الجوي عما يصبها من أضرار أو تلف أو الهلاك مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات بمعنى أن مسؤولية الناقل تنعقد عندما يُقدم المتضرر دليل على خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه

حيث أن اتفاقية مونتريال 1999 تفرق بين مسؤولية على الأممعة المسجلة وغير مسجلة فترصد بالمسؤولية الموضوعية للأممعة المسجلة لا يجوز للناقل الجوي نفيها أو الحد منها وفق الفقرة الأولى من المادة الواحد والعشرين 1/21 و تفرد الأممعة غير المسجلة والحاجيات الشخصية التي هي تحت حراسة الراكب بالمسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ الواجب إثباته من طرف الراكب المتضرر² .

و يعتبر هذا في الظاهر في مصلحة المتضرر إذ لا يُطلب منه في حالة الضرر سوى إثبات الضرر و قيمته لتنعقد مسؤولية الناقل و بالتالي تلبية طلباته لكن الحقيقة على غير ذلك إذ أجازت اتفاقية مونتريال وفق المادة العشرين 20 للناقل الجوي نفي قرينة الخطأ المفترض ، و بالتالي درء مسؤوليته ، و إثبات أن الضرر لم ينجم عنه و لم يساهم في حدوثه و لم يكن نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو جانب تابعيه ، و هذا الإثبات أسهل من إثبات انه و تابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة و الضرورية لتفادي وقوع

1 . عبد المجيد خلف منصور العنتري "أساس لمسؤولية الناقل الجوي و حالاتها ،مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، الإمارات العربية المتحدة، 25،26 ، 27 أبريل 2012 ص 19.

2. نص الفقرة الأولى من المادة الواحدة و العشرين 1/21 من اتفاقية مونتريال 1999

الضرر أو كان من مستحيل عليهم اتخاذها¹ ، فالمقصود النهائي من هذا الحكم هو حمل المضرورين على قناعة التامة بالمسؤولية المحدودة التي لا يجاوز التعويض فيها حد الأقصى.

الفرع الثاني : الضرر الذي يلحق البضائع

أما عن نقل البضائع فإنه بمجرد وقوع الحدث المسبب للضرر أثناء فترة النقل الجوي أكدت الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر من اتفاقية مونتريال بإقرارها بالمسؤولية الموضوعية للناقل عن ضياع أو هلاك أو تلف البضائع.²

غير أن الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشر 2/18 نقت المسؤولية الناقل الجوي إذا اثبت و بقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية

أ. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.

ب. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ت. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

ث. إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها³

و في كل الحالات المذكورة في الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر 1/18 يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل الجوي.

و تطرقت الفقرة الرابعة من المادة الثامنة عشر 4/18 على النقل الذي يتم بوسائل أخرى برية و بحرية بجانب الطائرة بتقريرها " لا يشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار ، غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذًا

1. هشام فضلي، المرجع السابق ، ص 47.

2. نص الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر 1/18 من اتفاقية مونتريال 1999

3 نص الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشر 2/18 من اتفاقية مونتريال 1999

لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى ، فيفترض أن الضرر قد نجم من حدث وقع أثناء النقل الجوي ، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك".¹

الفرع الثالث : الضرر الناتج عن التأخير

يُعد عامل كسب الوقت أحد العناصر الأساسية في النقل الجوي، إذ أن سرعة الطائرات هي إحدى المميزات التي ينفرد بها دون غيرها من وسائل النقل الأخرى فقد يتأخر الناقل الجوي عن موعد الرحلة المقررة حسب برنامج الرحلات، و قد تكون العوامل الطبيعية كالظروف الجوية أو ظروف طارئة سبب لا يد للناقل الجوي فيه ، أو بسبب عطب أو أعمال الصيانة الدورية للطائرة ، فيحدث خلل يؤدي إلى تأخير موعد انطلاق الرحلة. و هذا التأخير قد يترتب بضرر على الراكب ، كتفويت امتحان مصيري أو صفقة تجارية أو معرض اقتصادي هام أو خسارة تكلفة حجوزات الفنادق في بلد الوصول.

لهذا يعتبر التزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل هو الغاية المرجوة من خلال نصوص اتفاقية مونتريال 1999 و نصت المادة التاسعة عشر من الاتفاقية عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو" و لا تنعقد مسؤولية الناقل إلا إذا وقع الضرر الذي قد ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه أتخذ هو و تابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"²

و تُثار مسألة تحديد مفهوم التأخير إذ بالرجوع إلى مقتضيات اتفاقية مونتريال نجد أنها لم تحدد مفهوماً للتأخير كمبدأ عام.

إن معنى التأخير هو عدم احترام الميعاد بحيث لا يصل الراكب أو الأمتعة أو البضائع إلى المكان المحدد للوصول إليه في العقد في الوقت المحدد و هذا المبدأ لا مرأى فيه إذ لا يمكن التعرف على "التأخير" باعتباره شرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كانت

1 نص الفقرة الرابعة من المادة الثامنة عشر 4/18 من اتفاقية مونتريال 1999

2 نص المادة التاسعة عشر 19 من اتفاقية مونتريال 1999

هناك مدة محددة في العقد سلفا لتنفيذ عملية النقل إلا انه و رغم وضوح هذا المبدأ أثار عدة صعوبات بسبب عاملين أساسيين¹:

العامل الأول : أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من قبل الناقلين الجويين و الاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران L'UIAA² بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية و تعريض سلامتها للخطر ذلك أن هذه الملاحة مرتئنة بظروف معقدة و مختلفة كثيرة ليس بإمكان الناقل الجوي و تابعيه القدرة على السيطرة عليها .³

العامل الثاني : أن اتفاقية مونتريال اقتنعت بتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير دون أن تضع معيار يتسنى على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي سيؤدي إلى مؤاخذه الناقل الجوي. إن اتفاقية مونتريال لم توضح بدقة نوع الضرر الذي يمكن جبره ، إلا أن ما استقر عليه الفقه هو الرجوع إلى القوانين المحلية و تطبيقها من أجل إيجاد صيغة في هذا المجال. اختلف الفقه في تحديد " فترة النقل الجوي".⁴

إلا أن تفسير الفقه للمادة التاسعة عشر 19 من اتفاقية مونتريال 1999 بالقول انه تقع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أثناء النقل الجوي بحدوده المذكورة في المادة 17 السابعة عشر فيما يتعلق بنقل الأشخاص و المادة الثامنة عشر 18 فيما يتعلق بنقل البضائع . و لذلك يُسأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب و تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه و قاعة تجمع المسافرين بالمطار للتوجه إلى الطائرة المخصصة لنقلهم حتى لحظة تخلصهم من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله قاعة مطار الوصول ، كما يُسأل الناقل الجوي عن التأخير في

1. محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدي "القانون الجوي" القانون الجوي ، الملاحة الجوية و النقل الجوي ، المرجع السابق ص 380.

2. L'UIAA هي الاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران

3. م.ختار بكور ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي ، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في القانون الخاص . جامعة محمد الخامس ، الرباط ، المملكة المغربية ، 1989. ص 34.

4.ختار بكور ، المرجع نفسه ، ص 34.

نقل البضائع في حالة حدوث تأخير خلال فترة تواجد البضاعة في وصاية و إمرة الناقل الجوي¹

المطلب الثاني: الإطار الزمني و المكاني لوقوع الضرر

وضعت اتفاقية مونتريال 1999 على عاتق الناقل الجوي تحمل الأضرار التي يسببها للركاب و البضائع و بضمان سلامتهما و إذا حدث إخلال لهما انعقدت مسؤوليته و ألزمه بالتعويض ، و لكن بشروط هو حصول هذه الأضرار في إطار زمني و مكاني و هذا ما سوف أتطرق إليه في فرعين الأول بالنسبة للأضرار الواقعة على للأشخاص و الأمتعة و الثاني بالنسبة للأضرار الواقعة على البضائع

الفرع الأول: بالنسبة للأضرار الواقعة على الأشخاص و الأمتعة

نصت المادة السابعة عشر 17 من اتفاقية مونتريال 1999 على ضرورة وقوع الحادث فعلاً الذي على إثره نجم الضرر على " متن الطائرة ، أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم " هذه الفترة الزمنية هي التي يسري فيها التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب إذ لا تقتصر المدة التي تكون الطائرة محلقة في الجو ، بل تشمل أيضاً مدة عمليات الصعود و النزول²، لم تتطرق اتفاقية مونتريال 1999 عن معنى عمليات الصعود و النزول ؟ لكن الفقه و القضاء انقسم إلى اتجاهين:

الأول يفسر عبارات عمليات الصعود و النزول على الغاية المقررة وراء ذلك و الغرض منها فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل و هي حماية المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران .

1 . محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدي " القانون الجوي " القانون الجوي ، الملاحة الجوية و النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص381.

2 . حمدي محمد مصطفى حسن "الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو1929 و البروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، الإمارات العربية المتحدة، 25.26.27 أفريل 2012 ص 272

و يعتمد في ذلك على معيار ذو شقين متلازمين و هما : مخاطر الطيران ووجود الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه و لذلك يُسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي يتعرض لها المسافرين سواء أثناء تنقلاتهم من قاعة الانتظار إلى قاعة الإقلاع في هذه الفترة يكون تحت إمرة الناقل و في مكان تحوم حوله كل مخاطر الطيران و الطائرات¹، و لا يُسأل الناقل الجوي عن الحوادث التي قد تقع للمسافر و هو خارج المطار سواء بمروره بالحديقة قصد دخول قاعة المطار لأن هذه الأمكنة بعيدة عن مخاطر الطيران .

أما تفسير الثاني لعمليات الصعود أو النزول تكون على طبيعة الراكب نفسه و ما يقوم به من العمليات ، و ليس في مكان وجوده فالنسبة لعملية الصعود يجب تحديدها على ضوء أن الراكب يقوم بعملية الصعود على متن الطائرة و هو يتم في إجراءات الصعود سواء تقديم تذكرة السفر أو أمتعته مروراً ببوابة الجوازات و الجمارك فإن الناقل الجوي يسأل عن الحوادث التي تقع للمسافرين في هذه الأمكنة أما عملية الهبوط فتتخصص بين خروج الركاب من الطائرة تحت إمرة الناقل الجوي و تنتهي بدخولهم مباني مطار الوصول .²

و يوضح المعيار الثاني ثلاثة عناصر وهي :

مكان وجود الراكب ، و النشاط و العمل الذي يقوم به أثناء وقوع الحادث و مدى امتداد إمرة الناقل الجوي أو تابعيه ، و الأخذ بهذا المعيار يلزم الناقل الجوي ضمان سلامة الراكب كاملة ، يمثل ما هو في العقد رغم أن الراكب يكون متمتع بحريته الكاملة داخل فناء المطار بعيداً عن سلطة الناقل الجوي ، لذلك أضاف القضاء الأمريكي عنصر آخر للمعيار الثاني و يتمثل في ضرورة أن يكون الدخول إلى الحيز المخصص لجلوس الركاب داخل الطائرة على وشك الوقوع.³

1 . حمدي محمد مصطفى حسن ، المرجع نفسه ، ص 274.

2 . محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي . المرجع السابق ، ص 209.

3 . محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي . المرجع نفسه ، ص 211.

الفرع الثاني: بالنسبة للأضرار الواقعة على البضائع

تنص الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر 1/18 من اتفاقية مونتريال 1999 بأن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي أُلحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي.¹

و نستخلص من هذا نص أن انعقاد مسؤولية الناقل الجوي تكون عندما تتوفر الشروط التالية كون الإخلال بالالتزام بضمان على المحافظة على البضائع و الأمتعة قد نشأ بفعل الواقعة ، حدوث الواقعة أثناء فترة النقل الجوي ، وقوع ضرر نتيجة هذه الواقعة.²

نتطرق لشرط الأول: الحدث أو وقوع الواقعة

إن اصطلاح كلمة حدث أو واقعة استعملت في اتفاقية مونتريال 1999 بكلمة Evénement في تطرقها إلى المسؤولية في نقل البضائع و الأمتعة و استعملت كلمة Accident عند التطرق للمسؤولية عن نقل الركاب ، إذ تأخذ كلمة الواقعة مدلول واسع عن مصطلح الحوادث لأنها تشمل كل الأضرار الممكنة ، سواءا كانت أثناء النقل أو غيره و ذلك راجع إلى سيطرة الناقل الجوي على البضائع المنقولة عكس حالة نقل الأشخاص المسافرين.³

أما الشرط الثاني:

فترة النقل الجوي تنص الفقرة الثالثة من المادة الثامنة عشر 3/18 المتعلقة بتحديد فترة النقل الجوي للبضائع على انه الفترة" التي تكون الضائع خلالها في حراسة الناقل من خلال نص المادة يتبين لنا ربط المشرع في اتفاقية مونتريال 1999 بين المسؤولية و الحراسة

1 نص الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر من اتفاقية مونتريال 1999

2. محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدي .المرجع السابق ، ص 212.

3 .محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدي ، المرجع نفسه ، ص 213.

إذ الناقل الجوي يُعد مسؤول فقط عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي تكون تحت حراسته.¹ تمتد هذه الحراسة من وقت استلام الناقل الجوي للبضائع في المطار الانطلاق إلى حين وصولها و تسليمها إلى المرسل إليه.

كما تطرقت الفقرة الرابعة من المادة الثامنة عشر 4/18 على النقل الذي يتم بوسائل أخرى مكلمة للنقل الجوي ، برية و بحرية بتقريرها " لا يشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار ، غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذاً لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى فيفترض أن الضرر قد نجم من حدث وقع أثناء النقل الجوي ، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك".²

و من خلال هذا النص يتبين أن قواعد مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لا تنطبق على النقل البري أو البحري أو النهري الذي يكون سابق لعملية النقل الجوي وكذلك الذي يليها أو يتخللها ، و هنا تطبق القواعد الخاصة في القانون الوطني الواجب التطبيق في مثل هذه الحالات سواء كان النقل البري أو البحري أو النهري و مع صعوبة التي يكتنفها إثبات الواقعة و الضرر الذي نجم عنها هل وقع أثناء فترة النقل الجوي أم الفترات أخرى غير النقل بطائرة ، فقد وضعت اتفاقية مونتريال قرينة قانونية مفادها أنه تنفيذاً لعقد النقل الجوي يحتوي على النقل البري أو البحري أو النهري فإنه يفترض في هذه الحالة أن الضرر الذي وقع للبضائع قد وقع خلال النقل الجوي، و بالتالي تطبق قواعد اتفاقية مونتريال 1999 ، و يجوز تقديم قرينة بسيطة كدليل من اجل دحض مسؤوليته، كما يستطيع تقديم أدلة على أن حدوث الواقعة كان في فترة النقل البري أو البحري أو النهري.³

أما الشرط الثالث : تحقق الضرر

1. نص الفقرة الثالثة من المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999

2. عبد المجيد خلف منصور العنتري "أساس لمسؤولية الناقل الجوي و حالاتها ،مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، الإمارات العربية المتحدة، 25،26 ، 27 أبريل 2012 ص 25.

3. عبد المجيد خلف منصور العنتري ، المرجع نفسه ، ص27.

إن تحقق الضرر معناه أن شئ ما لحق بالبضائع و وصلت على غير طبيعتها الأصلية ، و قد حددت الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشر 2/18 من اتفاقية مونتريال 1999 أوردت كلمة التلف و الضياع فضلاً عن تعييبها و هي عبارة عن حالات و صور الضرر الذي قد يلحق بالبضائع ، و يقصد بالتلف الضرر الذي يكون من أثره عدم الاستفادة و الانتفاع بالشئ أو استخدامه ، أما الضياع فهو عدم وجود البضائع لدى الناقل مع عدم علمه بمكان وجودها ، كأن يتم تسليمها لشخص آخر أو تسرق أو تسلم لجهول غير المرسل إليه ، أما التعييب فهو فقدان الشئ لقيمته لعيب أو عوار لحق به بحيث لا يحول هذا العيب أو العوار من الانتفاع بالشئ أو استخدامه.¹

المبحث الثاني : الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي

اختلف أساس المسؤولية عبر التاريخ من دولة إلى أخرى ، فقد كانت جل الدول تطبق في بادئ الأمر القواعد العامة للقانون ، لم توجد قواعد قانونية خاصة بالنقل الجوي بصفة عامة ، و كانت تعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض ، إذ لا يلتزم الراكب أو صاحب البضاعة بإقامة الدليل على خطأ الناقل بل يلتزم بإثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل و عدم قيام الناقل بتنفيذه فإذا اثبت ذلك انعقدت مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كان سبب عدم التنفيذ راجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه.²

1 . عبد المجيد خلف منصور العنتري ، المرجع السابق ، ص 29

1. Jacque Navau, droit du transport aérien international, Bruylant, Bruxelles ,1980 , P 17

أما النظام الانجلو أمريكي فقد اضطرت المحاكم إلى تطبيق مبادئ الشريعة العامة إذ لم يكن يُعرف ما هو موجود اليوم بالقانون الجوي أو مسؤولية الناقل الجوي و يتوقف أساس المسؤولية على صفة الناقل و على موضوع النقل ، فإن النظام القانوني لكل من إنجلترا و أمريكا يرى أنه إذا كان محل العقد نقل الأشخاص فان مسؤولية الناقل الجوي تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال و هنا على المضرور إثبات الضرر و ذلك بإقامة الدليل و إن اعتماد كل من القانون الانجليزي و الأمريكي على المسؤولية التقصيرية يرجع أساساً على وجوب التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب لا يتولد عن عقد النقل و إنما ينشأ عن القانون مباشرة.¹

و أسست أحكام أخرى مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ سواء كان الخطأ مفترضا أو واجب الإثبات ، كما أسست بعض أحكام للمسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة الخطر و جعلت مسؤوليته مسؤولية موضوعية على الأضرار التي تلحق بالأشخاص و البضائع حتى و لو لم يثبت أي خطأ من جانبه ، و هذا ما اعتمده النظام القانوني للملاحة الجوية في سويسرا.²

و هذا ما سوف نتطرق له في مطلبين الأول متضمن قيام المسؤولية على أساس الخطأ و الثاني قيام المسؤولية على أساس المخاطر

المطلب الأول: قيام المسؤولية على أساس خطأ

إن عدم وجود تقنين خاص بالملاحة الجوية جعل كثير من الدول تعتمد على التشريع العام ، على أساس التقنين المدني و المسؤولية تعتبر مسؤولية عقدية على أساس الخطأ المفترض الذي يعني أن المتضرر سواء كان راكبا أو شاحنا إثبات فقط التزام الناقل

2. Jacque Navau, droit du transport aérien international, Bruylant, Bruxelles ,1980 , P 19

2. موسى طالب حسن ، القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، جمهورية مصر العربية، السنة

2005 ، ص 27

الجوي بعدم تنفيذ العقد و هذا ما سوف نتطرق له في الفرع الأول تطور فكرة الخطأ في القانون الدولي كإثبات مسؤولية في عنق الناقل الجوي لإخلاله بالتزاماته.¹

الفرع الأول: أساس الخطأ في القانون الدولي

إن اختلاف طبيعة المسؤولية من دولة إلى أخرى كان نتيجة افتقاد هذه الدول للتشريع الخاص بالنقل الجوي ، إذ كان تطبيق التشريعات العامة هو السائد ، ففي فرنسا مثلاً كانت النصوص المتعلقة بالتجارة الصادرة عام 1707 هي الأحكام المطبقة بالنقل البري، وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لهذه الأحكام مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض و بالتالي تترتب مسؤولية الناقل بمجرد إثبات الراكب نشؤ الالتزام و عدم وفاء الناقل بتنفيذ عقده إلا في حالة إذا ثبت أن سبب أجنبي لا دخل لإرادة الناقل فيه كان سبب في عدم تنفيذ العقد.²

ففي القانون الانجليزي كان يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد وفق لهذا القانون كان الناقل الجوي سواء كان الناقل العام أو الناقل الخاص الحق في تحديد مسؤوليته و المبلغ محدد لتعويض الضرر و له اشتراط الإعفاء النهائي من المسؤولية³

أما القانون الأمريكي قد منع شرط الإعفاء من المسؤولية و ذلك لمخالفته للنظام العام و سمح بتحديد التعويض على أن يكون معقولاً و مناسباً ، ما القانون الفرنسي وقد أبحاث التشريعات الملاحية الصادرة بتاريخ 30 ماي 1924 شروط خاصة بتحديد التعويض و الإعفاء من المسؤولية في حالة القوة القاهرة كالمخاطر الجوية و الأخطاء الملاحية ، لكن تبقى مسؤوليته قائمة حيال الأخطاء الشخصية⁴

1. هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص25.

2 .Rosine de barbeyrac, droit aérien, organisation et accords internationaux, jean mermoz formation PN, 1998 ; P 78.

3. محمد فريد العربي ، جلال وفاء محمدي المرجع السابق ، ص374.

2 . هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1994 ص 171

كما أن العديد من فقهاء القانون الدولي حاولوا اقتباس قاعدة الخطأ في المسؤولية الموجودة في القانون الداخلي و نقلها إلى القانون الدولي، و لكنهم أخلطوا بين النوعين من الأخطاء إذ لم يميزوا بين الخطأ المفترض و الخطأ الواجب الإثبات فالخطأ قد يقع بشكل عمدي و تنعقد المسؤولية على أساس الخطأ عند التقصير ، و قد يقع الخطأ بشكل غير عمدي .

لهذا كان في حاجة ضرورية إلى وجود قواعد قانونية دولية موحدة لتسهيل و إيجاد حلول للمسائل المتعلقة بعبور الطائرات على حدود الدول و ذلك بغرض استقرار المراكز القانونية ، و كان تحقيق ذلك بتاريخ الثاني عشر أكتوبر 1929 في وارسو و سميت باسمها اتفاقية وارسو التي أصبحت نافذة في الثالث عشر من فبراير 1933¹ و وحدت هذه الاتفاقية الأحكام القانونية لمسؤولية النقل الجوي، و كان الهدف من هذا التوحيد هو وضع حد للمصالح المتعارضة بين الناقلين الجويين من ناحية و بين مستعملي الطائرة .

مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض ، و يعفى المسافر أو الشاحن من تقديم أي دليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل ثلاث المواد من السابعة عشر إلى التاسعة عشر 17 ، 18 ، 19 و كان ذلك في مصلحة الركاب و الشاحنين و من اجل إعطاء فرصة للناقل الجوي بإثبات انه و تابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل تفاديه أو بسبب المضرور نفسه منحت الاتفاقية في المادة العشرين و الواحد و العشرين 20 21 حق الناقل الجوي إثبات ذلك و كان ذلك في مصلحة الناقلين ، و لم تجعل مبدأ الأول قرينة قاطعة في اليد المتضررين ، و حددت قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المتضررين سواء الركاب أو الشاحنين و كان هذا كذلك في مصلحة الناقلين وفق المادة الثانية و عشرين 22.²

1 . Rosine de barbeyrac, droit aérien, organisation et accords internationaux, jean mermoz formation PN, 1998 ; P 79

2 . هاني محمد دويدار، المرجع السابق ، ص 176

و حتى لا يتهرب الناقل الجوي من مسؤوليته عن طريق الإعفاء أو تحديد مبلغ التعويض غير مستحق ، قررت المادة 23 الثالثة و عشرين من الاتفاقية بطلان الشرط الذي يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية و تلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الذي حددته الاتفاقية .¹

و لا يستفيد من هذا النظام سوى الناقل حسن النية و إذا ثبت سوء نيته امتنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية ، و كذلك يحرم من التمسك بالإعفاء من المسؤولية كتقديم دليل على انه و تابعيه اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها أو من المستحيل تفادي هذا الضرر .

و قد تم تعديل بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي في الثامن و العشرين من سبتمبر 1955 لم يمس هذا التعديل أساس المسؤولية حيث ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض لكن أجازت للناقل الجوي إدراج في العقد شرطاً يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة ، كما خفف من عقوبة مسطرة على الناقل سئ النية و ذلك السماح له بإثبات انه اتخذ كل الإجراءات الضرورية لتنافي وقوع الضرر من اجل إعفاء من المسؤولية ، و كان هذا البروتوكول في صالح الناقلين و لم يقدم للراكبين و الشاحنين سوى انه رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل.²

الفرع الثاني : أساس الخطأ في اتفاقية مونتريال 1999

ركزت اتفاقية مونتريال 1999 على أن مسؤولية الناقل الجوي أساسها فكرة المخاطر كما أنها أبقت المسؤولية على أساس الخطأ قائمة ، و تحمل التبعة المسؤولية

1 . محمد فريد العربي ، المرجع نفسه ، ص 182 .

2 . هاني محمد دويدار ، المرجع السابق ص 179

الموضوعية ، حيث أن الناقل الجوي تقع مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر ودون حاجة لإثبات خطئه من قبل المتضرر حيث مسؤولية الناقل تكون مفترضة بحيث لا يجوز دفعها.¹

عند استقراء المواد 18 ، 19 ، 21 من اتفاقية مونتريال 1999 تبين أن أساس مسؤولية الناقل الجوي قد تم تعديلها كلية بموجب هذه الاتفاقية إذ تفرق بين الحالات التالية² :

وفق المادة الثامنة عشر 18 من اتفاقية مونتريال 1999 فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالبضاعة كالتلف أو الضياع أو في تعبئتها فإن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قوامها الضرر.

تنص المادة التاسعة عشر 19 من الاتفاقية مونتريال 1999 " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو ، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه أتخذ هو تابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة المعقولة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير "

فيما يتعلق بحالات التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة فإن الاتفاقية أبقّت على الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس أي أن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد في حالة الضرر الناشئ في نقل الركاب أو الأمتعة أو السلع و البضائع ، ما لم يُقدم الناقل الجوي تبريراته بأنه هو و تابعيه ووكلائه اتخذ كل الإجراءات و التدابير من أجل تفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل اتخاذ مثل هذه التدابير مع شركائه ووكلائه.³

1 . عبد المجيد خلف الله منصور العتري "أساس مسؤولية الناقل و حالاتها" مقال في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 25،26،27، 2012 أبريل ص 33.

2 . كامران الصالحي "الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية و في القانون الإماراتي مقال في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 25،26،27، 2012 أبريل ص 55.

3 . كامران الصالحي " المرجع السابق ، ص 56.

الفرع الثالث : أساس الخطأ في التشريع الجزائري

صادقت الجزائر على الانضمام لاتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و ذلك بالمرسوم رقم : 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 ، و قد تم تحيين قوانينها بإصدار القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم بقانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 جويلية 2015 .¹

و اعتبر المشرع الجزائري الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع أو الأمتعة نتيجة خطأ ارتكبه هو و وكلائه و تابعيه على المتضرر إثبات خطأ الناقل الجوي حتى يستفيد من التعويض ، و إذا برر الناقل الجوي أنه أخذ هو و تابعيه كل التدابير و الاحتياطات الضرورية من اجل تفادي الضرر يعفى من المسؤولية .

و يتضح من هذا أن المشرع الجزائري قد حذا حذو اتفاقية وارسو 1929 في جميع جوانبها بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 و المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و التي تقوم أساسا على أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض و التي هي أصلا في غير صالح المتضررين إذ يعفى الناقل من المسؤولية في حالة إثبات عدم خطئه هو و تابعيه و وكلائه.²

المطلب الثاني : قيام المسؤولية على أساس المخاطر

1 . خرشي عمر معمر ، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ، مقال في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة، الإمارات العربية المتحدة، 25،26،27 أبريل 2012 ص

2 . خرشي عمر معمر، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص 341

كان الاختلاف هو السمة الواضحة في تحديد مسؤولية الناقل الجوي مما ظهرت الحاجة إلى الوصول لأحكام قانونية موحدة مهمتها التنسيق و التوفيق بين الأنظمة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي و تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين و مصالح الركاب و الشاحنين.

إن فكرة المسؤولية على أساس المخاطر جاءت وفق اتفاق مونتريال 1966 و ذلك بعدما تم تحديد نسبة التعويض في اتفاقية لاهاي ، الأمر الذي أدى بالولايات المتحدة الأمريكية إلى عدم التوقيع عليها و رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسوا 1929¹ وحتى لا يخسر الاتحاد الدولي عضوية الولايات المتحدة الأمريكية سارع لإقناع عدد كبير من شركات الطيران بضرورة الاتفاق على التوقيع مع هيئة الطيران المدني الأمريكي من أجل جعل مسؤولية الناقل الجوي المسؤولية الموضوعية² ، و بذلك يكون هذا الاتفاق قد قلب طبيعة المسؤولية من المسؤولية على أساس الخطأ إلى مسؤولية موضوعية قوامها فكرة الخطر و تحمل التبعة³ . و هذا ما سوف نتطرق إليه في هذا المطلب في ثلاثة فروع ، الأول أساس المخاطر في القانون الدولي ، و الثاني أساس المخاطر في اتفاقية مونتريال 1999 أما الثالث نتطرق إلى في التشريع الجزائري .

الفرع الأول: أساس المخاطر في القانون الدولي

كان ضروري تحديث نظام مسؤولية الناقل الجوي مباشرة بعد الحرب العالمية الثانية بعدما أصبح النقل الجوي يعرف نوع من الأمن و الاستقرار و تناقصت حوادث الطيران وهذا ما حدث بتوقيع بروتوكول لاهاي في سبتمبر 1955 و ذلك بعد تهديد الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب ضآلة حد المسؤولية و عدم تناسبه مع التطورات الحديثة مما سارع الاتحاد الدولي لإيجاد حلول فعلية مع هيئة الطيران الأمريكي من أجل تعويض مناسب و لائق بالمتضرر و هذا ما تم بفعل التوقيع عليه بمقتضى اتفاقية

1 . عبد المجيد خلف منصور العنتري ، أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها مقال في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 27،26،25 أفريل 2012 ص 23.

2 . عبد المجيد خلف منصور العنتري ، أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها ، المرجع السابق ، ص 24 .

3 . هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري. المرجع السابق ن ص 297

مونتريال في الرابع من ماي 1966 و بمقتضاه أصبحت مسؤولية الناقل الجوي منعقدة على أساس الخطر في نقل البضائع بعدما كانت في سابق منعقدة على أساس الخطأ.¹

و بما أن اتفاقية مونتريال 1966 ليست تشريعا دوليا و إنما هي اتفاق خاص بتعديل قواعد و حدود و مبالغ التعويض و ذلك تبعا لفقرة الأولى من المادة الثانية والعشرين 1/22 من اتفاقية وارسو و التي خلقت نوع من عدم المساواة بين الأفراد أمام المرافق العمومية،² بدت أمور واضحة من اجل إزالة هذا التعارض بين ما هو موجود في اتفاقية وارسو 1929 و ما احتوت عليه اتفاقية مونتريال 1966 .

و بتاريخ 08 مارس 1971 انعقد مؤتمر دولي في جواتيمالا و الذي يُعرف بالوثيقة بروتوكول جواتيمالا سيتي المعدل لاتفاقية وارسو و بموجب هذه البرتوكول أصبحت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة الخطر لا الخطأ فيما يتعلق بالحوادث التي تؤدي إلى وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني و كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع أو تلفها ، لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من مسؤوليته إلا إذا اثبت هذا الأخير أن سبب الضرر راجع لخطأ و مساهمة المتضرر نفسه.³

تبني بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي بالنسبة لنقل الركاب و أمتعتهم حيث تصبح قائمة على أساس الخطر ، فإن بروتوكول مونتريال 1975 انتهج ذات النهج بالنسبة لنقل البضائع ، حيث أصبحت هي كذلك قائمة على أساس الخطر ، فنصت المادة الرابعة منه " على أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها مادامت أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي" و لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع للأسباب التالية : طبيعة البضاعة ، أو عيبها الذاتي سوء تغليف بضاعة من جانب الشخص الغير الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، أعمال الحرب أو النزاع المسلح ، أو أي

1. هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 7.

2 . هشام فضلي ، المرجع نفسه ، ص 7

3 . هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ص 298

عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء فترة عبورها به.¹

الفرع الثاني : أساس المخاطر في اتفاقية مونتريال 1999

إن وجود النزاع بين الاتفاقيات و البرتوكولات الخاصة بتنظيم الملاحة و النقل الجوي الدولي و ذلك بسبب عدم مطابقة بين الدول المصادقة على الاتفاقية الأصلية و الدول المصادقة على البرتوكولات، أثار إشكالية أيهما يُطبق بما يعرف بتنازع القوانين و هذا كان سبب في تهديد هدم مبدأ توحيد القواعد القانونية للنقل الجوي الدولي التي سعى القائمين على إيجاد صيغة لتوحيد الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي.²

و من أجل ذلك انعقد مؤتمرا دوليا في مونتريال سنة 1999 لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في مجال النقل الدولي ، و التي انتهت بالاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، و جمعت هذه الاتفاقية جميع أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقيات و البرتوكولات المعدلة لها السابقة³ ، و جاءت بأحكام حول المسؤولية ، لا يجوز للناقل التهرب أو نفيها أو الحياد عنها ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الواحدة و عشرين
1/21

غير أن الاتفاقية خرجت على هذا الفاصل و ذلك في حالة ما تجاوز المضرور المطالبة بالتعويضات أكثر من مائة ألف فجعلت المسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض وفق الفقرة الثانية من المادة الواحدة و عشرين 2/21⁴ ، و إن كان هذا الحكم في الظاهر في مصلحة المضرور إذ له حق المطالبة بتعويض يتجاوز الحد الأقصى سوى إثبات ذلك حتى تعتقد مسؤولية الناقل ، لكن الحقيقة غير ذلك لأن الاتفاقية أجازت للناقل نفي قرينة

1. هشام فضلي ، المرجع نفسه ، ص 09

2 . أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق ، ص 77

3 . هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 12.

4 . نص الفقرة الثانية من المادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999

و بالتالي الإعفاء من المسؤولية و ذلك بإثبات انه و وكلائه و شركائه اتخذوا كل التدابير و الاحتياطات لتفادي الضرر و كان من المستحيل عليهم اتخاذها.¹

الفرع الثالث : أساس المخاطر في التشريع الجزائري

إن هدف الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية في ميدان تنظيم الملاحة الجوية هو محاولة إيجاد صيغة للتقارب بين الأنظمة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي بين الناقلين الجويين و مستعملي الطائرات صادق المشرع الجزائري على اتفاقية وارسوا التي تقوم أساسا على الخطأ المفترض ، و بالتالي اعتبر المشرع الجزائري الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالركاب و البضائع و الأمتعة نتيجة خطأ ارتكبه هو و تابعيه ، نرى أن المشرع الجزائري حذا حذو اتفاقية وارسو 1929 التي تعتمد على أساس الخطأ المفترض و ليس على أساس المخاطر ، إذ على المتضرر إثبات الخطأ الذي ارتكبه الناقل الجوي حتى يستطيع الاستفادة من التعويض و إذا اثبت الناقل الجوي أنه و تابعيه أتخذ كل الإجراءات و التدابير من أجل تفادي الضرر أو استحالة عليه الحال يعفى من المسؤولية.²

و هذا ما يصعب الأمر على المتضررين خاصة بالنسبة في حالة نقل البضائع و الواضح أن هذه القاعدة لا تخدم إطلاقا الضحية المتضرر ، و تعطى كل الفرص للناقل الجوي بإثبات في شتى الحالات و بأي طريقة أنه قام بالإجراءات اللازمة مما يعفيه من المسؤولية.

و لهذا كان على المشرع الجزائري مواكبة التطورات الحاصلة في تجميع النصوص القانونية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية وفق ما جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 و التخلي عن نصوص اتفاقية وارسو 1929 التي يزيد عمرها عن 70 سنة

حيث جاءت اتفاقية مونتريال 1999 بنصوص جديدة فيما يتعلق بالأحكام المسؤولية لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من مسؤوليته حيث أصبحت المسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة الخطر .

1 . محمد فريد العربي ، المرجع السابق ، ص 319.

2 . خرشي عمر معمر ، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، المرجع السابق ، ص 332.

الفصل الثاني

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

لا يخلو أي تشريع من المسؤولية ، إذ تظهر صوره من خلال استقرار المجتمع نفسه لهذا اهتدى واضعي أحكام في اتفاقية مونتريال 1999 بتنظيم ذلك على نحو لا يخل بالتوازن بين مصالح الناقل الجوي و بين مصالح المتضرر سواء كانوا ركاب أو شاحنين ، من أجل استمرار و ديمومة الملاحة كان لازما تبني أحكام القانونية الناتجة عن المسؤولية ، و تتمثل خاصة بجبر الضرر الذي يلحق بالمتضرر و لا يكون ذلك إلا بالالتزام بالتعويض.¹ و هذا ما سوف أتطرق إليه في مبحثين الأول حول دعوى المسؤولية عن الأضرار و الثاني حول قيمة التعويض و الإعفاء من المسؤولية.

1 . خرشي عمر معمر ، المرجع السابق ، ص 335

المبحث الأول: دعوى المسؤولية عن الأضرار

عادة عندما لا يتم الالتزام بعقد النقل فمعنى ذلك أن إخفاق الناقل الجوي قد أخفق في تنفيذه هذا ما يسبب ضرر للراكب أو الشاحن، و ما على المتضررين سوى اللجوء إلى القضاء لرفع دعواهم من أجل جبر الضرر الذي لحقهم و ذلك بطلب التعويض.¹ صور أحكام دعوى المسؤولية تدور حول المسائل الآتية : أطراف الدعوى الذي سوف نتطرق لهما في المطلبين الأول أطراف دعوى المسؤولية و الثاني الاختصاص القضائي و مواعيد رفع الدعوى

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية

إن اتفاقية مونتريال 1999 لم تعتمد على أساس قانوني واحد يتم عليه قيام مسؤولية الناقل الجوي بل بالعديد من الأسس القانونية التي لها ارتباط وثيق بموضوع النقل و نوع الضرر اللاحق و بما أن تحديد طرق دفع المسؤولية مرتبط أساسا بتحديد أساسها القانوني ، غير أن أطراف الدعوى محددين سابقا بالمدعي هو الذي لحقه الضرر سواء كان راكبا أو شاحنا للبضاعة وبالتالي يريد استرداد أو جبر الضرر عن طريق رفع دعوى التعويض و المدعى عليه هو الناقل الجوي بصفة عامة² و هذا ما سوف نتطرق إليه بالتفصيل في الفرعين الأول المدعي و الثاني المدعى عليه.

الفرع الأول: المدعي

في الأصل أنه كل من أصابه ضرر و هو تحت وصاية الناقل الجوي سواء كان راكبا بنفسه أو الغير أو ورثة الراكب لهم الحق في رفع الدعاوي باعتبارهم من الغير في حالة وفاته ، مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل الوفاة و هي دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته ، و دعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء فرد من عائلتهم و هو الراكب و في هذه الحالة نكون أمام دعوى تقصيرية .

1. محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدي ، نفس المرجع ، ص 450.

2. هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 109.

كما أنها نصت في المادة التاسعة و عشرين 29 من اتفاقية مونتريال 1999 " في حالة نقل الركاب و الأمتعة و البضائع ، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض ، مهما كان سندها ، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو سبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر ، إلا وفقاً لشروط و حدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية ، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة و بحقوق كل منهم ، و لا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض الضرر.¹

أما بالنسبة للنقل الجوي الدولي للبضائع و تبعا للمادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999 و مع مراعاة كل الحدود و الأوضاع التي حددتها هذه المادة ، فإنه يحق لكل من المرسل و المرسل إليه إذا كان أسمائهم مذكورة في عقد نقل البضائع أن يرفعا دعوى المسؤولية على أساس المسؤولية العقدية و في حالة العكسية أي عدم ذكر اسمهما في مذكرة العقد فيحقق لهما متابعة الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية.²

الفرع الثاني : المدعي عليه

في الأصل العام فإن الدعوى تُقام على الناقل الجوي نفسه ، لكن تحدث الصعوبة في حالة وفاة الناقل الجوي ، و الناقلين المتتابعين ، و الناقلين المتعاقدين و الفعلين سوف نتطرق أولاً إلى حالة وفاة الناقل الجوي ووفق المادة الثانية و ثلاثون 32 من اتفاقية مونتريال 1999 التي تنص صراحة " في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية يجوز أن تُقام دعوى التعويض وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته"³

قبل التطرق لحالة وفاة الناقل الجوي نعرف من هو الناقل الجوي؟ وفق الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 فإن الناقل الجوي هو "نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل. وتسري أيضاً على النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي. إذن هو كل من يقوم ينقل الجوي الدولي.

1. نص المادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999

2. هشام فضلي، المرجع السابق، ص110.

3. محمد فريد العريني ، المرجع السابق ص 309.

أما الفقرة الثانية من المادة الأولى تخص أغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة " النقل الدولي " أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفا. ولا يعتبر نقلا دوليا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى.

كما أن الفقرة الثالثة من نفس المادة " يعتبر النقل الذي قوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلا واحدا لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذا كاملا داخل إقليم نفس الدولة.

أما الفقرة الرابعة من نفس المادة تخص أيضا النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس، و هم :

النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

الناقل المتعاقد - الناقل الفعلي

التابعون و الوكلاء

المسؤولية التضامنية

مسؤولية كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي¹

1. نص المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999

حالة وفاة الناقل الجوي

نصت المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999 في حالة وفاة الشخص المسؤول " في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية ، يجوز أن تقام دعوى التعويض ، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته " ¹

الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

قد بينت اتفاقية مونتريال 1999 الفرق بين الناقل المتعاقد الذي هو كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية مونتريال و مبرم بعقد مع الراكب أو المرسل أو أي شخص موكّل لحساب الراكب أو المرسل ، أما الناقل الفعلي هو كل شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد و الذي يقتضي أن يكون هناك إذن من الناقل المتعاقد سواء جزء من النقل أو كل النقل دون أن يكون هناك جزء للناقل المتتابع ²

ووفق المادة التاسعة و الثلاثون 39 من اتفاقية مونتريال 1999 يفترض أن يكون هناك ترخيص ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك.

كما أن مسؤوليتهما قائمة وفق المادة الأربعين 40 من اتفاقية مونتريال 1999 التي تنص ".... أن كلاهما خاضعان لأحكام الاتفاقية الأول بالنسبة لمحمل عملية النقل موضوع العقد و الثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط" كما نصت المادة الواحدة و الأربعين 41 من اتفاقية مونتريال 1999 على المسؤولية التضامنية. ³

كما حددت المادة الخامسة و الأربعون من اتفاقية مونتريال 1999 الحالة التي يمكن لأشخاص المتضررين الرجوع عليهم عندما يقوم بتنفيذ النقل الجوي ناقلون متعاقدون و ناقلون فعليون بقولها " فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، يجوز إقامة دعوى التعويض حسب اختيار المدعي، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد أو عليهما معا متضامنين أو منفردين ، و إذا

1. نص المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999

2. هشام فضلي، المرجع السابق، ص110.

3. نص المادة 40 من اتفاقية مونتريال 1999.

أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين ، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى ، على أن تخضع الإجراءات و الآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى " 1

الناقلون المتتابعون

وفق المادة التاسعة و الثلاثون 39 من اتفاقية مونتريال 1999 الناقلون المتتابعون هو ذلك النقل الذي يتم من خلال عدة خطوط جوية مختلفة و يكون بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود و يكون بعدد من الطائرات متتابعين .²

كما حددت المادة السادسة و الثلاثون 36 من اتفاقية مونتريال 1999 المدعي عليه في دعوى المسؤولية التي يتم رفعها بسبب النقل الجوي المتتابع للأشخاص بنص التالي " لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض ، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير ، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح"³

أما فيما يخص نقل الأمتعة و البضائع فيحق للراكب أو المرسل الرجوع على الناقل الأول وفق المادة السادسة و الثلاثين فقرة الثالثة 3/36 من اتفاقية مونتريال 1999 كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير و فضلا عن ذلك لكل من الراكب و المرسل و المرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع من خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير ، و يكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه "⁴

1. نص المادة 45 من اتفاقية مونتريال 1999.

2. نص المادة 39 من اتفاقية مونتريال 1999..

3. نص المادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999.

4. نص الفقرة الثالثة من المادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الأول: الاختصاص القضائي ومواعيد رفع الدعوى

حين يخل الناقل الجوي بتنفيذ التزاماته بمقتضى عقد النقل تنعقد مسؤوليته و بالتالي يلجأ المتضرر إلى القضاء من أجل رفع دعواه لتحصيل التعويض الذي يجبر الضرر الذي لحقه أما إذا قدم الناقل الجوي دليل على انتفائه ، قد تبرأ ذمته من قبل الركاب و شاحنين ، و دفع بالمسؤولية يرتبط ارتباط وثيق بالأساس الذي تستند إليه قد تكون شخصية قوامها الخطأ المفترض و يتم التحلل منها في حالة إثبات انتفاء الخطأ و إن كانت مادية أساسها الخطر فيتحمل الناقل الجوي التبعة.¹

غير اتفاقية مونتريال 1999 و التي تأخذ بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة ، إلا أن الاتفاقية جاءت بنظام جديد للمسؤولية حيث أخذت بمجموعة من الأسس القانونية التي قامت عليها مسؤولية الناقل الجوي ، حيث ربطت أساس المسؤولية بقيمة الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني وذلك من اجل خلق نوع من التوازن بين الطرفين الركاب و الشاحنين من جهة و مصالح الناقلين من جهة أخرى² ، و هذا ما سوف نتطرق إليه في فرعين الأول المحاكم المختصة في نظر في دعوى المسؤولية و الثاني مواعيد رفع الدعوى.

1. محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي ، المرجع السابق، ص 407.

2. أماني أحمد عبد الله موسى " المرجع السابق ، ص 14

الفرع الأول: المحاكم المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية

منحت اتفاقية مونتريال 1999 الحرية التامة للمدعي في اختيار المحكمة وفق الفقرة الأولى من المادة الثالثة و الثلاثين 33 بنصها على أن " تُقدم دعوى التعويض وفقا لاختيار المدعي في إقليم إحدى الدول الأطراف ، إما أمام محكمة محل إقامة الناقل ، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد ، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد." ¹

كما بينت الفقرة الثانية من المادة الثالثة و الثلاثين 33 على وجوب توفر الشروط في المتضرر لاستفادة من الحق رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع فيها مقره الرئيسي منها شرط وجوب مصادقة الدولة على اتفاقية مونتريال 1999 التي يريد المتضرر رفع دعواه أمامها و أن يكون محل الإقامة الرئيسي الدائم للراكب في وقت الوقوع الحادثة يكون شغل الناقل إليه و منه خطوطا لنقل الركاب جوا إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري.² و أن يزاول الناقل الأول أعماله في نقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.

وقد أكدت الفقرة الثالثة من نفس المادة معنى عبارة "اتفاق تجاري" أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة معقود بين الناقلين الجويين و يتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا. كما بينت نفس الفقرة معنى "محل الإقامة الرئيسي و الدائم" و هو مكان السكن الأوحده الثابت و الدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة ، و لا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.³

1. محمد فريد العربي ، المرجع السابق، ص 387.

2 . هشام فضلي، المرجع السابق، ص113

3 . هشام فضلي، المرجع السابق، ص113

و بالنظر للمفروقات الواضحة بين الاتفاقيتين وارسو 1929 و مونتريال 1999 خاصة و أن هذه الأخيرة أعطت الحق للمتضرر في رفع دعواهم في حالة وفاة أمام محكمة المقر الرئيسي و الدائم طبقا للمادة الثالثة و الثلاثين من اتفاقية مونتريال 1999 يساعد كثيرا المتضررين في ربح الوقت و مصاريف المكلفة خاصة إذا كانت المسافة بعيدة و بالنظر إلى المدة التي تستغرقها المحاكمة من تحقيقات و تعيين اللجان و المحققين في معرفة أسباب الحادث.

وتضع اتفاقية مونتريال شروطا عديدة لاختصاص محكمة موطن المدعي بنظر دعوى المسؤولية و هي :

1. ينحصر مجال هذا الاختصاص الإضافي في حالات الوفاة أو الإصابة، ولا يشمل حالات التأخير ، و الأضرار التي تلحق بأمثلة الركاب ، و الأضرار في نقل البضائع.
 2. إن الاختصاص الإضافي ينعقد للمحكمة التي يوجد فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب وقت وقوع الحادث.
 3. يشترط عند مباشرة دعوى المسؤولية على أساس الاختصاص القضائي الخامس أن يكون للناقل نشاط تجاري¹ في محل إقامة الراكب الرئيسي و الدائم.
 4. يشترط لانعقاد الاختصاص لمحكمة محل إقامة الراكب الرئيسي و الدائم أن الدائم أن بزوال فيه الناقل أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.
- و استثناء من قواعد الاختصاص ووفق المادة الرابعة و الثلاثين من الاتفاقية الالتجاء إلى شرط التحكيم في نقل البضاعة بيد أنها اشترطت مايلي

1 .تمثل النشاط التجاري في أعمال تشغيل خطوط نقل الركاب من هذا المحل و إليه، إما على متن طائرته الخاصة ، أو على طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري.

1 . أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوباً

2 . أن تتم إجراءات التحكيم في إحدى جهات الاختصاص عليها في المادة الثالثة و ثلاثين من الاتفاقية وفقاً لاختيار المحكم

3 . أن تطبق المحكمة أو هيئة التحكيم قواعد اتفاقية مونتريال 1999¹

كما منحت الفقرة السادسة من المادة الثانية و العشرين 22 من اتفاقية مونتريال 1999 على بحق استفادة بمبلغ يوازي أو بعض تكاليف الدعوى و نفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي بما فيها الفوائد.²

الفرع الثاني : مواعيد رفع دعوى المسؤولية

يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل هذا ما نصت عليه الفقرة الأولى 01 من المادة الخامسة و الثلاثين 35 من اتفاقية مونتريال 1999³ في تحديد مواعيد الدعوى بين السقوط و التقادم ، كما حددت الفقرة الثانية 02 من نفس المادة على أن المحكمة التي رُفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة" و تنطبق أحكام هذه المادة أيضاً على نقل الركاب و البضائع و الأمتعة.⁴

1. إذا كان الشرطان الأخيران يخالفان ما استقرت عليه نظم التحكيم من حرية الأطراف في اختيار مكان التحكيم و القانون الواجب التطبيق على الموضوع ، فإنهما يحددان من اتخاذ شروط التحكيم في عقود النقل الجوي وسيلة للإفلات من أحكام الاتفاقية.

2. خرشي عمر معمر، المرجع السابق ص 359

3 نص المادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999

4 نص الفقرة الثانية من المادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999

المبحث الثاني: تحديد قيمة التعويض و الإعفاء من المسؤولية

يلتزم المدعى عليه بإصلاح الضرر الذي سببه للمتضرر ، و ذلك عن طريق التعويض النقدي إذا استحال إرجاع الحالة التي كان عليها الوضع قبل وقوع الضرر إذ في مثل هذه الحالات يقوم المدعي برفع دعواه أمام القضاء من أجل الحصول على تعويض مناسب لما لحقه من الضرر ، و في حالة إخفاق الناقل بإثبات دليل انتفائه من الخطأ هو و تابعيه تنعقد مسؤوليته ، و بالتالي عليه تعويض الضرر الذي يلحق بركاب و شاحني البضائع و الأمتعة¹ ، و هذا ما سوف أتطرق إليه في مطلبين الأول تحديد قيمة التعويض و الثاني الإعفاء من المسؤولية.

المطلب الأول: تحديد قيمة التعويض

وضعت اتفاقية وارسو 1929 حدودا قصوى يلتزم به الناقل الجوي بدفعه من التعويض و لا يتحصل المتضرر على الحد الأقصى إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو تتجاوزه أما اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت على الحالات التي يتجاوز فيها الحدود القصوى للتعويض ، أما المشرع الجزائري أخذ حذو لاتفاقية وارسو 1929 ووضع حدا للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي و لا يجوز النزول عنه حسب العقد الاتفاقي² ، و هذا ما سوف نتطرق له في فرعين الأول قيمة التعويض في اتفاقية مونتريال 1999 و الثاني قيمة التعويض في اتفاقية وارسو 1929 و التشريع الجزائري.

1 . أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق، ص 335

2 . أماني احمد عبد الله موسى ، نفس المرجع ، ص 338

الفرع الأول: قيمة التعويض في اتفاقية وارسو 1929 و التشريع

الجزائري

وفقا لاتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات المعدلة لها ، فإن المضرور لا يحصل على الحد الأقصى إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو تتجاوزه ، أما في حالة إذا كان الضرر أقل فإنه لا يحصل إلا على القيمة الأخيرة وفق المبدأ التعويض على قدر الضرر.¹ كما حدد الاتفاقية الحدود القصوى للتعويض كما يلي :

حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني يكون الحد الأقصى للتعويض مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي) أما الدول الغير أعضاء في صندوق النقد الدولي فحد الأقصى للتعويض مليون و خمسمائة ألف وحدة نقدية مكونة من خمسة و ستون و نصف 65.50 مليغراما من الذهب عيار تسعمائة 900 في الألف عن كل راكب .

تكون قيمة التعويض محدودة بمقدار ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب في حالة هلاك الأمتعة أو تلفها أو ضيعيها أو تأخيرها، و لا فرق بين الأمتعة المسجلة و الأمتعة غير المسجلة. (بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي الخمسة العشر ألف 15 وحدة نقدية)

يكون الحد الأقصى للتعويض السبعة العشر 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام في حالات هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو تأخيرها و 250 وحدة نقدية في حالة عدم عضوية الدولة لصندوق النقد الدولي.

يكون الحد الأقصى للتعويض 4150 وحدة حقوق سحب خاصة أو 22500 وحدة نقدية عن كل راكب سواء كانت الدولة عضوا أو غير عضو في صندوق النقد الدولي عن كل الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب.² و تعتبر هذه الحدود القصوى للتعويض باطلة في حالة وجود شرط للنزول عنها .

1 . محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ص 324 .

2 . محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص 325 .

كما حددت الاتفاقية وارسوا 1929 الحالات التي يمكن تجاوزها للتعويض منها

وفق الفقرة الثانية من المادة الواحد والعشرين 2/21 و ما يتعلق بنقل الأشخاص إذا قدم المضرور أدلة على أن قيمة الضرر تتجاوز الحد الأقصى المقرر ، و هو مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة ، و فشل الناقل الجوي و تابعيه و وكلائه في دفع مسؤوليته أو إثبات أن الضرر ناشئ عن خطأ الغير.¹

وفق الفقرة الثانية و الثالثة من المادة الثانية و العشرين 2/22 و 3 و يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة و البضاعة في حالة تقديم المضرور عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول و بدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك و في هذه الحالة يلتزم الناقل بدفع قيمة المبلغ المعلن. إلا إذا أثبت الناقل الجوي أنها تفوق مصلحة الراكب أو المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول.²

وفق الفقرة الخامسة من المادة الثانية و العشرين 5/22 بأنه في حالة التأخير في نقل الركاب أو حالة هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة أو تأخيرها بفعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، بقصد إحداث ضرر أو برعونة تكون مدركة أن ضرر سينجم عن ذلك حتماً لا تسري الحدود القصوى للتعويض ، و يشترط في تابعي الناقل الجوي ووكلائه أنهم في حالة وقوع الفعل أو الامتناع أنهم في نطاق ممارستهم لوظيفتهم.³

كما هو معروف بأن المشرع الجزائري انضم إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي مباشرة بعد الاستقلال و ذلك بتاريخ 07 ديسمبر 1944 بمقتضى مرسوم رقم 84.63 المؤرخ في 05 مارس 1963 ، كما انضم إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي الدولي و بالتالي تكون أحكام مسؤولية الناقل

1 . نص الفقرة الثانية من المادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999

2 . نص الفقرة الثانية و الثالثة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999

3 . نص الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999

الجوي على أساس الخطأ المفترض، مع تحديد مبلغ معين لا يلتزم بدفع أكثر منه مهما كانت قيمة الأضرار الحاصلة.

وقد حدد قانون 06/98 المعدل و المتمم في نص في المادة 155 من قانون 06/98 بنصها " مع مراعاة أحكام 152 أدناه ، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 و بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و المصادق عليهما من طرف الجزائر"¹

كما سبق حددت المادة الثانية و العشرين 22 الحد الأقصى لقيمة التعويض ، ففي مجال مسؤولية الناقل تجاه الركاب بـ مائة و خمس و عشرين ألف 125.000 فرنك و إذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يسمح بأن يكون التعويض في صورة ربع ، فلا يمكن أن يتجاوز رأس المال على الحد المذكور ، و حددت الفقرة الثانية من المادة 2/150 قيمة التعويض " ... بمائتي و خمسين ألف 250.000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر"²

و يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب متشكلة من خمسة و ستين مليغراما و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص "الفقرة الثالثة من المادة 150 ، قد حددت الفقرة د من المادة 167 " بالنسبة لكل الأشياء التي كانت لدى كل شخص على متن الطائرة و تحت حراسته خمسة آلاف (5000) وحدة حسابية لكل شخص "، كما حددت الفقرة هـ من المادة 167 " بالنسبة لإتلاف وضياع أو خسارة أي شئ موجود على متن الطائرة بما في ذلك الأمتعة المسجلة و البريد : مائتان و خمسون (250) وحدة حسابية للكيلوغرام الواحد"³

اتفاقية مونتريال 1999 تأخذ بنظام المزدوج للمسؤولية خاصة في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني ، حيث تبنى قواعد المسؤولية الموضوعية في حالة لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة عن كل راكب ، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يجد عنها المادة الواحدة و العشرين 21 ، و يتبنى مسؤولية على الخطأ المفترض في حالة الأضرار التي تزيد على مائة ألف

1 . نص المادة 155 من القانون 06/98 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني .

2 . خرشي عمر معمر ، المرجع السابق ، ص 358.

3 . خرشي عمر معمر ، نفس المرجع ، ص 361 .

وحدة سحب خاصة ، و بالتالي يوجد انفصال تام بين نظامي المسؤولية داخل مبلغ التعويض الواحد ، فمثلا لو طلب المدعي تعويضا مقدرا بمائتي ألف (200.000) وحدة حقوق سحب خاصة ، فإن الناقل الجوي مجبر على التعويض وفق القيمة الضرر ، بما لا يزيد عن مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة . و هي قاعدة عامة في أحكام المسؤولية ، إذ أن اتفاقية مونتريال 1999 أثرت أن لا تطبق قاعدة التعويض الجابر لكل الأضرار بصفة مطلقة حرصا على تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة و مصالح المسافرين و الشاحنين من جهة أخرى ، فقد أخذت الاتفاقية بالنوع الثاني من المسؤولية و بنت في المقابل على قواعد المسؤولية بدون تحديد على فكرة الخطأ المفترض و ليس على المسؤولية الموضوعية.¹

وهذا الاختلاف الواضح في تحديد قيمة التعويض بين اتفاقية وارسوا 1929 التي صادق عليها المشرع الجزائري رغم أنه تم تحين القانون سنة 1998 و اتفاقية مونتريال 1999 كان على المشرع الجزائري إعادة تحين نصوصه القانونية وفق التطورات الحديثة في مجال القانون الجوي الدولي و الطيران المدني لأن تأخره على عدم مصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 يهدر حقوق الركاب و الشاحنين في حالات رفع دعاوي أمام الجهات القضائية الوطنية، بنظر إلى قيمة التعويض المحففة التي حددتها اتفاقية وارسوا 1929 و التي تلقت انتقادات خاصة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية و طالبت بإنصاف المسافرين بزيادة في التعويض خاصة في حالة الوفاة وإصابة بالضرر الجسماني.

و بمقابل أن المسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري تقوم على أساس الخطأ المفترض و في حالة إثبات الناقل الجوي على عدم مسؤوليته لضرر يعفى من المسؤولية و هذا الأمر يضر بالمضروب كثيرا معنويا وماديا.

وهذا ما تدعوا إليه المنظمة الدولية للطيران المدني في كل مرة في مناسبات الدولية و مؤتمرات و المحافل الدولية بمسارعة الدول و منها العربية بمواكبة التطورات و مصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 ، لأن عدم الانضمام لها و البقاء على مسافة اتفاقية وارسوا 1929 و بروتوكولاتها يجعل

1 . خرشي عمر معمر، نفس المرجع ،ص 362.

النظام الدولي الجوي يخضع إلى لنظامين مختلفين لكل منهما قوة الإلزامية رغم أن الملاحة الجوية واحدة و هذه الازدواجية لا تخدم الملاحة الدولية و لا مستعملها.¹

الفرع الثاني : قيمة التعويض في اتفاقية مونتريال 1999

حددت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي و مدى التعويض عن الضرر ، كما نصت على تجاوز الحدود القصوى للتعويض في الحالات التالية :

تحديد قيمة التعويض على أساس المستوى الثاني للمسؤولية ، إذ أن اتفاقية مونتريال 1999 تأخذ بنظام المزدوج للمسؤولية ، و بهما يتم التفرقة بين نوعين من الأضرار النوع الأول من الأضرار هي تلك التي لا تتجاوز قيمتها المحددة في الاتفاقية ، و بالتالي لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يجد منها و فق لقواعد المسؤولية الموضوعية المادة الواحدة و العشرين 21 من الاتفاقية ، هذا لا يعني أن الناقل الجوي غير ملزم بجبر الأضرار التي تزيد قيمتها ما هو محدد في الاتفاقية بل تنتقل إلى النوع الثاني من الأضرار التي تزيد عن ما هو منصوص عليه في الاتفاقية و هنا وفق الفقرة الثانية من المادة الواحدة و العشرين 21/2 على الأضرار المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة السابعة عشر 17 / 1 التي تتجاوز قيمة التعويض ما هو منصوص عليه في الاتفاقية لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إذا أثبت ما يلي

(أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل تابعيه ووكلائه
(ب) أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير .

و هنا يسأل الناقل الجوي على جبر هذه الأضرار وفق لقواعد المسؤولية المبنية على الخطأ المفترض² وهنا يكون التعويض كل الضرر وعلى قدره. و هي قاعدة عامة في أحكام المسؤولية ، إذ أن اتفاقية مونتريال 1999 أثرت أن لا تطبق قاعدة التعويض الجابر لكل الأضرار بصفة مطلقة ، حرصاً على تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة و مصالح المسافرين و الشاحنين من جهة أخرى فقد

1. خرشي عمر معمر ، نفس المرجع ، ص 365 .

2 . هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 72.

أخذت الاتفاقية بالنوع الثاني من المسؤولية ، و بنت في المقابل على قواعد المسؤولية بدون تحديد على فكرة الخطأ المفترض و ليس على المسؤولية الموضوعية¹ .

تشديد مسؤولية على الناقل سئ النية ، نصت الفقرة الخامسة من المادة الثانية و العشرين 5/22 من الاتفاقية مونتريال 1999 بأنه " لا تسري الأحكام الواردة في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة ، إذا ثبت أن الضرر عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في غالب و يشترط أيضاً في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته"²

و قد يحرم الناقل الجوي من الاستفادة من نظام المسؤولية إذا وقع في الخطأ في منطقة وسطى بين الغش و الخطأ الجسيم ، فهو أقل من الغش لأنه لم ينوي قصد إلحاق الأضرار و لكنه أعلى قصوى من الخطأ الجسيم لأنه يتطلب عنصر الإرادة في الفعل أو الامتناع أو عنصر العلم أو الإدراك في حالة القيام بالفعل أو الامتناع بعدم أخذ الحيطة بأنه سوف يرتب ضرراً³ .

اتفاق الإرادي للمسؤولية، أتاحت اتفاقية مونتريال 1999 للطرفين الناقل و المرسل في عقد اتفاق في زيادة حدود التعويض إما بإعلان المرسل مصلحته في التسليم و هذا ما سوف نوضحه كآتي يكون التشديد في زيادة حد المسؤولية بإرادة طرفي العقد ، وذلك حسب المادة الخامسة و العشرين 25 من الاتفاقية "يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية" وذلك حماية للناقل الجوي من الإفلاس و الخراب نتيجة تحمله لعبء كبير من التعويضات⁴ .

1 . هشام فضلي ، المرجع السابق ،ص73.

2 . نص الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 .

3 . أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق، ص 338.

4 . نص المادة 25 من اتفاقية مونتريال 1999

و لا يعتبر التعويض التي تم الاتفاق عليه من قبيل التقدير الجزائي ، الذي يجب استحقاقه مهما كانت قيمة الأضرار ، بل هو بمثابة حد الأقصى جديد للتعويض لا يصح تجاوزه و لكن ليس بضرورة بلوغه ، إذ قيمة التعويض محددة حسب حجم الضرر ، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الجديد الذي تم الاتفاق عليه من أجل التعويض ، فلا يلزم الناقل الجوي إلا بقيمة الأقل¹

تبعا للمادة السادسة و العشرين 26 من الاتفاقية مونتريال 1999 لا يجوز للناقل الجوي التنازل على حد من مسؤوليته المقررة لمصلحته " كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو وضع حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا و لكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله ، الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية" لأن مستعملي الطائرة سواء كانوا ركاب أو من الشاحنين هم الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي .²

صرامة التشديد في التسليم من جانب واحد في كثير من الأحيان تكون البضاعة و الأمتعة المسجلة من الأشياء الثمينة و باهظة الثمن ، مثل التحف و المجوهرات من الذهب و الفضة و التي تزيد قيمتها الحقيقية الحد الأقصى للتعويض الاتفاقي ووفق الفقرة الثانية و الثالثة من المادة الثانية و العشرين 22/3و من الاتفاقية مونتريال 1999 تؤكد على أنه باستطاعة الراكب أو الشاحن الحصول على مبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض المقرر ، إذا قام عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول و بدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ، و في حالة التزام الناقل الجوي بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن ، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب أو المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول³

المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية

1 . أماني احمد عبد الله موسى، المرجع السابق، ص 339

2 . نص المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 .

3 . نص الفقرة الثانية و الثالثة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999

إذا أثبت الناقل الجوي بأنه ألتزم هو و وكلائه بتنفيذ التزامهم و أن الخطأ كان بسبب أثر خارجي لا علاقة لإرادتهم فإنهم ينتفون من الخطأ ، و هنا نكون أمام المسؤولية على أساس الخطأ و الذي قد يضر بالمضور في كل الحالات سواء راكب أو شاحن أو البضاعة و الأمتعة و إذا كانت المسؤولية تقوم على أساس الخطر فإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بمجرد إثبات أن الضرر كان بسبب من الأسباب التي تم إعفائه منها قانونا من اتخاذ كل الإجراءات الضرورية لتفادي الخطر هو أو وكلائه أو من خطأ المضور نفسه ...

و قد تطرقت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة العشرين 20 لشروط دفع المسؤولية ، كما تضمنت اتفاقية وارسو 1929 في المادة العشرين 20 كذلك وجوب توفر شروط لإعفاء من المسؤولية و قد تم نقلها حرفيا من طرف المشرع الجزائري من خلال نص المادة 148 و 149 من قانون رقم 06/98 المتضمن أحكام الإعفاء من المسؤولية.¹

و هذا ما سوف نتطرق إليه من خلال الفروع التالية أولها اتخاذ الناقل الجوي ووكلائه كافة الإجراءات لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذه أما الثاني هو وجود أسباب خاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل الأشخاص و الأخير هو وجود أسباب خاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل البضائع و عن التأخير .

الفرع الأول :اتخاذ الناقل الجوي ووكلائه كافة الإجراءات لتفادي الضرر

أو استحالة اتخاذه

تنص المادة العشرين 20 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه " إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن ، أو أسهم في حدوثه ، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض ، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه ، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه ، و إذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب ، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته

1 . خرشي عمر معمر ، المرجع نفسه ،ص 367 .

بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب.

و تنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية بما في ذلك الفقرة الأولى من المادة الواحدة و العشرين 1/21"

نستخلص من هذا النص ما يلي : يعفى الناقل الجوي من المسؤولية جزئياً أو كلياً نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع المسافر يشمل جميع أنواع المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال 1999 أي على كل من المسؤولية عن نقل الركاب ، و الأمتعة و البضائع و عن التأخير ، بغض النظر إن كانت المسؤولية الموضوعية قائمة على أساس الضرر أو شخصية قائمة على أساس إثبات الخطأ المفترض أو خطأ واجب إثباته¹

يقرر النص قاعدة موضوعية منها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية كلياً أو جزئياً بحسب الخطأ المرتكب سواء كان إهمال أو خطأ أو امتناع المضرور هو من سبب الضرر أو ساهم في وقوعه، فإن كان سبب هو خطأ المضرور وحده يعفى الناقل الجوي كلياً من المسؤولية و إن كان مساهمة الناقل في حدوثه يعفى الناقل جزئياً من المسؤولية بقدر المساهمة و العبرة ليس بمساهمة الخطأ الذي سبب الضرر بل بمدى مساهمة كل طرف فيه.²

من خلال النص فإن الإعفاء الكلي أو الجزئي للناقل الجوي من المسؤولية يسري حتى في حالات أن يكون رافع الدعوى أشخاص آخريين ذوي الحقوق الذين يردون استرداد حقوق الراكب ، و كان هدف واضعي بنود اتفاقية مونتريال 1999 هو استفادة الناقل الجوي بكل طرق دفع المسؤولية في مواجهة طالبي التعويض أياً كان الأساس الذي تقوم عليه الدعوى المطالبة بالتعويض³

1 . محمد فريد العريني ، المرجع السابق ص 321 .

2 محمد فريد العريني ، ، المرجع نفسه ص 321 .

1 . أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق، ص 341

الفرع الثاني : الأسباب الخاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل الأشخاص

بمقتضى المادة العشرين 20 من الاتفاقية مونتريال 1999 ، فإن المسؤولية لا تدفع إلا بخطأ المضرور و مهما كانت مسؤولية الناقل الجوي سواء موضوعية أو شخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض مهما كان اختلاف في سبب دفع المسؤولية، و ذلك مثل المسؤولية على الأضرار التي تسبب الوفاة أو الإصابة بأذى جسماني إذا لم تتجاوز مائة ألف وحدة سحب خاصة وفق الفقرة الثانية من المادة السابعة العشر 2/17.¹

أما المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة الواحد و العشرين 2/21 أ، فإن دفع المسؤولية من جانب الناقل الجوي و تابعيه ووكلائه يكون سواء بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع أو بتقديم دليل على أن الضرر نشأ فقط نتيجة خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الغير و مثال على ذلك الأضرار التي تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة في حالة الوفاة أو الإصابة بأي أذى جسماني الفقرة الثانية من المادة الواحد و العشرين 2/21²

و ما نستخلصه من هذا المجال بأن لإثبات الإعفاء من المسؤولية الناقل الجوي في حالة إهمال أو خطأ أو امتناع يكون وفق المعيار الموضوعي و هو حالة الناقل الجوي العادي الذي يكون في ظروف الناقل المدعي عليه. كما أن الاتفاقية لم تشترط إثبات الناقل الجوي أنه و تابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي نشؤ الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها لإعفائه من المسؤولية.

و هذا ما نجد عكسه بالنسبة لأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب و الأمتعة و البضائع و هذا ما يكون يسير على الناقل الجوي في دفع المسؤولية من دفعها في حالة المسؤولية عن التأخير. حتى في حالة خطأ الغير أو من المضرور نفسه ، يجب على الناقل الجوي إثبات ذلك بأن الخطأ الغير هو السبب الرئيسي و الوحيد في نشؤ الضرر ، و إذا تبين مشاركة الناقل الجوي في

1 نص المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999

2 محمد فريد العريني ، المرجع السابق ص 323 .

حدوث الضرر مع خطأ الغير ، يلتزم بدفع التعويض يجاوز حد المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

الفرع الثالث : الأسباب الخاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل و البضائع و عن التأخير

وفق الفقرة الثانية من المادة السابعة العشر 2/17 إعفاء الناقل الجوي من المسألة في حالة وجود خلل كامن في الأمتعة أو نوعيتها أو عيب فيها و ذلك في الأمتعة المسجلة.

أما في حالة هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة فإن المسؤولية تبقى طرق دفعها وفق بروتوكول مونتريال الرابع و تنفى مسؤولية الناقل الجوي إذا كان نشؤ الضرر لأسباب التالية وفق الفقرة الثانية من المادة الثامنة العشر 2/18 " غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا اثبت و بقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها وجود خلل كامن في البضاعة أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي في البضاعة"¹ وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها سوء تغليف البضائع من جانب شخص الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح ، إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها².

في هذه الحالة تبقى مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض ، فلا يستطيع الناقل الجوي درء هذه المسؤولية إلا بإثبات جدي وواقعي أنه وتابعيه ووكلائه فعلا قد اتخذوا كل الإجراءات و التدابير اللازمة و الفعلية لتفادي هذا الضرر أو أنه استحالة عليهم ذلك لأسباب جد مستحيلة.

و لتذكير فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد نقلت نفس الحكم المقرر لدفع المسؤولية الوارد في اتفاقية وارسو و البرتوكولات المعدلة.

1. محمد فريد العريني ، المرجع السابق ص 324 .

2. أماني احمد عبد الله موسى، المرجع السابق، ص 342

الخاتمة

من خلال هذه الدراسة نؤكد بأن القانون الجوي هو قانون حديث النشأة و دائم التطور في موضوعاته خاصة فيما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل الجوي ، و لهذا كان من الضروري تحديث التشريعات الوطنية و تحين الاتفاقيات الدولية بصفة دورية بما يتماشى مع تطور موضوعات القانون الجوي.

قبل التطرق إلى مزايا اتفاقية مونتريال 1999 ، أود أن أذكر أنه من بين الصعوبات التي واجهتني هي وجود بعض القصور وندرة الأبحاث و الدراسات حول هذا الموضوع بالذات عكس ما هو موجود حول اتفاقية وارسو 1929 و حتى المراجع التي اعتمدت هي عبارة عن دراسات عامة شاملة غير متخصصة دون تعمق .

كما تعد اتفاقية مونتريال 1999 الوعاء الذي وحد وطور عدد من الاتفاقيات و التي كان موضوعها الأساسي مسؤولية الناقل الجوي ، و لا ننسى بأنها أرست تكاملا و توافقا ، و قد شملت جميع الاتفاقيات السابقة ذلك لأنها تضمنت في أحكامها كافة أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت متناثرة بين مواد الاتفاقيات و البروتوكولات السابقة وحققت الغرض الذي سعت الدول إليه من خلال تعديلات المختلفة لاتفاقية وارسو 1929 و تعديلاتها في كل من لاهاي 1955 و مونتريال 1966 و جواتيمالا 1971 و بروتوكولات مونتريال الإضافية الأولى ، و الثانية و الثالثة كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية جوادالاجارا 1961 و التي كان موضوعها مسؤولية النقل المتتابع بين أكثر من ناقل و كل ذلك مراعاة مصلحة المسافر عن تشديد مسؤولية الناقل الجوي و حدود التعويض المناسبة و إرساء مبدأ المساواة بين الأفراد و الشركات الطيران المدني.¹

1 . إبراهيم سيد أحمد ، "النقل الجوي ، مكتب الجامعي الحديث ، الطبعة الأولى ، سنة 2010 ، ص 143.

إن أهداف اتفاقية مونتريال 1999 هو دمج الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي في اتفاقية واحدة ، لأن تعدد الآليات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي من شأنه إثارة التنازع بينها ، الذي كان يندرج بحد ذاته فكرة توحيد القواعد الدولية التي سعت اتفاقية وارسوا 1929 و بروتوكولاتها إلى تحقيقه ، و لذلك كان أحد أهم الأهداف الأساسية لإبرام اتفاقية مونتريال هو إحلال اتفاقية جديدة محل آليات متعددة ، و يثار هنا التساؤل هل بفعل نجات اتفاقية مونتريال 1999 في القضاء على إشكالية التنازع التي ثارت في ظل نظام وارسوا 1929 .

و أثناء مناقشة مشروع اتفاقية مونتريال 1999 كانت الفقرة الثانية من المادة الواحد و الخمسين 2/51 من المشروع تلزم الدول الأعضاء في اتفاقية مونتريال 1999 بأن تعلن تخليها عن التزاماتها في الآليات القديمة ، و وارسوا و تعديلاتها بمجرد توقيع عدد كاف عليها و يتعين على أية دولة ترغب في أن تكون عضوا في هذه الاتفاقية بعد دخولها حيز النفاذ أن تعلن أولا تخليها عن آليات وارسوا و بروتوكولاتها ، ثم تتقدم للانضمام إلى الاتفاقية .

غير أنه تم حذف هذه المادة في اللحظة الأخيرة و تم تخصيص مادة خاصة تحكم علاقة اتفاقية مونتريال 1999 باتفاقية وارسوا و تعديلاتها هي الفقرة الأولى من المادة الخامسة و خمسون 1/55 .

و كان هذا الإجراء بحذف المادة 1/51 هو فشل اتفاقية مونتريال 1999 في تحقيق هدفها المتمثل في توحيد و دمج كل الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي في اتفاقية واحدة. و أصبحت بجانبها 18 آلية قديمة في مجال النقل الجوي الدولي لا تزال قائمة جنباً إلى جنب مع اتفاقية مونتريال 1999 .¹

1 ارجع إلى نص المادة 55 من اتفاقية مونتريال 1999

من الملامح الرئيسية للاتفاقية مونتريال 1999 مفهوم المسؤولية غير المحدودة و من فوائد الانضمام لها ما يلي :

كما أنها أقرت بمبدأ المسؤولية المزدوجة أولها المسؤولية الموضوعية و التي قوامها الخطر عن نقل البضائع ، و الثانية المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض عن نقل الأشخاص و الأمتعة

إزالة التعارض بين نظام المسؤولية التعويضية و أحكام الشرعية الإسلامية ، التعارض يتجلى في أمرين :

الأول هو مبدأ الاتفاق على تحديد قيمة التعويض عن الأضرار قبل وقوعها بمبالغ محددة لا يمكن للمتضرر المطالبة بغيرها و إن كان حجم الضرر أكبر.

وفق لأحكام الشريعة الإسلامية الناقل الجوي مؤتمن و لا يسأل عن الأضرار ما لم يتعدى أو يفرط ، فإن ثبت تفريطه أو تعديه فهو مسؤول مسؤولية كاملة عن تعويض المتضرر عن الأضرار التي لحقت به أو ببضاعته طوال فترة النقل ، و ليس له أي الناقل الجوي أن يستند إلى الاتفاق الذي تم مع الطرف المتضرر في تحديد قيمة التعويض ، و هذا ما لا يعارض أحكام الشريعة الإسلامية.¹

كما أن التعويض يكون لجبر ضرر المصاب أو ورثته أي لدفعه أو تقليل أثاره ، فالدية مثلا هي الأصل تدفع لورثة الميت و ليس من حق الشخص قبل موته التنازل عنها أو الاتفاق على تعويض أقل من القدر الذي حددته الشريعة الإسلامية.

1. أماني احمد عبد الله موسى، المرجع السابق، ص 345

أما الأمر الثاني فقيمة التعويض كان مقدراً عن الوفاة الراكب هو 16600 دولار أمريكي حسب أحكام برتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسوا 1929 وهو أقل من قيمة التعويض الذي تقدره الشريعة.¹

أما الآن فإن اتفاقية مونتريال 1999 جعلت التعويض محدد عن الوفاة كما أنها لا يستطيع الناقل رد مسؤوليته أو الاتفاق على تخفيض قيمة التعويض ، و لكن الاتفاقية عادت وأعطت فرصة للناقل بإثبات أن الحادث الذي ترتب عنه الوفاة الراكب لم يكن بسبب إهمال أو خطأ منه أو أحد تابعيه ففي هذه الحالة يصبح التعويض مقدر 100.000 ألف وحدة سحب خاصة و زال التعارض الذي كان قائم بسبب قيمة التعويض ، كما سمحت بمراجعته كل خمس سنوات.²

كما تتيح اتفاقية مونتريال 1999 أمام المدعي عدة خيارات لمحل إقامة دعواه أمام الناقل سواء محكمة محل الناقل ، أو محكمة مركز أعمال الناقل الرئيسي أو محكمة محل إبرام العقد أي محل شراء التذاكر ، أو محكمة محل نقطة الوصول ، و من باب المساعدة و تسهيل و مراعاة لظروف الصحية و المادية للراكب ، أتاحت اتفاقية مونتريال في حالة وفاة الراكب أو إصابته البدنية أن يرفع دعواه للمطالبة بالتعويض في محل إقامته الرئيسي وقت وقوع الحادث ، و بهذه الميزة لمحل إقامة الدعوى تكون اتفاقية مونتريال قد تميزت على غيرها من الاتفاقيات السابقة.

كما أجازت اتفاقية لطرفي عقد النقل الجوي اختيار التحكيم لحل الخلاف الناشئ بينهما لكن هذا الخيار منصوص عليه فقط على نقل البضائع دون نقل الركاب و الأمتعة.

1. إبراهيم عبد الرحمن "مسؤولية الناقل الجوي و اثارها في التعويض" ،مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في

التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة، 25،26 ، 27 أبريل 2012 ص 21.

2 . خرشي عمر معمر ، المرجع السابق ، ص371.

كما شجعت الاتفاقية مونتريال 1999 إحلال التذاكر الالكترونية بديلا عن التذكرة الورقية و قد أصبحت مسألة إخطار الراكب عن تطبيق أحكام الاتفاقية و نظام المسؤولية متروك للناقل إن شاء نشره و إن شاء تركه.

كما أنه لأول مرة في تاريخ منظمة الطيران المدني الدولي يتم إصدار اتفاقية باللغة العربية كلغة رسمية من اللغات التي تصدر بها الاتفاقيات و الوثائق الإدارية، و بالتالي لا حاجة إلى ترجمة بعض بنود الاتفاقية سواء لقرائها أو أمام الجهات القضائية أو الرسمية.

كما أنها حددت مدة التقادم و التي هي الفترة التي يجب أن ترفع دعوى التعويض خلالها، مدة التقادم بسنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو تاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل، و الفائدة التي تعود من إقرار حق التقادم هو وضع حد لانشغال ذمة الناقل لما يتميز به النشاط الجوي من سرعة و كبر حجم عمليات النقل بما يصعب معه الاحتفاظ ببيانات و مستندات و ملابسات الحالة التي ترتب عليها الخلاف.

و في الأخير يمكن القول بأن اتفاقية مونتريال 1999 قد نجحت في تفادي النقص الذي كانت اتفاقية وارسو تعاني منه ولاسيما فيما يتعلق بأساس المسؤولية و حدود التعويض و اليوم معظم الدول العالم تطبق قواعد النقل الجوي وفق لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 ولاسيما تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين أو أصحاب الأمتعة أو البضائع.

لهذا يجب توحيد القواعد النقل الجوي و إلزام كل الدول المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 من أجل الحد من التنازع القائم بين نظامين مختلفين يحكمان نفس الأشخاص من الناقل الجوي و المتضرر و نفس النشاط و هو ميدان النقل الجوي.

إن استمرار المشرع الجزائري في عدم الانضمام إلى اتفاقية مونتريال 1999 و تعديل القوانين الوطنية بما يتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية يجعله في موضع حرج ، و ذلك بسبب اختلاف الأنظمة القانونية التي تحكم النقل الجوي ، فالإضافة إلى مصادقة أغلب الدول الأوربية على الاتفاقية ، هناك كذلك العديد من الدول العربية منها الإمارات العربية المتحدة و قطر و مملكة العربية السعودية و السودان و هناك دول عربية أخرى لم تصادق عليها بقيت دائما مصادقة على اتفاقية وارسوا 1929 و هذا ما يضر بمصالح المتضررين أكثر زيادة على تنازع بين الأنظمة القانونية نفسها .

فما كان على المشرع الجزائري إلى أن يخذو خطوة جبارة في تحين قوانينه و مصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 و إدخالها حيز التنفيذ و تعديل قوانينه الوطنية بما يتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية و خاصة و أن الدول العربية تسعى مجتمعة إلى توحيد قوانين الطيران المدني فيها و إيجاد سوق نقل جوي عربي واحدة و تحرير النقل الجوي العربي خاصة لحل جميع مشاكل المتنازع عنها من بروتوكولات مونتريال الإضافية الأولى و الثانية و الثالثة و الرابعة حيز التنفيذ و التي هدفها توحيد قواعد النقل الجوي.

قائمة المراجع

1. الكتب

- 1 . البهجي يناس محمد ، القانون الجوي ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، الطبعة الأولى جمهورية مصر العربية ، السنة 2013

2. التليلي عبد الستار ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها ، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، الطبعة الأولى ، سنة 1976.

3. سيد أحمد إبراهيم ، "النقل الجوي ، مكتب الجامعي الحديث ، الطبعة الأولى ، جمهورية مصر العربية ، سنة 2010

4. العربي محمد فريد ، محمدي جلال وفاء " القانون الجوي " القانون الجوي ، الملاحة الجوية و النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، جمهورية مصر العربية ، الطبعة الأولى، سنة 1998 .

5. العربي محمد فريد ،القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار الجامعية الجديدة الطبعة الأولى، جمهورية مصر العربية ، السنة 2004.

6. فضلي هشام ، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي و الداخلي دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 ،قانون التجارة الجديد ، دار الجامعية الجديدة للنشر ، جمهورية مصر العربية ، الطبعة الأولى ، سنة 2005

7. موسى طالب حسن ، القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى جمهورية مصر العربية ، السنة 2005

8. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1994

2. الرسائل و المذكرات الجامعية

1 _ختار بكور ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في القانون الخاص . جامعة محمد الخامس ، الرباط المملكة المغربية ، 1989

3. المقالات

1 . بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الجزء الأول ، إبراهيم عبد الرحمن "مسؤولية الناقل الجوي و أثارها في التعويض" مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012.

2 بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الجزء الأول ، أماني أحمد عبد الله موسى " تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 و اتفاقية مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012.

3 بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الجزء الأول ، خرشي عمر معمر أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012.

4 بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الجزء الأول ، حمدي محمد مصطفى حسن "الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012

5 بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الجزء الأول ، عبد المجيد خلف منصور العنتزي "أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012.

6 بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الجزء الأول ، . منى حسب الرسول حسن "مدى المسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقا

لمعاهدة مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012.

7 بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الجزء الأول، كامران الصالحي "الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية و في القانون الإماراتي مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012

4. الاتفاقيات الدولية

1 _ اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وارسو 12 أكتوبر 1929

2- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمونتريال في 28 ماي 1999

5. النصوص التشريعية

4- قانون رقم 06/98 مؤرخ في 3 ربيع الأول 1419 الموافق 27 جوان 1998 المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم

3 _ الأمر رقم 14/15 مؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق 15 يوليو 2015 يعدل ويتمم القانون رقم 06-98 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

المراجع باللغة الأجنبية

1 . Jacque Navau, droit du transport aérien international, Bruylant, Bruxelles ,1980

2 . Rosine de barbeyrac, droit aérien, organisation et accords internationaux, jean mermoz formation PN, 1998

الفهرس

01	مقدمة
08	الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي

09	المبحث الأول: الأضرار التي توجب التعويض و الإطار الزماني و المكاني لها
10	المطلب الأول : طبيعة الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي
11	الفرع الأول : الضرر الذي يلحق بالأشخاص
12	الفرع الثاني : الضرر الذي يلحق البضائع
13	الفرع الثالث : الضرر الناتج عن التأخير
14	المطلب الثاني : الإطار الزماني و المكاني لوقوع الضرر
15	الفرع الأول : بالنسبة للأضرار الواقعة على للأشخاص
16	الفرع الثاني : بالنسبة للأضرار الواقعة على البضائع
19	المبحث الثاني : الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي
20	المطلب الأول : قيام المسؤولية على أساس الخطأ
21	الفرع الأول : أساس الخطأ في القانون الدولي
23	الفرع الثاني : أساس الخطأ في اتفاقية مونتريال 1999
30	الفرع الثالث : أساس المخاطر في التشريع الجزائري
26	المطلب الثاني : قيام المسؤولية على أساس المخاطر
25	الفرع الأول : أساس المخاطر في القانون الدولي
27	الفرع الثاني : أساس المخاطر في اتفاقية مونتريال 1999

28	الفرع الثالث: أساس الخطأ في التشريع الجزائري
31	الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي
32	المبحث الأول: دعوى المسؤولية عن الأضرار
33	المطلب الأول : أطراف دعوى المسؤولية
34	الفرع الأول : المدعي
35	الفرع الثاني : المدعي عليه
39	المطلب الثاني :الاختصاص القضائي و مواعيد رفع الدعوى
40	الفرع الأول : المحاكم المختصة في نظر دعوى المسؤولية
42	الفرع الثاني : مواعيد رفع الدعوى
43	المبحث الثاني تحديد قيمة التعويض و الإعفاء من المسؤولية
43	المطلب الأول: تحديد قيمة التعويض
44	الفرع الأول : قيمة التعويض في اتفاقية واسو1929 و التشريع الجزائري
47	الفرع الثاني : قيمة التعويض في اتفاقية مونتريال1999
51	المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية
52	الفرع الأول: اتخاذ الناقل الجوي ووكلائه كافة الإجراءات لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذه

54	الفرع الثاني: الأسباب الخاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل الأشخاص
55	الفرع الثالث : الأسباب الخاصة بالإعفاء من المسؤولية في نقل البضائع و عن التأخير
57	خاتمة
61	قائمة المراجع