

جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان

كلية الحقوق و العلوم السياسية

مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

في النقل الجوي الداخلي و الدولي

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تحت إشراف:

أ.د. بن عمار محمد

إعداد الطالب:

دلال يزيـد

أعضاء لجنة المناقشة

رئيساً	جامعة تلمسان	أستاذ العليم العالي	أ.د كحلولة محمد
مقرر	جامعة تلمسان	أستاذ العليم العالي	أ.د بن عمار محمد
مناقشاً	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	د. بودالي محمد
مناقشاً	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	د. فتلت فوزي

السنة الجامعية : 2009 – 2010



# إهداء

أشكر الله تبارك و تعالی أن أعاني و وفقني لإبجاز

هذا العمل و إتمامه، فالحمد لله رب العالمين.

أما بعد، و عملاً بقوله تعالی:

(( أَنْ اشْكُرْ لِي و لِوَالِدَيْكَ و إِلِيَّ الْمَصِيرَ )) الآية 14 من سورة لقمان،

أهدي عملي هذا إلى الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما،

أخي ، أختاي و خطيبي،

كل الأحباء، الرفقاء و الزملاء،

و إلى كلِّ عمّال، موظفي و أساتذة كلية الحقوق بجامعة تلمسان.

# كلمة شكر وامتنان

مع خالص احترامي و عميق امتناني أتقدم بالشكر الجزيل  
إلى:

أستاذي الدكتور بن عمار محمد عرفانا بما قدمه لي من عون  
علمي و أمدني به من دعم توجيهي، جزاه الله كل خير.  
أستاذي الدكتور كحلولة محمد الذي تكرم بأن يترأس لجنة  
مناقشة هذه الرسالة.

الدكتور بودالي محمد عميد كلية الحقوق بجامعة سيدي  
بلعباس، و الدكتور فئات فوزي عميد كلية الاقتصاد بنفس الجامعة، على  
تحملهما مشقة التنقل و تفضلهما بقبول مناقشة هذه الرسالة.

كل من أمدني بيد العون و ساندني على انجاز هذا العمل.

## قائمة المختصرات:

إ. د. ن. ج: الاتحاد الدولي للنقل الجوي.

ج. ر: الجريدة الرسمية.

ج: الجزء.

د. م. ج: ديوان المطبوعات الجامعية

ص: الصفحة

ط: الطبعة.

ق. إ. م. إ: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد.

ق. ب. ج: القانون البحري الجزائري.

ق. خ. ج. ج: قانون الخدمات الجوية الجزائري.

ق. ط. م. ج: قانون الطيران المدني الجزائري.

ق. م. ج: القانون المدني الجزائري.

ق. م. ف: القانون المدني الفرنسي.

م. د. ط. م: المنظمة الدولية للطيران المدني

و. ح. س. خ: وحدة حقوق السحب الخاصة.

## Liste des abréviations :

A.G.F : Assurance Générale de France.

C. M : convention de Montréal 1999.

C. V : convention de Varsovie 1929.

C.A.B: Civil Aeronautics Board (L'administration de l'aviation civile américaine).

C.G.T.P.B : Conditions Générales de Transport des Passagers et des Bagages.

Cass. Civ : Cassation civile.

Cass. Com. : Cassation commerciale.

Cass. : Cour de cassation française.

D : Dalloz.

D.T.S. : unités de droits de tirages spéciaux.

F.M.I. : fonds monétaire international.

I.A.T.A : International Air Transport Association.

I.F.U.R.T.A : Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien.

J.C.P. : Juris-classeur périodique (semaine juridique).

L.G.D.J : librairie générale de droit et de jurisprudence.

O. P. U : Office des publications universitaires.

OACI : organisation de l'aviation civile internationale ( ICAO en anglais)

P : page.

P. U. F : Presse universitaire de France.

R. G. A : revue générale de l'air.

R. I. L : Res Ipsa Loquitur.

Rec : Recueil.

Rep : Répertoire.

Rep. Com. : Répertoire commercial.

RFDA : Revue française de droit aérien.

T. G. I : tribunal de grande instance.

Trib. Com. : tribunal de commerce.

## مقدمة:

منذ القدم و حلم الطيران يراود الإنسان، ولم يتحقق انتصاره على الجو إلا حديثا باختراع الطائرة. غير أن ذلك لم يكن إلا ثمرة جهود مضنية قامت بها البشرية و قدمت أجلها الكثير من الضحايا ، فتناقلت إلينا عبر القرون قصص تداولتها أساطير الرومان و اليونان و أبناء اختلط فيها الواقع بالخيال عن محاولات الكثيرين للتخليق كان من أشيعها محاولتا النحات اليوناني "ديدال"<sup>1</sup> و العالم العربي أبو القاسم عباس بن فرانس في القرن الثالث الهجري. و تتابعت محاولات الإنسان من أجل تحقيق حلمه في التخليق في الجو، ولكن جميعها باء بالفشل<sup>2</sup>.

غير أن هذا الفشل لم ينل من عزيمة المغامرين و الفضوليين بل أنه زادهم تطلعا و إصرارا على اختراق السماء ، فتجددت المحاولات بجهود مضاعفة لتتخذ منحىً إيجابيا في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، إذ تم اختراع المنطاد الذي حلق في البداية فوق سماء باريس في عام 1783 ثم عبر من فرنسا إلى الجزر البريطانية عبر المانش في 1785 فكانت بحق أول رحلة جوية دولية<sup>3</sup>.

و مع بداية القرن التاسع و ما صاحبها من ثورة صناعية أدت إلى ظهور الآلة التي غزت جميع الميادين بما في ذلك الطيران ، تم في سنة 1909 عبور المانش من جديد لكن هذه المرة على متن طائرة ذات محرك، و بدأ الطيران ينمو كنوع جديد من الرياضة. وبالرغم من ذلك لم يتقبل الرأي العام آنذاك بأنه على أعقاب عهد جديد، و ظل لفترة يرى أن الطيران ليس إلا لهوا لمحبي المغامرة. ثم اندلعت الحرب العالمية الأولى وحققت صناعة الطيران خلال سنواتها الأربع تقدما لم تكن لتحققه في الظروف العادية خلال نفس المدة، إذ خصصت لها الدول أرصدة غير محددة و سخرت لها أنبغ العقول و أفضل المتخصصين و أمهر العمال<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> أكثر الأساطير تداولها هي محاولة النحات اليوناني "ديدال" و ابنه " إيكاراس " اللذين ثبتا جسميهما بريش الطير و ألقاها بشمع النحل ثم طارا حتى دنا الابن من الشمس فهوى في البحر و ابتلعه الأمواج. أنظر: Edmond. Petit, L'histoire de l'aviation, P. U.F, Paris, 1964, P 7 et s.

<sup>2</sup> و قد كسا نفسه أيضا بالريش و اصطنع جناحين ، لكنه لم يرق إلى حد الشمس كما فعل إيكاراس . أنظر: لأحمد زكي، الطيران عند المسلمين، بدو دار نشر، القاهرة، 1910، أشار إليه: رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، 2007، ص 3.

<sup>3</sup> Edmond. Petit, op. cit , P 10.

<sup>4</sup> Edmond. Petit, op. cit , P 20.

و لكن كان استخدام الطائرة كسلاح في الحرب قد أعطى دفعة هائلة لصناعة الطيران، فقد كشف في الوقت ذاته عن إمكانية استخدامها كوسيلة للنقل في وقت السلم. ولذلك، فما أن وضعت الحرب أوزارها حتى بدأ النقل الجوي ينتشر على الصعيد الدولي و عمت الخطوط المنتظمة في العالم و اتسعت دائرتها<sup>1</sup>.

و مع ارتفاع معدل حركة انتقال الأشخاص داخل الدولة الواحدة و عبر مختلف الدول إمّا لدواعي العمل أو السياحة أو زيارة الأهل ، و انتشار مشروعات و استثمارات النقل الجوي في العالم بالموازاة مع ذلك، أخذ النقل الجوي نصيبا أوفر فأوفر من العناية و تعاطف دوره و ازدادت أهميته أمام الانخفاض الملموس في نسبة ضحايا هذا الطريق الجديد بعد أن تناقصت الأخطار الجوية و أمكن حصرها في أضيق نطاق بفضل التقدم التقني الهائل الذي عرفته الصناعة الجوية، مما أصبغ على النقل الجوي ميزة الأمان و الراحة<sup>2</sup> بدرجة تفوق كثيرا وسائل النقل الأخرى فتأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود النقل الجوي، و لا حاجة لنا إلى تدعيم هذا القول بالإحصائيات لأنه أصبح أمرا مسلما به و لا يخفى حتى على عامة الناس.

و إذا كانت السرعة طابع عصرنا، فمن الطبيعي أن يصبح النقل الجوي ضرورة من ضروراته و ذلك لاستئثار وسيلته - الطائرة - بسرعة فائقة تمكنها من وصل ما بعد من مسافات في ظرف و جيز تعجز عن تحقيقه غيرها من وسائل النقل الأخرى بالنظر لتجاهلها الموانع الطبيعية كالبحار و الجبال و اختراقها الحدود السياسية بين الدول<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة نشر، ص 4.  
<sup>2</sup> توفر الطائرات الحديثة كل وسائل الراحة و الأمان، بل أن منها من تخصص داخل جوف الطائرة أسرة للنوم مثل الطائرة الفرنسية حديثة الصنع. A. 380.  
<sup>3</sup> كانت أول اتفاقية تخص الملاحة الجوية الدولية و تحاول التوفيق بين فكرة حرية الجو و بين فكرة سيادة الدول على فضاءها الجوي هي تلك الموقع عليها في باريس في 13 أكتوبر 1919 و التي أفرت حق المرور البريء. و قد حلت محلها معاهدة شيكاغو الموقع عليها في 07 ديسمبر من عام 1944 التي تعد التنظيم الهيكلي العام للملاحة الجوية الدولية و تشتمل على اتفاقين رئيسيين هما: الاتفاق الخاص بتنظيم الطيران المدني الدولي و الذي تعد الجزائر طرفا فيه بمقتضى المرسوم رقم 84-63 المؤرخ في 5 مارس 1963. ج. ر. رقم 14 سنة 1963. أما الاتفاق الثاني فيعرف باتفاق الحريات الخمس الذي تلزم كل دولة متعاقدة بمقتضاه بأن تمنح للدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة، الحريات الخمس الآتية: حرية الطيران عبر إقليمها بدون هبوط، حرية الهبوط على إقليمها لأغراض غير تجارية، حرية إنزال الركاب أو البضائع أو البريد قد حملتهما الطائرة من إقليم الدولة التي تتمتع الطائرة بجنسيته، حرية أخذ الركاب أو البريد أو البضائع للوصول بها إلى إقليم الدولة التي تتمتع الطائرة بجنسيته، و أخيرا حرية أخذ ركاب أو بريد أو بضائع للوصول بها إلى إقليم أي دولة متعاقدة أخرى، و كذلك حرية إنزال ركاب أو بضائع أو بريد قادمة من إقليم أية دولة متعاقدة أخرى. و لما كانت هذه الحرية الأخيرة تتفق و مصلحة الدول المتقدمة فيما قد تضار منها الدول الأخرى، فقد أباحت الاتفاقية لهذه الدول أن تتحفظ عند التوقيع على الوثيقة النهائية باستبعاد الحرية الخامسة، أما إن قبلتها فلها أن تتحفظ على أن لا تسمح للدول الأخرى باستعمال حق النقل الداخلي في إقليمها. و مع ذلك لم يحز هذا الاتفاق على العدد اللازم من التصديقات لدخوله حيز النفاذ و استغنت عنه معظم الدول باتباع أسلوب الاتفاقات الثنائية في هذا الشأن. حول مختلف الاتفاقات الثنائية التي أبرمتها الجزائر مع مختلف الدول أنظر: Rabah TOUAFÉK, Les accords aériens bilatéraux, Edition HOUMA, Alger, 2003. كما



و سمة السرعة في النقل الجوي هي التي أضفت عليه في الوقت ذاته الطبيعة الدولية، إذ ما هي إلا ساعة أو أقل من إقلاع الطائرة حتى تجتاز حدود الدولة و تعبر حدود دولة أخرى، بل أنه أصبح متاحا للمرء أن يصلي الصبح في تلمسان و الظهر في باريس و العشاء في مونتريال .

و لما كانت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص هي أهم المسائل و أدق المشكلات المتولدة عن عقد النقل الجوي، و أكثرها طرحا أمام القضاء و أشدها شغلا لأذهان الفقهاء لما للحوادث الجوية من آثار و خيمة على الأرواح و الأموال ، كان اختيار نظام دولي يحكم هذه المسؤولية أمرا ملحا، نظام تتفق قواعده مع خصائص النقل الجوي و تتلاءم مع الظروف الحديثة التي وُلد فيها أخذنا بعين الاعتبار الأخطار التي تحف به من كل جانب، و لا تهمل في الوقت نفسه مصلحة الراكب حتى يقدم على اختيار السفر عبر الجو دون تردد.

و قد أثبت التجربة التي مر بها النقل الجوي في سنوات ما بعد الحرب العالمية الأولى عدم ملاءمة القواعد العامة التي تطبق على النقل البري و لا القواعد الخاصة التي صدرت في شكل تشريعات جوية، و التي تناولناها بشيء من التفصيل في هذا البحث، لكي تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، حيث أنها علاوة على تباينها و اختلافها في هذا الصدد لم تأخذ في اعتبارها الطبيعة الدولية للنقل الجوي. و من هنا ازدادت الحاجة أكثر إلحاحا إلى وضع قواعد دولية موحدة تنظم مسؤولية الناقل الجوي تُراعى فيها كل الاعتبارات و يُوفَّق فيها بين فضل الطائرة و مخاطرها .

و تحقيقا لهذا الهدف عُقد في مدينة وارسو في الفترة من 4 إلى 12 أكتوبر مؤتمر حضره مندوبين لثلاث و ثلاثين دولة ، و انتهى بأن وقع المؤتمر فيه على الاتفاقية لأجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي التي أفردت للباب الثلث منها لتنظيم

---

تمخض عن اتفاقية شيكاغو ميلاد هيئة عالمية جديدة تعرف بالمنظمة الدولية للطيران المدني، التي ذيلت المعاهدة بثمانية عشر 18 ملحقا فنيا يغطي كافة المسائل المتعلقة بالطيران المدني و التي كان لها دور بالغ في تنظيم و تحضير مختلف مشاريع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني منذ نشأتها . حول هذه المنظمة من حيث هيكلها و تكوينها و مهامها و صلاحياتها أنظر: Jacques NAVEAU, Droit du transport aérien international, Edition BRUYLANT, Bruxelles, 1980 ; R. D. BARBEYRAC, Droit aérien « Organisations et accords internationaux, Ed. Jean MERMOZ, Toulouse, 1998. P 37.

مسؤولية الناقل الجوي الدولي. و قد دخلت حيز النفاذ على المستوى الدولي اعتبارا من 13 فبراير 1933<sup>1</sup>، و التي صادقت عليها الجزائر في عام 1964. بمجرد استقلالها.

و لقد أدى تطبيق هذه الاتفاقية قرابة ربع قرن إلى استظهار بعض نقائصها، مما دعا إلى تعديلها بروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955<sup>2</sup> و أصبح معمولاً به اعتباراً من الفاتح أوت 1963، ثم تكملتها باتفاقية جوادالاهارا بتاريخ 18 سبتمبر 1961 و التي وضعت موضع التنفيذ في أول ماي 1964<sup>3</sup>. غير أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت الانضمام إلى بروتوكول لاهاي لعدم رضاها بما جاء به من تعديلات مطالبة بتعديلات جذرية في أحكام اتفاقية وارسو، و كادت أن تنسحب من هذه الأخيرة بصفة نهائية، و تحت هذا الضغط الذي تعرضت له الجماعة الدولية تم التوقيع في الرابع من ماي 1966 على اتفاق مونتريال<sup>4</sup>، و تلاه التوقيع على بروتوكول جواتيمالا سيتي في الثامن من مارس 1971<sup>5</sup>. و بعد أربع سنوات من ذلك، أبرمت بروتوكولات مونتريال الأربعة في 25 سبتمبر 1975 و انصبت الثلاث الأولى منها على تعديل أساس احتساب التعويض في كل من اتفاقية وارسو الأصلية و بروتوكول لاهاي و جواتيمالا<sup>6</sup>.

و بالنظر لدخول بعض هذه البروتوكولات دون البعض الآخر و انضمام بعض الدول دون البعض الآخر إليها، و تعدد القواعد و الأحكام التي أصبح يخضع لها النقل الجوب الدولي و اختلال فكرة التوحيد التي استهدفتها اتفاقية و وضعت من أجلها، بدت الحاجة ملحة من جديد إلى ضرورة وضع اتفاقية تحل محل نظام وارسو - الاتفاقية الأصلية و السبع بروتوكولات المعدلة و المكملة لها - لتكون هناك قواعد محددة تتضمنها اتفاقية واحدة تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي. و بعد جهود مضنية صدرت في 28 ماي 1999 اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، بيد أن هذه

<sup>1</sup> مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسو 1929 كانت بمقتضى المرسوم رقم 74-64 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة 1964.

<sup>2</sup> التصديق على بروتوكول لاهاي كان بنفس المرسوم المذكور أعلاه.

<sup>3</sup> المصادقة عليها من طرف الجزائر كانت بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965. ج.ر. رقم 104 سنة 1965.

<sup>4</sup> وقعت على هذا الاتفاق معظم شركات النقل الجوي في العالم، و شركة الخطوط الجوية الجزائرية من بينها. أنظر أي تذكرة السفر.

<sup>5</sup> لم تصادق الجزائر على هذا البروتوكول و لم يدخل حيز النفاذ إلى غاية كتابة هذه الأسطر، و مرجعنا هو: [www.icao.org](http://www.icao.org). ولكن جانبا هاما من أحكامه أدرجت ضمن اتفاقية مونتريال 1999 فعوضته عما فاتته.

<sup>6</sup> دخل البروتوكول مونتريال الأول و الثاني حيز النفاذ في 15/02/1996 أما الثالث فلم يدخل حيز النفاذ. أما البروتوكول الرابع فلا شأن لنا به لأنه يتعلق بنقل البضائع. أنظر: [www.icao.org](http://www.icao.org)

الاتفاقية الجديدة التي دخلت حيز النفاذ في الرابع من نوفمبر عام 2004 لا تعدو أن تكون ترديدا منسقا و مراجعة شاملة لأحكام اتفاقية وارسو و جميع تعديلاتها. و يضاف إلى ما سبق أن هناك قواعد يضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف باختصارا ب IATA و التي تعد شروطا تعاقدية تستمد قوتها الملزمة من النص عليها في العقد أو بالإحالة إليها صراحة أو ضمنا، و هي بذلك تعتبر مصدرا للأحكام المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي تضاف إلى كل من اتفاقية وارسو و بروتوكولاتها المكملة و المعدلة لها و التشريعات الوطنية الخاصة بالطيران المدني، و تكون قابلة للتطبيق دوليا ما لم تكن مخالفة لقواعد الاتفاقيات الدولية و على المستوى الوطني مادام أنها لا تتعارض مع النظام الداخلي.

و بقاء اتفاقية وارسو و بعض تعديلاتها سارية المفعول إلى يومنا هذا بالنسبة لعدد غير قليل من الدول بمن فيها الجزائر، بل و تبني العديد من القوانين الوطنية لأحكامها و قواعدها بما في ذلك قانون الطيران المدني الجزائري<sup>1</sup>، و بالتالي بقائها تشكل جزءا من النظام القانوني لهذه الدول و من ثم بقائها جنبا إلى جنب مع اتفاقية مونتريال 1999 التي دخلت حيز التنفيذ في الرابع من شهر نوفمبر من عام 2003 و التي جاءت، من المفروض، كخليفة لنظام وارسو بالكامل، كلها أمور أملت علينا أن نتناول بدراستنا هذه موضوع مسؤولية الناقل الجوي اعتمادا على ثلاثة أنظمة قانونية: نظامان دوليان هما نظام وارسو الذي يضم حشدا من الآليات الدولية و المتمثل في اتفاقية وارسو الأصلية و بروتوكول لاهاي و جوادالاهارا و جواتيمالا و بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975، و اتفاقية مونتريال التي جاءت كبديل عن هذا النظام بالكامل، إلى جانب التشريع الجوي الجزائري، فضلا عن أنظمة قانونية أجنبية كالقانون المصري و القانون الفرنسي و الأمريكي على اعتبار أن اتفاقية وارسو و اتفاقية مونتريال أحالتا إلى تطبيق التشريعات الوطنية "قانون القاضي" في أكثر من مناسبة، كما أن الاتفاقيتين لا تتعلقان بتوحيد سوى جانب من

<sup>1</sup> القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر. رقم 48 سنة 1998.

قواعد مسؤولية الناقل الجوي ، ومن هنا كان من الطبيعي أن تصبح التشريعات الوطنية مصدرا إضافيا لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي<sup>1</sup>.

لذلك، لم يكن تناولنا لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري على اعتبار أن هذا القانون هو الذي ينفرد بحكم مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي فحسب، وإنما أيضا بالنظر لكونه قانونا وطنيا قابل للتطبيق بانعقاد الاختصاص لإحدى المحاكم الجزائرية في نقل دولي خاضع لاتفاقية وارسو حيث تحيل إليه الاتفاقية في هذه الحالة بشكل صريح حين النص على تطبيق قانون القاضي، فضلا عن الحالة التي تغفل أحكام الاتفاقية عن تنظيم مسألة ما حيث يمكن أن يكون القانون الجزائري هو القانون الواجب التطبيق إعمالا لقواعد تنازع القوانين في قانون القاضي الذي ينظر النزاع. و من باب حصر مختلف جوانب موضوع هذه الرسالة الذي يتمحور حول مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الداخلي و الدولي، سنتصب دراستنا على هذه المسؤولية من حيث أنها :

**أولا :** مسؤولية عقدية تترتب على الإخلال بعقد النقل الجوي الذي يربط بين الناقل الجوي و الركاب حيث يلتزم الأول إزاء هؤلاء بسلامتهم و المحافظة على أمتعتهم و نقلهم و إياها من دون تأخير ، فُتستبعد من ثم، مسؤوليته التقصيرية التي لا يحكمها عقد النقل بطبيعة الحال ، أو الجزائية التي تنجم عن فعل غير مشروع من جانبه أو من جانب تابعيه.

**ثانيا:** هي مسؤولية للناقل الجوي ، و قد حاولنا في هذه الرسالة ضبط مصطلح الناقل الجوي تمييزا له عن أي مصطلح آخر يتشابه معه و بخاصة "المستغل" الذي يتسع معناه ليشمل الناقل و غيره و الذي يعد محل استعمال من قبل مختلف التشريعات في مجال المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الغير على اليابسة و شتان بين المسؤوليتين، لذلك حددنا صفة الناقل الجوي كعنصر من عناصر المسؤولية التي يتحدد على ضوئها مجال تطبيق هذه المسؤولية.

<sup>1</sup> يراجع في شأن أسباب قصور الاتفاقيات الدولية في مجموعها عن تناول جميع المسائل و الأحكام التي ترتبط بموضوع الاتفاقية و التي من أهمها تباين القوانين الوطنية في بعض الحالات و استحالة التوفيق بينها: بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2009، ص 95.

ثالثا: هي مسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص و هؤلاء الأشخاص هم الركاب أو المسافرون الذين يعدون، لا محالة ، أطرافا في عقد النقل الجوي المبرم مع الناقل الذي يتولى نقلهم ، و تشمل هذه المسؤولية العديد من صور الضرر بما في ذلك ما ينشأ عن الوفاة و الإصابة و ما يصيب الأمتعة أو ينجم عن التأخير في النقل، فيخرج عن نطاق هذه الدراسة مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع، أو مسؤوليته إزاء أعضاء أطقم طائراته الذي يعدون من تابعيه و ليسو في حكم الركاب.

رابعا: هي مسؤولية للناقل الجوي في النقل الجوي الداخلي و الدولي أيضا ، على اعتبار أن القواعد الواجبة التطبيق تختلف بحسب كون النقل دوليا أو داخليا ، فإن كان نقلا داخليا خضعت هذه المسؤولية لقانون الطيران المدني الجزائري ، و إن كان النقل دوليا كانت القواعد الدولية التي قررتها إحدى الاتفاقيات أو البروتوكولات التي عُقدت منذ اتفاقية وارسو 1929 إلى غاية اتفاقية مونتريال 1999 هي التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي. و لكن ما تجدر الإشارة إليه هنا، هو أنه سواء تعلق الأمر باتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال، فإنه يشترط في النقل حتى يخضع لأحكامهما أن يكون دوليا بالمفهوم الذي حددته للمادة الأولى من كلا الاتفاقيتين ؛ إذ لا بد أن تكون نقطتا الإقلاع و الوصول واقعتين في دولتين كل منهما طرف في الاتفاقية فيستبعد النقل الدولي الذي يحتوي على نقطة إقلاع أو نقطة وصول واقعة في إقليم دولة غير متعاقدة ، أو أن تكون نقطتا الإقلاع و الوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة شرط أن تكون هناك محطة أو رسو في إقليم دولة أخرى سواء كانت هذه الدولة متعاقدة أم غير متعاقدة. و بالتالي، يستبعد من نطاق هذه الرسالة كل نقل جوي دولي ليس خاضعا للاتفاقيات الدولية وفقا لمفهومها. كما أن كل ما لم يرد بخصوصه نص في أي من الاتفاقيتين يرجع في حكمه إلى قواعد تحديد القانون الواجب التطبيق، و مع ذلك فقد تناولنا بعض المسائل التي لم تشر إليها الاتفاقيات الدولية.

و تستأثر مسؤولية الناقل الجوي بأهمية خاصة تبرز من خلال المشكلات العديدة التي تثيرها أمام القضاء ، لاسيما الدولي منه، بمناسبة تطبيق القواعد الحاكمة لهذه المسؤولية و اختلاف التفسير التي يعطيها هذا الأخير لنصوصها على مستوى المحاكم الوطنية في

مختلف الدول، فضلا عن تعدد الأنظمة الحاكمة لمسؤولية الناقل على المستوى الدولي كما سبق القول. و ما زادت الصعوبات التي اعترضتنا في هذا البحث و المتمثلة أساسا في ندرة الدراسات الفقهية المتعلقة بهذا الموضوع في القانون الجزائري و افتقار القضاء الجزائري لأحكام تتعلق بمسؤولية الناقل الجوي ، بل و الموقف الذي اتخذته المشرع الجزائري إزاء تطور قواعد مسؤولية الناقل الجوي على المستوى الدولي، إلا من أهمية الموضوع فضاعفت من عزيمتنا و إصرارنا على الإحاطة بمختلف جوانب مسؤولية الناقل الجوي للركاب مستنيرين في ذلك بالفقه و القضاء الأجنبيين لاسيما الفرنسي منهما و الأمريكي، عسى أن تكون هذه الرسالة فاتحة لمزيد من الدراسات و مرجعا للمنشغلين بهذا الموضوع. و الاستفسارات التي تطرح بشأن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عديدة و متنوعة، سواء تعلق الأمر بنقل دولي تحكمه الاتفاقيات الدولية أو بنقل داخلي خاضع لقانون الطيران المدني الجزائري، و هي تدور في مجملها حول طبيعة المسؤولية و أساسها، و مداها، و طرق دفعها، و قواعد التعويض فيها، إلى جانب ضمانات تغطيتها. لكن هذه الاستفسارات جميعها تصب في إشكاليتين رئيسيتين اثنتين: أما الإشكالية الأولى فهي شكلية و طرحها يكون على المستوى الدولي بدايةً و تتعلق بمدى نجاح الاتفاقيات الدولية المتعلقة بقواعد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في توحيد هذه القواعد على الصعيد الدولي و القضاء على مشكلة تنازع القوانين و ما ينجم عنها من عدم استقرار في المراكز القانونية؟ و من ثم يمتد هذا الطرح ليشمل المستوى الداخلي فتساءل عن مدى انعكاس هذه القواعد الدولية و تطورها على التشريع الجوي الجزائري؟

أما الإشكالية الثانية فهي موضوعية و طرحها يكون مشتركا بين القواعد الدولية لمسؤولية الناقل الجوي و القواعد الوطنية لكن بشكل متباين: فإلى أي مدى وُفقت القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص في إحراز التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب عبر كامل حلقات تطورها بدءا من وارسو 1929 إلى غاية مونتريال 1999؟ و هل القواعد الوطنية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي بتبنيها لأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي و من دون أن تسير تطور قواعدها لا تزال كفيلة

بأن تضمن هذا التوازن في الوقت الراهن، أم أنها بموقفها هذا ترجح إحدى المصلحتين على الأخرى ؟

اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكالات التي أثارها طبيعة موضوع الدراسة الاعتماد على منهجية وظننا من خلالها ثلاث مناهج مختلفة: التاريخي و المقارن و الاستنباطي. أما اعتمادنا على المنهج التاريخي فقد فرضه التطور المتواصل لقواعد مسؤولية الناقل الجوي التي تعرف حركية مستمرة فلم يكتب لها الاستقرار و لن تستقيم هذه الدراسة من دون البحث في التطور التاريخي الذي عرفته قواعد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و الأسباب التي دعت لذلك و النتائج التي ترتبت عنه. أما استخدام المنهج المقارن فكان من منطلق أن اتفاقية وارسو كانت نتاج توفيق بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية و مآلها التطبيق أمام قضاء هذه الأنظمة الأمر الذي اقتضى منا البحث فيها ، بالإضافة إلى تعدد الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي كما سبق البيان، إذ بدا لنا ضروريا في موضوع كهذا أن نقارن و نقارب بين مختلف الاتفاقيات والبروتوكولات عند كل عنصر من عناصر هذه المسؤولية، وكذلك المقارنة بينها و بين قانون الطيران المدني الجزائري. أما المنهج استنباطي أو التحليلي فقد تم توظيفه كذلك ، على اعتبار أن القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية هي الأصل أو الكل و تلك الواردة في ق. ط.م و القوانين الوطنية الأخرى هي الفرع أو الجزء، و سيتضح مفعول هذا المنهج بجلاء في خاتمة هذه الرسالة التي خرجنا فيها بخلاصة نرجو أن تكون ذات نفع و فائدة.

و بناء على ما تقدم ، سنتناول مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي وفق خطة لا تُورد فيها قسمين منفصلين لنبين في أحدهما قواعد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الدولي و نبرز في القسم الآخر قواعد هذه المسؤولية في النقل الداخلي، وإنما سنعتمد، استظهارا لمواطن التباين و التشابه بين مختلف القواعد الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي للركاب من جهة ، و بين هذه القواعد و القواعد الوطنية من جهة ثانية ، و استبيانا لوجوه التطور و التجديد في القواعد الأولى من جهة ثالثة و ذلك عبر كافة مراحل و محطات هذه الرسالة، على خطة منسجمة حاولنا أن

نوضح من خلال باهما الأول الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للركاب من حيث تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي للركاب (الفصل الأول) ، و مدى هذه المسؤولية انشغالا و انتفاء ( الفصل الثاني)، فيما تعرضنا في الباب الثاني منها إلى آثار المسؤولية المتمثلة أساسا في أحكام التعويض و الدعوى التي تُثار لاقتضائه ( الفصل الأول)، إلى جانب الضمانات التي من شأنها تغطية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب (الفصل الثاني) .



## الباب الأول:

الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

## الباب الأول:

### الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص:

إن الإحاطة بالإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص لا تتم إلا من خلال الكشف عن ماهية هذه المسؤولية وطبيعتها وإبراز التطورات التي لحقت بها منذ وجدت الطائرة كوسيلة نقل إلى يومنا هذا، لاسيما على الصعيد الدولي، إذ يعد النقل الجوي من بين المواضيع التي حظيت بعناية و تنظيم دوليين في وقت مبكر. كما أن الأمر يقتضي منا التّطرق إلى توضيح عناصر مسؤولية الناقل الجوي ، ولن يتأتى ذلك إلا بتحديد صفة الناقل الجوي المسؤول باعتباره المحور الذي تدور من حوله قواعد المسؤولية، وكذا الحالات التي يخل فيها هذا الأخير بالالتزامات التي يلقيها عليه عقد النقل مما يستتبع قيام مسؤوليته عن الأضرار الحاصلة جراء ذلك (الفصل الأول). و تضم مسؤولية الناقل الجوي مجالين اثنين، مجال إيجابي يقوم على أساس تحديد مدى هذه المسؤولية زمانا و مكانا و تتجسد فيه رابطة السببية بين الحادث والضرر فتتحقق المسؤولية في ظله ، و آخر سلبي تنتفي فيه هذه الرابطة وفقا لما هو محول للناقل الجوي من وسائل لدفع المسؤولية عنه فيتخلص منها تبعا لذلك (الفصل الثاني).

## الفصل الأول:

### تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص:

تتميز القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي بالمرونة بالنظر لارتباطها الشديد بالتطور التكنولوجي المستمر الذي عرفته الصناعة الجوية، فقد كان لهذا العامل أثره البالغ في رسم معالم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وتطورها.

ومن المسائل الأولية التي يتوقف عليها أعمال قواعد مسؤولية الناقل الجوي، تحديد طبيعة هذه المسؤولية وأساسها القانوني (المبحث الأول)، كما أن مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين تضم مجموعة من العناصر المتكاملة والتي يتبين من خلالها نطاق تطبيق أحكامها، وتتمثل في تحديد صفة الناقل الجوي المسؤول، أحوال قيام مسؤوليته، وتبعاً لذلك الأضرار التي يسأل عنها هذا الأخير (المبحث الثاني).

## المبحث الأول:

### طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للركاب بين الشخصية والموضوعية

من الأهمية بما كان إعطاء تكييف معين لمسؤولية الناقل الجوي، إذ تنعكس هذه الأهمية بجلاء فيما يخص الأساس الذي تقوم عليه وعبء الإثبات، وكذا طرق دفع المسؤولية. وقبل أن يترسخ لدى الفقه والقضاء أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية، كان النقاش على أشده حول مدى اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية (المطلب الأول). وقد تطورت مسؤولية الناقل تطوراً كبيراً لاسيما على الصعيد الدولي، فبعد أن كان الناقل الجوي لا يسأل إلا مسؤولية عقدية خطيئة في إطار الحماية التي كان يحض بها آنذاك (المطلب الثاني)، أضحى هذا الأخير يعدّ في ظل التوجه الجديد نحو حماية الراكب مسؤولاً بمجرد وقوع الضرر (المطلب الثالث).

## المطلب الأول:

### طبيعة مسؤولية الناقل الجوي بين العقدية و التقصيرية:

تباينت الأنظمة القانونية للدول بشأن طبيعة مسؤولية الناقل بوجه عام،<sup>1</sup> وقد كان لذلك أثره الواضح في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي. ويعود لبّ الاختلاف بين تلك الأنظمة إلى مصدر قيام مسؤولية الناقل، أهو الإخلال بعقد النقل كما هو الحال في الأنظمة اللاتينية؟ (الفرع الأول)، أم هو الفعل الضار كما هو الشأن بالنسبة للأنظمة الإنجلوساكسونية؟ (الفرع الثاني).

### الفرع الأول:

#### طبيعة مسؤولية الناقل في ظل الأنظمة اللاتينية: النظام الفرنسي كنموذج

لم يحض النقل الجوي للأشخاص في بداية عهده بتشريع خاص، وقد كانت حوادث النقل بوجه عام تخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، فكان لهذه الأخيرة أثر واضح على مسؤولية الناقل الجوي بوجه خاص (الفقرة الأولى)، حتى استقر لدى الفقه و القضاء والمشرع، أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى:

#### المسؤولية التقصيرية للناقل وفقا للقواعد العامة وأثرها على النقل الجوي:

كان التشريع الفرنسي في البداية يفتقر إلى قواعد تنظم مسؤولية ناقل الأشخاص<sup>2</sup>، فتولى الفقه والقضاء تنظيمها نيابة عنه وما كان أمام هؤلاء إلا الرجوع إلى القواعد العامة لتطبيقها على هذا النوع الجديد من النقل.

<sup>1</sup> وتظهر أهمية الاختلاف بين الأنظمة القانونية في تحديد طبيعة المسؤولية آنذاك في اختلاف القانون الواجب التطبيق من دولة لأخرى ، إذ يتوقف ذلك على طبيعة مسؤولية الناقل في كل دولة؛ أنظر:

" Il est à observer que la question de savoir s'il y a obligation contractuelle ou délictuelle est incontestablement une question de qualification ... or suivant que la loi du for considère qu'il y a responsabilité délictuelle ou contractuelle, les règles usuelles de conflit des lois désigneront des lois radicalement différents." Fernand De Visscher, « les conflits de lois en matière de droit aérien, » Recueil des cours », Académie de droit international, Tome 48, Recueil Sirey, Paris, 1934, p 334.

<sup>2</sup> هذا بخلاف نقل البضائع، إذ نصت المادة 1784 من القانون المدني وكذا المادة 103 من القانون التجاري الفرنسيين على التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة المنقولة، أنظر: سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الأول: الأحكام العامة، معهد البحوث والدراسات العربية، 1971، ص 41 وما يليها، وأيضا: عادل علي مقدادي، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص

لذلك، كان الفقه وإلى جانبه القضاء حتى أوائل القرن العشرين يرى أن عقد النقل لا يلقي على عاتق الناقل إلا التزاما واحدا وهو نقل الراكب من مكان إلى آخر ليلتزم هذا الأخير مقابل ذلك بدفع الأجرة، أمّا ما يصيبه أثناء عملية النقل من أضرار، فلا يسأل عنها الناقل إلا على أساس المسؤولية التقصيرية التي تفرض على المضرور إثبات الخطأ والضرر ورابطة السببية بينهما على اعتبار أن الفعل الضار الذي أصاب الراكب يدخل في نطاق المسؤولية التقصيرية الواردة أحكامها في المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي.<sup>1</sup>

ففي حكم شهير لها، قضت محكمة النقض الفرنسية في 10 نوفمبر 1984 برفض تطبيق أحكام المادة 1784 من القانون المدني وقصر تطبيقها على الأضرار اللاحقة بالأشياء المنقولة دون الأشخاص بالنظر للاختلاف الجوهرى بين الأشخاص والأشياء محل النقل، إذ تظل الأخيرة ساكنة وخاضعة لسيطرة الناقل بينما يظلّ المسافر متمتعاً طوال فترة النقل بقدر من الحرية مما يحول دون إسقاط حكم المادة 1784 على ناقل الأشخاص، فأخضعت المحكمة نقل الأشخاص ترتيباً على ذلك لقواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في المادة 1382 من القانون المدني.<sup>2</sup>

وقد بدا جلياً قصور المادة 1382 من القانون المدني أمام انتشار الآلات الميكانيكية، إذ نجم عن ذلك زيادة مضطردة للحوادث الناجمة عنها وبخاصة وسائل النقل وما يترتب عنها من أضرار جسمانية بليغة، وما من شكّ، أيضاً في أن حكم المادة 1382 كان يثقل كاهل المسافر من حيث الإثبات<sup>3</sup>، لذلك سعى الفقه أخذاً بيد المضرور إلى تخفيف هذا العبء من خلال لفت الانتباه إلى

---

72، 73 لاسيما حول أسباب إيلاء الأهمية لنقل البضائع دون نقل الأشخاص، ومن بين هذه الأسباب القيمة التجارية لعملية نقل البضائع التي كانت أكثر شيوعاً إذا ما قورنت بنقل الأشخاص آنذاك.

<sup>1</sup> وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بضمان سلامة الراكب والمسافر، الطبعة الأولى، شركة ناس، 2004، ص 12، وأيضاً: يحي أحمد البناء، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1992، ص 65، وبشأن النقل البحري والبري أنظر: مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هوم، الجزائر، 2003، ص 42، سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، 1971، ص 41، وأخيراً: D.Broussole, le droit des transports de personnes, Publications Universitaire de France, 1995, p40.

<sup>2</sup> حول حكم محكمة النقض الفرنسية ولمزيد من التفصيل أنظر: مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 42، وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 13، وأيضاً: عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1977، ص 40، وكذلك: R.Rodière, droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, paris, 1977, p347,348، - Martine Rémond, le contrat de transport, Dalloz, paris, 1993, p48.

<sup>3</sup> تشير إلى أن المشرع الفرنسي آنذاك حين وضع القانون المدني قد تساهل بشأن قيام المسؤولية في حالي الأضرار التي تسببها الحيوانات والأبنية، أما الأشياء الأخرى - كوسائل النقل بالنظر لحدائثة الآلة - فكانت خاضعة لحكم المادة 1382 الموجبة لإثبات الخطأ وهو ما كان يثقل كاهل المضرور، وقلة الأضرار الناجمة عنها، أنظر: محمد إبراهيم الدسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية للنشر والتوزيع الإسكندرية، بدون سنة، ص 250، محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1988، ص 94، 95.

نص المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي والتي تنص على أن " المرء لا يسأل فقط عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي ... بل أيضا عن فعل الأشياء التي في حراسته"، حيث وجد الفقه في هذه الفقرة قرينة على الخطأ تعفي المدعي من عبء الإثبات وتنقل هذا العبء إلى المدعى عليه".<sup>1</sup> وقد استجاب القضاء لهذه الدعوة من جانب الفقه بل أنه تدعم بموقف هذا الأخير، إذ أصبحت المحاكم تفرض بعض الالتزامات الجديدة على متعهدي النقل لضمان سلامة المسافرين، والتي لا تتصل بالعقد وإنما بالالتزام العام بعدم إلحاق الضرر بالغير. فعمدت المحاكم في البداية إلى بعض الوسائل دون الارتكاز على النصوص القانونية، إذ فرضت على الناقل بالسكك الحديدية طائفة من الواجبات القانونية تدور حول الالتزام باتخاذ أشد الاحتياطات لتأمين سلامة الركاب، كما أنشأت ما يعرف بقرائن الحال فاعتبرت أن بعض الحوادث يحمل في ذاته دليل حصوله بخطأ المتسبب فيه، كاعتبار اصطدام القطارات راجع إلى السرعة الزائدة، والتي تعد قرينة على خطأ الناقل.<sup>2</sup>

واستمر موقف القضاء على هذا الحال إلى أن أعلنت محكمة النقض الفرنسية في 11 نوفمبر 1896 تبنيها لما سبق وأن أشار إليه الفقه، وه وتطبيق الفقرة الأولى من المادة 1384 على الأضرار التي تسببها الأشياء واعتبار حارسها مسئولاً على أساس الخطأ المفترض في جانبه.<sup>3</sup> وفي ظل هذا التطور، انعكست أحكام المسؤولية التقصيرية على مختلف أنواع النقل بما في ذلك النقل الجوي، إذ مد القضاء تطبيق أحكامها على الأضرار اللاحقة بالمسافرين عبر الجو قبل أن ترسخ لديه الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل بشكل نهائي، فكان يجوز للمضروب الاستناد إلى قواعد

<sup>1</sup> الفقيه لوران، أشار إليه: محمد الدسوقي، المرجع السابق، ص 251، 252، ومن أبرز الفقهاء الذين نادوا بفكرة الخطأ المفترض في جانب حارس الشيء، ريبار وليون ومازو، ولمزيد من التفصيل أنظر، عاطف النقيب، المسؤولية عن دراسة الأشياء غير الحية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 793، يحي أحمد الوافي، المسؤولية عن الأشياء، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، 1992، ص 219.

<sup>2</sup> سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 87، 88، وتعرف "قرائن الحال" في القانون الأنجلوساكسوني بمصطلح *Res ipsa Loquitur* وتعني باللغة الفرنسية، « les choses parlent d'elles mêmes »، أنظر في تفصيل ذلك: Alain A- Levasseur, « Droit des Etats-Unis, 2<sup>ème</sup> édition, Dalloz, 1994, par : William Crawford, p78, et Yvonne L'ambert-Faire, Droit de dommage corporel, 3<sup>ème</sup> édition, Dalloz, 2001, p467.

<sup>3</sup> تم اكتشاف نص المادة 1/1384 كحل للمسؤولية عن حراسة الأشياء من قبل وكيل النيابة في بلجيكا السيد « Faider »، وتجدر الإشارة إلى أنه قبل إعمال نص المادة 1/1384 كان القضاء حين تصديه لدعاوى الأضرار الناجمة عن الأشياء، قد وسع من تطبيق المادة 1386 الخاصة بالمسؤولية عن تهمد البناء فأصبح نصها يحتمل حتى المنقولات ومن بينها وسائل النقل، إلا أنه كان يتوجب على المضروب إثبات العيب في تركيب الشيء أو النقص في صيانته حتى ينال التعويض، أنظر: محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص 105، محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار حداثة، بيروت، 1990، ص 21، علي البارودي، محمد العربي، القانون التجاري دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 238، 239، وأيضا: محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص 251، 253.

المسؤولية التقصيرية التي يتوجب عليه في ظلها إثبات خطأ الناقل،<sup>1</sup> بل أن المحاكم المصرية ظلت تعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين مسؤولية تقصيرية إلى غاية عام 1957، باعتبار أن الطائرة لا تسير في الأرض وتسيطر عليها عوامل الطبيعة وهي ما زالت عصية على الإنسان.<sup>2</sup>

## الفقرة الثانية:

### المسؤولية العقدية للناقل الجوي:

تعود جذور المسؤولية العقدية للناقل إلى ما قبل عام 1884، حيث كانت محكمة النقض إلى غاية هذا التاريخ تضيي على مسؤولية الناقل الطابع التعاقدية.<sup>3</sup>

وقد ظل الفقه يناهض بوجوب تقرير الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل وبالتالي اعتبار المسؤولية المترتبة عن الأضرار اللاحقة بالمسافر مسؤولية عقدية<sup>4</sup> ذلك أن هذا الأخير يجد استحالة في إثبات خطأ الناقل وصعوبة في حصوله على التعويض كون أن المسافر غالباً ما يكون جاهلاً بخفايا وسائل النقل وغير ملم بالمخاطر التي قد تنشأ عنها، ثم أن النقل في الغالب الأعم من الأحوال لاسيما الجوي منه تتولاه مؤسسات ضخمة، أضف إلى ذلك ازدياد حوادث النقل وحجم الأضرار المترتبة عنها موازاة مع تطور وسائل النقل وتشعبها.

ولم يتأخر القضاء من جهته في مراعاة ما أشار إليه الفقه، فالمحاكم الدنيا في فرنسا كانت تردد في أحكامها أن مسؤولية الناقل عما يصيب الركاب من الأضرار إنما تجب أساساً في عقد

<sup>1</sup> من بين الأحكام المؤيدة لتطبيق المسؤولية التقصيرية على النقل الجوي، حكم محكمة السين المدنية في 17 مارس 1924، وحكمها في 1924/07/28 وآخر لها في 1924/12/3، أشار إليها: عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 13 الهامش رقم 15، وأيضاً: محمد زهدور، المرجع السابق، ص 128.

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أنه قبل عام 1957 كان القضاء المصري يستبعد الطابع العقدي عن مسؤولية الناقل الجوي للأسباب المذكورة أعلاه، إلا أنه ابتداءً من حكم استئناف مصري في 1957/05/21 أضحت مسؤولية الناقل الجوي عقدية وتؤكد ذلك في الأحكام اللاحقة الصادرة عن محكمة النقض المصرية، أنظر: سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 43، الهامش 2، وأيضاً: علي المقدادي، المرجع السابق، ص 83.

<sup>3</sup> عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 40.

<sup>4</sup> هذا بخلاف بعض الفقه الذي لا يرى ضرورة في اعتبار مسؤولية الناقل عقدية، بل هي تقصيرية في نظره كون أن المادة 1/1384 كفيلة بضمان حصول المضرور على التعويض باعتبار أن القضاء الفرنسي إنما عمد إلى اعتبار مسؤولية الناقل عقدية وأقحم الالتزام بضمان السلامة ضمن بنود العقد مراعاة لمقتضيات العدالة حيث لم تكن ثمة وسيلة آنذاك لكفالة حق الركاب المصاب، أنظر: علي يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1964، وكذا علي مقدادي، المرجع السابق، ص 85، وحسن المصري، المرجع السابق، ص 379 ونستشهد على الخصوص بموقف الدكتور سليمان مرقس إذ يرى أنه "لو كان حكم المادة 1/1384 قد بلغ في سنة 1910 ما بلغه الآن من قوة، لكان من المحتمل جداً أن تستغني به المحاكم عن الالتجاء إلى قواعد المسؤولية العقدية في مساهلة متعهد نقل الأشخاص" أنظر: سليمان مرقس، بحوث وتعليقات على الأحكام في المسؤولية المدنية، جمع هدى التميز، بدون دار نشر، 1987، ص 298.

النقل ذاته، إذ من غير المتصور أن ينحصر التزام الناقل في إيصال الراكب إلى الجهة المقصودة أيا كانت حالته سواء وصل سليما أم جريحا أم جثة هامدة،<sup>1</sup> إلى أن أعلنت محكمة النقض الفرنسية شكل صريح أخذها بيد المضرور فأصدرت قرارها في 21-11-1911 يقضي بأن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول.<sup>2</sup>

وقد ترسخ هذا الموقف بإصدار محكمة النقض لقرار آخر بتاريخ 28-01-1913 يتعلق بالنقل البري يقضي بأن الناقل لا يلتزم فقط بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول، بل عليه أن يوصله إلى هذا المكان سليما معافى<sup>3</sup>، فأصبح الناقل إذا ما أخلّ بهذا الالتزام مسؤولا مسؤولية عقدية دون حاجة لمطالبة المضرور بإثبات الخطأ ضده.

ومن ثم، لم يعد للدائن المضرور أن يرفع دعواه على أساس نص المادة 1/1384 المتعلقة بمسؤولية حارس الشيء لأن حكمها لا يمكن أن ينطبق حينما يكون الضرر ناشئا عن الإخلال بالالتزام عقدي، بل عليه ألا يلجأ إلا لقواعد المسؤولية العقدية.<sup>4</sup>

وقد ساد هذا الحكم مختلف أنماط النقل بما في ذلك النقل الجوي<sup>5</sup>، أما عن الأساس الذي اعتمده المحاكم في إقرار المسؤولية العقدية لناقل المسافرين فهو نص المادة 1147<sup>6</sup> من القانون المدني الفرنسي الذي يلزم، في عمومها، الناقل بنقل المسافر في الميعاد المتفق عليه دون أن يصيبه ضرر، فإن وصل المسافر متأخرا أو وصل مصابا بجروح أو لم يصل إطلاقا عُد الناقل مسؤولا عن ذلك

<sup>1</sup> من بين الأحكام السابقة إلى اعتبار مسؤولية الناقل عقدية: حكم محكمة السن التجارية بتاريخ 13-04-1885 أشار إليه مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 47، وحكم محكمة PAU في 02-02-1910 أشار إليه وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 26.

<sup>2</sup> « L'exécution du contrat de transport comporte l'obligation de conduire le Voyageur Sain et sauf à destination ». Voir : R.Rodière, Les transports, Paris, Dalloz, 1973, p154, 155, Martine Rémond, op.cit, p49 ; Broussole, Le droit des transports de personnes, Presses universitaires de France, paris, 1995, p 68.

<sup>3</sup> أشار إلى حكم محكمة النقض الفرنسية المؤرخ في 1913/01/28 مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 238، وقد عبر الفقه عن هذا التحول بأن القضاء استبدل المسؤولية التصيرية بمسؤولية عقدية وخلق نوعا من التأمين لم يفرضه القانون، أنظر: آراء "هنري مازو" و"سافاتييه" أشار إليها: الدسوقي إبراهيم، المرجع السابق، ص 245.

<sup>4</sup> لمزيد من المعلومات أنظر: عبد العزيز اللصاصمة المسؤولية المدنية التصيرية: الفعل الضار، دار الثقافة، مصر، 2002، ص 38، وأيضا: عبد الحكم فودة، آثار الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الأعمال القانونية، نشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 38، وهذا بخلاف القانون الألماني طبقا للمادة 823 من تشريعه المدني التي تجيز الخبرة بين المسؤولينتين العقدية والتصيرية، وكذا القضاء الهولندي، أنظر على التوالي: " Les deux actions en responsabilité contractuelle et en responsabilité délictuelle coexistent, la victime peut librement choisir le fondement de son action." Voir : Frédérique Fernand, Droit privé allemand, Dalloz, paris, 1997, p 375, 367 ; et : Fernand de Visscher, op.cit, p334.

<sup>5</sup> Martine Rémond-Gouillond, op.cit, p49, R.Rodière, op.cit, p348 ;349 et R.Rodière, les transports, p155.

<sup>6</sup> تنص المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي والمتعلقة بالالتزام بتحقيق نتيجة على أن "يلتزم المدين بالتعويض لعدم تنفيذ الالتزام أو التأخر في تنفيذه ما لم يثبت أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي لا يدل فيه ... " وهي تقابل المادة 176 من القانون المدني الجزائري.



مسؤولية عقدية تجعله في موقع المدين الذي لم ينفذ التزاماته التعاقدية، وتجعل المسافر في المقابل في مركز الدائن.<sup>1</sup>

وبناء عليه، قضت محكمة السين المدنية بتاريخ 1922/12/18 بمسؤولية الناقل الجوي على أساس إخلاله بنص المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي والتي رأت المحكمة أنه لا يمكن استبعادها بحجة الصفة الجديدة للنقل الجوي، كما أكدت محكمة استئناف غرو نوب ل بقرارها المؤرخ في 1925-12-25 على أن مبدأ المسؤولية العقدية المقرر بنص المادة 1147 يسري على جميع أنماط النقل بلا استثناء بما فيها النقل الجوي خاصة والذي يعد وسيلة حديثة يجهل الجمهور خباياها وأسرارها.<sup>2</sup>

إلا أن الاستمرار في إخضاع النقل الجوي آنذاك للقواعد العامة القاسية والتي كان وقعها سيئا على فئة الناقلين، كان سيؤدي إلى القضاء على هذا المرفق الحيوي وتحطيم جميع الجهود التي بذلت في سبيل تطويره، فالطائرة وسيلة نقل مفيدة وضرورية والنقل الجوي بذلك لا يحتاج إلى التشجيع فحسب وإنما المساعدة على التطوير والارتقاء من جميع الجوانب لاسيما القانونية منها.<sup>3</sup> كما أن المخاطر الجوية ذات طبيعة خاصة نظرا لشدها واستحالة دفعها أو تفاديها، فرغم تطور فن الطيران إلا أنه يظل مخفوفًا بالمخاطر ومحاطًا بالكوارث، الشيء الذي دفع بالقضاء إلى اعتبار النقل الجوي ذو طبيعة متميزة واستثنائية تستدعي ضرورة مراعاة المركز الهش للناقل الجوي.<sup>4</sup>

وأمام ظهور شركات النقل الجوي وإلحاحها على المطالبة بتطبيق نظام خاص تراعى فيه الظروف المحيطة بالطيران، ودعوة الفقه<sup>5</sup> إلى الكف عن تطبيق القواعد العامة للمسؤولية على النقل

<sup>1</sup> حول تأسيس القضاء الفرنسي لمسؤولية الناقل العقدية على أساس نص المادة 1147، أنظر: مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 47، وقد اعتمد نص المادة 1147 كأساس لمسؤولية ناقل الأشخاص قياسا على نص المادة 103 من القانون التجاري الفرنسي والمادة 1784 من القانون المدني المتعلقان بمسؤولية الناقل العقدية في نقل البضائع

« La jurisprudence assimillant largement le transport de personnes à celui de marchandise », Voir : J.P. Tosi, Aéronefs : responsabilité aérienne, « le droit spécial de la responsabilité aérienne, Juris-classeur, Paris, 1977, p9, n9.

<sup>2</sup> أشار إلى هذين الحكمين وأحكام أخرى: عبد الستار التليلي المرجع السابق، ص 6 و7 الهامش 2، 3، 4 و5.  
<sup>3</sup> « Laisser le transport aérien sous la domination de la responsabilité objective avec la réparation complète c'était le tuer au berceau » ; H. Zoghbi, la responsabilité aggravée du transporteur aérien, thèse pour le doctorat, Université de Paris, 1959, p13.

<sup>4</sup> H.Cherkaoui, La responsabilité des transporteurs maritimes et aériens, édition Socheppress, paris, 1987, p29.

<sup>5</sup> على رأس هذا الفقه، العميد Ripert الذي كان آنذاك مقرا لقانون الملاحة الجوية لسنة 1924 أمام مؤسسة الدراسات التشريعية الفرنسية « Société des études législatives ». و الذي قال :

الجوي وانسياق القضاء وتأثره بهذه الدعوة، بدت الحاجة ملحة لسن قوانين خاصة، وقد كان المشرع الفرنسي سابقا إلى ذلك من خلال إصداره لقانون الملاحة الجوية بتاريخ 31-05-1924.<sup>1</sup> ولقد أبقى هذا القانون على نظام المسؤولية العقدية للناقل الجوي القائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل، ومصدرها المتمثل في الإخلال بالالتزام بضمان السلامة الذي يعد التزاما بنتيجة فلا يستطيع الناقل أن ينفي عنه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، لكنه موازاة مع ذلك نظاما خاصا يعرف بالمسؤولية الاتفاقية Responsabilité conventionnelle<sup>2</sup>، إذ أجاز المشرع الفرنسي للناقل الجوي التخلص من المسؤولية إذا ما أدرج هذا الأخير ضمن بنود العقد شروطا للإعفاء من المسؤولية التي قد تترتب عن مخاطر الجو Risque de L'air، أو تلك الناجمة عن الخطأ الملاحي fautes nautiques<sup>3</sup>، وما على الناقل في سبيل الاستفادة من هذه الشروط الاتفاقية إلا إثبات صلاحية الطائرة للملاحة الجوية وحيازة الطاقم على الوثائق والشهادات النظامية عند بدأ الرحلة<sup>4</sup>، الأمر الذي تمخض عنه تحول الالتزام بضمان السلامة من التزام بنتيجة إلى مجرد التزام بعناية، مما يعني أن تدخل المشرع جاء صراحة ليميل الكفة لصالح فئة الناقلين الجويين على حساب جمهور المسافرين.<sup>5</sup>

من خلال هذا العرض نخلص إلى أن مسؤولية الناقل الجوي في دول القانون المكتوب قد قطعت أشواطاً عدة ومرت بعدة محطات وضع معالم القضاء والفقهاء على حد سواء، مستهدين في

« on ne peut pas exiger du transporteur des garanties absolues, Voir : J.P.Tosi, op.cit, p9, n14,17, H. Zoghbi, op.cit, p13, et Philippe Delebeque, Michel Germain, droit commercial, tome2, 17 édition, LGDJ, paris, p769.

<sup>1</sup> كما سارعت دول أوروبية أخرى إلى وضع تشريعات تخص النقل الجوي من بينها قانون الطيران المدني الإنجليزي الصادر في عام 1920، قانون الملاحة الجوية السويسري في 1920 والألماني في عام 1922، أنظر بخصوص القانون الإنجليزي محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 2003، ص 51 وبخصوص القانون الألماني عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 7، وبخصوص القانون السويسري محمد فريد العريني، القانون الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي"، الدار الجامعية، بيروت، 1998، ص 172.

<sup>2</sup> طبقاً للمادة 41 وما يليها من قانون الملاحة الجوية الفرنسي لسنة 1924، وكان الإبقاء على النظام العقدي نفسه تطبيقاً للقواعد العامة التي أحالت إليها المادة 45 من القانون المذكور، أنظر: J.P.Tosi, op.cit, p 14,15 . Hassania CHERKAOUI, op.cit, p29.

P.DELEBECQUE, op.cit, p 776 et 777.

<sup>3</sup> تعرف مخاطر الجو بأنها كل الأخطار المتصلة بالملاحة الجوية والتي ترجع إلى فعل الجو أو فعل الطائرة خارج دائرتي القوة القاهرة والعيب الذاتي للطائرة حيث أن هذان السببان لا يحتاجان إلى اشتراط الإعفاء لدفع المسؤولية، أما الخطأ الملاحي فهو خروج من أحد أفراد طاقم القيادة عن الأصول المألوفة والمرعية في قيادة الطائرة حسبما يحددها علم الطيران، ومخاطر الجو الأخطاء الملاحية كانت آنذاك ولا تزال الأسباب الرئيسية التي تؤدي إلى قصور الحوادث الجوية، لذلك يظهر جلياً أن المشرع الفرنسي حينما أباح للناقل الفكاه من المسؤولية اعتمداً عليها، إنما أراد من وراء ذلك توفير الحماية الكافية لهذا الأخير وبالتالي النهوض بمرق النقل الجوي وتطويره، أنظر: محمد وحيد محمد علي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة القاهرة، 2001، ص 35.

<sup>4</sup> Louis Cartou, Droit aérien, presse universitaire de France, paris, 1963, p 334 et 335.

<sup>5</sup> بل أن شرط الإعفاء هذا يؤدي إلى قلب عبء الإثبات من الناقل إلى المضرور، فلا ي سأل الناقل بمجرد حصول الضرر، عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 30، 31، وأيضا: HASSANIA CHERKAOUI, op.cit, p29.

ذلك بالقواعد العامة للمسؤولية وفي عقود النقل الأخرى وقد تم في نهاية المطاف إرساء الطابع العقدي على مسؤولية الناقل الجوي وتقرير الالتزام بضمان السلامة على عاتقه، فهل الأمر كذلك لدى دول الشريعة العامة أم أن مسؤولية الناقل لا تشغل إلا وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية؟

## الفرع الثاني:

### طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الانجلوساكسونية:

يعد النظام الانجلوساكسوني نظاما قضائيا في الأساس، لذلك خضع النقل الجوي لذات القواعد التي أرساها القضاء بالنسبة لطرق النقل الأخرى.<sup>1</sup> وتعرف هذه القواعد بالقانون المشترك أو الشريعة العامة common Law والتي تحكم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين، وإن تحديد طبيعة هذه المسؤولية في ظل هذه القواعد مرتبط أشد الارتباط بتحديد صفة الناقل الجوي إن كان عاما أو خاصا من جهة (الفقرة الأولى)، كما تقتضي المسألة ضرورة تبيان الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل في ظل الأنظمة الانجلوساكسونية (الفقرة الثانية).

## الفقرة الأولى:

### طبيعة المسؤولية بين فئتي الناقلين العام والخاص:

تنفرد قواعد القانون المشترك في الأنظمة الانجلوساكسونية بالتمييز بين فئتين من الناقلين هما الناقل العام والناقل الخاص common carrier and private carrier، وإخضاع كل فئة منهما إلى نظام خاص بها من شأنه تحديد طبيعة مسؤولية كل منهما إلا أن المسألة تكاد تختلف من القانون الأمريكي إلى القانون الإنجليزي.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - D.LUREAU. la responsabilité du transporteur aériens, lois nationales et convention de Varsovie, LGDJ, paris, 1961, p14.

<sup>2</sup> حاولنا التأكيد على القانون الإنجليزي والقانون الأمريكي بحسبان أنه كان ولا يزال لهما الأثر الواضح في سن معظم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي، وهو ما سيلحظه القارئ عبر فقرات هذه الرسالة.

## أولا: في القانون الإنجليزي:

في إنجلترا<sup>1</sup> يعتبر ناقلا عاما *common carrier*، كل من يتولى لقاء مقابل تلبية جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها والبعض الآخر<sup>2</sup>، أو هو كل من يتعهد أمام الجمهور عن استعداده لنقل كل من يتقدم له دون تمييز مقابل أجره يدفعها.<sup>3</sup> ووفقا لهذا التعريف يمكن استخلاص المعيار المتبع في تمييز الناقل العام وهو الالتزام بنقل الكافة دون تمييز، ويترتب على ذلك أنه ليس من حق الناقل العام أن يرفض تقديم خدماته لأي راكب يرغب في السفر ما لم يكن هناك مبرر معقول لهذا الرفض، وطالما أن العميل قدم المقابل، كما أنه لا يملك أن يختار أو ينتقي من بين الجمهور العملاء من يقدم له خدماته، لأنه ملزم بخدمة الكافة دون تمييز،<sup>4</sup> فالناقل العام هو من يضمن خدماته المفتوحة لكل الجمهور.<sup>5</sup> ويعد الناقل العام للأشخاص مسؤولا ومسؤولية عقدية<sup>6</sup> قائمة على أساس الخطأ مثله في ذلك مثل الناقل العام للبضائع، إلا أن العناية المطلوبة من الناقل في نقل الأشخاص أخف وأقل منها في نقل البضائع كون أن حجم السيطرة يختلف بينهما، لذلك لا يطلب من الأول أي ناقل الأشخاص إلا أن يتصرف تصرف الناقل الحريص *le bon transporteur*، وأن يبذل العناية الضرورية *due diligence* وأن يتخذ التدابير الخاصة *mesures propres* لضمان سلامة المسافرين.

فيرى الفقهاء الإنجليز أن اتخاذ الناقل الجوي للتدابير المعقولة *les mesures raisonnables* من أجل تفادي وقوع الضرر، كاف لاعتباره غير مسؤول، أما القضاء فجانبا منه بدأ متشددا إزاء الناقل فحمله الالتزام ببذل أقصى درجات العناية *plus haut degré de diligence*<sup>7</sup> في حين اكتفى البعض الآخر بإثبات الناقل لكفاءته *habileté* ومعرفته *Science* حتى بعض من

<sup>1</sup> إلى غاية 1952 لم يكن في إنجلترا قانون خاص بالملاحة الجوية، بل كانت هذه الأخيرة خاضعة لأحكام القانون المشترك *common law*، ولم يتم مد أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 لتشمل النقل الجوي الداخلي والدولي على حد سواء إلا في ذلك التاريخ.

<sup>2</sup> محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 181.

<sup>3</sup> صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1984، ص 94، وهو تعريف مستمد من عديد المراجع والأحكام القضائية الإنجليزية.

<sup>4</sup> فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 22.

<sup>5</sup> M.Lemoine, traité de droit aérien, librairie de receueil sirey, paris, 1947, p 519.

<sup>6</sup> H.Zoghbi, thèse, op.cit, p160, M. Lemoine, op.cit, p517, M. Litvine, droit aérien, édition : E.bruylant, Bruxelles, 1970, p171-172 ; M. Picard, le droit aérien, paris, Dalloz, 1961, p149 et 150.

<sup>7</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 28 وأيضا: M.Lemoine op.cit, p518.

المسؤولية، إلا أنه استقر في نهاية المطاف على وجوب اتخاذ الناقل للتدابير المعقولة، أي عليه أن يثبت أنه بذل العناية الضرورية المطلوبة منه *Reasonable care* ويقيم على عاتق الراكب عبء إثبات تقصير الناقل في بذل العناية حتى يحصل على التعويض.<sup>1</sup>

أما عن الناقل الخاص، فهو من يتولى نقل الأشخاص بناء على إنفاق خاص في كل حالة على حده دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل،<sup>2</sup> وبعبارة أخرى هو من يحتفظ لنفسه بالحق في رفض أو اختيار من يتقدم إليه للاستفادة من خدماته، فهو لا يلتزم أمام الجمهور بنقل الكافة دون تمييز، ولا يقوم بعملية النقل إلا بموجب اتفاق خاص يناقش بنوده مع المسافر.<sup>3</sup>

فالناقل الخاص يملك مطلق الحرية في قبول النقل أو رفضه، كما أنه عادة لا يقوم بالنقل إلا بناء على شروط يرتضيها هو، لذلك لا يلتزم إلا ببذل درجة العناية العادية *The ordinary degree of care* للمحافظة على سلامة المسافر،<sup>4</sup> فالعناية العادية التي يجب أن يبذلها الناقل الخاص المدعى عليه هي العناية التي يجب أن يبذلها الناقل الخاص متوسط اليقظة والانتباه إذا وضع في الظروف الخارجية التي أحاطت بالناقل الخاص المسؤول أو في ظروف مشابهة فالمعيار موضوعي لا شخصي.

وترتبا على ذلك كان الناقل الجوي لا يسأل إلا مسؤولية تقصيرية، فلا يكون مسؤولاً البتة إلا إذا كان أصل الضرر راجعاً إلى خطئه هو أو خطئ تابعيه ويقع على المدعي إثبات ذلك.<sup>5</sup> ونظراً للفارق الجوهرى الموجود بين الناقل العام والخاص سواء من حيث طبيعة المسؤولية أو القدر من العناية الواجب بذله، جرت العادة على أن يدرج الناقلون في عقودهم شروطاً يحتفظون من خلالها بحقهم في رفض النقل،<sup>6</sup> أو يعلن هؤلاء صراحة نفيهم لصفة الناقل العام وذلك بغية الاستفادة من الأحكام المقررة لفئة الناقل الخاص،<sup>7</sup> وبالتالي تتحول مسؤولية الناقل

<sup>1</sup> H.Zaghbi, op.cit, p159.

وسيلاحظ القارئ الكريم أن اتفاقية وارسو لعام 1929 قد استلهمت فكرة اتخاذ التدابير المعقولة من القانون الإنجوساكسوني وأدرجتها ضمن قواعدها كوسيلة لدفع المسؤولية عن الناقل، وهنا تبدو أهمية التعرض للقوانين الوطنية لبيان أثرها على الاتفاقية المذكورة باعتبارها مصدراً أساسياً لها.

<sup>2</sup> محمد العربي، المرجع السابق، ص 182.

<sup>3</sup> صفوت البهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 100.

<sup>4</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 24.

<sup>5</sup> M.Lemoine op.cit, p518 et H.Zoghbi, op.cit, p 160.

<sup>6</sup> تجدر الإشارة إلى أن نفي صفة الناقل العام من قبل شركة الطيران كما فعلت *Imperial Air nays* قد حضي بالقبول من طرف القضاء

الإنجليزي بالنسبة لنقل البضائع، بينما هو محدود التطبيق ونسبي الأثر في نقل الأشخاص، أنظر في هذا الاتجاه: H.Zoghbi, op.cit, p160.

<sup>7</sup> كما تجدر الإشارة إلى أن الاتحاد الدولي للناقلين الجوين *IATA* قد تبني هذا الشرط ضمن المادة " 6 " من الشروط العامة التي تبيح له صراحة حق رفض إبرام العقد دون إعطاء مبرر.

بإدراج هذا الشرط في تذكرة السفر من مسؤولية عقدية إلى مجرد مسؤولية تقصيرية، مما يخلص الناقل من عبء إثبات عدم مسؤوليته.<sup>1</sup>

ومن هذا العرض يتبين لنا أن الناقل الجوي في إنجلترا قد ابتعد بعض الشيء عن صفة الناقل العام المقررة في القانون العام، وهو أقرب أن يكون ناقلا خاصا، كون أن القانون الإنجليزي يميز ويقر بصحة الشروط التي يصغها الناقل إعمالا لمبدأ حرية التعاقد.

### ثانيا : في القانون الأمريكي

لا يكاد يختلف مفهوم فئتي الناقلين العام والخاص في القانون الإنجليزي عنه في القانون الأمريكي، إلا أنه لا بأس من الإشارة إلى بعض الفروق البسيطة الموجودة بينهما. فالناقل العام في القانون الأمريكي كمنظيره في القانون الإنجليزي، إلا أن المحاكم الأمريكية لم تكتف في تمييزه عن الناقل الخاص بالصفة التي يدعيها الناقل ولم تعلق عمومية النقل على انعدام إرادة الناقل في رفض أو اختيار جمهور المسافرين وتلبية جميع الطلبات المقدمة له دون تمييز كما هو الشأن بالنسبة للقانون الإنجليزي<sup>2</sup>، بل أوجدت مجموعة من المعايير التي تتحدد على أساسها صفة الناقل العام، ومن جملة هذه المعايير التي تعتبر عناصر واقعية *éléments de fait* : انتظام وثبات الخدمات، الإقلاع في وقت ثابت ومحدد، الالتزام بنقل كل شخص بأجر موحد، والمعيير الحاسم هو العرض الدائم للجمهور « le caractère essentiel à retenir est celui d'offre permanent au publique ».<sup>3</sup> فيعتبر ناقلا عاما شركة الطيران التي تتولى تشغيل خط جوي منتظم، وتقوم بالدعاية معلنة استعدادها للنقل، أو تنشر مواعيد رحلاتها بانتظام، بالرغم من أنها ضمنت نصوص العقد شرطا صريحا باعتبارها ناقلا خاصا.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> « la clause par la quelle le common carrier rejette son statut juridique pour prendre celui de private carrier s'analyse en une clause d'exonération de responsabilité dont l'effet est de débarrasser le transporteur du fardeau de la preuve de son irresponsabilité » M. Lemoine, op.cit, p519.

<sup>2</sup> H.Zaghibi, op.cit, p166, et lemoine, op.cit, p166.

<sup>3</sup> M.lemoine, op.cit, p 534.

<sup>4</sup> ثروت أنس أبوطي، المرجع السابق، ص 114، وهو يستشهد بكم من الأحكام القضائية تدعم هذا الطرح، أنظر الهامش رقم (2) من نفس الصفحة، وأيضا: صفوت بهنساوي، المرجع السابق، ص 112.

وقد استقر القضاء الأمريكي - كقاعدة عامة - على اعتبار الناقل الجوي للركاب ناقلا عاما شأنه شأن أي ناقل آخر،<sup>1</sup> وحمله التزاما شديدا ببذل أقصى درجات العناية والحيلة *The highest degree of care and Skill* للمحافظة على سلامة الراكب<sup>2-3</sup>.

ولا يعني ذلك ضرورة اتخاذ الوسائل الكفيلة لتفادي جميع الأخطار عن النقل الجوي، فلا يمكن تكليف الأفراد بما هو مستحيل بل فقط بما يعتبر عقلا وتبعا للظروف في نطاق الممكن.<sup>4</sup> فأقصى درجات العناية ليس كل ما يمكن للعقل البشري أن يتصوره، بل هي أقصى درجات العناية الممكنة عمليا والتي يتوجب عليه بذلها.<sup>5</sup>

فيلتزم الناقل بتجهيز طائرة مؤمنة والكشف عليها دوريا قبل كل رحلة جوية، واختيار قائد كفاء، وإتباع قواعد الملاحة الجوية إلى غير ذلك من الالتزامات الناقل الحريص المجرد *Abstract prudent common carrier*.<sup>6</sup>

ولكن يجب التأكيد على أنه إذا كان الناقل العام ملتزما ببذل أقصى درجة من العناية للمحافظة على سلامة المسافرين، فلا يعني ذلك أنه يضمن سلامة الراكب لأن الإلتزام يقف عند حد بذل درجة العناية المطلوبة، فهو بتعبيرنا القانوني التزم ببذل عناية وليس التزما بتحقيق نتيجة، فإن هو بذل هذه الدرجة من العناية فإنه يكون قد أوفى بالتزامه ومن ثم فلا مسؤولية عليه وإن لم تتحقق النتيجة وهي ضمان السلامة، أما إذا ثبت عدم بذله لأقصى درجات العناية وحرص فإنه يكون مسؤولا عما يلحق الراكب من أضرار أثناء فترة النقل، وتؤسس مسؤوليته حينذاك على الإهمال *Négligence* الذي يقع عبء إثبات على عاتق الراكب.

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 112، فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 29.  
<sup>2</sup> محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 172، أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، مصر، ص 310، وأيضاً: Daniel lureau, la responsabilité du transporteur aérien lois nationales et convention de varsovie, LGDJ, paris, 1961, p17.

<sup>3</sup> لم يتردد القضاء الأمريكي في تطبيق مبادئ الشريعة العامة على النقل الجوي، إذ حاولت شركات النقل التخلص من الإلتزامات الشديدة المقررة في *common law* بحجة أن النقل الجوي ما زال حديثا مقارنة بالنقل البري، فأجابها القضاء باعتبار الناقل الجوي كغيره من الناقلين وأن جوهر عملية النقل واحد كما أن النقل الجوي قد تخطى مرحلة التجارب (هذا القول في عام 1933)، وتقوم شركات النقل بدعاية ضخمة لإقناع الجمهور بأمان الطائرة، فلا يجوز لهذه الشركات بعد ذلك إدعاء خطورة النقل للإفلات من المسؤولية، أنظر، ثروت الأسيوطي، المرجع السابق، ص 151. ونشير من جهتنا إلى أن احتياج شركات النقل في الدول 1 لإنجلوساكسونية كان بنفس الصيغة والدرجة في دول القانون المكتوب، فقد أضربنا إلى أن شركات النقل في فرنسا رفضت تطبيق القواعد العامة للمسؤولية عليها بحجة الصفة الجديدة للنقل الجوي راجع طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في دول القانون المكتوب في هذه الرسالة.

<sup>4</sup> محمد بهجت بهنساوي، المرجع السابق، ص 114.

<sup>5</sup> M.lemoine, op.cit, p 535.

<sup>6</sup> ثروت الأسيوطي، المرجع السابق، ص 174.

وتأسيسا على ذلك تعتبر مسؤولية الناقل الجوي العام في القانون الأمريكي قائمة على أساس الإهمال الواجب الإثبات من طرف المسافر والذي يجد مصدره في الإخلال بواجب العناية وهو واجب يفرضه القانون مباشرة، فتكسي بذلك مسؤولية الناقل العام الطابع التقصيري. أما الناقل الخاص،<sup>1</sup> وهو الشخص الذي يتولى نقل الأشخاص بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حده ولا يلتزم بقبول النقل، فإنه يعد كالناقل العام مسؤولا مسؤولية تقصيرية إلا أنه لا يلتزم إلا ببذل درجة العناية العادية *The ordinary and reasonable care*، التي يتعين على الناقل الحريص أن يبذلها في نفس الظروف، ويجب على المدعي إثبات خطأ الناقل باعتباره السبب المباشر للحادث بحيث لولا خطئه لما وقع الحادث.<sup>2</sup>

ونخلص من العرض السابق إلى أن القانون الإنجلوأمريكي يجعل مسؤولية الناقل الجوي طبقا لقواعد *Common Law* قائمة على الإهمال، فهي إذن مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات أيا كانت صفة الناقل مع فارق في درجة العناية التي يتحملها بحسب كونه عاما أو خاصا. ومسؤولية الناقل الجوي هي في الأصل مسؤولية تقصيرية تخضع لنظام " *The Law of torts*" قانون الخطأ"<sup>3</sup> كون أن الالتزام بالمحافظة على المسافرين ناشئ مباشرة عن القانون، إلا أن القضاء الإنجليزي من منطلق احترامه لمبدأ حرية التعاقد قد أقرّ بصحة الاتفاقيات المدرجة في عقود النقل وما يتولّد عنها من التزامات<sup>4</sup>، بينما ظلّ نظيره الأمريكي مغلّبا لاعتبارات النظام العام التي تدعو لضمان سلامة المسافرين على مبدأ حرية التعاقد، فلم يعتبر مسؤولية الناقل إلاّ تقصيرية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص 72، محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة 1985، ص 91، ونشير إلى أن القضاء الأمريكي قد أبطل الشروط التي من شأنها تحويل صفة الناقل العام إلى خاص بالنظر إلى مخالفتها للنظام العام بعكس القضاء الإنجليزي الذي قبل تلك الشروط تقديسا لمبدأ حرية التعاقد، فارق زاهر، المرجع السابق، ص 25.

<sup>2</sup> Alain, A.Levasseur, Droit des Etat-unis, 2 édition, Dalloz, paris, 1994, William craw Ford, p 77 et 78, H.CHERKAOU, op.cit, p 30.

<sup>3</sup> D. Lureau, op.cit, p 23.

<sup>4</sup> محمد فريد العرييني، المرجع السابق، ص 183، وأيضا: Fernand De Vischer, op.cit, p 325

<sup>5</sup> لم يتمكن النظام الأمريكي من الحفاظ على الطابع التقصيري لمسؤولية الناقل الجوي بعد إبرام اتفاقية وارسو 1929 كون أن عقود النقل أضحت تتضمن الشروط العامة للنقل التي وضعها IATA، الإخلال بهذه الشروط من شأنه أن يترتب المسؤولية العقدية مما جعل القضاء الأمريكي كالإنجليزي يقرّ بالطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي، انظر: يحي أحمد البرن، المرجع السابق، ص 74، فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 31.



## الفقرة الثانية :

### الأساس التقصيري لمسؤولية الناقل الجوي

إذا كانت الأنظمة القانونية اللاتينية تتميز بوجود حكم عام يخاطبه الجميع ويحملهم واجبا عاما باليقظة والانتباه وعدم الانحراف عن السلوك المألوف في الحياة الاجتماعية ، لتقوم المسؤولية التقصيرية إذا ما لحق ضرر بالغير نتيجة الإخلال بهذا الالتزام العام ، فإنّ قوانين الدول الإنجلوساكسونية أو دول Common Law تخلو من هذا الواجب العام وتفقد إليه<sup>1</sup> ، إذ لا يكفي لحصول المضرور على التعويض أن يثبت عدم اتخاذ المدعى عليه العناية المعقولة وانحرافه عن سلوك الرجل العادي وأنّ الضرر الذي أصابه كان نتيجة ذلك الانحراف ، بل يجب قبل ذلك كلاً أن يكون هناك واجب قانوني يقع على عاتق المدعى عليه بالعناية بالمدعى ، وأن يكون الضرر اللاحق بالمدعى نتيجة إخلال المدعى عليه بهذا الواجب أي الإهمال في أداء واجب العناية.

ولم يظهر الإهمال كسبب مستقل ومصدر قائم بذاته للمسؤولية المدنية إلاّ منذ وقت قريب نسبيا ، ومع ذلك ليس من السهل القول أنّ القانون الإنجلوأمريكي قد وصل إلى مبدأ عام يقضي بعد الإضرار بالغير ، فمجرّد الإهمال الذي يترتب عليه ضرر للغير لا يكفي للمساءلة بل لابدّ أن يكون المهمل ملزما بنص قانوني بواجب الرعاية والعناية إزاء المضرور<sup>2</sup>.

فالقانون المشترك ربط الإهمال بفكرة الواجب القانوني إذ لا تقوم المسؤولية التقصيرية إلاّ إذا وجد واجب قانوني على عاتق المدعى عليه بالعناية ، فإذا غاب هذا الواجب انعدم الخطأ ، وبالتالي المسؤولية التقصيرية ، ولو كان سلوك المدعى عليه يعتبر انحرافا عن السلوك المألوف في الجماعة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> إنّ الطابع الخاص للقانون الإنجلوأمريكي يتمثل في عدم وجود مبدأ عام للمسؤولية يقضي بالمسؤولية عن الفعل الضار ، بل إنّ قيام المسؤولية فيه يقتضي الإخلال بواجب محدّد قانونا وهو ينطوي على أنواع عديدة من الخطأ لكل م نها حكم خاص ولا يجمعها أصل عام كالمبدأ اللاتيني "كل خطأ يسبب ضررا للغير يستوجب التعويض". حول هذا انظر : عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسؤولية عن الفعل الشخصي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1984 ، ص 74 وما يليها ، محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 41 ، صفوت البهنساوي ، رسالة ، المرجع السابق ، ص 103 ، 104 ، إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق ، دراسة تحليلية للأنظمة القانونية المعاصرة اللاتينية – الإسلامية – الإنجلوأمريكية ، دار النهضة العربية ، 1980 ، ص 23 ، 24 ، محمد نصر الرفاعي ، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1978 ، ص 229 ، 242 ، علي أمير خالد ، عقد النقل البري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 84.

<sup>2</sup> إبراهيم الدسوقي ، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق ، المرجع السابق ، ص 25.

<sup>3</sup> لقد بدأ القانون الإنجلوأمريكي يسير نحو تقرير الإهمال كمبدأ عام ويقيم المسؤولية على أساسه ، إذ غالبا ما يستجيب القضاء للمضرور حين ثبوت الإهمال فيفترض تبعا لذلك واجب العناية افتراضا. انظر : إبراهيم الدسوقي ، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق ، المرجع السابق ، ص 26 ، نصر الرفاعي ، رسالة ، المرجع السابق ، ص 243 وما يليها.

وكذلك الشأن بالنسبة للناقل الجوي ، إذ يقع عليه الالتزام بواجب العناية بالمسافر فتتعدد مسؤوليته التقصيرية إذا أثبت المسافر أنّ الضرر الذي أصابه كان نتيجة إخلال الناقل بهذا الواجب ، أي أنّ إهمال الناقل أو تقصيره في القيام بواجب العناية الذي يفرضه القانون اتجاه المسافر هو السبب في حصول الضرر ، ويترتب على ذلك أنّ أساس مسؤولية الناقل هو الإهمال ، وتقدير ذلك من اختصاص قاضي الموضوع وفقاً لمعيار الناقل العاقل الحريص إذا وجد في نفس الظروف التي أدّت إلى وقوع الحادث<sup>1</sup> ، ويقع على الراكب المضرور أو ورثته عبء إثبات هذا الإهمال ، ولا تفرقة في هذا الصدد بين الناقل العام والخاص<sup>2</sup>.

ولا شك أنّ صعوبة الإثبات إن لم نقل استحالتها تجعل العبء ثقيلاً جداً على كاهل المضرور ، فوقوع الحادث لا ينهض بذاته دليلاً على إهمال الناقل فقد يكون هذا الحادث ناجماً عن سبب لا ينسب إلى الناقل ، ومن ثمّ لا يلتزم هذا الأخير بإثبات سبب الضرر ، إنّما على من يدعيه إقامة الدليل على أنّ خطأ الناقل هو الذي أحدثه.

فكيف للراكب أن يتتبع الرحلة الجوية منذ إقلاع الطائرة أو يراقب نشاط الناقل قبل الإقلاع ، فإعداد طائرة للرحلة يتطلب مجموعة متشابكة من الإجراءات الفنية والإدارية لا يتسنى للراكب متابعتها.

لذلك لم يتوانى القضاء عن تخفيف عبء الإثبات عن المضرور ، فمكّنه من الاستعانة بقاعدة من القواعد العامة تعرف بـ "Res Ipsa loquitur"<sup>3</sup> ومعناها الأشياء تتحدث بذاتها Les *The thing speaks for it self* ، choses parlent eux-mêmes ، والتي ابتدعها القضاء الإنجليزي في القرن التاسع عشر وترسخ مضمونها على وجه الدقة على يد القاضي Erle الذي قرّر أنّه "ينبغي أن يتوافر دليل معقول على الإهمال ولكن عندما يتبيّن أنّ الشيء الذي سبّب الضرر كان تحت سيطرة المدعى عليه أو تابعيه ، وكان الحادث حسب المجرى العادي للأمر لا يمكن أن

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 141 ، وحول الإهمال بوجه عام انظر : عاطف النقيب ، المسؤولية عن الفعل الشخصي ، ص 74 وما يليها.

<sup>2</sup> Dans ce sens voir : Alain A. Levasseur, op.cit, p 77 ; H. Cherkaoui, Op.cit, p 11 et 30.

<sup>3</sup> نرى أنّ هذه القاعدة التي تنتهي إلى افتراض الخطأ في جانب الناقل الجوي تعدّ مصدراً من مصادر اتفاقية وارسو لعام 1929 التي تعفي الراكب من عبء إثبات الخطأ وتفترضه ابتداءً في حق الناقل الجوي كما سنرى في حينه.

يقع لو بذل من له السيطرة على الشيء قدرا معقولا من العناية ، وطالما لم يقدم المدعى عليه إيضاحا معقولا ببذل العناية، فإن وقوع الحادث يدل بذاته على إهمال المدعى عليه<sup>1</sup>. إذن هذه القاعدة هي قرينة عن الإهمال، وهي تقوم عندما تدل ظواهر الأمور من ظروف الحادث وملايساته على أن إهمالا قد وقع، وما كان للضرر أن يترتب حسب المجرى العادي للأمور لو لا إهمال الناقل أو تابعيه<sup>2</sup>.

وتعود بنا هذه القاعدة إلى ما عرف لدى القضاء الفرنسي "بقرائن الحال" ومسألة الخطأ المفترض في حراسة الأشياء والتي أرساها حماية للمضروب.

وإن هذا الاتجاه الحديث في القضاء قد أدى - تدريجيا كما سنرى - إلى التحول من المسؤولية الشخصية التي قوامها الخطأ إلى المسؤولية الموضوعية المؤسسة على فكرة تحمل التبعة ، وقد كان لذلك وقعه البين والواضح على تطور مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي<sup>3</sup>.

## المطلب الثاني:

### المسؤولية الشخصية (الخطئية) للناقل الجوي

تبين لنا من خلال العرض السابق أن الأنظمة القانون للدول قد تباينت فيما بينها بشأن تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ، فمنها من أضفت عليها الطابع العقدي ، و منها من أعطتها الصبغة التقصيرية.

وقد طفت إلى السطح اعتبارات عدّة استشعرت الدولة من خلالها ضرورة توحيد القواعد المنظمة للنقل الجوي الدولي ، وهو ما تحقق بالفعل حين سارع المجتمع الدولي إلى عقد اتفاقية وارسو في عام 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

<sup>1</sup> تقرير القاضي الإنجليزي Erle نقلا عن فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 33.

<sup>2</sup> إن قاعدة Res Ipsa loquitur واسعة التطبيق في النقل الجوي ، وعن شروطها لابد من وجود شيء تحت سيطرة المدعى عليه ، وان يكون إهمال هذا الأخير هو سبب وقوع الحادث ، وأن يكون الكشف عن سبب الحادث أيسر على المدعى عليه ، حول هذه القاعدة انظر : ثروت أنيس الاسيوطي ، المرجع السابق ، ص 176 وما يليها ، فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 31 وما يليها ، صفوت بهنساوي ، رسالة ، المرجع السابق ، ص 116 وما يليها ، محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 41 ، نصر الرفاعي ، رسالة ، المرجع السابق ، ص 229 ، عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 104. وأيضا :

- M. Lemoine, op.cit, p 534,535 ; H. Zoghbi, op.cit, p 167 ; H. Cherkaoui, op.cit, p 11 et 30 ; A. Levasseur, op.cit, p 78.

<sup>3</sup> تشير إلى أن القضاء الأمريكي قد أوجد وسيلة أخرى لصالح المضروب تخفف العبء في إثبات الضرر وتعرف بالخطأ المرجح La faute prépondérante ، حيث أضحي المدعى عليه مسؤولا عن مجرد التقصير البسيط ، انظر : A. Levasseur, op.cit, p 78

ولعلّ من أهمّ المسائل التي واجهت الوفود المشاركة في الاتفاقية المذكورة وأدقها هي إعطاء الطبيعة القانونية المناسبة لمسؤولية الناقل الجوي على نحو تتلاءم فيه مع تلك الاعتبارات فتأخذها في الحسبان حتّى تلقى تأييدا وإقبالا أكبر من قبل الدول (الفرع الأوّل).  
وترتبيا على ذلك ، كان لهذه الاتفاقية الدولية - اتفاقية وارسو 1929 - الأثر الواضح والانعكاس البين على معظم التشريعات الوطنية للدول الموقعة ، المصادقة عليها أو المنضمة إليها ، فما كان أثر هذه الاتفاقية الدولية في تكييف مسؤولية الناقل الجوي من قبل المشرع الجزائري في تشريعه الداخلي ؟ (الفرع الثاني).

### الفرع الأوّل :

المسؤولية الشخصية (الخطئية) للناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو 1929

وبروتوكول لاهاي 1955:

قبل التعرض إلى الطبيعة الشخصية أو الخطئية لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي في ظل اتفاقية وارسو لعام 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (الفقرة الثانية) ، لا بأس من الإشارة إلى مجموعة التدايعات والاعتبارات التي أحاطت بالاتفاقية بشكل يمكننا من تأصيل مسؤولية الناقل الجوي وعلى نحو يكشف لنا عن أسباب اكتساء هذه المسؤولية للطبيعة الشخصية الخطئية.

### الفقرة الأولى :

الاعتبارات المحفزة على بناء مسؤولية الناقل الجوي على الأساس الشخصي

في اتفاقية وارسو 1929.

لقد وجود أثناء عقد اتفاقية وارسو 1929 مجموعة من الاعتبارات التي كان على المندوبين مراعاتها ، فكان لها من الأثر ما أدّى إلى اعتبار مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية خطئية.

## أولاً: تجاوز مسألة تنازع القوانين :

يعدّ النقل الجوي في الأساس نقلاً دولياً<sup>1</sup> ، ذلك أنّ وسيلته - الطائرة - تتميز بسرعة فائقة تمكنها من تجاهل الحدود الإقليمية للدول. والأصل هو خضوع مسؤولية الناقل الجوي للقواعد التي تتضمنها التشريعات الداخلية لتلك الدول ، وذلك إعمالاً لقواعد تنازع القوانين ، غير أنّ تباين هذه التشريعات - في صورة قواعد عامة أو تشريعات خاصة - واختلاف أحكامها من دولة لأخرى ، أضحت إلى عدم استقرار المراكز القانونية للمسافرين بالنظر لجهلهم بالقانون الواجب التطبيق عليهم<sup>2</sup> ، إلى جانب اختلاف المراكز القانونية للناقلين وعدم تساويهم في إطار المنافسة الدولية ممّا من شأنه إلحاق ضرر بصناعة النقل الجوي.

فلنفرض أنّ فرنسياً مقيماً بالدانمارك وهو متواجد بستوكهولم السويدية اشترى من وكالة سفر بهذه المدينة تذكرة سفر من جنيف إلى لندن ، ولنفرض أيضاً أنّ إتمام الرحلة الجوية كان مضموناً من قبل الشركة السويسرية للطيران أو شركة نقل أمريكية وكان للمسافر أن يعلم أيّ طائرة سيمتطي إلاّ حين بدء الرحلة من جنيف ، فركب على متن الطائرة الأمريكية وأثناء تلك الرحلة وقع حادث في بلجيكا ، فما هو القانون الواجب التطبيق حينذاك ؟ أهو القانون السويسري ، الفرنسي ، الدانماركي ، الأمريكي ، الإنجليزي أم البلجيكي؟؟<sup>3</sup>.

وحتى لو حاولنا تبسيط المسألة بافتراض أنّ القانون الواجب التطبيق هو قانون المحكمة المختصة "La loi du for" ، فإنّ مسألة تنازع القوانين تبقى مطروحة ولو بحدّة أقل، كون أنّ القانون المذكور قد يعتبر المسؤولية عقدية كما قد يعتبرها تقصيرية حسب النظام القانوني لدولة المحكمة المختصة. ولا شكّ أنّ لهذا التكييف أثر ينتهي إلى إبراز قوانين عدّة ومختلفة اختلافاً جذرياً<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> "L'exploitation des lignes aériennes a été du coup une exploitation internationale...les transports aériens internes...n'ont au début de l'exploitation des compagnies aériennes, joué aucun rôle". D. Goedhuis, cité par : F. D. Visscher, op.cit, p 324.

<sup>2</sup>"L'avion survole une mosaïque d'Etats et, par conséquent, il est sous l'empire d'une mosaïque de législation nationales dont l'application dépend du contrat de transport et du lieu de l'accident". Voir : H. Zoghbi, op.cit, p 2.

<sup>3</sup> Exemple cité par : O. Riese, J.Lacour, op.cit, p 220.

<sup>4</sup> "...or suivant que la loi du for considère qu'il y a responsabilité délictuelle ou contractuelle, les règles usuelles de conflit des lois désigneront des lois radicalement différentes". Voir : F. Visscher, op.cit, p 334.

لأجل ذلك سعى المجتمع الدولي في وقت مبكر ومنذ أوّل العهد بالملاحة الجوية إلى التفكير في توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق استقرار المراكز القانونية لأطراف عقد النقل الجوي ، ويضمن مساواة هؤلاء أمام المحاكم الوطنية لمختلف الدول.

### ثانيا: حماية مرفق النقل الجوي وتشجيع الصناعة الجوية:

لقد تدخلت بعض العوامل التقنية في تحديد القواعد الواجب تطبيقها على النقل الجوي الدولي ، فقد كانت الملاحة الجوية في بداية عهدها محفوفة بمخاطر طبيعية جسيمة، وكذلك اقتصادية و مالية، إذ أنّ الصناعة الجوية كانت تستهلك نفقات ضخمة<sup>1</sup> ، فكانت رؤوس الأموال متردّدة بين الإقبال استثماراً في النقل الجوي وبين الإحجام عنه كون أنّ علم الطيران لم يكن قد بلغ آنذاك تطورا تقنيا هاما ينأى بالنقل الجوي عن الأخطار والكوارث التي ترصده<sup>2</sup> .

فالتطور والنهوض بالملاحة الجوية كان يتطلب في تلك الفترة عدم تشديد الشروط الاقتصادية للاستغلال الجوي من خلال وضع مسؤولية ثقيلة على عاتق الناقل الجوي<sup>3</sup> ، والأخذ بالحسبان الظروف الواقعية للملاحة الجوية ، فشدّة الأخطار وعدم إمكان توقعها ولا تفاديها كان يحول لا محالة دون الالتزام بضمان سلامة المسافرين<sup>4</sup> .

لذلك كان على المجتمع الدولي أنّ لا يعطلّ حركة نمو الصناعة الجوية عصب النقل الجوي، وأن يتفهم المرحلة التمهيديّة التي يتخطاها. كما أنّ متطلبات التجارة الدولية وارتكاز حركيتها على النقل الجوي وتقدمه كان من أهل عوامل إحاطة الصناعة الجوية بحماية تشجيعية للنهوض بالمرفق ككل ، وذلك من خلال توحيد قواعد النقل الجوي الدولي<sup>5</sup> .

<sup>1</sup> - Dans ce sens : "...La volonté des gouvernements de protéger l'industrie naissante des compagnies aériennes contre les charges financières injustifiées". D. Barault, l'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de Varsovie à la convention de Montréal 1999, Mémoire DESS, IFURTA, 1999, p 2.

<sup>2</sup> - "...par le désir d'alléger les charges de la navigation aérienne moyen de transport qui n'avait pas encore atteint son développement technique". O. Riese, J. Lacour, op.cit, p 270.

<sup>3</sup> - "Le souci de ne pas nuire au développement de l'aviation et de ne pas aggraver les conditions économiques de l'exploitation aérienne en mettant une responsabilité excessivement lourde à charge des transporteurs". Voir : Max Litvine, op.cit, p 169 n° 77.

<sup>4</sup> - "...prendre en considération les conditions de fait de la navigation aérienne". Voir : P. Chauveau, Droit aérien, Librairie technique de la cour de cassation, Paris, 1959, p 170.

<sup>5</sup> "...La nécessité du commerce international exigerait une réglementation uniforme". Voir : F. Visscher, op.cit, p 280.

ولذلك أيضا اهتمّ المجتمع الدولي في محاولاته المستمرة لتنظيم أحكام النقل الجوي، بوضع القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق الحماية الاقتصادية والتشريعية لمؤسسات النقل الجوي حتى تنمو وتزدهر ، فيقدم الركاب على سلوك هذا الطريق من النقل دون ارتباك ، الأمر الذي يؤدي في نهاية المطاف إلى تقدّم مرفق النقل الجوي وتطوره<sup>1-2</sup>.

### ثالثا: التوفيق بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي :

بدا جليا خلال السنوات التي أعقبت الحرب العالمية الأولى عدم ملاءمة القواعد العامة للمسؤولية ولا القواعد الخاصة التي صدرت في شكل تشريعات جوية في عدة دول ، لكي تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وقد تبين لنا من خلال عرضنا في المطلب السابق شدة التناقض والتعارض بين مواقف الأنظمة القانونية إزاء الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ، فالنظام الإنجلوأمريكي لا يراها إلا تقصيرية كأصل عام باعتبار أن مصدرها هو القانون مباشرة ، أمّا النظام اللاتيني فيعتبر الالتزام بضمان السلامة متولدا عن العقد ذاته ، فالمسؤولية عقدية ، وشتان بين الطبيعتين التقصيرية والعقدية ، سواء من حيث الإعفاء أو التحديد أو مدى كل منهما وغير ذلك من الآثار المترتبة عنهما.

أمام هذا الوضع ، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية موحدة لتنظيم أحكام النقل الجوي الدولي ، من شأنها أن تحقق التوافق والتجانس بين النظم القانونية الدولية<sup>3</sup> ، وذلك من إعلاء الصالح العام للجماعة الدولية فوق النزاعات الوطنية التي يسيطر عليها تراث فكري وقانوني محلي لا يراعي الطابع الدولي للنقل الجوي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Dans ce sens : "Le développement du transporteur aérien est une nécessité au point de vue militaire, économique et scientifique ». Voir : H. Zoghbi, op.cit, p 12.

<sup>2</sup> Le doyen Coquoz confirme: "la navigation aérienne jouira longtemps encore de la concession d'un statut juridique privilégié". Voir : H. Zoghbi, op.cit, p 194.

<sup>3</sup> - "...donc satisfaire aux besoins et aux convenances des groupes sociaux les plus disparates". J. Constantinoff, p 393., La révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, RFDA, 1970, n°4

<sup>4</sup> "إن مشروع الاتفاقية يناقض في مواطن كثيرة قوانيننا وأعرافنا ، ولكننا قرّرنا تحمّل التضحيات...بغية التوصل إلى توحيد النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي". كلمة مندوب بريطانيا في اتفاقية وارسو 1929 ، انظر : فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 11.

وقد استشعرت الدول المهتمة بشؤون النقل الجوي آنذاك تلك الغاية ، فسارعت بتلبية الدعوة التي وجهتها الحكومة الفرنسية في عام 1923 إلى عقد مؤتمر دولي لتوقيع اتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل الجوي ، لينعقد بالفعل المؤتمر الأول الخاص بالنقل الجوي جامعا من حوله مندوبي 43 دولة ، وقد انبثق عن هذا المؤتمر إنشاء اللجنة الفنية للخبراء الحقوقيين الجويين Comité internationale technique d'experts juridiques aériens التي تولت دراسة مشروع مسؤولية الناقل الجوي الذي اقترحه رئيس الوزراء الفرنسي في عام 1923 على دول العالم من خلال الممثلين الدبلوماسيين لفرنسا في الخارج بهدف توحيد تلك القواعد. وبعد دراسة CITEJA لهذا المشروع وإدخال بعض التعديلات عليه تم عقد المؤتمر الثاني للقانون الجوي الخاص بفارسوفيا بدعوة من الحكومة البولونية من 4 إلى 12 أكتوبر 1929 بحضور مندوبي 33 دولة ، والذين ناقشوا المشروع ، ووقع عليه 18 من بينهم في 12 أكتوبر ، وحملت اسم "اتفاقية وارسو" بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والتي دخلت حيز التنفيذ في 13-02-1933<sup>1</sup>.

فماذا صنع المندوبون المجتمعون في وارسو 1929 وكيف تمكنوا من التوفيق بين الأنظمة القانونية المتضاربة ، وبمعنى آخر ما طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقية في ظل الحل المقترحة نم قبل الوفود المشاركة ؟

### الفقرة الثانية :

#### الطبيعة الشخصية (الخطئية) لمسؤولية الناقل الجوي

#### وفقا لاتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955

كان على واضعي اتفاقية وارسو 1929 في ضوء المعطيات والاعتبارات المذكورة أعلاه ، أن يوجدوا تشريعا دوليا ترتضيه معظم الدول. بما يوفق بين أنظمتها القانونية المتضاربة حتى تكسب الاتفاقية تأييدا دوليا أكبر فتضمن تطبيقها لتكون مشروعا دوليا ناجحا.

<sup>1</sup> O. Riese, J. Lacour, op.cit, p 230 , 231 ; H. Zoghbi, op.cit, p 2 ; Louis Cartou, op.cit, p 319.



وتعدّ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي من أدق المسائل ، إذ على أساسها يتحدّد نظام المسؤولية ككل ، لذلك لم يكن إعطاء طبيعة معيّنة لهذه المسؤولية بالأمر الهين أمام واضعي الاتفاقية.

### أولاً : طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وأساسها في ظل الاتفاقية الأصلية

لقد وجد المؤتمر في اتفاقية وارسو 1929 أنفسهم أمام مشكلة أولية توجب الفصل فيها قبل الخوض في أركان المسؤولية ، هي مشكلة طبيعة المسؤولية وأساسها. وتعدّ الطبيعة القانونية التي اكتستها مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929 ثمرة لالتقاء المفاهيم القانونية للأنظمة القانونية المتضاربة ، فجاءت ذات صيغة فريدة ومتميزة بتعدد بها عن الانتساب لأي من تلك الأنظمة القانونية.

وقد انتهت الاتفاقية إلى تأسيس نظام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ<sup>1</sup> ، وهي إذن مسؤولية شخصية *Responsabilité subjective* ، إذ كان الرأي الذي كتبت له السيادة عند وضع الاتفاقية هو اعتبار مسؤولية الناقل الجوي فيها قائمة على الأساس التقليدي الشخصي والذي كان سائدا في أغلب القوانين الوطنية<sup>2</sup>.

والواقع أنّ اتفاقية وارسو وإن أبقت على الأساس الشخصي إلاّ أنّه كان عليها أن تختار في إطار ذلك بين النظامين العالميين الإنجلوأمريكي واللاتيني المكّرّسين في مختلف القوانين الوطنية ، فالأول يجعل مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية يتحقق الخطأ فيها حين الإخلال بالالتزام ببذل العناية اللازمة لسلامة المسافرين والذي ينشأ عن القانون مباشرة، ولا تقوم مسؤولية الناقل إلاّ بإثبات خطئه من قبل الراكب.

<sup>1</sup> - "Les auteurs de la convention ont concédé au aérien deux privilèges essentiels en établissant une responsabilité subjective... le problème du fondement de la responsabilité a été très sérieusement débattue avant que ne soit admis le principe de la faute comme meilleure chef de réparation des très grands risques présentés par la navigation aérienne...". J. Sesseli, la notion de la faute dans la convention de Varsorie, nouvelle bibliothèque de droit et de jurisprudence, Paris, 1961, p 37, 38.

الناقل

<sup>2</sup> انظر عرضا للأنظمة القانونية لمختلف الدول التي تتبنى النظام الشخصي لمسؤولية الجوي: M.Lemoine, op.cit, n°5.749,750,754,759,761,770,771,776,800,803.

أمّا النظام اللاتيني فيعتبر مسؤولية الناقل عقدية أساسها العقد الذي يلقي على عاتق الناقل التزاما بنتيجة هو سلامة الراكب ، ويعدّ الناقل مسؤولا وفقا لهذا الأساس بمجرد الإخلال بالتزام السلامة ما لم يثبت أنّ الضرر اللاحق بالمسافر كان نتيجة سبب أجنبي. ويبدو أنّ اتفاقية وارسو تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية عقدية<sup>1</sup> ، لأنها اهتمت أساسا بعقد النقل وبيّنت الأضرار التي تتحقق عنها المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالتزامات يفرضها هذا العقد ، ذلك أنّ الالتزام الذي يعتبر الإخلال به مكوّنًا لخطأ الناقل هو ولاشك التزام عقدي يفرضه عقد النقل على الناقل ، فيكون من البديهي ألاّ تعتبر مسؤولية الناقل الناجمة عن الإخلال به إلاّ مسؤولية عقدية.

ولكن إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية ، فما هو أساسها ؟ أهو الخطأ الواجب الإثبات ، الخطأ المفترض ، أم الخطر ؟

الأصل في القواعد العامة في الأنظمة اللاتينية أن تكون المسؤولية العقدية قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات حين يتعلق الأمر بالتزام ببذل عناية ، حيث يقع على عاتق الدائن عبء إثبات جميع عناصر المسؤولية من وجود عقد وعدم تنفيذه الكامل أو الجزئي ، ووقوع ضرر وارتكاب خطأ ورابطة السببية بينهما ، وهو نفس الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية التقصيرية الذي يعتنقها النظام الإنجلوساكسوني ويطبقها على الناقل الجوي.

كما يمكن أن يكون أساس المسؤولية العقدية هو الخطأ المفترض افتراضا بسيطا إذ لا يقع على الدائن في هذه الحالة إثبات خطأ المدين كونه مفترضا ، بل على الأخير تحملا من

<sup>1</sup> حول الطابع العقدي لمسؤولية الناقل الجوي انظر : موقف الخبير Devos خبير الحكومة البلجيكية وواضع تقرير مشروع الاتفاقية ، أشار إليه : الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 215 ، وأيضا محمد وحيد محمد علي ، المرجع السابق ، ص 37 ، محمد علي عمران ، المرجع السابق ، ص 68 ، حمد الله محمد حمد الله ، عقد النقل البري ، البحري والجوي ، دار النهضة العربية ، 1998 ، ص 288 ، محمود سمير الشرفاوي ، محاضرات في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1988 ، ص 91 ، فايز نعيم رضوان ، محاضرات في قانون الطيران التجاري ، بدون دار نشر ، مصر ، 1985 ، ص 160 ، جلال وفاء محمدين ، دروس في القانون الجوي ، مطبعة الإشعاع ، الإسكندرية ، 1992 ، ص 282 ، عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 35. وانظر تطبيق أحكام المسؤولية العقدية على النقل الجوي الدولي من قبل القضاء الألماني والفرنسي والإيطالي والسويسري : ثروت الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 287 وما يليها. وبصفة عامة حول موقف القضاء من مسؤولية الناقل الجوي واعتبارها مسؤولية عقدية ، انظر :

Réné Rodière, Refat Abadir, André Chao, Le transport des personnes dans la jurisprudence, Librairie de la cour de cassation, Paris, 1973, p 36.

ويرى جانب من الفقه أنّ مسؤولية الناقل الجوي ليست عقدية ولا تقصيرية بل هي قانونية ناشئة عن القانون ومتعلقة بالنظام العام ، ولكن يراعى أنّ وجود التزام يفرضه القانون على أحد المتعاقدين لا يغير من طبيعة مسؤوليته عن الإخلال به واعتبارها دائما مسؤولية عقدية ، فالالتزام يظل عقديا ولو فرضه القانون تأكيدا له. حول هذا الرأي انظر : M. Litvine, op.cit, p 178 ، ويؤيده في هذا الطرح : عبد القادر بهنساوي ، المرجع السابق ، رسالة ، ص 189 ، مراد فهيم خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام وارسو للنقل الدولي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1986 ، ص 38.

المسؤولية أن يثبت إمّا تنفيذه للعقد على الوجه السليم أو أن ينفي الخطأ بإثبات أنّه تصرف وفقاً لمعيار الرجل العادي ولم يخرج عنه ، فيدحض قرينة الخطأ المفترضة<sup>1</sup>.

وقد تؤسس المسؤولية العقدية على أساس الافتراض الشديد للخطأ *responsabilité fondée sur une présomption renforcée de faute*<sup>2</sup> فلا تدفع المسؤولية في هذه الحالة بنفي الخطأ ، إذ أنّ افتراض الخطأ بهذه الشدّة يؤدي إلى افتراض رابطة السببية ، فلا تنتفي هذه الأخيرة إلاّ بإثبات السبب الأجنبي ، وقد عبّر عنها القضاء الفرنسي بالمسؤولية المفترضة *présomption de la responsabilité*<sup>3</sup>.

أمّا الفرض الأخير وهو بناء المسؤولية على أساس الخطر ، وهو أساس مستبعد — ولا شك في ذلك — تماماً من المسؤولية الشخصية ، لأننا نكون حينئذ بصدد مسؤولية موضوعية لا تقييم وزنا للخطأ ، تعمّد واضعو اتفاقية وارسو تفاديها حماية للناقل الجوي من قسوتها.

أمام هذه الفروض كان على واضعي اتفاقية وارسو أن يختاروا أساساً تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي ، وإنّ إضفاءهم الطابع العقدي عليها — كما سبق البيان — لا يعني أنّ الاتفاقية قد تبنت النظام اللاتيني برمّته ، والذي يرى أنّ التزام الناقل بسلامة المسافرين هو التزام بنتيجة فتنشغل مسؤوليته بمجرد حصول الضرر ولا ترفع إلاّ بإثبات السبب الأجنبي<sup>4</sup> ، بل أنّ الاتفاقية انحازت في هذا الجانب إلى النظرة الإنجلوساكسونية باعتبار التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية لا تحقيق غاية<sup>5</sup> ، ولكنّها لم تسائر منطق هذه النظرة إلى منتهائها ، ذلك أنّها خرجت عن قواعد المسؤولية التقصيرية وإحكام الالتزام ببذل عناية التي تفرض على المضرور تحمل عبء إثبات الخطأ — إثبات عدم بذل العناية اللازمة — بل عمدت إلى إعفاء المسافر من إقامة الدليل على تقصير الناقل فأقامت

<sup>1</sup> Dans ce sens : "Théoriquement la présomption de la faute ne change pas la nature de la responsabilité encourue mais elle renverse seulement la charge de la preuve reportée sur l'auteur du dommage". Y. Lambert-Faire, droit du dommage corporel, 3<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 2000, p 467.

<sup>2</sup> Voir : J. sesseli, op.cit, p 97.

<sup>3</sup> "La présomption de responsabilité" ne doit pas être confondue avec une simple "présomption de faute". Voir : Y. Lambert-Faire, droit du dommage corporel, 3<sup>ème</sup> édition Dalloz, paris op.cit, p 471.

<sup>4</sup> معنى هذا أنّ مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام اللاتيني تقوم على أساس الافتراض الشديد للخطأ *présomption renforcée de faute* لتقسيم أسس المسؤولية التي أوردناها في المتن.

<sup>5</sup> "...il ont retenu l'idée anglaise d'une simple obligation de diligence". Voir : P. Chaveau, droit aérien, Librairie juris-classeurs, Paris, 1951, p 173.

قرينة على خطأ الناقل بمجرد حدوث ضرر للمسافر ، بحيث ينتقل عبء الإثبات بمقتضاها من على عاتقه ليقع على عاتق الناقل<sup>1</sup>.

لكن هذه القرينة الافتراضية لم ترق بالالتزام بالسلامة إلى حدّ اعتباره التزاما بنتيجة ، إذ يحق للناقل دحضها ، فيتخلص من المسؤولية بإثبات أنّه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنّه كان من المستحيل عليهم اتخاذها (المادة 20 من اتفاقية وارسو) ، وهو دفع يؤكد خطيئة المسؤولية كون أنّ المسؤولية التي يجوز دفعها بإقامة الدليل على انتفاء الخطأ هي مسؤولية قوامها الخطأ لا الخطر<sup>2</sup>.

إذن ، مسؤولية الناقل الجوي في مفهوم الاتفاقية هي مسؤولية شخصية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض<sup>3</sup> ، إذ افترضت الاتفاقية أنّ الناقل لم يبذل القدر اللازم من العناية حتى يقيم الدليل على عكس ذلك.

ومن وجهة نظرنا ، وإن كانت الاتفاقية قد وفقت بين الأنظمة القانونية المختلفة، إلا أنّنا نرى أنّها انحازت انحيازاً بيناً للنظام الإنجلوساكسوني ، إذ بالرغم من اعتبار مسؤولية الناقل الجوي ذات طابع عقدي إلا أنّها اعتبرت التزامه مجرد التزام ببذل عناية ، بل أنّ فكرة افتراض الخطأ في جانبه ونقل عبء الإثبات على عاتقه ليست بالفكرة المستحدثة في الاتفاقية ، حيث أنّها تجد أصلها في قاعدة Res Ipsa Loquitur التي أوجدها القضاء الإنجليزي تخفيفاً على المضرور من عناء الإثبات لاسيما في حوادث الطيران، وتمكيناً له من الحصول على التعويض الجابر للضرر اللاحق به ، والتي تنتهي إلى افتراض الخطأ في جانب المسؤول<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> طبقاً للمواد 17 ، 18 ، 19 ، من اتفاقية وارسو 1929 .

<sup>2</sup> يرى جانب من الفقه والقضاء أنّ مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية وارسو هي مسؤولية موضوعية استناداً لكونها تنشغل بمجرد وقوع الضرر ، إلا أنّه فات أصحاب هذا الرأي حق الناقل في دفع المسؤولية بإثبات انتفاء الخطأ ، انظر : ثروت الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 215 . ولم يكن للاتفاقية أن تبني مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر ، أي المسؤولية الموضوعية ، هذه الطبيعة لم تكن آنذاك قد تبلورت بعد على الصعيد الدولي فضلاً عما تحتويه من شدة في مسؤولية الناقل الجوي في وقت كان الطيران التجاري لا يزال في المهد . انظر : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 310 .

<sup>3</sup> - La faute présumée de transporteur aérien, voir :

M. Zoghbi, op.cit, p 03, J.P. Tosi, rep. précité, p 10, n° 19 ; F. Visscher, op.cit, p 329; L. Cartou, op.cit, p 330 ; J. Sesseli, op.cit, p 41, O. Riese, J.Lacour, op.cit, p 269; P. Chauveau, op.cit, p 173; M. Lemoine, op.cit, n° 813; M. Letvine, op.cit, p 177; R.D. Barbeyrac, droit aérien JAR-FCL, Toulouse, 1998, p 80 et 81; M. Picard, op.cit, p 154.

<sup>4</sup> انظر طبيعة المسؤولية في النظام الإنجلوساكسوني قبل عقد اتفاقية وارسو ، في المطلب الأول من هذه الرسالة.

هذا وقد خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق وضع حد أقصى للتعويض يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ 125 فرنك بوانكاريه<sup>1</sup> ، وبمبلغ 250 فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام من الأمتعة (المادة 22 من الاتفاقية) طالما كان حسن النية.

### ثانيا : طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لبروتوكول لاهاي 1955

مرّ بنا أنّ تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي و أساسها ، في ظل اتفاقية وارسو، كان مرتبطا باعتبارات لعل أهمها هو توفير الحماية اللازمة للناقل الجوي في ذلك العهد ، لذلك اعتبر الكثير من الفقه و العديد من أحكام القضاء أنّ نظام المسؤولية الذي اعتمده الاتفاقية يمثل ضمانا حقيقية للناقلين الجويين على حساب المسافرين<sup>2</sup>.

فبعد سنوات قليلة من تطبيق اتفاقية وارسو 1929 ، لاسيما بعد الحرب العالمية الثانية، لوحظ جليا تناقص مخاطر الجو وسُجّل تطور تكنولوجيا هائل في مجال الطيران ، فتحققت السلامة الجوية بأن أصبح النقل الجوي الطريق الأكثر أمنا من بين طرق النقل الأخرى والأشد منافسة لها<sup>3</sup>. و في عام 1929، تاريخ وضع الاتفاقية، كانت مخاطر الطيران كبيرة، وكان القيام برحلة جوية يعدّ من قبيل المجازفة التي يقبل عليها المسافر برضاه. لكن التقدّم الهائل الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران أضفى على نظام المسؤولية فيها قسوة وشدة بالنسبة للمسافرين ، إذ لم تعد تلك المخاطر بالشادة ، فكان لتلك التحولات التكنولوجية أثرها الواضح على مسؤولية الناقل الجوي حيث بدأت تفقد خصوصيتها شيئا فشيئا ، ولم يعد من العدل أن يكون الناقل الجوي محلاً لإشفاق القواعد القانونية التي تنظم طبيعة المسؤولية ومداهها ، ولم يعد من العدل أيضا أن يُقحم المسافرين في تحمل جزء من مخاطر الجو<sup>4</sup>.

à 1920, il fut président de la république, 1913<sup>1</sup> Raymond Poincaré : Avocat et homme d'Etat français, de président du conseil et ministre des affaires étrangères de 1922 à 1924. il fut rappelé au pouvoir après l'échec financier du Cartel des gauches (1926-1929), et se résigna à dévaluer le franc (24 Juin 1928). Voir : petit Larousse, dictionnaire encyclopédique, Librairie Larousse, Paris, 1980, p 1488.

<sup>2</sup> "...L'intention des rédacteurs de la convention de Varsovie a été de favoriser le transporteur... en rendant se responsabilité plus difficile à prouver". J. Constantinoff, La révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, RFDA, 1970, n° 7, p 399.

<sup>3</sup> هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 6.

<sup>4</sup> "...Mais les progrès de l'aviation commerciale ont fait que la protection du transporteur ne se justifier plus comme en 1929, c'est pourquoi nous assistons depuis quelques années à un travail jurisprudentiel considérable

واستجابة لضحايا حوادث النقل الجوي ورغبة منها في توفير الحماية اللازمة لهم ، وأمام عجزها عن المساس بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي ، ذهبت المحاكم ، لاسيما الأمريكية منها <sup>1</sup> ، إلى التوسع في تفسير نصوص الاتفاقية على نحو خرجت به عن روح النص الذي قصده واضعوه <sup>2</sup> ، فراحت تضيي على الناقل سوء النية حتى لا يستفيد من حدود التعويض المقررة في الاتفاقية ، و تكون مسؤوليته غير محدودة <sup>3</sup> ، فجاءت هذه التفسيرات متناقضة فضلا عن اعتبارها بمثابة "التعديل القضائي" لأحكام الاتفاقية <sup>4</sup> .

وقد كان هذا التدخل القضائي محل انتقاد شديد من قبل الفقه الذي رأى أنّه من شأنه أن يهدم التشريع الدولي الموحد الذي وضعته الاتفاقية ، لذا بدا لزوما التفكير في تعديل الاتفاقية بما يحيط المسافرين بحماية أكثر وبما يضمن تفادي تباين مواقف المحاكم بشأن تفسير النصوص التي وضعتها.

وبالفعل تمّ تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي بتاريخ 1955/09/08 والذي دخل حيز التنفيذ في 1963/08/01 <sup>5</sup> ، غير أنّه حيبّ آمال وتطلّعات جمهور المسافرين إذ لم يكن في الحقيقة إلاّ حلقة أخرى جاءت لتكريس حماية الناقل الجوي ومدّها. فلم يمس التعديل المذكور طبيعة المسؤولية في شيء ، إذ ظلت على حالها مسؤولية عقدية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس <sup>1</sup> ، وظلّ التزام الناقل ، ترتيبا على

---

qui, en interprétant la convention ,tent maintenant a protégé le voyageur. " J.Constentinoff, Art précité ,RFDA ,p399.

<sup>1</sup> voir :Gérard LEGIER ,l'application de la convention de Varsovie par les juridiction américaines, RFDA, 1987, n°3, p151.

<sup>2</sup> "...les juges continuaient à donner des interprétations différentes et restaient très largement influencés par le désir ...de ne pas appliquer les limites de responsabilités de la conventions ... A quoi bon, dans ces conditions conserver une disposition trop souvent détournée du but dans lequel elle avait été conçue". F. Legrez, La convention de Varsovie-un bilan, RFDA, 1981, p 188.

<sup>3</sup> Voir : J.Constentinoff, art précité ,RFDA ,p 396, "Affaire Bern" où l'indemnité dépassait 920.000 \$, somme incomparable avec 8300 \$ de la convention de Varsovie. Voir aussi : A. Yokaris, Art précité, p 165 – 166.

<sup>4</sup> R.H. Mankiewicz, La convention de Varsovie et le droit comparé, RFDA, 1969, p 147.  
<sup>5</sup> كان من المفروض أن تتولى تعديل اتفاقية وارسو 1929 اللجنة الدولية الفنية للخبراء الحقوقيين الجويين CITEJA ، إلا أنّه تمّ حلها سنة 1947 وحلّ محلها اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني والتي اجتمعت في سبيل تعديل الاتفاقية بمدريد سنة 1951 ، تلاها اجتماع لجنة فرعية منبثقة عنها بباريس عام 1952 حيث تبنت فيه مشروعا كاملا لتعديل الاتفاقية الذي تمّ العدول عنه من طرف اللجنة القانونية في اجتماعها بربو ديجانيرو في عام 1953 خوفا من إجماع الدول عن الانضمام إليه بعد تحصيل الاتفاقية الأصلية على تصديقات أكثرية دول العالم ، لذلك رجحت فكرة التعديل الجزئي بمقتضى بروتوكول لاهاي لعام 1955. حول تفاصيل تعديل اتفاقية وارسو والمحطات التي مرّ بها ، انظر : ثروت الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 71 وما يليها ، وأيضا : H. Zoghbi, thèse précitée, p 47 et s.

للإشارة ؛ "H.Zoghbi" كان حاضرا في جلسات وفعاليات تعديل اتفاقيات وارسو في إطار تحضيره لرسالة الدكتوراه المذكورة أعلاه.

ذلك، التزاما بعناية . وتبقى الميزة الوحيدة التي قدّمها البروتوكول للمسافرين هو رفع الحدّ الأقصى للتعويض إلى الضعف أي 250 ألف فرنك ، وإلغاء الخطأ الملاحي باعتباره دفعا يسقط المسؤولية عن الناقل الجوي للبضائع<sup>2</sup> ، أمّا باقي الأحكام فكانت جانبية فقط تناولت تعريفا مضيقا للخطأ المعادل للغش والمستوجب للمسؤولية غير المحدودة للناقل ، وأعطت لتابعي هذا الأخير مكنة التمسك بحدود المسؤولية التي كانت مقررة له بمفرده<sup>3</sup> .

### الفرع الثاني :

#### مدى انعكاس طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو على التشريع الوطني:

تعدّ الجزائر دولة حديثة الاستقلال ، و ما نظامها القانوني الداخلي إلاّ انعكاس للنظام القانوني اللاتيني الفرنسي بحكم العلاقة التاريخية بين البلدين ، وقد وجدت الجزائر نفسها أمام قانون دولي موحد بشأن النقل الجوي - اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 - كان قد تكوّن في ظل ظروف اقتصادية واجتماعية محدّدة ، من دون أن تشارك هي في وضع أحكامه أو صياغتها<sup>4</sup> .

فما كان موقف المشرع الجزائري من هذا القانون الدولي الحاكم لمسؤولية الناقل الجوي ، وما مدى انسياقه وراءه وإدراج قواعده ضمن تشريعه الوطني ؟ ( الفقرة الأولى ) .  
ومهما يكن ، لاشكّ أنّ الدافع وراء الالتجاء إلى القواعد الدولية قد فرضته مجموعة من الاعتبارات التي أملت على المشرع الجزائري تبني طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي (الفقرة الثانية ) .

<sup>1</sup> انظر في هذا المعنى : ناجي عبد المؤمن ، الوجيز في قانون الطيران المدني ، القاهرة ، 2005 ، ص 232 ، حفيفة السيد حداد ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة ، ص 142 ، محمد بهجت أمين قايد ، الموجز في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007 ، ص 116 ، محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص 186 ، أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 312 .

<sup>2</sup> تنص المادة 20 من اتفاقية وارسو على أنه : " لا يكون الناقل مسؤولا في نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة... " . انظر في تفصيل الخطأ الملاحي : حسن كيرة ، مقاله السابق ، ص 39 وما يليها .

<sup>3</sup> Sur ses amendements, voir : J.P. Tosi, Rep.précité, p 11, n° 20,21,22, H. Cherkaoui, op.cit, p 32, 33; M. Litvine, op.cit, p 180, 181, Louis Cartou, op.cit, p 320 ;R.D. Barbeyrac, op.cit, p 93.

<sup>4</sup> A. Yokaris, l'application du droit conventionnel international en droit interne, analyse comparative de l'application effective de la convention de Varsovie, RFDA, 1979, n°2, p 170.

## الفقرة الأولى :

### طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الوطني.

كانت الجزائر لفترة طويلة خاضعة للقوانين الفرنسية بحكم أنها كانت مستعمرة فرنسية، فكان التشريع الفرنسي عموماً وقانون الملاحة الجوية خصوصاً سارياً وناظراً على الأراضي الجزائرية<sup>1</sup>.

وقد مرّ بنا ونحن بصدد الحديث عن طبيعة مسؤولية الناقل قبل عقد اتفاقية وارسو 1929 ، أنّ المشرع الفرنسي قد أصدر قانون الملاحة الجوية في 31-05-1924 والذي لم تختلف أحكامه المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي عن تلك الواردة في القواعد العامة والمطبقة على الناقل البري. فمسؤولية الناقل الجوي وفقاً لهذا القانون هي مسؤولية عقدية شخصية ، قوامها الخطأ المفترض ، ولا تدفع هذه المسؤولية إلاّ بإثبات السبب الأجنبي ، إلاّ أنّ المشرع قد خفف من حدّة هذا النظام بإتاحته للناقل الحق في اشتراط إعفائه من المسؤولية عن الأضرار المترتبة عن مخاطر الجو والأخطاء الملاحية<sup>2</sup>.

ورغبة من المشرع الفرنسي في توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الداخلي والدولي ، أصدر القانون رقم 57-259 بتاريخ 02-03-1957<sup>3</sup> ، الذي جعل كلا من الناقلين الوطني والدولي خاضعاً لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة بروتوكول لاهاي لسنة 1955<sup>4</sup> ، فطبيعة مسؤولية الناقل وفقاً لهذا القانون هي نفسها طبيعة مسؤول الناقل الدولي في ظل الاتفاقية بالشكل الذي أوضحناه<sup>5</sup>.

وظلّ الحال على ما هو عليه إلى أن نالت الجزائر استقلالها.

a été étendue à l'Algérie par le décret réglementant la navigation aérienne en Algérie du 19<sup>1</sup> "La loi de 1924 Janvier 1926. Voir : M. Lemoine, op.cit, p 514.

<sup>2</sup> طبقاً للمواد 41 ، 42 ، 45 من قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1924.

<sup>3</sup> Louis Cartou, op.cit, p 337, R. Rodière, droit des transports terrestres et aériens, p 133.

<sup>4</sup> وقعت فرنسا على اتفاقية وارسو في 12/10/1929 وصادقت عليها في 15/11/1932 ودخلت حيز التنفيذ لديها في 13/02/1933 بينما كان توقيعها على بروتوكول لاهاي في 28/09/1955 ومصادقتها عليه في 19/05/1959 ، ودخوله حيز التنفيذ فيها كان في 01/08/1963 ، انظر : [www.ICAO.org/conventions](http://www.ICAO.org/conventions).

<sup>5</sup> المادة 3/321 والمادة 3/322 تنصان صراحة على الإحالة إلى أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 بشأن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين وشاحني البضائع ، انظر : R.D. Barbayrac, op.cit, p 94



أولاً : طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية<sup>1</sup>

من المعلوم أنّ القانون رقم 157/62 الصادر في 1962/12/31 قد مدّد في سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري ، وبالتالي ظل قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1957 ساري المفعول إلى أن انضمت الجزائر إلى المنظمة الدولية للطيران المدني المعروفة اختصاراً بـ ICAO<sup>2</sup>، تلا ذلك انضمامها إلى اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955<sup>3</sup>، الأمر الذي تمخض عنه ضرورة صدور تشريع وطني ينظم الملاحة الجوية الداخلية بوجه عام ، ويحكم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حدود إقليم الدولة ، فكان ذلك من خلال القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية والذي جاء أحكامه مطابقة لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955.

وترتبط على ذلك لم يأت المشرع الجزائري في هذا القانون بجديد ، إذ أنّه هذا حدو واضعي اتفاقية وارسو ، فكانت الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الواردة به والتي أفرد لها المشرع قسماً كاملاً من المادة 71 إلى المادة 83. بمثابة المرآة العاكسة لتلك التي تتضمنها الاتفاقية المذكورة.

وبالتالي ، يعتبر الناقل الجوي في ظل القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية مثله مثل الناقل الدولي مسؤولاً ومسؤولية عقدية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل<sup>4</sup> ، ويستطيع هذا الأخير أن ينفي عنه هذه القرينة إذا ما أثبت أنّه اتخذ صحبة تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنّه استحال عليهم ذلك<sup>5</sup>، أو أنّ الضرر يعود في أصله إلى خطأ

<sup>1</sup> القانون رقم 166/64 الصادر في 28 جوان 1964 المتعلق بالخدمات الجوية ، ج.ر. رقم 09 ، لسنة 1964.

<sup>2</sup> انضمام الجزائر إلى المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO كان من خلال المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 05 مارس 1963.

<sup>3</sup> انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 كان من خلال المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 ، ج.ر. رقم 26 لسنة 1964.

<sup>4</sup> طبقاً للمواد 71 ، 72 ، 73 ، 74 المتعلقة على التوالي بمسؤولية الناقل عن الأضرار البينية اللاحقة للمسافرين ، أو مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بأمّعتهم ، وأخيراً مسؤوليته عن أضرار التأخير في إيصالهم. ويرى الدكتور عمار الزاهي في مؤلفه أنّ مسؤولية الناقل الجوي استلهمت أحكامها من نظام المسؤولية المفترضة وكذا من نظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض :

"Le régime de la responsabilité emprunte sa substance à la fois au système de la présomption de responsabilité et à celui de présomption de faute... c'est la nature hybride du régime de responsabilité". A. Zahi, droit des transports, Tome1, OPU, Alger, 1991, p 137.

<sup>5</sup> طبقاً للمادة 1/175 من القانون 166/64، وفي تفصيل ذلك انظر: سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 327 ، محمد زهدور، المرجع السابق، ص 127، وأيضاً A. Zahi, op.cit, p137

المضروب<sup>1</sup> ، كما أنه يمكنه أن يتمسك بإثبات الخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة لإسقاط المسؤولية عنه<sup>2</sup>.

كما أننا نجد أن المشرع الجزائري حاول من خلال نص المادة 103 من القانون 166/64 أن يسدّ الفراغ الذي قد يطرأ عن غياب نص خاص بالقانون المذكور وذلك من خلال الإحالة على قواعد القانون التجاري حين يتعلّق الأمر بمسؤولية الناقل الجوي<sup>3</sup>.

### ثانيا : طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الطيران الجديد<sup>4</sup>.

لقد خص المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 98-06 مسؤولية الناقل الجوي بقسم كامل يضم 12 مادة ضمن الفصل الثامن تحت عنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة من المادة 145 حتى المادة 156.

وعلى الرغم من حداثة قانون الطيران المدني ، وبالرغم من الأشواط الطويلة التي قطعها نظام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي كما سوف نرى في حينه<sup>5</sup>.  
إلا أنّ أحكام المسؤولية التي يتضمنها هذا القانون لم تستحدث حكما جديدا من شأنه التأثير على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي باعتبار أنّ تلك الأحكام لا تعدو أن تكون نسخة شبه كاملة لما تضمّنه قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 ، مع العلم أنّ كلا القانونين يستمدّان قواعدهما من اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955.  
ووفقا لذلك ، يظهر لنا أنّ مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي كانت ولا تزال مسؤولية عقدية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض ، سواء تعلّق الأمر بالأضرار اللاحقة

<sup>1</sup> طبقا للمادة 76 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 2/75 من القانون رقم 166/64 ، وقد أبقى المشرع الجزائري طبقا للنص المذكور على الخطأ الملاحي كسبب للإعفاء من المسؤولية بالرغم من مصادقة الجزائر على بروتوكول لاهاي 1955 ، والذي ألغى هذا الدفع الذي وضعته الاتفاقيات الأصلية وهو ما يدلّ على سعي المشرع إلى إحاطة الناقل الجوي بالحماية القانونية اللازمة.

<sup>3</sup> Art 103 de la loi n° 64/166 "dans le cadre des disposition du présent titre, la responsabilité est réglée conformément aux dispositions du code de commerce pour les transporteurs aériens".

<sup>4</sup> القانون رقم 06/98 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 27 يونيو 1998 يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ، ج.ر. رقم 48 لسنة 1998.

<sup>5</sup> نقصد بذلك التحول الجذري من المسؤولية الشخصية إلى المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين ، وذلك من خلال اتفاق مونتريال لعام 1966 وبروتوكول جواتيمالا لعام 1971 ، وأخيرا اتفاقية مونتريال لعام 1999 وهو ما سنراه في المطلب الموالي.

بالمسافرين أو أمتعتهم أو المسؤولية عن أضرار التأخير في إيصالهم<sup>1</sup>. وافترض الخطأ في جانب الناقل يدحض بإثبات الناقل لاتخاذہ وتابعیه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة ذلك ، بينما لم يعد في مكنة الناقل التذرع بالخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة كسبب للإعفاء من المسؤولية<sup>2</sup>.

### الفقرة الثانية :

اعتبارات تبني المشرع الجزائري لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو  
عام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955

إن استلهم المشرع الجزائري لأحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي الواردة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، سواء من خلال القانون 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية أو قانون الطيران المدني رقم 06-98، كان بغرض التوفيق بين قواعد مسؤولية الناقل الدولي والداخلي وتوحيدها من جهة ، وبغية إحاطة المؤسسة الوطنية للنقل الجوي بحماية تشريعية تنأى بها عن المخاطر الاقتصادية التي تترصدها.

أولاً : توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي داخليا ودوليا:

إن أمر تنظيم النقل الجوي داخليا متروك لإرادة الدولة ، وإن كانت طرفا في اتفاقية وارسو لعام 1929 ، فيحكم قانونها الداخلي الملاحة الجوية التي تتم داخل إقليمها، وبذلك ينشأ ازدواج في القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي تبعا لما إذا كان هذا النقل دوليا يخضع لاتفاقية وارسو أو داخليا يخضع للقانون الوطني.

فقد تضم نفس الطائرة أشخاصا يخضع بعضهم للقانون الوطني ويخضع بعضهم الآخر لأحكام اتفاقية وارسو ، فالأشخاص الذي يتوجهون مثلا من تلمسان إلى الجزائر يخضعون للقانون

<sup>1</sup> طبقا للمادة 1/148 من قانون الطيران المدني رقم 06-98.

<sup>2</sup> انظر المادة 231 من قانون الطيران المدني رقم 06-98 التي تنص على أن : "تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون ولاسيما تلك الواردة في... القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية ، إذا كان الخطأ الملاحي والخطأ في قيادة الطائرة في ظل القانون الأخير حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية طبقا للمادة 75 منه".

الجزائري بينما يخضع غيرهم ممن يجلسون أمامهم ويتابعون السفر إلى باريس لأحكام اتفاقية وارسو.

وهذا بطبيعة الحال وضع معيب ناشئ عن ازدواج القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي ، وخير وسيلة لإنهائه أن يعمل كل مشرع وطني من الدول الأطراف في اتفاقية وارسو على إدخال نفس أحكامها في التشريع الوطني الداخلي وتطبيقها على النقل الداخلي الذي يتم في إقليمها ، فتتوحد بذلك القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي الداخلي والدولي على السواء<sup>1</sup>.  
وقد سارعت العديد من الدول إلى محاولة توفيق أنظمتها الوطنية مع النظام الدولي لمسؤولية الناقل الجوي من خلال تبني أحكام اتفاقية وارسو ومدّ تطبيقها على النقل الداخلي<sup>2</sup>.  
وتختلف الطريقة التي اتبعت في سبيل ذلك ، ففي بعض الدول كفل المشرع التطبيق المباشر للاتفاقية عن طريق الإحالة صراحة على أحكامها في شأن مسؤولية الناقل الجوي<sup>3</sup>.<sup>4</sup> وبعض الدول الأخرى تحقق تطبيق الاتفاقية على النقل الداخلي دون الإحالة عليها صراحة ولكن باقتباس أحكامها أو الأخذ بذات نصوصها في القانون الوطني<sup>5</sup> ، وهي الطريقة التي اتبعها المشرع الجزائري من خلال قانون الخدمات الجوية رقم 64-166 ، خاصة وأنّ الجزائر من الدول التي لم يكن لها قانون خاص ينظم النقل الجوي بالنظر لحدادتها ، فلم يكن أمامها إلا أن تمدّد أحكام اتفاقية وارسو

<sup>1</sup> Dans ce sens : "Les Etats contractants devraient créer eux-mêmes le droit uniforme. Ce but, dans la pratique, est atteint par les Etats signataires de la convention par l'introduction dans leur législation nationale... de règles dont le contenu matériel est emprunté au texte du droit conventionnel uniforme". A. Yokaris, Art. précité, p 157.

<sup>2</sup> "la tendance à accorder les dispositions nationales avec les dispositions internationales s'est manifestée dans nombre de pays surtout après l'approbation de la convention de Varsovie". J. Rajski, Les applications nationales de la convention de Varsovie, RFDA, 1975, p 18.

وتجدر الإشارة في هذا الشأن إلى أنّ هناك نظامين قانونيين ، أحدهما لا يسمح بِنفاذ الاتفاقية في القانون الداخلي للدولة إلا بموجب صدور قانون يتضمن أحكام وقواعد اتفاقية أو يحيل إليها صراحة ، ونظام آخر يكتفي لتطبيق أحكام الاتفاقية على النقل الداخلي أن توقع الدولة وتصادق عليها

كالولايات المتحدة الأمريكية. انظر: A. Yokaris, Art précité, p 151, 152, 153.

<sup>3</sup> من ذلك القانون البلجيكي لسنة 1963 ، القانون الفرنسي لسنة 1957 ، القانون السويسري لسنة 1952 ، القانون الإسباني لسنة 1947 ، القانون البريطاني لسنة 1952. انظر : M. Litvine, op.cit, p 174 et s, D. Lureua, op.cit, p 194 et s, J.P. Tosi, responsabilité aérienne, op.cit, p 193 et s, H. Zoghbi, thèse précitée, n° 382 et s, M. Lemoine, op.cit, n° 749, 754 et 757.

<sup>4</sup> وكذلك أحال بعض المشرعين العرب صراحة على اتفاقية وارسو بشأن النقل الداخلي ، كالمشرع المصري من خلال قانون الطيران المدني لسنة 1981 ، والعراقي من خلال قانون الطيران المدني لسنة 1974 وأيضاً المشرع الأردني. في هذا انظر : أكرم ياملكي ، القانون الجوي ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 1998 ، ص 146 ، عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1996 ، ص 333 ، مراد منير فهميم ، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام وارسو للنقل الدولي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1986 ، ص 6 وما يليها.

<sup>5</sup> ومن ذلك القانون البرازيلي لسنة 1938 والإيطالي لسنة 1942 والمكسيكي لسنة 1950 والألماني لسنة 1943. انظر :

D. Lureua, op.cit, p 198 et s, H. Zoghbi, thèse précité, p 160 et s.

على النقل الداخلي<sup>1</sup>. وكذلك من خلال قانون الطيران المدني الجديد رقم 06-98 الذي استبقى نفس قواعد اتفاقية وارسو بشأن مسؤولية النقل الجوي.

وبهذا يكون المشرع الجزائري قد كفل وحدة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي بغض النظر عن كون النقل دوليا أو داخليا ، ولاشك في مزايا هذه الوحدة خاصة مع الاحتكار شبه المطلق للنقل الداخلي في الجزائر من قبل الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية ، إذ من شأن إخضاع هذا النقل لنظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي أن يستفيد الناقل في الرحلات الداخلية من طبيعة المسؤولية الخطئية والمحدودة التي وضعت معالمها اتفاقية وارسو ، ويعتبر في الواقع من أهم عوامل تشجيع الاستغلال التجاري للنقل الجوي الداخلي.

**ثانيا : تبني الطبيعة الخطئية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي واستبقاؤها : حكم يتلاءم مع وضع النقل الجوي الداخلي في الجزائر :**

إنّ حماية الناقل الجوي الدولي التي كرّسها واضعو اتفاقية وارسو لعام 1929 من خلال إعطاء مسؤولية الناقل الطابع الشخصي وبنائها على الأساس الخطئي ، تعدّ من الاعتبارات التي تتلاءم إلى حدّ بعيد مع وضعية النقل الجوي في الجزائر<sup>2</sup> ، بالنظر للظروف الاقتصادية والمالية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية التي تحتكر سوق النقل الجوي الداخلي في الجزائر. فالنقل الجوي يعدّ استغلالا تجاريا يستهلك نفقات ضخمة ، سواء تعلّق الأمر بجانب إعداد الأسطول الجوي وتجهيزه كإقتناء الطائرات الجديدة دوريا<sup>3</sup> ، أو بجانب المراقبة التقنية للطائرات القديمة وفحصها وصيانتها والتي كثيرا ما تلجأ إليها شركات النقل الجوي في محاولة منها لتشغيلها

<sup>1</sup> "...les législateurs des pays qui n'avaient pas élaboré en ce temps de règlements détaillées disposaient donc d'un modèle digne d'imitation...". Voir : J. Rajski, Art. précité, p 180.

<sup>2</sup> Dans ce sens : "La jeuneuse de l'Etat Algérien et son inexpérience dans le domaine des transports aériens interpelle l'Algérie à adopter des règles aéronautiques protectrice...". Voir : Touafak Rabah, les accords aériens bilatéraux, mode d'expression de la souveraineté nationale et enjeux économiques, Edition Houma, Alger, 2003, p 127.

<sup>3</sup> تجديد شركة الخطوط الجوية الجزائرية كان على فترات : في سنة 1971 تمّ في سنة 1979 تمّ في سنة 1990 ، وقد تمّ تجديده حديثا في سنة 2001 باستقدام 12 طائرة جديدة وأخيرا في سنة 2004 باقتناء 14 طائرة. حول هذا انظر : R. Touafak, op.cit, p 145.

Voir aussi : Le phare, Air Algérie sur le point de céder ses vieux appareils, n°3, Juillet 2004, p 27. وعلى سبيل المثال إنّ تكلفة اقتناء طائرة قديمة من طراز Boeing 747 يتراوح عمرها ما بين 10 و12 سنة في سنة 1988 يتراوح ما بين 32,5 و43,5 مليون دولار ، أما اقتناء طائرة جديدة من نفس الطراز فيكلف 120 مليون دولار. انظر : G. Kebabdjan, le prix d'un avion, Revue : problèmes économiques, Août 1991, p 28.

لمدة أطول<sup>1</sup> ، ضف إلى ذلك نفقات وتكاليف تجهيز مختلف المصالح الجوية التي ليست الملاحية الجوية في غنى عنها كمصالح الأرصاد الجوية للطيران ومصالح مراقبة الملاحية الجوية ، وهي أجهزة لا يمكن للسلامة الجوية أن تتحقق من دونها<sup>2</sup> . ضف إلى ذلك الظروف والأزمات الاقتصادية العالمية وتأثيراتها المباشرة على الوضعية المالية لشركات النقل الجوي ، و التي ليست شركة الخطوط الجوية الجزائرية بمنأى عنها<sup>3</sup> .

لذلك ومراعاة منه لهذه المعطيات الاقتصادية<sup>4</sup> ، عمد المشرع الجزائري سواء من خلال قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 ، أو قانون الطيران المدني الجديد رقم 06/98 إلى توفير الحماية التشريعية اللازمة للناقل الجوي الوطني الوحيد – شركة الخطوط الجوية الجزائرية – لاسيما وأن الشركة تحتكر إلى حدّ اليوم سوق النقل الجوي الداخلي<sup>5</sup> .

وتتحلى هذه الحماية في اعتبار مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية وبنائها على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ووضع سقف لمبلغ التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين

<sup>1</sup> Dans ce sens : "Les compagnies s'obligent à mettre en place des solutions transitoires elles choisissent de prolonger la durée de vie des vieux appareils théoriquement condamnés du fait de coût d'utilisation trop élevés". Voir : le bulletin édité par la direction des études économiques et financières de la banque Paris bas, publié dont la revue problèmes économiques, Août 1991, p 28. voir aussi dans le même sens : R. Touafak, op.cit, p 146.

<sup>2</sup> حيث أبرمت المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ENNA مع الشركة الفرنسية THOMSON في إطار ضمان سلامة الملاحة الجوية عقدا بقيمة 2 مليار دينار كما أبرمت عقدا آخر مع الشركة الإيطالية Alenia-Markoni يتضمن اقتناء 5 رادارات بقيمة 1,5 مليار دينار ، وقد تم إبرام العقدين على التوالي في سنة 2000 وفي سنة 1999 ، حول هذا انظر : Kaci. D, vers la modernisation du système de contrôle de la navigation aérienne, le Phare, n° 19, Novembre 2000, p 18 ; A. Boudjellal, l'Algérie dans le système des régions de l'OACI, le Phare, n° 65, Septembre 2004, p 22.

<sup>3</sup> Par exemple : "Les compagnies aériennes connaissent la pire crise de leur histoire soulignait l'IATA, estimant qu'elle ont accumulé des pertes plus de 30 milliard de dollars depuis les événements du 11 Septembre, et la guerre en Irak ne peut qu'aggraver ces pertes". Voir : Zineb El Hachemi, les compagnies aériennes confrontées à une véritable crise, le Phare, Mai 2003, p 27.

<sup>4</sup> حول دوافع تبني الدول النامية بشكل عام لسياسة تشريعية من شأنها توفير الحماية اللازمة لشركاتها الوطنية للنقل الجوي ، وبخاصة إحاطتها بنظام قانوني يجعلها في مأمن من التعرض لأزمات اقتصادية. انظر : D. Juglard, op.cit, n°2934, 2935,2936.

<sup>5</sup> شركة الخطوط الجوية الجزائرية هي المتعامل الوطني الوحيد في سوق النقل الجوي الداخلي بالرغم من أن قانون الطيران المدني يتيح إمكانية تولى عدة شركات وطنية خدمة النقل الجوي العمومي (المادة 09 منه) كما يمكن أن يؤدي هذه الخدمة ، من خلال عقود الامتياز ، الأشخاص الطبيعيين من ذوي الجنسية الجزائرية ، الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري وذلك طبقا للمادة 10 و المادة 2/112 منه و المرسوم التنفيذي رقم 43/2000 المؤرخ في 2000/02/26 يحدد شروط وكيفيات استغلال الخدمات الجوية ، وكذا المادة 05 من قانون 08/02 المؤرخ في 2002/01/23 يعدل ويتم القانون 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة للطيران المدني ، والذي فتح مجال الاستثمار في النقل الجوي من خلال ما يعرف بالطاكتسي الجوي. وتجدر الإشارة أن هناك شركة وطنية للنقل الجوي تدعى طاسيلي للخطوط الجوية التي تعد فرعا لمؤسسة سونطراك للمحروقات منذ سنة 2004 بعد أن كانت محل شراكة بين هذه الأخيرة وشركة الخطوط الجوية الجزائرية منذ عام 1998 تاريخ استحداثها ، وهي تضم ثلاثة فروع : ناقتاسيلي لنقل عمال البترول ، الخطوط الجوية طاسيلي للرحلات الجوية الوطنية والدولية ، Tassili Agro Aérien. انظر : R. Nowar, Tassili Air lines, une compagnie nationale en plein développement, le Phare, n° 103, Novembre 2007, p 17.

، وبالمقابل استبعاد نظام المسؤولية الموضوعية وغير المحدودة الثقيلة على كاهل الناقل الجوي والتي من شأنها دفع شركات الطيران إلى الإفلاس وبالتالي شل حركة الملاحة الجوية الداخلية<sup>1</sup>.  
وخلاصة القول أن الطبيعة الشخصية الخطئية والمحدودة لمسؤولية الناقل الجوي ، طبيعة تبنها المشرع الجزائري تشجيعا للشركة الوطنية - الخطوط الجوية الجزائرية - على مواصلة الاستغلال التجاري وتطويره والوقوف في وجه المنافسة الدولية لشركات النقل الجوي الأجنبية على صعيد النقل الجوي الدولي ، إلى جانب تقرير حماية قانونية أخرى تعرف بالاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي Les accords aériens bilatéraux<sup>2</sup> والتي تسعى الدولة من خلالها إلى جعل شركة النقل الوطنية صامدة في وجه شركات الطيران الأجنبية<sup>3</sup>

### المطلب الثالث :

#### المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي:

ظلت قواعد اتفاقية وارسو لعام 1929 ولفترة غير قصيرة تحكم مسؤولية الناقل الجوي ولم يتم مراجعتها إلا بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة 1955 ، وقد كان مجرد تعديل لا أكثر ، إذ أنه لم ينجح في إحداث تغيير جذري في نظام المسؤولية وذلك بإبقائه على المسؤولية الخطئية الميالة لحماية

<sup>1</sup> هذا بخلاف بعض الفقه الذي يرى أن نظام المسؤولية الذي يتبناه قانون الطيران المدني جاء حماية للمسافرين وليس الناقل ، ويتلخص رأيه في اعتبار الطائرة شيئا ، إلا أن المشرع قرّر استثناءها من جملة الأشياء التي تقوم المسؤولية عن حراسها وخصّها بقانون مستقل - قانون الطيران المدني - وكان الدافع وراء ذلك حسب هذا الفقه هو تذليل الطريق أمام ضحايا حوادث النقل الجوي في الحصول على التعويض عن الأضرار اللاحقة بهم جراء ذلك ، فتمسك هؤلاء بقانون الطيران المدني يجعلهم أحسن حظا مما لو تمسكوا بأحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء غير الحية. إلا أن الحقيقة هي عكس ذلك تماما ، ذلك أن مسؤولية حارس الشيء أشد قسوة على الناقل لأنها قائمة على أساس الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس ، فلا تدفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي ، وهي أقرب ما تكون إلى المسؤولية الموضوعية ، بخلاف مسؤولية الناقل في ظل قانون الطيران المدني والتي تنتفي بإثبات انتفاء الخطأ كونها قائمة على مجرد الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس زيادة على كونها مسؤولية محدودة ، وبالتالي فحظوظ المسافر أوفر ما تكون في ظل أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء غير الحية منها في ظل قانون الطيران المدني ، والذي جاء مستلهما أحكامه من اتفاقية وارسو 1929 ومراعيًا توفير الحماية القانونية اللازمة التي تتناسب مع الوضعية الاقتصادية للشركة الوطنية للنقل الجوي وفقا لما ذكرناه في المتن. حول هذا الرأي انظر : محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 128 ، 129 محمود جلال حمزة ، المرجع السابق ، ص 159 ، 160 .

<sup>2</sup> Dans ce sens : " Le manque d'expérience en matière de gestion commerciale, la taille de sa flotte et le manque de maturité instrument national sur le plan de la concurrence et de la compétition, a mené l'Etat Algérien à adopter des accords aérien protectionnistes en faveur de sa compagnie Air Algérie ".voir: R.Touafak,op.cit,p182.voir aussi:Le phare,le transport aérien des mutations économique en Algérie,n°64,Aout 2004,p 18.

<sup>3</sup> Dans ce sens : "Les considérations économiques et techniques influenceront sur la politique des Etats qui se nuancera selon la possibilité de leurs entreprises de transport aérien pour les protéger contre la puissance des entreprises étrangères. Cette protection se manifesterà dans les accords bilatéraux ou multilatéraux". Voir : H. Zoghibi, op.cit, p 191,voir aussi R. Touafak, op.cit, p 180.

الناقل الجوي على حساب عملائه ، إلى أن غدت الحاجة ملحة إلى ضرورة إعادة تكييف طبيعة مسؤولية الناقل الجوي بفعل التطورات المتعددة الجوانب والأصعدة والتي ظهر وقعها في تبني المسؤولية الموضوعية المكرّسة ابتداء في اتفاق مونتريال لسنة 1966 (الفرع الأوّل) ، ليتمّ مدّ نطاقها وإقرارها دولياً بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 ، وحديثاً من خلال اتفاقية مونتريال لسنة 1999 (الفرع الثاني).

### الفرع الأوّل :

#### دوافع التحول من المسؤولية الخطئية

#### إلى المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي:

لقد تخلت المسؤولية المدنية عبر مسار تطورها في كثير من الأحوال عن فكرة الخطأ كأساس لها واستبدلتها بفكرة الخطر ، فأضحت وفقاً لذلك تعرف بالمسؤولية الموضوعية. ولم تكن مسؤولية الناقل الجوي بمنأى عن هذا التحول ، إذ أنّه تحت تأثير مجموعة من العوامل والتطورات الجديدة أضحت لزوماً على المشرع الجوي الدولي إضفاء تلك الطبيعة الموضوعية على مسؤولية الناقل الجوي ، كونها الطبيعة الملائمة لتوفير الحماية اللازمة للمسافرين وبالمقابل رفعها عن الناقل الجوي الذي لم يعد في حاجة إليها. ولعلّ السبب المباشر والفعال لتبني النظام الموضوعي هو الموقف السلبي للولايات المتحدة الأمريكية إزاء النظام المقرر في اتفاقية وارسو لعام 1929 (الفقرة الأولى). كما أن هناك مجموعة من العوامل أدى تضافرها إلى إقرار المشرع الدولي بالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى :

#### موقف الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاق مونتريال لعام 1966:

إنّ السبب المباشر الذي وجّه أنظار المجتمع الدولي نحو المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي هو موقف الولايات المتحدة الأمريكية النابذ للمسؤولية الشخصية المقررة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 ، وثماره التي تجسدت من خلال اتفاق مونتريال الموقع سنة 1966.



## أولاً : موقف الولايات المتحدة الأمريكية الراض للمسؤولية الخطئية للناقل الجوي<sup>1</sup>:

بدا رفض الولايات المتحدة لنظام المسؤولية الخطئية من خلال نبذها لبروتوكول لاهاي ، ثم إعلانها الانسحاب من اتفاقية وارسو بالكامل.  
أ- نبذ بروتوكول لاهاي 1955 :

ظهر لدى الولايات المتحدة الأمريكية حرص شديد على توفير الحماية اللازمة لركاب النقل الجوي<sup>2</sup>، وذلك ما كانت تراه مفقدا في ظل نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو 1929 الذي جاء خصيصا لحماية الناقل الجوي من خلال جعل مسؤوليته مجرد مسؤولية خطئية ومحدودة. وقد ظهرت بوادر رفض الولايات المتحدة لهذا النظام في أعقاب الحرب العالمية الثانية وازداد حدة بعد سنة 1955 تاريخ توقيع بروتوكول لاهاي ، ليبلغ ذروته بعد عشر سنوات من ذلك حين أعلنت هذه الدولة انسحابها من الاتفاقية بعد أن رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي بالرغم من توقيعها عليه عام 1955<sup>3</sup>.

فقد أصبح بروتوكول لاهاي الموقع عليه في 28-09-1955 نافذا في 01-08-1963 ولم يقدم إلى مجلس الشيوخ الأمريكي للتصديق عليه إلا في شهر جوان من عام 1959<sup>4</sup>، وكان هذا المجلس بين رأيين متعارضين ، الأول ممثلا في شركات الطيران من خلال مجموعة وكالات الطيران

<sup>1</sup> يعد وزن الولايات المتحدة الأمريكية ثقيلًا في حجم حركة النقل الجوي الدولي ، لذا كان حرص المجتمع الدولي على أن تظل الدولة طرفًا في اتفاقية وارسو ، ولأجل ذلك كان لموقفها - كما سنرى - أثره البالغ في توجيه المشرع الدولي نحو تكريس المسؤولية الموضوعية لناقل الجوي من خلال اتفاق مونتريال لسنة 1966.

<sup>2</sup> يرجع حرص الولايات المتحدة الأمريكية على حماية ركاب الطائرة ضحايا حوادث النقل الجوي إلى استقرار النظم الديمقراطية في الدول الغربية ، ووقوفها إلى جانب الطرف الضعيف في الحياة الاقتصادية وإنصافه بكفالة حقوقه لاسيما حقه في التعويض عن الأضرار اللاحقة به بسبب الأنشطة التي يزاولها الطرف القوي في العلاقة، كما هو الشأن بالنسبة لجمهور المسافرين إزاء شركات النقل ، انظر : سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 84 ، 85 ، انظر أيضا : Henri et Léon Mazeaud, J. Mazeaud, François Chabas, Leçons de droit civil "obligations théorie générale, tome2, 9<sup>ème</sup> édition, Montchrestien, Paris, 2000, p 438.

<sup>3</sup> توقيع الولايات المتحدة على بروتوكول لاهاي 1955 كان بعد نحو 9 أشهر من تاريخ صدوره ، وتم ذلك باعتبار أنه استجاب من حيث مقدار التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين لاقتراح المندوب الأمريكي لكنه بمر السنين بدا جليا عدم كفاية هذا المقدار ولا انسجام طبيعة مسؤولية الناقل الجوي مع الحماية الواجب توفيرها للركاب ، انظر : فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 155.

<sup>4</sup> من بين الأسباب التي أدت إلى رفض بروتوكول لاهاي من طرف الولايات المتحدة الأمريكية وقوع كارثة جوية أودت بحياة أولاد أحد أعضاء مجلس الشيوخ مما دفع بهذا المجلس إلى إعلان سخطه على نظام المسؤولية في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي ، انظر : جلال وفاء محمدين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين - دراسة في القضاء الأمريكي - دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 1995 ، ص 22 الهامش رقم 27. هذا إلى جانب اهتزاز الرأي العام الأمريكي بسبب وفاة أحد كبار رجال الأعمال الأمريكيين وإصابة الممثلة Jean Forman في حادث سقوط طائرة ، انظر : فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 162 ، الهامش رقم 2 ، انظر أيضا : Mankiewicz , pourquoi les Etats-Unis n'ont pas ratifié le protocole de la Haye 1955, RFDA, 1967, p 349.

الداخلي IGIA<sup>1</sup> وحتى الإدارة الأمريكية نفسها إلى جانب مؤسسات التأمين والذي كان يدعو إلى التصديق على بروتوكول لاهاي باعتبار أنه ضاعف حد المسؤولية إلى 250 ألف فرنك ، وهو أفضل من أن تظل الولايات المتحدة ملتزمة بالحد الأقصى المقرر في الاتفاقية الأصلية ( 125 ألف فرنك). أما الرأي الثاني وهو جمهور المسافرين ممثلا من طرف جمعية المحامين الأمريكية ATLA<sup>2</sup>، فكان موقفه منتقدا ومعاديا تماما للاتفاقية والبروتوكول ككل<sup>3</sup>.

وكحلّ وسط ، اقترحت مجموعة وكالات الطيران الأمريكية IGIA على الحكومة الأمريكية أن ترفق عرض البروتوكول على مجلس الشيوخ بمشروع قانون يلزم شركات الطيران بتأمين إجباري على كل راكب بمبلغ 50 ألف دولار ، وبالفعل تقدّمت الحكومة الأمريكية بهذا الاقتراح في سنة 1964 إلاّ أنّه قوبل بالرفض من قبل البرلمان الأمريكي "الكونغرس" بسبب الضغط المتزايد من قبل جمعية المحامين الأمريكية التي كانت تعبّر عن الرأي العام المعارض للاتفاقية والبروتوكول. فأعلنت الحكومة الأمريكية أنّ نظام المسؤولية الوارد في البروتوكول لا يوفر للمواطن الأمريكي الحماية اللازمة ، ورأت أنّه من الأفضل الانسحاب كليّة من اتفاقية وارسو والرجوع إلى قواعد القانون العام Common Law وتطبيقها على مسؤولية الناقل الجوي<sup>4</sup> -<sup>5</sup>.

## ب- إعلان الانسحاب من اتفاقية وارسو :

في عام 1965 بدا جليا إصرار الولايات المتحدة على رغبتها في الانسلاخ عن اتفاقية وارسو ، إذ أعلنت انسحابها بمذكرة تقدمت بها إلى الحكومة البولندية بهذا الشأن بتاريخ 1965/11/15 تطبيقا للمادة 39 من الاتفاقية التي تجيز هذا الإجراء لأية دولة طرف في الاتفاقية ، على ألاّ ينتج قرار الانسحاب أثره إلاّ بعد ستة أشهر من تاريخ إعلانه أي في 1966/05/15. ومع

<sup>1</sup> Interagency Group on International Aviation.

<sup>2</sup> American Trial Lawyers Association.

<sup>3</sup> يمكن أن نرجع سبب إلحاح جمعية المحامين،الناطقة باسم جمهور المسافرين، على رفض نظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية إلى أنّها كانت تعبّر عن واقع الحال وهو انتشار النزعة المادية لدى الفرد الأمريكي بالميل إلى التعبير عن قيمة أي شيء بالنقود ، إذ أنّه أصبح من غير المطاق أن تظل الضحية دون تعويض عما لحقها من ضرر ، وأصبح التعويض عن الضرر حقا لكل شخص، وهو ما يمكن أن تضمنه المسؤولية الموضوعية. في هذا المعنى انظر : P. Jourdain, Les principes de la responsabilité civile, 4<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1998, p 10,11, Philippe Le Toureau, Loïc cadiet, droit de la responsabilité, Dalloz, Paris, 1998, p 43.

<sup>4</sup> جدير بالذكر أنّ الولايات المتحدة الأمريكية بامتناعها عن التصديق على بروتوكول لاهاي لعام 1955 كانت ترفض أن يخضع الناقل الجوي الدولي ، ومن باب أولى ناقلها على الخطوط الداخلية ، لأحكام هذا البروتوكول كون أنّ الاتفاقيات الدولية الموقع عليها تكون نافذة في النظام القانوني الأمريكي بقوة القانون بمجرد التصديق عليها ودون حاجة لإصدار قانون داخلي يقضي بذلك ، انظر : A.Yokaris, Art. Précité, p 152.

<sup>5</sup> J. Constantinoff, Art. Précité, p 398.

ذلك أعربت الولايات المتحدة عن إمكانية العدول عن فكرة الانسحاب قبل حلول تاريخ نفاذه، إذا ما تمّ مراجعة طبيعة المسؤولية وحدودها المقررة في الاتفاقية<sup>1</sup>.

وقد وضع التهديد الرسمي بالانسحاب من اتفاقية وارسو بقية الدول الأطراف فيها في موقف صعب وخرج ، لأنّ خروج الولايات المتحدة التي يمثل ناقلوها نسبة عالية من حركة النقل الجوي الدولي المنتظم ، قد يؤدي إلى انهيار هذه الاتفاقية وإصابة مرفق الطيران الدولي بكارثة حقيقية<sup>2</sup>.

إزاء هذا الوضع ، كان على المجتمع الدولي أن يجد مخرجاً قبل أن يصبح قرار الانسحاب نافذا ابتداء من 15 ماي 1966 ، فما كان الحل للخروج من هذه المشكلة ؟

**ثانياً : اتفاق مونتريال سنة 1966 : "المسؤولية الموضوعية المحدودة النطاق" :**  
\* ظروف توقيعه :

على إثر إعلان الولايات المتحدة انسحابها من اتفاقية وارسو ، كانت المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO تبذل جهوداً مضنية لتجاوز الأزمة التي حلتّ بالنقل الجوي الدولي ، فدعت إلى عقد اجتماع خاص لهذا الغرض في فبراير 1966 إلاّ أنّه باء بالفشل بالنظر لتباعد وجهات النظر بين أطرافه.

ومن جانبه سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA ، وهو منظمة غير حكومية، إلى إقناع مجموعة من شركات الطيران في بعض الدول بعقد اتفاق مع مجموعة أخرى من شركات الطيران الأمريكية لتبني نظام جديد لمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وبالفعل تمّ توقيع هذا الاتفاق في 04/05/1966 من قبل 33 شركة طيران<sup>3</sup> ، لتقرّه هيئة الطيران المدني الأمريكية CAB في 13/05/1966 أي قبل أن يصبح قرار الانسحاب نافذا بيوم واحد<sup>4</sup>. ويضمّ هذا الاتفاق من حوله اليوم أغلب شركات الطيران التي تعمل على الخطوط الدولية المنتظمة، ومن بينها شركة الخطوط الجوية الجزائرية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 21.

<sup>2</sup> - J. Constantinoff, Art. Précité, p 398 ets, Mankiewicz, le protocole de Gwatimala city, RFDA, 1971, p 15.

<sup>3</sup> من بينها 10 شركات طيران أمريكية و23 شركة أجنبية ، انظر : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 313.

<sup>4</sup> في الحقيقة لا يصدق وصف "الاتفاق" على هذه الوثيقة الموقعة بين فئة من الناقلين الجويين لأنه لا ينطبق على هؤلاء صفة أشخاص القانون الدولي العام ، وإنما هو مجرد إعلان جماعي من مجموعة من الناقلين - مشروعات تجارية - ألزموا أنفسهم مسبقاً بما تضعه هيئة الطيران المدني

## أ- اتفاق مونتريال 1966 محدود النطاق :

لما كان القصد من وراء هذا الاتفاق هو حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية، فقد كان تطبيقه محدود النطاق ويتحدّد وفق ضوابط ثلاثة:

- 1- أن يكون النقل دوليا وخاضعا لاتفاقية وارسو 1929 أي أن يكون النقل واقعا بين دولتين طرفين في الاتفاقية أو بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية شرط حصول رسو أو توقف في إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفا في الاتفاقية.
- 2- أن يكون النقل الجوي وفقا للضابط الأول يضم إمّا نقطة إقلاع الطائرة أو نقطة وصولها أو حتى مجرد هبوطها في مرسى جوي ، على أراضي الولايات المتحدة ، والغالب الأعمّ في هذه الفروض أن يكون الركاب من جنسية أمريكية.
- 3- أن يكون الناقل الذي نفذ عملية النقل طرفا في الاتفاق ، توقيعاً عليه أو انضماماً إليه<sup>2</sup>.

## ب- استبدال المسؤولية الخطئية بالمسؤولية الموضوعية :

تجسّدت مساعي الولايات المتحدة الأمريكية لحماية رعاياها من الركاب ، من خلال اتفاق مونتريال لسنة 1966 كخطوة أولى ، في رفع سقف التعويض الذي يلتزم به الناقل إلى 75 ألف دولار لكلّ راكب في حالة وفاته أو إصابته بأي أذى جسماني آخر<sup>3</sup>. وإن كان هذا الحدّ المرتفع الذي يعادل نحو 7 أضعاف حدّ المسؤولية المقرّر في الاتفاقية الأصلية<sup>4</sup> ، يمثل مكسبا حقيقيا لجمهور المسافرين الأمريكيين إلاّ أنّ الحصول عليه يظلّ مجرد احتمال ويبقى نيله مرهونا بقيام مسؤولية الناقل الجوي وعدم تمكنه من التحلّل منها بسهولة ، إذ

---

الأمريكية من شروط وأحكام تحمي بها رعاياها الأمريكيين ، وهو يخفي من ورائه اتفاقا ضمّنيا على تعديل جوهرى لمسؤولية الناقل الجوي المقررة في الاتفاقية لصالح دولة واحدة فقط هي الولايات المتحدة. حول هذا المعنى انظر : Mankiewicz, Le statut de l'arrangement de Montréal "Mai 1966" et la décision du CAB du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leurs passagers, RFDA, 1967, p 387 ets.

<sup>1</sup> بالرجوع إلى تذكرة السفر للخطوط الجوية الدولية الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie نجد تنصيحا صريحا على إمكانية خضوع النقل الجوي الدولي لأحكام هذا الاتفاق ، إذا ما كانت نقطة الإقلاع ، الوصول أو الرسو واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية.

<sup>2</sup> سمير الشرفاوي ، المرجع السابق ، ص 97 ؛ مراد منير فهم ، المرجع السابق ، ص 25 ؛ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 188 ؛ جلال وفاء محمد ، المرجع السابق ، ص 32.

<sup>3</sup> طبقا للمادة الأولى من الفقرة الأولى من اتفاق موبال لسنة 1966.

<sup>4</sup> الحدّ الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالركاب في اتفاقية وارسو هو 125000 فرنك وهو يعادل 8300 دولارا أمريكيا ، أي قيمة التعويض في بروتوكول لاهاي بعد مضاعفتها أصبحت 250 ألف فرنك ما يعادل 16600 دولار. انظر :

J. Constantinoff, Art. Précité, p 396.

يكفي أن يثبت أنه اتخذ وتابعوه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك حتى تنتفي مسؤوليته<sup>1</sup>.

ولكي يكون حصول الراكب على التعويض أمراً مؤكداً ، سعت الولايات المتحدة ، وهو الأمر الذي يهمننا في هذا المقام، إلى استبدال مسؤولية الناقل الجوي الخطيئة بالمسؤولية الموضوعية ، وإن كان النظام الإنجلوساكسوني و قواعد Common Law لا تتفق على الإطلاق مع هذه الطبيعة الأخيرة ، باعتبار أن هذه القواعد - كما مرّ بنا - تعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات<sup>2</sup>.

إن تحول الولايات المتحدة نحو تبني المسؤولية الموضوعية يعكس نيتها في حماية رعاياها من المسافرين بعد أن كان الناقل ينعم بتلك الحماية في ظل المسؤولية الخطئية ، وقد تجسّد هذا التحول وتلك النية في الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاق مونتريال 1966 التي نصّت على أنه "ليس للناقل فيما يخص دعاوى التعويض الناشئة عن وفاة أو جرح الراكب أو إصابته بأي أذى جسماني آخر أن يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة 1/20 من اتفاقية وارسو أو تعديلها في بروتوكول لاهاي.

فالناقل وفقاً لهذا النص لا يستطيع أن يدفع عنه المسؤولية بإقامة الدليل على أنه اتخذ رفقة تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك ، مما يعني أن نظام المسؤولية في ظل اتفاق مونتريال قد تخلى عن فكرة الخطأ كأساس لها ، باعتبار أن الناقل لا يستطيع الفكك منها بإثبات انتفاء الخطأ وتبني فكرة الخطر وتحمل التبعة بحيث تقوم مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر بغض النظر عما إذا كان سلوكه خاطئاً أم لا ولم يعد أمامه من سبيل للتخلص من هذه المسؤولية الشديدة سوى إثبات خطأ الراكب نفسه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> طبقاً للمادة 20 من اتفاقية وارسو 1929.

<sup>2</sup> يستثنى من هذا المبدأ : قاعدة Res ipsa loquitur "الأشياء تتحدث لذاتها" و التي استحدثها القضاء الإنجلوساكسوني لصالح المسافرين تسهيلاً عليهم لإثبات قيام مسؤولية الناقل الجوي كونها تنتهي لافتراض الخطأ على عاتق الناقل ، والتي تعتبرها نقطة البداية نحو المسؤولية الموضوعية. انظر في هذا المعنى : طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل الأنظمة الإنجلوساكسونية في المطلب الأول من هذا المبحث.

<sup>3</sup> Mankiewicz, le statut de l'arrangement de Montréal "Mai 1966" et la décision du CAB du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leurs passagers, Art précité, p 404, J.P.

Tosi, Rep. Précité, n 45, H. Cherkaoui, Op.cit, p 34, 35, . Constantinof, Art. Précité, p 406.

وفي الفقه المصري انظر : أبو زيد رضوان ، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ، ونظم التأمين عليها ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، العدد 1 ، مطبعة جامعة عين شمس ، 1974 ، ص 6 ؛ فاروق زاهر ، القانون الجوي ، "قانون الطيران التجاري" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 ، ص 99.

وبذلك يكون اتفاق مونتريال 1966 بمثابة اللبنة الأولى للمسؤولية الجوية الموضوعية، إذ أنه تجرأ على إدخال هذا المبدأ لأول مرة في مجال النقل الجوي الدولي ومثل خروجاً غير مسبوق عن نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو<sup>1</sup>، ولذلك يعتبر هذا الاتفاق عاملاً مباشراً ودعوة صريحة لإعادة النظر في طبيعة المسؤولية في ظل الاتفاقية الأصلية والتي تشتت أحكامها بعد أن كانت موحدة، إذ أصبحت طبيعة المسؤولية تتراوح بين الخطيئة والموضوعية بحسب مسّ عجلات الطائرة للتراب الأمريكي من عدم ذلك.

### الفقرة الثانية :

#### العوامل الأخرى المسهمة في تبني المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي:

إلى جانب موقف الولايات المتحدة الأمريكية الداعي صراحة لتبني الطبيعة الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي، وتجسيد ذلك فعلياً من خلال اتفاق مونتريال 1966 والذي يعدّ تعدياً صارخاً على أحكام الاتفاقية، كونه يمثّل استجابة لإرادة دولة واحدة فقط من بين الدول الأطراف في الاتفاقية، وجدت عوامل أخرى لا تقل أهمية حيث كان لها الأثر البالغ في توجيه أنظار المشرع الدولي نحو المسؤولية الموضوعية، وتتمثل هذه العوامل في التطور التقني، ضغط الفقه واستجابة القضاء له واتساع نظام التأمين من المسؤولية.

#### أولاً : التطور التقني - عامل واقعي - :

<sup>1</sup> في الواقع لم يكن لاتفاق مونتريال السابق في تبني المسؤولية الموضوعية في النقل الجوي، بل كان هذا المبدأ مقرراً في عدّة تشريعات طيران داخلية قبل عقد اتفاقية وارسو 1929 وبعده كالتشريع الألماني لسنة 1922 والتشريع الروسي لسنة 1932 والتشريع السويسري لسنة 1920 والتشيكى لسنة 1925 واليوغزلافى لسنة 1922، وقد انتشر هذا المبدأ بعد الحرب العالمية الثانية في كثير من الدول. انظر: حسن لفيحة، المقال السابق، ص 14، 15؛ محمد زهدور، المرجع السابق، ص 840؛ عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 07؛ فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص 160؛ جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 1992، ص 281. وفي الفقه الأجنبي، انظر: M. Litvine, Op.cit, n° 160 ; M. Picard, Op.cit, p 151, 152; M. Lemoine, Op.cit, n° 783,787,791; J.Rajski, la responsabilité du transporteur aérien dans la législation de quelques pays socialistes, RFDA, 1971, p 14 et 25. كما أنّ مبدأ المسؤولية الموضوعية ليس غريباً عن المشرع الجوي الدولي إذ أنه اعتبر مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها للغير على السطح مسؤولية موضوعية وفقاً لنصوص اتفاقية روما الموقعة في 1933/05/29 والمعدلة باتفاقية روما الموقعة في 1952/10/07 المتعلقة بهذا الشأن. انظر: M. Lemoine, la responsabilité des navigateurs aériens vers les tiers à la surface, thèse, Paris, 1935, p 74 et s.

حين وضعت اتفاقية وارسو في عام 1929 كان النقل الجوي لا يزال في مهد الولادة ، وكان محفوفاً بالمخاطر ، لذا اتسمت أحكامها بالميل لحماية النقل الجوي على حساب المسافرين ، إذ أنه كان على هؤلاء أن يتحملوا جزءاً من تلك المخاطر التي تحيط بالنقل الجوي والتي كان يجب أن يتحملها الناقل بمفرده<sup>1</sup>.

وكانت الغاية الرئيسية من وراء ذلك هي ضمان بقاء مرفق النقل الجوي وتطويره. ولا شك أن هذا الهدف قد تحقّق ، فإجراء مقارنة بسيطة بين ما كان عليه النقل الجوي في ذلك العهد وبين ما هو عليه اليوم يدلّ دلالة قاطعة على ازدهاره وتفوّقه ، إذ لا مبالغة في القول إذا اعتبرنا أن الطائرة أضحت من وسائل النقل الأكثر أمناً في الوقت الحاضر<sup>2</sup>. فقد تطورت الصناعة الجوية تطوراً عظيماً بفضل الابتكارات والاختراعات الجليلة التي لا تكاد تتوقف ، والتي تدعم السلامة الجوية وتؤكد لها كمبدأ يسود النقل الجوي ، وذلك من خلال البرامج الأمنية Programmes de sécurité والأنظمة الدولية المستحدثة لضمان أمن الملاحة الجوية إقليمياً وجهوياً ودولياً ، بفضل الجهود التي تبذلها المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO الهادفة إلى مطابقة الأنظمة الوطنية للسلامة الجوية للدولة مع المقاييس العالمية من أجل تفادي وقوع الحوادث الجوية<sup>3</sup> ، إلى جانب الأجهزة والمعدات العالية الكفاءة والدقة كجهاز الرادار للمراقبة Contrôle radar الذي يؤدي وظيفة بالغة الأهمية في تنظيم الملاحة الجوية<sup>4</sup> ، إضافة إلى إخضاع الطائرات لعمليات الصيانة والرقابة الدورية والمستمرة والذي من شأنه ضمان سلامة الرحلات

<sup>1</sup> Loïc Gard, L'obligation de sécurité et le transport aérien des personnes, Colloque : "L'obligation de sécurité", Université de Bordeaux, 2003.

<sup>2</sup> Bovin Stefane, Le nombre d'accidents dans le transport aérien en diminution constante, Assurance générale de France, article du 24/08/2000, p 05.

<sup>3</sup> لمزيد من التفصيل حول السلامة الجوية والجهود المبذولة لتحقيقها. انظر : هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1999 ، ص 63 وما يليها ، بسرية محمد عبد الجليل ، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات ، رسالة دكتوراه ، جامعة الإسكندرية ، 2006 ، ص 155 وما يليها. انظر أيضا : M. Goussot, Les transports dans le monde, Dalloz, Paris, 1993, p 49,60,63.

وجدير بالذكر أن الجزائر تبذل جهوداً مضمّنة للالتزام ببرامج ICAO للسلامة الجوية، وتكريساً لذلك صدر المرسوم التنفيذي رقم 50-94 المؤرخ في 1994/02/26 المتعلق باستحداث لجنة وطنية لسلامة الطيران المدني ولجان السلامة بالمطارات ، ج.ر. رقم 94/11 ، حول مطابقة أنظمة السلامة الوطنية مع برنامج ICAO ، انظر :

Tawafak Rabah, La sureté et la sécurité aéronautique, édition Houma, Alger, 2003, p 70 et s, A. Boudjlel, L'Algérie dans le système des régions de l'OACI, le phare n° 65 Septembre 2004, p 22, Y.A, vers une conférence international sur la sureté aérienne, n° 30 Mai 2002, p 41, Christiane Scapel, le système de contrôle aérien, le phase, n° 42, octobre 2002.

<sup>4</sup> وقد بادرت الجزائر إلى اعتماد جهاز Radar في الملاحة الجوية منذ عام 2000 لضمان السلامة الجوية، انظر : Kaci. D, Vers la modernisation du système de contrôle de la navigation aérienne, le phare, n° 19, 2000, p 18,19.

الجوية<sup>1</sup>. ضف إلى ذلك التطور الذي يسجله مرفق الأرصاد الجوية ودوره الفاصل في تحقيق أمن الحركة الجوية ككل ، وذلك من خلال الاستطلاعات والتنبؤات الجوية التي يمكن أن تحول دون وقوع الكوارث الجوية<sup>2</sup>.

وترتبا على ذلك ، تقلصت المخاطر الجوية إلى أدنى درجاتها ، وأمكن حصرها في نطاق أضيق إذ أن نسبتها أقل بنحو أربع مرات عن نسبة مخاطر الطرق ، وقد انعكس ذلك على مستوى الحوادث الجوية الذي يسجل انخفاضا مستمرا عبر مرّ السنين<sup>3</sup>.

وبالتالي ، لم يعد للناقل الجوي أن يتذرع بالمخاطر غير المألوفة والتي طالما برّرت حمايته التشريعية والتي لم يعد بحاجة المسافر إليها ، وأضحى لزوما تحويلها نحو هذا الأخير حيث بات من غير الطبيعي أن يطلب من مستعمل الطائرة أن يتحمل جزءا من مخاطر الجو<sup>5</sup> ، ممّا يستدعي استبدال المسؤولية الخطئية التي لم تعد تتوافق مع واقع الحال<sup>6</sup> ، بالمسؤولية الموضوعية الأنسب والأكثر ضمانا لمستعملي الطائرة في حصولهم على التعويض.

إذن ، لقد كان للإنجازات التكنولوجية التي حققها الإنسان في عالم الطيران أثرها الحاسم والبالغ في تطوّر طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ، والذي لن يتوقف ما دام أن عجلة التطور

1 A. Meterfi, Entretien et maintenance : des impératifs de sécurité, le phare, n° 11, mars 2000, p voir aussi : le phare, contrôle des compagnie aériennes, n°80, décembre 2005, p 17, O.H. Bouzid, inauguration de la base de maintenance des avions de l'aéroport Houari Boumediene, le phare, n° 57, 2004, p 32.

2 - حرص المشرع الجزائري وتأكيد على الدور الهام لمصلحة الأرصاد الجوية جاء ضمن المادة 102 وما يليها من قانون الطيران المدني رقم 06-08.

3 - "le taux d'accident en moyenne mondiale est de l'ordre de 1,2 accident mortel par million d'heures de vol, selon l'indicateur « nombre de décès par passager kilomètre transporté » (P.K.T), l'avion est deux fois plus sûr que le transport ferroviaire et trente fois plus sûr que l'automobile". Y.L.Faire , Op.cit, n° 739, p 815. V. aussi : le phare, Moins de passagers morts dans des accidents d'avion l'an dernier, n° 60, Avril 2004, p 22.

انظر أيضا : تقرير مكتب ارشيف تحطم الطائرات بسويسرا : تحطم 163 طائرة بخلف مقتل 965 في العالم سنة 2007 ، جريدة الخبر يوم 2008/01/11.

4 أما على الصعيد الداخلي ، فالجزائر لم تشهد إلا كارثة جوية وحيدة على مدار 20 سنة الماضية وقعت بمطار تمنراست وأودت بحياة 102 راكبا وهو عدد ضئيل بالمقابل مع النسبة المتزايدة عاما بعد عام من ضحايا الطرقات. انظر : جريدة الخبر ليوم : 2003/03/13 حيث بلغ عدد القتلى سنة 2003 ما يجاوز 5000 شخص. انظر أيضا : Tawafak Rabah, la sûreté et la sécurité aéronautique, Op.cit, p 155, 156.

5 O. Riese, J. Lalourt, précis de droit aérien international et suisse, LGDJ, Paris, 1951, p 252.

في عام 1951 كان من غير الطبيعي تحميل المسافرين مخاطر الجو فما بالك باليوم ؟

6 "L'ancienneté de la convention varsovie s'est accompagnée d'un vieillissement rapide", Loïc Gard, Op.cit, p 151.



التكنولوجي لم تتوقف<sup>1</sup> ، ولعلّ الفقه قد اتخذ من هذا التطور دافعا لبناء مسؤولية مدنية قائمة على أساس غير فكرة الخطأ.

### ثانيا : ضغط الفقه:

لا يمارى أحد في دور الفقه الفعّال في رسم وإرساء معالم المسؤولية الموضوعية من خلال مختلف النظريات التي اتخذت من فكرة الخطأ أساسا للمسؤولية المدنية بدلا من فكرة الخطأ. وقد نشأت هذه النظريات الفقهية في بداية القرن 19 بالنظر لعدم كفاية قواعد المسؤولية العادية التي تقوم على أساس الخطأ للاستجابة لمقتضيات تعويض المضرورين من الحوادث الناشئة عن استخدام الآلة الحديثة التي اكتسحت المجتمع وحوّلته إلى مجتمع صناعي ، حيث ظلّ الكثير من المصايين من تلك الحوادث دون تعويض لمجرّد عجزهم عن إثبات الخطأ<sup>2</sup>.

فتركز اهتمام الفقه حول توفير الحماية اللازمة للمضرور وتحسين وضعه بصفته ضحية للحادثة<sup>3</sup> ، الذي ليس إلاّ تجسيدا ماديا للخطر ، هذا المصطلح الذي غزا المسؤولية يغزو الآلة

<sup>1</sup> "le droit aérien en formation suivra le mouvement du vol lui-même qui, par l'effet des recherches et des inventions va sans cesse vers des nouveaux perfectionnement". Doyen Caquoz, cité par : H. Zoghbi, thèse précitée, p 189.

<sup>2</sup> كان الفقيه LABBE أول من شيّد دعائم نظرية المسؤولية الموضوعية بواسطة نظريته الشهيرة "تحمل التبعة" والتي كان منشأها ومهد ولادتها المسؤولية عن حراسة الأشياء غير الحية ، لذلك تسمى لمسؤولية الموضوعية بالمسؤولية الشينية أيضا ، وقد ساعده في تأسيس هذه النظرية وتأسيسها الفقيهان Josserand و Saleilles اللذان حملا مشعلها من بعده ، ويرى هؤلاء الفقهاء أنّ نص المادة 1/1384 يعدّ مبدأ عاما للمسؤولية عن حراسة الأشياء غير الحية ، وهو لم يشر للخطأ كشرط لازم لقيام مسؤولية حارس الشيء ، بل أنّ مسؤوليته تتحقق بمجرد ترتب الضرر ، وكانت تلك هي نقطة انطلاق المسؤولية الموضوعية.

ونشير إلى أنّ النظريات الموضوعية ظهرت في صورتها المطلقة باسم نظرية تحمل التبعة حيث يسأل الشخص في ظلها عن جميع أفعاله التي تلحق ضررا بالغير سليمة كانت أم خاطئة ، وصورتها المقيدتين المتمثلتين في نظرية الخطر المستحدث والتي تجعل الشخص مسؤولا إذا ما ترتب نشاطه الذي يستحدث خطرا ضررا بالغير ، ونظرية الغنم بالغرم التي تقيم المسؤولية على مزاوّل النشاط كونه يلقي مغام من وراء ذلك ، فعليه أن يتحمل مغارمه التي يضار غيره بها.

وعن الأساس المنطقي لهذه النظرية ، فإنه بانفصال المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية أصبح التعويض المدني لا دخل للعقوبة فيه ، إذ يجب أن يكون أساس هذه المسؤولية هو الضرر الذي يستوجب التعويض لا الخطأ الذي يقتضي العقوبة. فمصدر المسؤولية الموضوعية من وجهة نظر هذا الفقه هو الواقعة ذاتها محدثة الضرر ومادياتها وليست العناصر الشخصية والنفسية للخطأ .

« ...matérialiser le droit civil... jeter par-dessus bord le coté psychologique du droit » Saleilles, cité par : Henri et Léon Mazeaud et autres, Op.cit, p 437.

ولذلك تسمى المسؤولية المادية أيضا. حول نظريات تأسيس المسؤولية المدنية على فكرة الضرر انظر : نصر الرفاعي ، رسالته السابقة ، ص 423 وما يليها ؛ إبراهيم الدسوقي ، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر ، المرجع السابق ، ص 236 وما يليها ، عادل المقدادي ، المرجع السابق ، ص 113 ، محمود جلال حمزة ، المرجع السابق ، ص 377 ، محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 35 ، 72 ، محمد التلتي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، 1988 ، ص 159 وما يليها ، انظر أيضا:

Henri et Léon Mazeaud et autres, Op.cit, p 437, 445 ; Philippe Le Tourneau, Loïc Cadiet, Op.cit, p 15, n° 38, Christian L. Deschamps, Droit des obligations, Ellipes, Paris, 1998, p 153.

<sup>3</sup> "Influence de la victimologie nouvelle science issue de la criminologie", C.L. Deschamps, Op.cit, p 18.

للمجتمع وأصبح بوقوعه يمكن أن يظل محدث الضرر مجهولاً<sup>1</sup>، مما جعل الخطأ أساساً ضعيفاً وغير كافٍ لضمان حق المضرور في الحصول على التعويض<sup>2</sup>.

لأجل ذلك كان ردّ فعل الفكر القانوني إزاء التطورات الحديثة في استخدام الآلة وما ينشأ عنها من أضرار جسيمة شديداً جداً، دفع ببعضهم إلى الانقلاب على قواعد المسؤولية التقليدية والمناداة بوجوب تغيير أساس هذه المسؤولية، واتخاذ فكرة الخطأ أساساً للمسؤولية عوضاً عن فكرة الخطأ العتيقة التي لم تعد تتناسب مع مقتضيات العدالة في المجتمعات المعاصرة<sup>3</sup>.<sup>4</sup>

ومن بين العلاقات الجديدة التي طفت بها الآلة - الطائرة - على سطح المجتمع، علاقة الراكب في مواجهة الناقل الجوي ولعلّ من أهم آثارها الحوادث الجوية الخطيرة، لذا تعالت أصوات كثيرة من فقهاء القانون الجوي تدعو إلى ضرورة البحث على أساس أخلاقي آخر غير فكرة الخطأ تنبني عليه مسؤولية الناقل الجوي، يتوافق مع خصائص الطيران وسماته وما شهده من تطور وتقدم عظيمين<sup>5</sup>، وفي نفس الوقت يوفر حماية أكثر للمضرورين من حوادثه التي لم يصعب إن لم يستحل ردّ أسبابها إلى خطأ الناقل، فيرفع عنهم عبء تحمل مخاطر الطيران التي طالما تحملوها في ظل المسؤولية الشخصية للناقل الجوي، فيكون هذا الأخير المسؤول الوحيد عنها جميعاً<sup>6</sup>.

إن أبسط استغلال للطائرة يحوي خطراً مستحدثاً يمكن أن يهدّد سلامة الأشخاص الذين يتعاملون مع مستغلها، وعلى هذا الأخير أن يتحمل مضار نشاطه التي تلحق بالغير ولو كان سلوكه غير مشوب بخطأ، إذ على الناقل الجوي أن يتحمل جميع نتائجه طيبة كانت أم سيئة، فلو

<sup>1</sup> Dans ce sens "Auteur du dommage mieux vaudrait parler d'acteur du dommage", C.L. Deschamps, Op.cit, p 14.

<sup>2</sup> Concernant la notion du "dommage accidentel", voir Patrice Jourdain, Les principes de la responsabilité, 4<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1998, p 20.

<sup>3</sup> لقيت فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية بوجه عام انتقادات لاذعة من قبل فقهاء النظريات الموضوعية، ومن بين الأقوال المأثورة عن هؤلاء: قول الفقيه "Josserand": "لقد أصبحت فكرة الخطأ هرمة ولم تعد تتحمل العبء الثقيل الملقى على عاتقها في الوقت الحاضر، انظر: محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص 115، و Saleilles: "كلمة الخطأ يجب أن تُلقي من فوق الحافة"، انظر: فلاح الرشيد، رسالته السابقة، ص 192، وقد اعتبر الفقيه Ripert كلا من Josserand و Saleilles وكلاء تفلسة الخطأ واللذان دعيا إلى التسليم بإشهار إفلاس الخطأ، انظر: محمد التليبي، رسالته السابقة، ص 67.

<sup>4</sup> في هذا المعنى يقول الناقد الإنجليزي "هيربرت ريد" في مقاله: "إلى الجحيم بالثقافة" أن الثقافة التي لا تستجيب لواقع الحياة الاجتماعية وتستهلك بذاتها ولا شأن لها بتيار هذه الحياة، لا بد أن تُلقي في الجحيم، وهو الشأن بالنسبة للخطأ كأساس للمسؤولية إذ أنه أضحي فكرة لا تتجاوب مع ظروف المجتمع الحالية". انظر: محمد التليبي، رسالته السابقة، ص 69.

<sup>5</sup> "Pourquoi en droit aérien la responsabilité n'a pas évolué avec le vol et la technique", H. Zoghbi, thèse précitée, p 190.

<sup>6</sup> "Tous les risques sont à la charge du transporteur", A. Zahi, Op.cit, p 134.

لحق بالراكب ضرر دون خطأ من جانبه ووجب أن يتحملة من بابل العدالة مزاول النشاط أي الناقل نفسه الذي يلقي مغام من وراء ذلك.

إذن، إقامة مسؤولية الناقل الجوي على أساس موضوعي حكم يتلاءم مع مصالح المسافرين ، ويوفر لهم الحماية اللازمة ويتناسب مع حق هؤلاء في ضمان سلامتهم الجسدية<sup>1-2</sup>. وقد كان للقضاء دور في كفالة هذا الحق وتكريسه ميدانيا.

### ثالثا : التعديل القضائي لقواعد المسؤولية:

لقد وجدت النظريات الفقهية التي دعت إلى تأسيس المسؤولية على فكرة الخطر صدىً قويا وقبولا مستحسننا لدى القضاء ، حيث أخذ يساير في معظم أحكامه منطق تلك النظريات ويتبنى أساسها لتحقيق حماية أكبر للمضرورين و توفير حظ أوفر لهم في الحصول على التعويض. وقد تجسدت مظاهر المسؤولية الموضوعية بين أحكام القضاء في الأفق حين تقرير هذا الأخير لمبدأ الالتزام بضمان السلامة في عقود النقل بما في ذلك النقل الجوي ، والإقرار بوجود هذا الالتزام يستدعي وجوب ترتيب المسؤولية الموضوعية على عاتق الناقل الجوي في حالة إخلاله به<sup>3</sup>. كما برز موقف القضاء كعامل أساسي لإعادة النظر في طبيعة المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو حين تمّ تعديل هذه الاتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955 الذي جاء نتيجة انسياق المحاكم نحو الحكم بمبالغ ضخمة تعويضا للمضرورين من حوادث النقل الجوي ، فرفع هذا البروتوكول من قيمة التعويض إلى الضعف.

ولم يتوقف اندفاع القضاء نحو حماية المسافرين عند حدود هذا التعديل ، بل أنّ أحكامه ازدادت حدّة وجرأة لتخرج عن أحكام الاتفاقية ذاتها ، إذ أنّها اتسمت بالقسوة والاتجاه نحو

<sup>1</sup> Centes, l'objectif loyable est l'indemnisation des victimes, mais celle-ci est bien mieux sauvegardée par la reconnaissance d'une responsabilité objective en matière de dommages corporels "Yvonne L. Faire, Op.cit, p 466.

<sup>2</sup> ومع ذلك يرى جانب من الفقه أنّ مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 أقرب ما تكون للطبيعة الموضوعية منها للطبيعة الشخصية التقليدية، انظر : J.Sesseli, Op.cit, p 94.

<sup>3</sup> Dans ce sens : I. L.Faire, Op.cit, p 450, 451, 470. Phillipe Le Toureau, Loïc Cadiet, Op.cit, p 16 , n° 42, Patrice Jourdain, Op.cit, p 12.

تشديد مسؤولية الناقل الجوي سواء بالارتفاع بقيمة التعويض إلى مبالغ خيالية<sup>1</sup>، أو من خلال رفض تحلّل الناقل من المسؤولية بنفي قرينة الخطأ المفترضة في جانبه ، وبالتالي عدم الاستجابة لدفع الناقل المتمثلة في إثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذ تلك التدابير ، والتي قررتها اتفاقية وارسو لصالح الناقل الجوي<sup>2</sup>.

فقد كانت الأحكام القاضية بمسؤولية الناقل الجوي متجاوبة إلى أبعد الحدود مع مصالح مستعملي الطائرة المضارين منها ، وذلك من خلال تذييل الطريق أمام هؤلاء للحصول على التعويض الجابر للضرر اللاحق بهم<sup>3</sup>.

وبالتالي ، إن كان واضعوا اتفاقية وارسو 1929 ، قد أسسوا مسؤولية الناقل على فكرة الخطأ المفترض افتراضا بسيطا ، فإنّ القضاء قد طوّر هذه المسؤولية على نحو أصبحت فيه مسؤولية شخصية شديدة responsabilité subjective renforcée<sup>4</sup> ، حيث يتجلى ذلك من خلال توظيف عبارات مستحدثة لم تعهدها أحكامه من قبل "كالمسؤولية المفترضة " présomption de la responsabilité<sup>5</sup> والمسؤولية بقوة القانون " responsabilité de plein droit ، والتي تمثل مرحلة انتقالية في مجال تطور المسؤولية وتحوّلها من طابعها الشخصي إلى طابعها الموضوعي<sup>6</sup>.

#### رابعا : تطور التأمين من المسؤولية:

<sup>1</sup> في حكم قضائي قضى بمسؤولية الناقل الجوي بلغت قيمة التعويض عن وفاة مسافر 390000 دولار ، أي ما يجاوز 100 ضعف الحد المقرر في الاتفاقية ، حول التعليق على هذا الحكم انظر : Constantinof, Art.précité, p 396 ; G. Lefgier, l'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines, RFDA, 1987, p251 et s..

<sup>2</sup> اعتبر الفقه أنّ أخذ المشرع الدولي بالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي إنما جاء ترجمة للواقع العملي وتسجيلا لحالة واقعية أوجدها القضاء بفعل تبيّنه للمسؤولية الموضوعية في أحكامه ، انظر : محمد موسى محمد دياب ، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ومسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1985 ، ص 206 ، 207.

<sup>3</sup> Dans ce sens "les juges devaient se contenter de "poussière de faute" pour faciliter la réparation", P. Jourdain, Op.cit, p 17, Philippe Le Tourneau , Loïc Cadier, Op.cit, p 13, n° 34.

<sup>4</sup> J. Sesseli, Op.cit, p 103.

<sup>5</sup> "la responsabilité est bien subjective par son fondement, mais il ya introduction de la théorie du risque dans le domaine de la charge de preuve. Ce système est qualifié dans la jurisprudence français du terme discutable de "présomption de responsabilité", J. Sesseli , Op.cit, p 99.

<sup>6</sup> حول أحكام القضاء الدالة على تبيّنه للمسؤولية الموضوعية ، وبوجه عام ، أنظر : حكم الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في 1956/10/18 تراوحت فيها العبارات بين المسؤولية بقوة القانون والمسؤولية المفترضة ، انظر : علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 ، ص 156 ، محمد حسنين ، الوجيز في نظرية الالتزام ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 1983 ، ص 144 ، محمود جلال حمزة ، المرجع السابق ، ص 370 وما يليها. ولا زال القضاء الفرنسي يوظف في أحكامه عبارات "المسؤولية بقوة القانون" انظر : حكم محكمة privas في 2002/11/26 أشار إليه : محمد بهجت أمين قايد ، الموجز في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007 ، ص 116 ، الهامش رقم 01.

لم يكن للقضاء أن يتمرد على قواعد اتفاقية وارسو والتي وُضعت لحماية الناقل الجوي فيتواطأ مع المسافرين ضحايا النقل الجوي من خلال تيسير السبيل لهم في الحصول على التعويض ، وذلك استجابة منه لضغط الفقه الداعي لموضوعة مسؤولية الناقل الجوي ، لولا التطور الذي تمّ تسجيله بشأن التأمين من المسؤولية المدنية واتساعه المعترف.

فقد أفرز التأمين من المسؤولية المدنية لاسيما وأنه أضحي إجباريا نتيجة هامة مؤداها أن القاضي أصبح لا يتردد في إعلان قيام مسؤولية الناقل الجوي ، ولا يتوانى عن الحكم بالتعويض لصالح المضرور ولو في غياب خطأ حقيقي مؤهل لترتيب المسؤولية ، لأنه يعلم مسبقا أن العبء لن يتحملة الناقل المسؤول بل سيتحملة المؤمن في نهاية المطاف<sup>1</sup> ، مما يعني أنه أضحي يتبنى فكرة الضرر كأساس للمسؤولية بطريق غير مباشر، ومما يعني أيضا أن التأمين من المسؤولية يتناسب ويتطابق مع نظام المسؤولية الموضوعية التي لا تقيم وزنا للخطأ.

و بالتالي، يتفق التأمين من المسؤولية إلى حد بعيد مع المسؤولية الموضوعية ، إذ أن كليهما يرميان إلى ضمان الحق في التعويض للمضرور ، ويعتبر هذا الهدف هو غاية المسؤولية المدنية أو المحصلة النهائية لها والتي أضحت محل الاهتمام والدراسة بعد أن تم تجاوز النزاع القائم بين فكري الخطأ والضرر حول تزعم أساس هذه المسؤولية وثبوت انتصار الفكرة الأخيرة<sup>2</sup>.

فالاتجاه نحو حماية المضرورين لاسيما ضحايا الحوادث *Les dommages accidentels* ، وحيث يكون المسؤول دائما ملتزما بالتعويض بمجرد أن يلحق ضرر بالغير ، وجب وضع نظام يضمن الحق في التعويض من جهة ، ويأخذ في الحسبان تعدد المخاطر وتنوعها وشدتها بما لا يمكن أن يتحمل نتائجها كافة المسؤول عن حدوثها بمفرده ، بل لابد من توزيع مضارها وإشراك الغير في تحملها حتى لا يتعرض المسؤول للوقوف على حافة الإفلاس، باعتبار أن ذمته المالية الفردية لا تستوعب ذلك كله<sup>3</sup>.

و بناء عليه، يكون تطور المسؤولية المدنية من أساسها "الخطأ أو الضرر" إلى غايتها "التعويض" التي تتفق مع المسؤولية الموضوعية ، قد جعلها تتحوّل من الفردية إلى الجماعية ، وذلك

<sup>1</sup> Philippe Le Tourneau , Loïc Cadier, Op.cit, p 13, n° 34.

<sup>2</sup> في هذا المعنى : محمد سليمان فلاح الرشيدى ، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية ، دراسة مقارنة ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، 1998 ، ص 218.

<sup>3</sup> إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق ، ص 279 ؛ Alex Will, Droit civil, Les obligation, Paris, 1961, n° 591.

من خلال الضمان الجماعي لحق المضرور في التعويض و بتوزيع الأضرار اللاحقة به على المجتمع ليتحملها بدلا عن المسؤول الحقيقي<sup>1</sup>، وهو ما عبّر عنه الفقه باجتماعية المخاطر Socialisation des risques ، أو اجتماعية المسؤولية Socialisation de la responsabilité ، أو التكفل الجماعي بالأضرار la prise en charge collective des dommages<sup>2</sup>، وهي وسائل تشجع على تبني المسؤولية الموضوعية وتنبد المسؤولية الفردية وتقلص دورها في الضمان مما يؤدي بها إلى الزوال<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني :

#### إضفاء الطبيعة الموضوعية على مسؤولية الناقل الجوي الدولي:

كانت الولايات المتحدة الأمريكية بموقفها الرافض للمسؤولية الخطئية للناقل الجوي واتفاق مونتريال 1966 الذي تمخض عنه إرضاء لها ، إلى جانب التطورات التكنولوجية في مجال الطيران وما نجم عنه من نظريات فقهية موضوعية وتعديلات قضائية لاتفاقية وارسو 1929 واتساع رقعة نظام التأمين من المسؤولية ، بمثابة الدعوة الصريحة للمشرع الدولي لكي يعيد النظر في طبيعة المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو. وقد تجسد ذلك فعلا في بروتوكول جواتيمالا سيتي سنة 1971 (الفقرة الأولى) ، والمراجعة الشاملة للنظام الفارسوفي ككل من خلال اتفاقية مونتريال الجديدة لسنة 1999 والتي مزجت بين الطبيعتين الشخصية والموضوعية (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى :

#### المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.

<sup>1</sup> C.L. Deschamps, Op.cit, p 153 – 154.

<sup>2</sup> الفقيه سافاتيي أشار إليه : محمد سليمان فلاح الرشدي ، رسالته السابقة ، ص 211 ، محمد التلتي ، رسالته السابقة ، ص 173 .

<sup>3</sup> فيني ، رسالتها عن زوال المسؤولية الفردية أشار إليها :محمد سلمان فلاح الرشدي ، رسالته السابقة ، ص 219 ؛ محمد التلتي ، رسالته السابقة ، ص 177 ؛ إبراهيم الدسوقي ، المرجع السابق ، ص 167 ، 278 .

كان اتفاق مونتريال الموقع في 14 ماي 1966، الذي يمثل تضحية من المجتمع الدولي لحساب الولايات المتحدة الأمريكية مقابل عدولها عن قرار الانسحاب من اتفاقية وارسو، قد تضمن تعديلا جذريا يتمثل في تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي على نطاق ضيق حيث تكون الرحلات مشتملة على أحد المطارات الأمريكية.

وقد يبدو ظاهريا أن هذا الاتفاق كان حلا للأزمة التي عصفت بالاتفاقية بسبب تهديد الولايات المتحدة بالانسحاب منها ، لكنّه في الحقيقة لا يعدو أن يكون مجرد حل مؤقت<sup>1</sup> يحمل في جوفه أزمة أضخم يمكن أن تعرّض اتفاقية وارسو للتصدّع والانهيار باعتبارها التشريع الدولي الموحد للنقل الجوي على الصعيد العالمي ، ذلك أن هذا الاتفاق ، الذي يعتبر خروجاً غير مسبوق عن أحكام اتفاقية وارسو، قد أدّى إلى وضع غريب وشاذ وهو خضوع الناقل الجوي لنظامين قانونيين متباينين من خلال تباين طبيعة مسؤوليته التي تراوحت بين الشخصية والموضوعية. فهي مسؤولية شخصية إذا كان الناقل يخضع لاتفاقية وارسو وتعديلها ببروتوكول لاهاي 1955 ، بينما تعدّ موضوعية إذا كان الناقل طرفاً في اتفاق مونتريال 1966 ، بل يمكن أن يخضع الناقل في الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين من حيث طبيعة المسؤولية ومداهما بحسب مقصد كل راكب في هذه الرحلة<sup>2</sup>.

وقد أدّى هذا التباين في الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي إلى تشتت أحكام اتفاقية وارسو، التشريع الدولي الذي جمع من حوله أغلبية دول العالم، الأمر الذي أملى على المشرع الدولي مراجعتها بشكل يبعث فيها من جديد الصبغة التوحيدية لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي.

ولهذا ، كان اتفاق مونتريال 1966 بمثابة صفاة إنذار للمنظمة الدولية للطيران المدني لإعادة النظر في نظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو لاسيما من حيث طبيعتها والحدّ الأقصى للتعويض ، إذ سرعان ما طرحت هذه المشكلة أمام اللجنة القانونية لهذه المنظمة في اجتماعها

<sup>1</sup> كذلك يصف بعض الفقه هذا الاتفاق بأنه مرحلة انتقالية فرضت على المشرع الدولي إعادة نظر شاملة في أحكام اتفاقية وارسو. انظر : جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 34 ؛ أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 14.

<sup>2</sup> خضعت مسؤولية الناقل الجوي في هذه الفترة إلى ثلاثة أنظمة قانونية ، اتفاقية وارسو 1929 ، اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 ، اتفاق مونتريال 1966 ، وما من شك أن هذا التباين في الأنظمة في الأنظمة كان له الأثر السيئ على وحدة نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، حيث أنه مرّ بنا أنه من دواعي وضع اتفاقية وارسو هو القضاء على تنازع القوانين وتوحيد أحكام النقل الجوي على الصعيد الدولي ، في هذا المعنى انظر : - J. Rajski, Art.précité, p 15 ; J. constantinoff, Art.précité, p 407

السادس عشر الذي انعقد في باريس في سبتمبر 1967 والتي عهدت إلى لجنة فرعية تضم العديد من خبراء الطيران التجاري لدراستها وإيجاد الحلول المناسبة والدائمة<sup>1</sup>.

وقد وجدت هذه اللجنة في اجتماعاتها التي تمت في نوفمبر 1967 وسبتمبر 1969 نفسها مخيرة بين أمرين على درجة كبيرة من التباين والاختلاف : إما الإبقاء على طبيعة مسؤولية النال الجوي كما تفهمها اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 ، أي مسؤولية عقدية مفترضة مع رفع الحد الأقصى للتعويض، وإما جعل هذه المسؤولية مسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه وهو الحد الوارد في اتفاقية مونتريال 1966.

وكان على هذه اللجنة أن تضع نصب عينها ضرورة أن تحرز هذه التعديلات المقترحة موافقة عالمية بما يتوافق ويتلاءم مع التقدم الذي أحرزته تكنولوجيا الطيران وبما يوفره في ضوء هذا التقدم ، حماية معقولة ومتوازنة لكل من المسافرين والناقل الجوي.<sup>2</sup>

وفي اجتماعها السادس عشر المنعقد في مارس سنة 1970 بمونتريال ، وافقت اللجنة القانونية الإيكاو ICAO بأغلبية كبيرة على المشروع الذي تقدم به الوفد النيوزيلندي بإحلال المسؤولية الموضوعية للناقل على الأضرار اللاحقة بالمسافرين وأمتعتهم محل المسؤولية العقدية مع رفع الحد الأقصى للتعويض<sup>3</sup>.

وفي المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جواتيمالا سيتي في الفترة من 9 فبراير إلى 8 مارس 1971 ، والذي حضره وفود 55 دولة مشاركة وهو عدد أقل من نصف عدد الدول الأعضاء في ICAO آنذاك ، تم تبني المشروع النيوزيلندي بشكل رسمي والتوقيع على البروتوكول في 08-03-1971.<sup>4</sup>

و بمقتضى المادة الرابعة من هذا البروتوكول ، تصبح مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو أي أذى جسماني آخر ، وعن فقد وتلف الأمتعة الشخصية منها

<sup>1</sup> H. Mankiewicz, le protocole de Guatemala city du 8 mars 1971, p 15 ets

<sup>2</sup> مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص26.

<sup>3</sup> - في الحقيقة بعد أول من بادر بالدعوة لتبني المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي هو الوفد السويسري الذي تقدم بمشروع يتضمن ذلك في سنة 1966 في مؤتمر ICAO الذي انعقد بمونتريال إلا أنه قوبل بالرفض نظرا لعدم اتفاق الوفود المشاركة حول الحد الأقصى للتعويض الذي تضمنه المشروع. انظر : محمد موسى دياب ، رسالته السابقة ، ص 202 ، 203.

<sup>4</sup> -H. Mankiewicz , art ,précité, p 16.



والمسجلة<sup>1</sup> مسؤولية موضوعية تركز على فكرة الخطر وتحمل التبعة بحيث تقوم بمجرد تحقق الضرر ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص منها إلا لسببين : أولهما يرجع إلى الحالة الصحية للراكب والتي يجب أن تكون السبب الوحيد فيما لحق به من أضرار (المادة 2/14 من البروتوكول) ، أو كان تلف الأمتعة أو هلاكها يرجع إلى طبيعتها أو عيب ذاتي فيها (المادة 3/4 من البروتوكول) ، وثانيهما خطأ الراكب نفسه (المادة 7 من البروتوكول)<sup>2</sup>.

أما بالنسبة لتأخير المسافر وتأخير حقائبه ، فلم يأت بروتوكول جواتيمالا بجديد في هذا الشأن ، إذ ظلت مسؤولية الناقل الجوي كما هي في اتفاقية وارسو 1929 ، مسؤولية تعاقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض يمكنه الفكك منها بمجرد إثبات أنه اتخذ وتابعوه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الناجم عن التأخير في إيصال المسافر وأمتعته ، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها (المادة 6 من البروتوكول).

وبهذا يكون المقام قد استقرّ بمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص لتصبح مسؤولية موضوعية مبناها فكرة الخطر وتحمل التبعة ، ولقد تطابقت بهذا التطور مع مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها للغير على سطح الأرض وفقا لاتفاقية روما 1952 ، وبالتالي أصبحت المسؤولية عن جميع الأضرار الناجمة عن استغلال الطائرة سواء تلك اللاحقة بالمسافرين أو بغيرهم مسؤولية موضوعية.

إلا أن بروتوكول جواتيمالا سيأتي الذي جاء بهذا التعديل الجوهرى في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ، لم يكتب له أن يدخل حيز التنفيذ بعد بسبب شروط تطبيقه المستعصية التحقيق ، لكنّه من الثابت أن الاتجاه إلى تشييد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص على أساس فكرة المخاطر قد تأكّد<sup>3</sup> ، ولعل هذا التطور الجديد لطبيعة هذه المسؤولية في ضوء الإنجازات التي

<sup>1</sup>- تجدر الإشارة إلى أن الأمتعة التي يسأل الناقل الجوي عن الضرر اللاحقة بها مسؤولية موضوعية في بروتوكول جواتيمالا هي المتعة المسجلة بخلاف إتفاقية وارسو التي اعتبرت مسؤولية الناقل مفترضة بشأن الأمتعة المسجلة فقط دون تلك التي يحتفظ بها الراكب معه وفقا للمادة من 18 الإتفاقية .

<sup>2</sup>- يجمع الفقه على إعتبار مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا 1971 مسؤولية موضوعية عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين والأمتعة انظر على سبيل المثال لا الحصر : J. P.Tosi,rep ,précité,p 16,n° 51;F.Legrez, art ,précité, p 186; H.Mankiewicz,art, précité,p 17.

<sup>3</sup>- يشترط لدخول بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة بشرط أن تمثل شركات الطيران التابعة لخمسة دول من بينها 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي ، ولما كان الناقلون الجويون الأمريكيون في ذلك الوقت يمثلون أكثر من هذه النسبة ، فإنّ نفاذ ونجاح هذا البروتوكول يعتمد اعتمادا جوهريا على تصديق الولايات المتحدة عليه ، وهو ما لم يحدث إلى يومنا هذا ، وذلك بسبب فرض

حققتها تكنولوجيا الطيران، من شأنه أن يخدم النقل الجوي في حد ذاته من خلال توافقه مع الظروف الدولية المعاصرة<sup>1</sup>.

وقد اكتملت حلقات التطور في نظام المسؤولية التي تمت في كنف الإيكاو ICAO بتوقيع أربعة بروتوكولات إضافية في مونتريال بتاريخ 1975/09/25، بتعلق الرابع منها بتعديل المسؤولية في نقل البضائع وجعلها مسؤولية موضوعية مثلها مثل المسؤولية في نقل الأشخاص، بينما اختصت البروتوكولات الثلاث الأولى بإحلال حقوق السحب الخاصة D.T.S كوحدة نقدية محل الفرنك الذهبي Franc Poincaré الذي اتخذته اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب التعويض<sup>2</sup>.

### الفقرة الثانية:

#### الطبيعة المزدوجة لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999:

كان توقيع اتفاقية مونتريال في 28 ماي 1999 لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي ضرورة حتمية أملاها تعدد الاتفاقيات والبروتوكولات الحاكمة للنقل الجوي وتزاحمها، كما أن هذه الاتفاقية جاءت بحكم فريد لمسؤولية الناقل يمزج بين الطبيعتين الشخصية والموضوعية كحل توفيق بين مصلحته هو ومصلحة زبونه الراكب.

#### أولا : تباين أنظمة المسؤولية في ظل فوضى التشريعات والاتفاقات الخاصة:

استهدفت التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو 1929 التي تمت في كنف ICAO حل المشكلات التي أفرزتها التطورات المختلفة في مجال النقل الجوي الدولي.

---

البروتوكول في المادة "4" قيدها على إجراءات التصديق بحيث لا يمكن أن يكون هذا البروتوكول نافذا إلا إذا قامت نفس الدولة المصادقة عليه بإقرار كل من اتفاقية وارسو وأيضا بروتوكول لاهاي 1955 ، وهو ما يمثل سبب عزوف الولايات المتحدة عن التصديق على بروتوكول جواتيمالا كونها تعارض مقررات بروتوكول لاهاي ولم تصادق عليه. انظر : جلال وفاء محمد، المرجع السابق ، ص 37 - 38 وأيضا : H. Mankiewicz - Art.précité, p 23.

<sup>1</sup> Il est dans l'intérêt du transport aérien international qui se développe de plus en plus dynamiquement, qu'un nouveau régime Juridique international adopté à l'exigence de monde contemporain, soit élaboré "J.Rajski, Art, précité, p 20.

<sup>2</sup> يتعلق بروتوكول مونتريال الأول بتعديل اتفاقية وارسو الأصلية، ويتعلق البروتوكول الثاني بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 ، بينما يتعلق الثالث بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول جواتيمالا 1971، وقد دخل البروتوكول الأول والثاني حيز النفاذ في 1996/02/15، والرابع في 1998/06/14، أما الثالث فمادام أنه يتعلق ببروتوكول جواتيمالا الذي لم يدخل حيز النفاذ، فقد لقي نفس المصير، انظر : www.ICAO.org.

وبالرغم من الدعوات الملحة والنداءات المتكررة من قبل منظمة ICAO منذ أواخر السبعينات إلى بداية التسعينات للتصديق على البروتوكولات المعدلة للاتفاقية، فلم تحظ أهم هذه البروتوكولات وهما بروتوكول جواتيمالا 1971 وبروتوكول مونتريال الثالث المعدل له لسنة 1975 بالعدد اللازم من الدول المصدقة حتى يدخل حيز التنفيذ، بل أن بروتوكول لاهاي 1955 رغم دخوله حيز التنفيذ، لم تتطابق عدد الدول المصادقة عليه مع عدد الدول المصادقة على الاتفاقية الأصلية<sup>1-2</sup>.

ولا شك أن المشكلة كانت ستزداد صعوبة وتعقيدا فيما لو دخل بروتوكولا جواتيمالا 1971 ومونتريال الثالث 1975 حيز التنفيذ، لأننا كنا سنجد أنفسنا في غمار فوضى تشريعية هائلة، على نحو قد تنفرط معه القواعد الموحدة التي ما وضعت الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها إلا من أجل تحقيقها، إذ كيف لنا بوحدة ونحن أمام اتفاقية أصلية وارسو 1929 وستة بروتوكولات إضافية لاهاي 1955، جواتيمالا 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربع 1975، إلى جانب اتفاق مونتريال لسنة 1966 ولكل منها نطاق تطبيقه، وعدد الدول الأطراف فيه لا يتطابق مع عدد الدول الأطراف في غيره، الأمر الذي كان سيؤدي في النهاية إلى تنازع ضخم في القوانين من حيث الزمان والمكان<sup>3</sup>.

وبلغت هذه المشكلة ذروتها حين راحت بعض الدول وشركات الطيران تبحث عن حلول وطنية وإقليمية لمعالجة قصور نظام وارسو في ملائمة طبيعة المسؤولية وحدودها للواقع الجديد ففي نوفمبر 1992 قام الناقلون اليابانيون بتعديل شروط النقل من خلال تنازلهم صراحة، في حالة المطالبات التي لا تزيد عن 100 ألف وحدة من حقوق السحب الخاصة، عن التمسك بالدفع المقرر في المادة 20 من اتفاقية وارسو بمعنى أن مسؤولية الناقل الياباني في تلك الحدود أضحت مسؤولية موضوعية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> بلغ عدد الدول المنضمة إلى اتفاقية وارسو 1929 في عام 2004 "151 دولة"، في حين بلغ عدد الدول الموقعة على بروتوكول لاهاي 1955 "135 دولة، انظر: [www.ICAO.org](http://www.ICAO.org).

<sup>2</sup> "Tous les Etats n'ont pas adhéré à toutes les révisions, ce qui façonne un résultat contraire à son prime objectif d'unification", Loic Gard, Art précité, p 152.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص18.

<sup>4</sup> Delphine Barault, Mémoire DESS précité, p 52.

وفي جوان 1995، عقد الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA في واشنطن مؤتمرا يتبنى تقريرا ينص على حرمان الناقل من الإعفاء من المسؤولية بإثبات انتفاء الخطأ وفقا للمادة 20 من اتفاقية وارسو في حدود 250 ألف حق سحب خاص، وأنجر عن عقد هذا المؤتمر إبرام ما يعرف باتفاق " I.I.A " I.A.T.A. Intercarrier agreement on passanger liability والذي تم إقراره في الاجتماع الواحد والخمسين للجمعية العامة للاتحاد في كوالالامبور في 31 أكتوبر 1995، لتقوم اللجنة القانونية الفرعية الاستشارية للاتحاد الدولي للنقل الجوي في جانفي 1996 بإعداد الاتفاق الخاص بإجراءات تطبيق اتفاق I.I.A والمعروف باسم: "MIA"، : Agreement on measures to implement the IATA Intercarrier Agreement.<sup>1</sup> ، ويتعهد الناقل الذي يوقع على هذا الاتفاق بعدم التمسك بالدفع الوارد في المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 القاضي بإثبات انتفاء الخطأ، حين لا تزيد المطالبة عن 100 ألف حق سحب خاص.

وفي ماي 1996 أبرمت الجمعية الأمريكية للنقل الجوي ATA اتفاق "I.P.A" : "The ATA's provision Implementing the IATA Intercarrier agreement to be included in conditions of Carriage and Tariffs " ، ليحل محل اتفاق مونتريال 1966 ويتجاوب مع اتفاق M.I.A.<sup>2</sup>

وفي 09 أكتوبر 1997 تبني مجلس الاتحاد الأوروبي نظاما تحت رقم 2027/97 يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين، دخل حيز التنفيذ في 17 أكتوبر 1998 يسري بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و داخل كل دولة منه، ويقر مبدأ المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين وهي ذات مستويين: المستوى الأول تكون فيه المسؤولية موضوعية حين لا تتجاوز قيمة التعويضات 100 ألف حق سحب خاص، أما حين تتجاوز التعويضات هذه القيمة، وهو المستوى الثاني، فتكون مسؤولية الناقل شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل للنفي بإثبات عدم ارتكاب خطأ أو بإثبات خطأ الغير.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 1999/05/28، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، العدد 2، يوليو 2003، ص 11.

<sup>2</sup> رفعت فخري، مقاله السابق، ص 12، وما يليها، انظر أيضا :

M.G.Folliot, La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur aérien, REFDA, 1999, DELphine Barault, Mémoire DESS précité, p 53, et Lassad KHECHANA, mémoire DESS précité, p 3 ets. concernant le régalement (CE) 2027/97 relatif a la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident,<sup>3</sup> voir : G. de Engnac, responsabilité civile du transporteur aérien vis-à- vis des passagers transportés, RFDA 1997, v. aussi : www.Senat.Fr/Transport aérien.

هذا وإزاء تباين قواعد المسؤولية وتفرقها على النحو المتقدم، وما يؤدي إليه هذا التفكك من انهيار للنظام الموحد الذي سعت اتفاقية وارسو إلى إرسائه وصيانته بما يحقق ازدهار النقل الجوي وتطوره، الأمر الذي لا يخدم ولا يتفق مع مصالح الركاب ولا ناقليهم، فقد بات من الضروري وضع نظام جديد يضمن الاستقرار والأمن القانوني، وهو ما لا يتوفر في ظل فوضى التشريعات والاتفاقات الخاصة التي ازدحمت بها الساحة في هذا المجال<sup>1</sup>.

ثانيا : الطبيعة الموضوعية والشخصية لمسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال

1999

رغبة منه في تفادي الآثار الوخيمة المترتبة على تعدد الآليات الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، اتجه المشرع الدولي إلى إعادة لممة القواعد الموحدة التي جاءت لتحكم النقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو 1929 وبرتوكولاتها المعدلة والتنسيق بينها والإضافة إليها، لإعادة بنائها بعد أن تاهت معالمه وسط تلك الوثائق الكثيرة وذلك عن طريق وضع اتفاقية جديدة تحل محل نظام وارسو ككل، ترضي الكافة وتلزمهم، وتراعي ظروف العصر الاقتصادية والتقنية والسياسية أيضا<sup>2</sup>.

وقد أخذ هذا الاتجاه منحاً عملياً، عندما أسفرت جلسات الجمعية العامة لمنظمة ICAO في دورتها الثلاثين سنة 1995 عن تكليف مجلس المنظمة بمراجعة اتفاقية وارسو، وهو ما حدث بالفعل حيث تم إعداد مسودة مشروع لاتفاقية جديدة كان نتاجاً لمشاورات مكثفة من قبل اللجنة القانونية للمنظمة ولجنة خاصة شكلت لدراسة تحديث اتفاقية وارسو وإدماج البروتوكولات المكملة والمعدلة لها بين نصوصها.

وقد تم تقديم هذا المشروع إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي عقد في الفترة من 10 إلى 28 ماي 1999 بحضور 121 دولة 11 منظمة إقليمية، ل يتم في 28 ماي 1999

<sup>1</sup> يرى جانب من الفقه أنه يمكن أن نجد أنفسنا أمام 44 فرضاً تختلف فيه القواعد المطبقة على النقل الجوي، بحيث قد يتعذر في بعض الأحيان حتى على المتخصص في مجال النقل الجوي، تحديد النظام الذي تخضع له بعض عمليات النقل الجوي الدولي، انظر: رفعت فخري، مقاله السابق، ص12، الهامش (2).

<sup>2</sup> " En établissant cette nouvelle convention de Montréal, nous avons pu réaliser un équilibre délicat entre les besoins et les interets de tous les partenaires de l'aviation civile internationale, Les Etats, les voyageurs, les transporteurs aérien et l'industrie de transport". Communiqué de M.Kotaite, président du conseil de l'ICAO lors de la ratification de la convention de Montréal du 28 mai 1999 par les Etats-Unis d'Amérique le 5 septembre 2003, RFDA, 2003, n°3, p312.

التوقيع على الاتفاقية الجديدة المعروفة باسم "اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة 1999<sup>1</sup>، وهو ما يعبر عن نجاح هذه الاتفاقية في تحقيق هدفها الشكلي Objectif de forme. بما يضمن وحدة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، وقد دخلت حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003<sup>2</sup>.

ولم تهمل اتفاقية مونتريال 1999 هدفها الموضوعي l'objectif de fond والمتمثل في الموازنة بين مصالح الركاب<sup>3</sup> ومصالح ناقلهم<sup>4</sup>، حيث تظهر هذه الموازنة بجلاء في مزج المشرع الدولي بين طبيعتين اثنتين لمسؤولية الناقل الجوي في آن واحد: الطبيعة الشخصية التي تقرر وضعها لصالح الناقل الجوي، والطبيعة الموضوعية التي تقرر لصالح الركاب.

ولأجل ذلك، أصبحت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ظل اتفاقية مونتريال 1999 على نحو خاص وذات طبيعة مركبة وصيغة فريدة من نوعها، لم تعهدها قواعد المسؤولية المدنية بوجه عام<sup>5</sup>، حيث جاءت على الشكل التالي:

تعد مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الركاب أو إصابته بأضرار بدنية مسؤولية غير محدودة ذات مستويين؛ فهي بذلك ذات طبيعتين تبعا لخضوعها للمستوى الأول أو المستوى الثاني<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> حول ظروف عقد اتفاقية مونتريال 1999 والأشواط المستقطعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والجهود المبذولة في سبيل ذلك، انظر: رفعت فخري، مقالة السابق، ص 14 وما يليها، محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت 2000، ص 150 انظر أيضا: [www.ICAO.org](http://www.ICAO.org).

<sup>2</sup> طبقا للمادة 53 من الاتفاقية، دخول اتفاقية مونتريال 1999 حيز التنفيذ كان بعد مرور 60 يوما من تاريخ إيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الانضمام، وكانت الوثيقة الثلاثين قد أودعت من طرف الولايات المتحدة الأمريكية في 2003/09/05، وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة التي سبق لها وأن عارضت بشدة التصديق على بروتوكول لاهاي 1985، قد سارعت إلى التصديق عليه في 15 سبتمبر 2003، أي بعد 10 أيام فقط من تصديقها على اتفاقية مونتريال 1999 !!!، انظر: [www.ICAO.org](http://www.ICAO.org).

<sup>3</sup> "Reconnait l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation". V: préambule de la C. Montréal 1999.

<sup>4</sup> Réaffirmant l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international ... Convaincus que l'adoption de mesures collectives par les Etats en vue d'harmoniser davantage .. est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts." Préambule de la C. Montréal 1999.

<sup>5</sup> - دلال يزيد، خصوصيات نظام مسؤولية الناقل الجوي و أثرها على تطور قواعد المسؤولية المدنية، فعاليات اليوم الدراسي حول المسؤولية المدنية للمهنيين و أثرها على المسؤولية المدنية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2005.

<sup>6</sup> لطالما كانت مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبالغ قصوى للتعويض في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، لذلك عهد هذا الحكم -المسؤولية غير المحدودة- حكما مستحدثا في اتفاقية مونتريال 1999، مما يؤكد تحديث وتنقيح نظام وارسو بإقامة المسؤولية على أساس مبدأ إصلاح الضرر، كما جاء في ديباجة الاتفاقية الجديدة، وبالتالي الرجوع إلى قاعدة التعويض على قدر الضرر واعتبار المسؤولية المحدودة مجرد استثناء، في هذا المعنى انظر: C. Scapel, vers la fin de la limitation de responsabilité du transporteur aérien de passagers, RFDA, 1996, p.20. وأيضا: دلال يزيد، مقالة السابق حول خصوصيات نظام مسؤولية الناقل الجوي وأثره على تطور قواعد المسؤولية المدنية، ص 6.

<sup>7</sup> يعود أصل المسؤولية ذات المستويين إلى ندوة القانون الجوي الدولي التي انعقدت في "الفور" بالبرتغال، والتي انتهت إلى إعداد مشروع اتفاقية بشأن النقل الدولي بطريق الجو، والذي اعتبر مسؤولية الناقل موضوعية دون 100 ألف حق سحب خاص وشخصية حين يتجاوز مبلغ التعويض

إذ تعتبر مسؤولية موضوعية - كأصل عام - قائمة على أساس الضرر إذا كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وهو المستوى الأول، ولا يملك الناقل دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور فقط<sup>1</sup>. بينما تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب وإصابته بجراح حين تتجاوز قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور ذلك الحد، أي 100 ألف وحدة حق سحب خاص، وهو المستوى الثاني، مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض<sup>2</sup>، حيث يجوز للناقل نفي هذه القرينة وبالتالي درء المسؤولية عنه، بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو فعل أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه، أو بإثبات أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو فعل أو امتناع صادر عن الغير<sup>3</sup>، فضلا عن إثبات خطأ المضرور.

وكذلك الأمر بالنسبة للمسؤولية عن الأمتعة، فقد زاوجت اتفاقية مونتريال 1999 بين الطبيعتين الشخصية والموضوعية، بحسب كون الأمتعة مسجلة من عدم ذلك: فإذا كانت الأمتعة المضارة مسجلة، تكون مسؤولية الناقل عنها مسؤولية موضوعية تتحقق بمجرد حصول الهلاك أو التلف أو الضياع، إلا إذا كانت هذه الأضرار ناجمة عن طبيعة الأمتعة أو عن عيب ذاتي فيها<sup>4</sup> أما إذا كانت الأمتعة غير مسجلة أو كانت من الأشياء الشخصية التي يحتفظ بها الراكب أثناء الرحلة، فتكون مسؤولية الناقل عما يصيبها من أضرار مسؤولية شخصية، يستوجب لقيامها إثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه، من طرف الراكب<sup>5</sup>، بينما تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير في نقل الركاب وأمتعتهم مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، إذ تتحقق المسؤولية بمجرد تحقق الضرر غير أنه بإمكان الناقل الفكك منها إذا ما أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الناجم عن التأخير، أو أنه استحال عليهم ذلك<sup>6</sup>، ولعل

---

هذه القيمة، وقد تبنت هذا النظام المزدوج المبادرة اليابانية لسنة 1992، ثم تعديلات الياتا IATA لسنة 1995، 1996 والنظام الأوروبي 2027/97 ليتم إقراره على الصعيد الدولي الموحد من خلال اتفاقية مونتريال 1999، انظر: رفعت فخري، مقاله السابق، ص 6 وما يليها.

<sup>1</sup> طبقا للمواد 1/21,20,17 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 2/21,17 من الاتفاقية المذكورة.

<sup>3</sup> لعل المقصد النهائي من إقرار المسؤولية الشخصية للناقل حين تتجاوز قيمة التعويضات المطالب بها 100 ألف حق سحب خاص، هو حمل المضرورين على القناعة بالمسؤولية المحدودة التي لا يتجاوز التعويض فيها ذلك الحد، لأنها مسؤولية موضوعية يتأكد للمسافر المضرور أو ورثته في ظلها الحصول على التعويض، عكس المسؤولية الشخصية التي تقرر لصالح الناقل، كونه يستطيع دحضها بإثبات نفي الخطأ مما يعني أن الحصول على التعويض في ظلها ليس أكيدا، وكل ذلك يعكس لنا مبدأ الموازنة بين مصالح الراكب ومصالح الناقل من خلال المزج بين الطبيعتين الشخصية والموضوعية.

<sup>4</sup> طبقا للمادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>5</sup> طبقا للمادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999، وهذا بخلاف بروتوكول جواتيمالا 1971 الذي اعتبر مسؤولية الناقل عن الأمتعة مسؤولية موضوعية سواء أكانت هذه الأمتعة مسجلة أم غير مسجلة، انظر المادة 3/4 من بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971.

<sup>6</sup> طبقا للمادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999.

هذه الطبيعة الشخصية هي الحكم الوحيد الذي استبقته اتفاقية مونتريال 1999 من نظام وارسو دون أن تتعرض له بالتعديل، بخلاف المسؤولية إزاء الركاب وأمتعتهم التي عرفت استحداثا تم من خلال المزج بين الطبيعتين الشخصية والموضوعية في آن واحد.

ونشير إلى أن الاتحاد الأوروبي قد أصدر في 2002/05/13 النظام رقم 889/2002 بشأن مساهمة نظام مسؤولية الناقل في الاتحاد الأوروبي للأحكام الدولية الجديدة التي جاءت بها اتفاقية مونتريال 1999، والذي دخل حيز التطبيق بمجرد دخول هذه الأخيرة حيز النفاذ<sup>1</sup>. وبما أن جميع أحكام المسؤولية وقواعدها ترتبط أشد الارتباط بطبيعتها، فإنه سيسهل علينا التعرض لباقي العناصر من شروط قيامها ونطاقها الزمني وطبيعة الالتزام فيها، وطرق دفعها وأحكام التعويض عن الأضرار المترتبة عنها، إلا أن تحديد صفة الناقل الجوي تعد مسألة أولية يتوجب علينا التعرض إليها قبل الخوض في تلك العناصر، وهو ما سنراه فيما يلي:

## المبحث الثاني:

### عناصر مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص:

Nature بعد أن تبين لنا أن مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين ذات طبيعة قانونية هجينة *juridique hybride* تتراوح بين الخطئية والموضوعية، واستكمالا منا في حصر مجال تطبيق مسؤولية الناقل الجوي وفي إطار تحديد نطاق إعمال قواعدها لا بد من التعرض إلى عناصر هذه المسؤولية، ويأتي في مقدمتها تحديد الشخص الذي يحوز صفة الناقل الجوي والذي يخضع لقواعد المسؤولية المقررة في الاتفاقيات الدولية أو تلك المقررة في قانون الطيران المدني الجزائري بحسب كون النقل دوليا أو داخليا (المطلب الأول). ولا تختلف العناصر الأخرى التي تتكون منها مسؤولية الناقل الجوي عن عناصر المسؤولية المدنية، إذ يجب أن يقع إحلال من طرف الناقل الجوي بالالتزامات الملقاة على عاتقه وغالبا ما يكون ذلك في صورة حادث، وهو ما يؤدي إلى نشوء مسؤوليته (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> Règlement 889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement 2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, Voir: le rapport du sénat européen du 16 janvier 2003 sur le site : [www.senat.fr/transport\\_aerien](http://www.senat.fr/transport_aerien) .



ويجب أن يؤدي هذا الإخلال بالالتزامات إلى ترتيب ضرر قد يلحق بالمسافرين أو بأمعتهم، أو يكون نتيجة التأخير في إيصالهم (المطلب الثالث).

### المطلب الأول:

#### تحديد صفة الناقل الجوي:

يشترط لتطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، في النقل الدولي أو الداخلي، ضرورة وجود عقد نقل بين الناقل والراكب، إذ يفترض أن الشخص المسؤول إزاء هذا الأخير هو الناقل المتعاقد، غير أن الحاجة إلى تحديد مصطلح الناقل الجوي تظل قائمة أمام غياب تعريف دقيق له (الفرع الأول).

وحتى وإن كان هذا الافتراض صحيحا، فإنه يظل نسبيا إذ كثيرا ما يوجد إلى جانب الناقل المتعاقد أطراف أخرى تتولى تنفيذ عملية النقل، كأن تلجأ شركات الطيران إلى إبرام عقود إيجار أو استئجار لطائرات مملوكة لشركات نقل أخرى (الفرع الثاني).

كما يمكن أن تتدخل وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة سواء في إبرام عقود النقل أو في تنفيذها كلها أو جزء منها (الفرع الثالث).  
فهل يمكن أن يجوز المؤجر والمستأجر، وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة صفة الناقل الجوي؟

### الفرع الأول:

#### ضبط مصطلح الناقل الجوي:

إن السؤال المطروح على قدر كبير من الأهمية، باعتبار أن تعريف الناقل الجوي يعتبر المدخل الحقيقي لتطبيق أحكام المسؤولية الواردة في التشريع الدولي أو الوطني، وهو محور الكثير من المشاكل القانونية التي يتوقف حلها على تحديد معناه.

وبالرغم من ذلك، فإن اتفاقية وارسو لم تحدد المصطلح الناقل الجوي، مما أثار جدلا كبيرا بين الفقه والقضاء، المصدران التفسيريان للتشريع، محاولة منهما لسد الفراغ ورفع القصور الذي يكتنف الاتفاقية المذكور بعدم إعطائها تعريفا للناقل الجوي.

و عليه، ذهب جانب من الفقه إلى اعتبار الناقل الجوي "كل من يتعهد باسمه بنقل الأشخاص والبضائع بالطائرات".<sup>1</sup> بينما يرى فقه آخر أن الناقل الجوي هو "الشخص الذي يقوم بمقاولة نقل الأشخاص والأموال عبر الجو مقابل أجر، وهو على وجه الدقة الشخص فردا أو مؤسسة، الذي يعمل باسمه ولحسابه ويكون طرفا في عقد النقل الجوي ويقوم أمام المسافرين وأرباب البضاعة بتنفيذ عملية النقل مقابل أجر".<sup>2</sup> كما يُعرّف الناقل بصفة عامة بأنه "تقني يجترف عملية نقل الأشخاص والأشياء"،<sup>3</sup> أو أنه "كل شخص يتعهد بمقتضى عقد النقل بالتكفل بالنقل أو بتنفيذه عبر البر أو البحر أو الجو، أو عن طريق إشراك عدة وسائل للنقل".<sup>4</sup>

وكذلك الشأن بالنسبة للقضاء، إذ تراوحت مواقفه بشأن تعريف الناقل الجوي بين التركيز على الشخص الذي يتعاقد معه المسافر، وذلك الذي ينفذ عملية النقل، فبينما اعتبرت المحاكم الفرنسية أن الناقل الجوي، بمفهوم الاتفاقية، هو الناقل المتعاقد وحده دون أي شخص آخر حتى ولو قام هذا الأخير بتنفيذ عملية النقل من الناحية الفعلية، بينما ذهبت المحاكم الإنجليزية إلى اعتبار الناقل الجوي كل شخص تعهد بتنفيذ عملية النقل، سواء كان طرفا في عقد النقل أم لم يكن طرفا فيه، فهي تنظر إلى الناقل الجوي نظرة متحررة عن عقد النقل.<sup>5</sup> - 1

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 101.

<sup>2</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 257.

<sup>3</sup> « Technicien faisant métier de déplacer choses et gens ». R.Rodière, cité par : Michel Juglard, op cit, p 118, Dans ce sens voir aussi : D.Broussolle, op. cit, p27 ets, M.Rémond Gouillaud, op. Cit, p 35 ets.

<sup>4</sup> « Toutes personne qui conformément au terme d'un contrat de transport s'engage à prendre en charge un transport ou à le faire exécuter par route, rail, par mer par air ... ou en recourant à la combinaison de plusieurs modes de transport. V : Marie Madeline Damien, Dictionnaire du transport et de la logistique, 2<sup>ème</sup> édition, DUNON ; paris, 2005.

<sup>5</sup> يحي أحمد البناء، رسالته السابقة، ص 93.

وحسما لهذا الخلاف، ولعلاج ما شاع في السنين الأخيرة من تعاون بين شركات الطيران عن طريق إيجار الطائرات أو تنفيذ عمليات النقل الجوي بواسطة طائرات شركة غير متعاقدة مع المسافرين، جاءت اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961<sup>2</sup> المكملة لاتفاقية وارسوا التي وضعت تعريفا للنقل المتعاقد بأنه "كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو الشاحن أن شخص يعمل لحسابهما"، وعرفت الناقل الفعلي بأنه "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو بجزء منها، ولكنه لا يعتبر بالنسبة إلى هذا الجزء ناقلا متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس". وبنفس التعريف أخذت إتفاقية مونتريال 1999 في مادتها 39 وبناء على ذلك، تكون اتفاقيتان قد وسعتا في مفهوم الناقل الجوي، وأضفت هذه الصفة على الشخص الذي يتعاقد مع المسافرين وكذا الشخص الذي يقوم بتنفيذ الرحلة حتى ولو لم يكن طرفا في عقد النقل.

#### \* مفهوم الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري:

لم يعرف المشرع الجزائري اصطلاح الناقل الجوي في قانون الطيران المدني رقم 98-06، ويبدو ذلك في نظرنا من مواطن القصور التي تشوب هذا القانون، حيث أنه بالرجوع إلى القانون المذكور نجد أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي قد وردت ضمن القسم الثالث من الفصل الثامن تحت عنوان: مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة، وقد جاءت خالية من أي تعريف لمصطلح الناقل الجوي.

إلا أنه من بين التعاريف الواردة في القسم الأول من قانون الطيران المدني ما نصت عليه المادة الثانية من تعريف للمستغل: "يقصد بالمصطلحات الواردة في هذا القانون، ما يلي: ....  
المستغل:

1- كل شخص اعتباراً مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي.

<sup>1</sup> يرجع الاختلاف بين المحاكم الفرنسية والمحاكم الأنجلوساكسونية بشأن تعريف الناقل الجوي إلى التباين الموجود بين النظام القانوني الفرنسي ونظيره الأنجلوساكسوني حول طبيعة مسؤولية الناقل، حيث ترى الأولى أنها ذات طبيعة عقدية وبالتالي فإن الناقل هو بالضرورة طرف في عقد النقل، بينما تعتبرها الثانية ذات طبيعة تقصيرية مما يعني أن الناقل ليس بالضرورة من تعاقد مع المسافر، حول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي أنظر المطلب الأول من المبحث الأول من الفصل الأول من هذه الرسالة.

<sup>2</sup> اتفاقية جوادالاجارا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقع عليها في 1961/09/18 والمصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر 65-267 المؤرخ في 1965/10/25 ج.ر. رقم 104 / 1965 وتجدر الإشارة إلى أن أحكام هذه الاتفاقية قد وردت كاملة ضمن الفصل الخامس من اتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999 التي جاءت بديلاً عن النظام الفارسوفي ككل.

2- كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي.

3- كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني وقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأجير.

4- كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه".<sup>1</sup>

وقد ورد مصطلح "المستغل" في قانون الطيران المدني ضمن قسم رابع مستقل يخص مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليابسة، مما يعني أن تعريف المستغل الوارد في المادة المذكورة أعلاه ينصرف إلى هذا القسم فقط، ولا يشمل أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد النقل لأن المشرع استعمل صراحة مصطلح "الناقل الجوي" تعبيرا عن الشخص المسؤول أمام المسافرين. وعليه، يظهر أن قانون الطيران المدني رقم 06-98 يفتقد إلى تعريف لمصطلح الناقل الجوي مما يحول دون إعمال قواعد مسؤولية الناقل وتطبيق أحكامها بشكل مضبوط ودقيق، الأمر الذي بدفع بنا إلى دعوة المشرع الجزائري لأن يتدخل لتحديد مفهوم الشخص المسؤول إزاء الركاب عن طريق وضع تعريف للناقل الجوي كما فعل بشأن مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليابسة. ومحاولة منا لسد هذا النقص، ومن باب المقارنة والمقاربة مع قانون الطيران المدني المصري لسنة 1999 نجد أن البند العاشر من المادة الأولى منه تقضي بأن الناقل الجوي هو "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها"، وهو تعريف أقرب ما يكون إلى تعريف المشتغل الوارد في البند 11 من المادة الثانية من ق.ا.ط.م.ج : "المستغل هو كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي ...".

فالتعريفان يتفقان في ربط صفة الناقل الجوي بضرورة الحصول على ترخيص لاستغلال خدمات النقل العمومي وفقا للتشريع الجزائري، أو القيام باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب أو البضائع وفقا للتشريع المصري، مما يعني أنه يمكن اعتبار الناقل الجوي في قانون الطيران

<sup>1</sup> يتفق هذا التعريف إلى حد بعيد مع تعريف المستغل الوارد في المادة الثانية من اتفاقية روما لعام 1952 بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض، حيث تركز المادة المذكورة على عناصر ثلاث لتحديد المستغل المسؤول هذه الأضرار، وهي إما استعماله للطائرة أو رقبته وإشرافه عليها وإما قرينة استغلال المالك المقيد في سجل ترقيم الطيران، وهي نفس العناصر الثلاث الأخيرة الواردة في تعريف المستغل، من قبل المشرع الجزائري، المذكور في المتن.

تجدر الإشارة إلى أن انضمام الجزائر إلى اتفاقية روما لعام 1952 تم بمقتضى المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02/03/1964، ج.ر.العدد 1964/30.

المدني الجزائري هو "المستغل الذي يرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي"، لكن هذا التفسير لا يحول دون ضرورة تدخل المشرع لإعطاء تعريف واضح ودقيق لمصطلح الناقل الجوي. و حتى وإن سلمنا بهذا التفسير، فإن المشرع الجزائري لم يشترط في قانون الطيران المدني ضرورة ملكية الناقل الجوي للطائرات التي يستغلها في خدمات النقل الجوي، لذلك يثور التساؤل حين تأجير الطائرات حول أي من المؤجر والمستأجر يحوز صفة الناقل الجوي؟ ومن جهة أخرى، لا يؤكد المشرع الجزائري على ضرورة استغلال الناقل الجوي بنفسه لتلك الخدمات فيثار الإشكال حول مدى اكتساب وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة لصفة الناقل الجوي؟

## الفرع الثاني:

### الناقل الجوي حال تأجير الطائرة:

#### تحديد المشكلة:

كثيرا ما تلجأ شركات النقل الجوي إلى استئجار الطائرات بدلا من شرائها، نظرا لتكاليفها الباهضة أو لاحتياج هذه الشركات لها في فترات محددة توصف بأوقات "الذروة الموسمية".<sup>1</sup> ويتم عقد الإيجار بين المؤجر والمستأجر، إلا أن عقد إيجار الطائرة عارية أو مجهزة من شأنه أن يرتب آثارا لا تقتصر فقط على طرفيه، وإنما تتعداهما إلى الغير وبخاصة المسافرين، ذلك أن هذه الآلية إنما وجدت لخدمة لنقل هؤلاء، الأمر الذي يستدعي البحث عن أي من المؤجر والمستأجر يعد ناقلا جويا، وبالتالي مسؤولا عن الأضرار التي تصيبهم. وبالرغم من أهمية المسألة، فإن أحكام اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، قد انصبت على تعريف الناقل الفعلي *le transporteur de fait* ولم تعط لمشكلة إيجار الطائرات، رغم شيوعها، حظها من التنظيم، وهي بذلك لم تحسم التساؤل الذي يثار دائما في هذه الحالة حول معرفة الناقل الجوي من بين المؤجر والمستأجر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> حفيظة السيد حداد، المرجع السابق، ص 71، كأوقات الحج أو موسم الاصطياف أو عودة العاملين بالخارج، أنظر: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 106.

<sup>2</sup> كانت المشكلة التي يطرحها تعاون شركان الطيران عن طريق إيجار الطائرات وتنفيذ عمليات النقل عن طريق شركة متعاقدة هي جهر المناقشات التي درت في "مؤتمر طوكيو" الذي انعقد من 12 - 25 سبتمبر 1957 وتمخضت عنه اتفاقية جوادالاهارا، لكن نصوص هذه الاتفاقية

وإذا كان المشرع الجزائري من جانبه، قد أحسن بإيجاد تفرقة بين عقد إيجار الطائرة غير مجهزة وعقد إيجارها مجهزة،<sup>1</sup> إلا أنه قد أغفل وضع نظام قانوني للمسؤولية تخص هذا العقد بنوعيه، لاسيما المسؤولية المترتبة عن عمليات النقل بالنسبة لكل من مؤجر الطائرة ومستأجرها في مواجهة المسافرين، ويبدو ذلك من النقائص الجوهرية في قانون الطيران المدني، مما يجعلنا نتساءل حول من يحوز صفة الناقل عند إيجار الطائرة عارية (الفقرة الأولى) وكذلك حال إيجارها مجهزة (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى:

#### إيجار الطائرة عارية La location coque-nue :

يعرف عقد إيجار الطائرة بوجه عام، بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع الطائرة تحت تصرف المستأجر، لقاء مقابل معين.<sup>2</sup>

وعلى غرار المشرع الفرنسي، عمد المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06-98 إلى استعمال عبارة "عقد إيجار الطائرة" للدلالة على إيجار الطائرة عارية le contrat de location d'aéronefs، مميزا بذلك بينه وبين "عقد استئجارها" أي تأجيرها مجهزة أو مزودة بطاقم le contrat d'affrètement.<sup>3</sup>

ويرجع انتشار ظاهرة تأجير الطائرة عارية، لاسيما على الصعيد الدولي، إلى ذبوع إحدى أهم صورته وهي التأجير التمويلي « leasing »،<sup>4</sup> حيث تستطيع شركات الطيران من خلال هذه الآلية القانونية والاقتصادية امتلاك العدد الكافي من الطائرات التي تساعدها على مواجهة الطلب المتزايد في النقل الجوي، نظرا لإمكاناتها المحدودة.<sup>5</sup>

---

في صورتها النهائية لم تعبر، مع الأسف، بصدق عما دار في مرحلتها التحضيرية من مناقشات كانت تدور معظمها حول مشكلة إيجار الطائرات، أنظر، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 257، وأيضا R.Roière, op cit, p 333, 334.

ومن جانبنا كنا نأمل أن تنال هذه المشكلة حظها من التنظيم في اتفاقية مونتريال 1999، غير أن هذه الاتفاقية لم تأت بجديد في هذا الشأن.

<sup>1</sup> طبقا للمادتين 122 و 123 من قانون الطيران المدني الجزائري المقابل للمادة 1/124 والمادة 1/323 من قانون الطيران المدني الفرنسي لسنة 1982.

<sup>2</sup> - J.P.Tosi, l'affrètement aérien, Dalloz, paris, 1977, n° 38, V.aussi : P.Chauveau, op. cit, n° 457 ets.

<sup>3</sup> - راجع مجموعة الطيران المدني الفرنسي المعدل بالقانون رقم 82-1153 بتاريخ 30-12-1982 المعروفة اختصارا بـ Loti 1982 بشأن تنظيم النقل الجوي الداخلي، ولمزيد من التفصيل انظر: E.Du Pontavice et autres, op. cit, n 2388 ets.

<sup>4</sup> - حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، 2000، ص 143 وما يليها، انظر أيضا: Abdelaziz boudjellel, Les problèmes juridiques liés à la location d'aéronefs étrangers », le phare, 2000, n° 18, p 22.

<sup>5</sup> - فايز نعيم رضوان عقد الايجار الإيجاري، دار الفكر العربي، 1985، ص 30 وما بعدها.

وعقد التأجير التمويلي هو عقد يتم بموجبه الاتفاق على قيام المؤجر (إحدى شركات الطيران الكبيرة، أحد البنوك، شركة مالية أو استثمارية). بشراء طائرة أو تمويل بنائها على أن يؤجرها لإحدى شركات الطيران لمدة زمنية محددة، لقاء أجرة محددة".<sup>1</sup>

هذا ويعتبر الإيجار التمويلي من العقود الثلاثية الأطراف بحيث تشمل على المنتج أو المورد، شركة التمويل (بنك عادة)،<sup>2</sup> وأخيرا شركة الطيران، وبالتالي يحتوي الإيجار التمويلي على عقدين: عقد بيع بين المورد أو المنتج وبين البنك أو شركة الاستثمار، وعقد إيجار بين البنك وبين شركة الطيران، الذي يتضمن أجرة سنوية تشكل في مجموعها قيمة الطائرة، بحيث تعتبر مدة الإيجار المتفق عليها مساوية تقريبا للعمر الافتراضي للطائرة.<sup>3</sup>

وعند نهاية مدة التأجير، يكون للشركة المستأجرة الخيار بين الاستمرار في استئجارها نظير أجرة تافهة، وإما شرائها وتملكها، وإما ردها إلى المؤجر.<sup>4</sup>

كما أنه من بين التطبيقات الخاصة لعقد إيجار الطائرة عارية والتي ساهمت في شيوعها أيضا، ما يعرف باتفاقات التنسيق أو التعاون la banalisation، والتي تعد من أهم وسائل وتقنيات تبادل الخدمات فيما بين شركات النقل الجوي، حيث تستخدم مؤسسة النقل الجوي، تقوم باستغلال خط جوي دولي بمقتضى اتفاقية أو ترخيص رسمي، طائرات تابعة لمؤسسات أجنبية ومسجلة في دولة أجنبية بدون طاقم.<sup>5</sup>

وعقد إيجار الطائرة عارية هو "عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة وبمقابل، تحت تصرف شخص آخر يدعى مستأجرا استخدام طائرة بدون طاقم".<sup>6</sup>

<sup>1</sup> - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 60، أنظر أيضا: A.boudjellel, Art.précité, p22. On cite que l'auteur fait destination entre le leasing financier et le leasing opérationnel sur la base des risques techniques assumés ou pas par le bailleur.

<sup>2</sup> - ممول شركات الخطوط الجوية الجزائرية حين اقتناء طائرات جديدة في إطار تحديث أسطولها الجوي، هي المؤسسة المالية الأجنبية A.Boudjellel, Art.précité, p22. انظر L'EXIMBANK

<sup>3</sup> فرج السيد سليمان، قانون الطيران المدني، شركة الطوبجي للطباعة، مصر، بدون سنة، ص 87، 88.

<sup>4</sup> مصطفى البنداري، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، المنصورة، مصر، 1995، ص 243، يحي أحمد البناء، رسالته السابقة، ص 98، حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق بجامعة أسبوط، العدد 22، 1999، ص 238، 239.

<sup>5</sup> يحي أحمد البناء، رسالته السابقة، ص 98، حفيظة السيد حداد، المرجع السابق، ص 9.

<sup>6</sup> طبقا للمادة 122 من قانون الطيران المدني الجزائري، وهو نفس التعريف الوارد في نص المادة 1/124 من قانون الطيران المدني الفرنسي، والتعريفان يتفقان مع جل التعاريف التي وضعها الفقه لتحديد مفهوم عقد إيجار الطائرة عارية، أنظر على سبيل المثال: هاني دويدار، المرجع السابق، ص 59، عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 106، M.Litvine, op.cit, p 183, P.Chauveau, op.cit, p 333.

وبناء عليه، فإن عقد إيجار الطائرة عارية لا ينصب إلا على الطائرة ذاتها، مما يجعل موقف المؤجر يتسم بالسلبية إزاء نشاط الطائرة، إلا أن هذا لا يعني أن عقد الإيجار لا يلقي على عاتق صاحب الطائرة أعباء تتعلق باستعمال الطائرة من قبل المستأجر، بل أنه يتحمل جملة من الالتزامات تتعلق باستعمال الطائرة من قبل المستأجر، بل أنه يتحمل جملة من الالتزامات التي يمكن أن تؤثر على مسؤولية هذا الأخير إزاء المسافرين.

لذلك، فإن تحديد أي من المؤجر والمستأجر، في عقد إيجار الطائرة عارية، يحوز صفة الناقل الجوي يتوقف على معرفة التزامات كل منهما وحقوقه في عقد الإيجار، حيث يتبين على ضوءها أي منهما أقرب لوصف الناقل الجوي إزاء المسافرين.

فيلتزم المؤجر بتسليم الطائرة محل العقد للمستأجر صالحة للملاحة الجوية، ومزودة بكافة الوثائق اللازمة لملاحتها ولطبيعة نشاطها.<sup>1</sup>

وتنتهي التزامات المؤجر كقاعدة عامة عند تسليم الطائرة للمستأجر، ولذلك يقف المؤجر اعتباراً من هذه اللحظة موقفاً سلبياً إزاء نشاط الطائرة واستغلالها من قبل المستأجر وفقاً لما تتضمنه عقود الإيجار من شروط، كحق إجراء كافة عمليات النقل التي تتلاءم وصلاحيات الطائرة، فيتحمل المؤجر من أية مسؤولية تترتب على تشغيلها أو تشغيل أجهزتها، وبصفة عامة عن كافة الأضرار المترتبة على ذلك.<sup>2</sup>

وفي المقابل، ينفرد مستأجر الطائرة عارية باختيار أطقم الطائرة الفنية لهيئة أو طاقم القيادة، أو التجارية (ممثلو المستأجر الذي يتولون إبرام عقود النقل)،<sup>3</sup> ويتولى سلطة الرقابة والتوجيه والإشراف عليها كما يلتزم في إطار ذلك، بصيانة الطائرة وإصلاحها وإجراء الكشف الدوري عليها، والتأمين عليها أيضاً.<sup>4</sup>

وترتيباً على ذلك، يتولى المستأجر إدارة مشروع النقل الجوي منفرداً، فسيؤثر بإبرام عقود النقل باسمه ولحسابه، ويتولى تنفيذ هذا العقد بطائرة تبدو وكأنها ملك له وليست طائرة مؤجرة،

<sup>1</sup> لمزيد من التفصيل حول التزامات المؤجر أنظر: حمد الله محمد حمد الله، مقاله السابق، ص 121 وما يليها رفعت فخري الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، القاهرة، 2007، ص 108، فرج سيد سليمان، قانون الطيران المدني، شركة الطوبجي للطباعة، أسيوط، بدون سنة، ص

J.P.Tosi, op, cit, n : 49 ؛ 84

<sup>2</sup> J.P. Tosi, op, cit, no: 50.

<sup>3</sup> P. Chauveau, op, cit, p 462.

<sup>4</sup> جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 80.



وبالتالي يعتبر في هذا الغرض هو الناقل الوحيد ، إزاء المسافرين الذي لا تربطهم أية علاقة بالمؤجر الذي يفقد سيطرته على الطائرة فنيا وتجاريا، وبالتالي تنتفي عنه صفة الناقل الجوي فلا يكون مسؤول عما يصيب الركاب من أضرار طوال فترة تأجير طائرته العارية.<sup>1</sup>

أما اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961، فلا مجال لتطبيقها في هذه الحالة، حيث لا مجال للتساؤل حول من هو الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، باعتبار أن هاتين الصفتين تجتمعان في شخص واحد وهو مستأجر الطائرة الذي يتعاقد مع المسافرين وينفذ عملية النقل أيضا.<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية:

#### تأجير الطائرة مجهزة :l'affrètement aérien

يعرف أيضا "بمشاركة إيجار الطائرة"، وهي بخلاف الحالة السابقة، أثارت العديد من التساؤلات كون أن مؤجر الطائرة بطاقتها لا يتسم موقفه بالسلبية إزاء نشاط الطائرة، إذ لا يقتصر دوره، كما في عقد إيجار الطائرة عارية، على وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر، وإنما يضع أيضا طاقتها وهم من تابعيه تحت تصرف ذلك المستأجر لرحلة أو مجموعة من الرحلات لقاء أجر محدد في عقد الإيجار.<sup>3</sup>

وقد عبر المشرع الجزائري على عقد إيجار الطائرة بطاقتها بعقد الاستئجار، وهو عقد يضع بموجبه مؤجر يملك طائرة وبمقابل، تحت تصرف مستأجر، استخدام طاقات هذه الطائرة كليا أو جزئيا".<sup>4</sup>

<sup>1</sup> يكاد يجمع الفقه على اعتبار المستأجر في عقد إيجار الطائرة عارية هو الناقل الجوي، انظر على سبيل المثال: فرج سيد سليمان، المرجع السابق، ص 85، عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 106، ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص 106، هاني ديودار، المرجع السابق، ص 193، جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 156 و في الفقه الفرنسي: R.Gouilloud, op, cit, p 52, A.D.Mercadal, op,cit, p 231

38, R.Rodière, op.cit, p 332, M.litvine, op.cit, p 183, p.chaeveau, op.cit, p 231 وتجدر الإشارة إلى أن محكمة النقض الفرنسية بقرارها الصادر في 1979/10/9 قد اعتبرت أن نص المادة 1/141 المتعلق بالمسؤولية التضامنية بين المؤجر والمستأجر لا يسري إلا إزاء الغير على اليابسة، مما جعلها محل انتقاد من قبل بعض الفقه الذي دعا إلى مد نص المادة المذكورة ليشمل المسافرين أيضا باعتبار أن مصطلح "ال غي" يشمل هؤلاء أيضا وبالتالي اعتبار المؤجر في هذه الحالة ناقلا جويا أيضا . حول القرار المذكور وموقف الفقه منه، أنظر: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 144, 145.185 R.D.Barbeyrac, op.cit.; p: 144, 145.185

ونشير إلى أن المشرع الجزائري وفقا للمادة 11/2 من قانون الطيران المدني، قد اعتبر المستغل المسؤول إزاء الغير على اليابسة هو مستأجر الطائرة بدون طاقم و الذي يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه.

<sup>2</sup> حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 205، ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص 106.

<sup>3</sup> يحي أحمد البناء، رسالته السابقة، ص 100.

<sup>4</sup> طبقا للمادة 123 من قانون الطيران المدني الجزائري، تقابل المادة 1/323 من قانون الطيران المدني الفرنسي: « L'opération par laquelle in fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage ».

ويتم عقد إيجار الطائرة المجهزة بطاقم، بهدف تحقيق مزايا عدة تلي حاجات الاستغلال الجوي وخدمات النقل الجوي، كما أنه يعد وسيلة قانونية هامة للاستغلال الاقتصادي للطائرات عن طريق ما يعرف بنظام التعاون أو التنسيق Banalisation des aéronefs<sup>1</sup> بين شركات النقل الجوي، التي قد تعجز عن مواجهة الطلب المتزايد للسفر وبخاصة في فترات الذروة الموسمية،<sup>2</sup> حيث تلجأ في هذه الحالة إلى الاستعانة بغيرها من شركات الطيران من خلال إبرام عقود تأجير الطائرات المجهزة، وذلك في إطار اتفاقات التعاون والتنسيق بهدف سد حاجاتها التي تعجز عن سدها بواسطة طائراتها الخاصة.<sup>3</sup>

لذلك، أصبح إيجار الطائرة بالطاقم هو النظام السائد في الواقع العملي، بالنظر للارتفاع المتزايد والمطرود في سعر الطائرات وتكاليف صيانتها، فأصبحت الحاجة ملحة لحل المشكلة العملية المترتبة على تنفيذ عقد النقل بواسطة شخص آخر غير الناقل المتعاقد، والتي جاءت اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961 خصيصا لمعالجتها.<sup>4</sup>

وبخلاف الحالة السابقة، لا تنصب مشاركة إيجار الطائرة بطاقمها على الطائرة في حد ذاتها، وإنما على طاقتها الإنتاجية أو سعتها الاستغلالية كلها أو بعضها التي توضع تحت تصرف المستأجر تنفيذاً لبرنامج الاستغلال المحدد في العقد.<sup>5</sup>

ويلتزم المؤجر بتقديم طائرة صالحة لتنفيذ هذا البرنامج، مجهزة ومزودة بطاقم كفاء،<sup>6</sup> ومستوفية لكافة الشروط القانونية والوثائق الضرورية لملاحتها، كما يلتزم بصيانة طائراته والكشف الدوري عليها.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> تعرف اتفاقات التنسيق كما ورد في التقرير النهائي للجنة التحضيرية للمؤتمر الخاص بتنسيق النقل الجوي في أوروبا، المنعقد في ستراسبورغ في عام 1959: "قيام مؤسسة نقل جوي مستغلة لخدمة أو لخط جوي دولي، باستخدام طائرة وذلك بمقتضى اتفاق أو ترخيص رسمي، وتكون الطائرة مملوكة أو تابعة لمؤسسة نقل أجنبية أخرى ومسجلة في دولة أجنبية". في هذا انظر: J. Naveau, Droit du transport aérien international, Edition Bruylant, Bruxelles, 1980, p 182 et s. ; Louis Cartou, op.cit, p 142, 192 ets, E. Du pontavice, op.cit, n 2958 ; M.litvine, op.cit, n 81, J.P.Tosi, op.cit, n° 46.

<sup>2</sup> حول مزايا وإيجابيات نظام التنسيق الجوي انظر: J.Naveau,op.cit, p 183.

<sup>3</sup> وفي هذا السياق تقضي شروط IATA بحق الناقل في إحلال ناقل آخر محله، أو استعمال طائرة تابعة لشركة نقل أخرى لتنفيذ عملية النقل، انظر: L.Cartou, op.cit, p327, وفي المقابل ذهبت بعض الدول إلى تقرير حق المسافر في المعرفة المسبقة لهوية الشركة التي ستنتولى نقله، كفرنسا التي أصدرت المرسوم رقم 315-2006 المتعلق بالالتزام بإعلام المسافرين عبر الجو بهوية الناقل الجوي، نصوص المرسوم المذكور واردة في المجلة الفرنسية للقانون الجوي لسنة 2006، العدد 1، ص 19، وكذلك ألمانيا التي وضعت رقماً هاتفياً تحت تصرف المسافرين للتأكد من أن الشركة الناقلة تحترم معايير السلامة الألمانية، انظر: le phare, n° 59, Mars 2004, p 40.

<sup>4</sup> حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 46.

<sup>5</sup> رفعت فخري، المرجع السابق، ص 111.

<sup>6</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 21، 92.

<sup>7</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 61.

وفي إطار تحديد صفة الناقل الجوي في هذه الحالة، ذهب بعض الفقه إلى أن هذه الصفة تتحدد في ضوء عقد النقل بصرف النظر عن أي اعتبار آخر يستند إلى ملكية الطائرة أو استغلالها أو طرق تنفيذ العقد، وبعبارة أخرى دون ما اعتبار لعقد الإيجار الجوي.<sup>1 2</sup> فالمستأجر في نظر هذا الفقه هو دائما الناقل الجوي لأنه هو من يملك القوة الإنتاجية للطائرة وهو الذي يظهر في مواجهة المسافر كمقاوّل للنقل.<sup>3</sup>

ورغم وجاهة هذا الرأي باعتبار أن الناقل المتعاقد (المستأجر) هو وحده الذي يظهر في مواجهة الركاب، إلا أنه لا يمكن إنكار أثر عقد إيجار الطائرة على تحديد الشخص المسؤول إزاء هؤلاء، ذلك أن مؤجر الطائرة بطاقتها قد يقع على عاتقه تنفيذ عمليات النقل الجوي، بل وقد يتولى بنفسه إبرام عقود النقل مع المسافرين.

لذلك، ذهب فقه آخر إلى اعتبار المؤجر دون المستأجر هو الناقل الجوي لأنه هو المستغل الحقيقي للطائرة، وهو الذي يقوم بتنفيذ عملية النقل من الناحية الفعلية، ولا يغير من هذه الصفة أن يتعاقد المسافر مع المستأجر.<sup>4</sup>

وتطبيقا لذلك، وإثر سقوط طائرة تابعة لشركة Air France ومؤجرة من قبل جمعية أتلانطا للفنون the Atlanta art association قضت المحكمة الفيدرالية الأمريكية بأنه على الرغم من أن الطائرة مستأجرة من قبل الجمعية، إلا أن هذا لا ينفي وصف الناقل الجوي عن شركة Air France، لأنها هي التي تولت تنفيذ الرحلة فعلا بغض النظر عن كونها متعاقدة أم لا.<sup>5</sup> ويرى فقد ثالث أن صفة الناقل الجوي تؤول إلى من يحتفظ لنفسه بحق الرقابة والإشراف على الطائرة،<sup>6</sup> ولن يتحدد ذلك إلا بالرجوع إلى برنامج الاستغلال المنفق عليه في عقد إيجار الطائرة، إذ أنه غالبا ما تنص عقود إيجار الطائرة بطاقتها على أن مستأجر الطائرة هو الذي يتولى

<sup>1</sup> R.Rodière, op.cit, p 334, 335; R.D.Barbeyrac, op.cit, p 147.

<sup>2</sup> « Le transporteur n'est pas celui qui execute le contrat de transport mais la personne qui le conclut en son propre nom ».T. de Genève, 9 oct 1958, RFDA, 1961, p 375.

<sup>3</sup> حول هذا الفقه أنظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 259، فرج سيد سليمان، المرجع السابق، ص 85، 86، أنظر أيضا: R.Gouilloud, op, cit, p 38.

<sup>4</sup> حول هذا الرأي: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 259، R.Rodière, B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1990, p 393, 394.

وقد اعتبر المشرع الجزائري في المادة 3 من ق. ط. م أن المؤجر الذي يحتفظ بالتسيير التقني وقيادة الطائرة هو المستغل المسؤول إزاء الغير على اليابسة فيما لم يتم بتعدي من المسؤول أمام المسافرين.

<sup>5</sup> قضية Block.V air France أشار إليها: يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص 101.

<sup>6</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 260 وأيضا: P. Delebecque, op.cit, p 769; M.Litvine, op.cit, p 182 ets.

النواحي التجارية للرحلة الجوية ويرم عقود النقل مع الركاب ويصدر تذاكر السفر لهم، فتخضع بذلك الطائرة المؤجرة وطاقمها فيما يتعلق بأعمال الاستغلال التجاري لرقابة وإشراف الشركة المستأجرة.<sup>1</sup>

أما مؤجر الطائرة الذي يتولى تنفيذ الرحلة من الناحية الفعلية، فتخضع الطائرة وطاقمها من حيث الإدارة الفنية والملاحية لسلطته هو.<sup>2</sup> إذن، لكل من المؤجر والمستأجر حق الرقابة والإشراف على الطائرة، المؤجر تقنيا وملاحيا والمستأجر تجاريا، فهل يعد كل منهما ناقلا جويا؟ فعلا، يمكن اعتبار كل من المؤجر والمستأجر ناقلا جويا، وذلك بالرجوع إلى اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 التي وسعت من مفهوم الناقل الجوي ليشمل فضلا عن الناقل المتعاقد، الناقل الذي قام بتنفيذ عملية النقل من الناحية الفعلية، وبالتالي يعد مستأجر الطائرة ناقلا متعاقدا من ناحية، ومؤجرها ناقلا فعليا من ناحية أخرى، وبالتالي يعد كليهما مسؤولان بالتضامن إزاء المسافرين وهو ما ينسق تماما مع تأسيس المسؤولية عن حوادث الملاحة الجوية على فكرة المخاطر وتحمل التبعية، ويتمشى مع الحماية المقررة للمسافرين.<sup>3</sup>

غير أن هذا القول وإن كان ينصب على عقد إيجار الطائرة بالمدة *l'affrètement à temps time charter*، حيث يضع المؤجر طائرة تحت تصرف المستأجر، ويظل الطاقم تحت إشراف الأول وتابعا له، فتكون له الإدارة الملاحية ويتخلى للثاني عن الاستغلال التجاري، فيكون المؤجر ناقلا فعليا والمستأجر ناقلا متعاقدا،<sup>4</sup> فالغالب أن هذا القول لا ينطبق في عقد إيجار الطائرة بالرحلة « *L'affrètement au voyage* » - « *voyage charter* »، الذي يبرمه غالبا وسطاء مستأجرون لا يمتلكون أساطيل جوية، حيث يحتفظ المؤجر بكافة الصلاحيات والسلطات الملاحية والتجارية أيضا، وبالتالي يعد المؤجر دون غيره الناقل الفعلي والمتعاقد في آن واحد.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> J.P.Tosi, op.cit, n° 55, 56.

<sup>2</sup> حول هذا الفقه أنظر: رفعت فخري، المرجع السابق، ص 113، مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 230، قارن: فرج سيد سليمان، المرجع السابق، ص 91، 92، الذي يرى أن الطاقم كأصل عام يظل خاضعا لرقابة وإشراف المؤجر ويمكن أن ينتقل ذلك إلى المستأجر.

<sup>3</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 109، حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 185، حفيظة السيد حداد، المرجع السابق، ص 71، طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 63، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 261، مختار بربري، المرجع السابق، ص 139.

<sup>4</sup> حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 54، وأيضا: B.Mercadal, op.cit, p 56 وقارن/ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 106، الذي يرى في هذا الغرض أن المؤجر ليس ناقلا وإنما المستأجر.

وغالبا ما تلجأ شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى استئجار طائرات لتركية لمدة وهو الحال حين قيامي بالسفر إلى مصر في إطار تربص حيث أن الناقل المتعاقد كان الشركة الجزائرية أما الطائرة التي نفذت الرحلة فكانت تابعة لشركة تركية على متنها طاقم تركي.

<sup>5</sup> مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 226، 237، حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 189، وأيضا: E.pontavice et autres, op.cit, p 115, J.P.Toddi, op.cit, p228, B.mercadal, op.cit, p 57.

## الفرع الثالث:

### وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة:

رأينا أن إيجار الطائرات عارية أو مجهزة يعد وسيلة تعاون فيما بين شركات النقل الجوي، ومن شأن ذلك إضفاء صفة الناقل الجوي إما على مؤجر الطائرة أو مستأجرها أو على كليهما حسب الحالة.

إلا أن هذه الصفة قد تمتد لتشمل أشخاصا غير شركات النقل الجوي، وذلك بحسب كون هؤلاء الأشخاص أطرافا في عقد النقل الجوي، أو بالنظر لتدخلهم في تنفيذ عملية النقل وهو الحال بالمسبة لوكلاء السياحة التي تتولى تنظيم رحلات شاملة (الفقرة الأولى)، وكذا الوكلاء بالعمولة الذين قد يتعدى دورهم مجرد التوسط (الفقرة الثانية).

## الفقرة الأولى:

### وكالات السياحة والسفر Agences de voyages:

إن الدور التقليدي والرئيسي لوكالات السياحة والسفر هو التوسط بين العملاء ومقدمي خدمات السياحة من نقل وإقامة.. الخ، فهي تقوم بحجز الأماكن لدى الناقل وتسليم التذاكر للمسافرين لحساب الناقل، وهي في هذا الفرض تتصرف باسم وحساب مقدمي الخدمات، فلا تخرج هذه الوكالات السياحية عن تسميتها فهي مجرد وكيل،<sup>1</sup> فلا تشترك من قريب أو بعيد في تنفيذ عملية النقل، وبالتالي فهي ليست ناقلا،<sup>2</sup> لأنها لا تقدم بنفسها خدمات نقل ولا تستثمر خطوطا جوية،<sup>3</sup> لذلك، يتوقف اكتساب وكالة السياحة لصفة الناقل الجوي على طبيعة الخدمات التي تقدمها للجمهور والدور الذي تقوم به، حيث أنها قد تتعدى وظيفة الوساطة وذلك من خلال إشرافها على تنظيم رحلات شاملة، والرحلات الشاملة هي الرحلات الجماعية المنظمة التي تعلن

<sup>1</sup> Jaques Mestre, M.Eve pancrazi, Droit commercial, 26<sup>ème</sup> edition, LGDJ, paris, 2003, p 692 ets.

<sup>2</sup> J.P. Tossi, cité par : E.D. pontavice et antres, op.cit, p : 2958, B.Mercadal, op.cit, p 364.

<sup>3</sup> ينحصر دور وكالة السياحة في هذه الحالة في إبراز تصرف قانوني هو عقد النقل باسم شركة الطيران، ولحسابها فلا تنصرف آثار هذا العقد إليها، وإنما إلى الناقل الأصيل، أنظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 261، فلاح الرشيدي، رسالته السابقة، ص 308، أنظر أيضا: الموقع الإلكتروني [www.aéroports.fr](http://www.aéroports.fr) / le voyage à forfait : les relations du passager, avec l'agence de voyage.

عنها وكالات السياحة والسفر وتدعو الجمهور للاشتراك في مقابل مبلغ إجمالي يشمل النقل والإقامة وغيرها من الخدمات السياحية.<sup>1 2</sup>

وترتبطا على ما سبق، أصبحت وكالات السياحة والسفر من خلال تقديمها خدمات للعملاء دون أن تتوسط فقط في تقديمها، كأن توفر وسيلة نقل خاصة بها أو تستأجرها، في علاقة مباشرة مع هؤلاء<sup>3</sup> وذلك بموجب عقد تتعاقد فيه باسمها ولحسابها الخاص، فالوكيل هنا يعد أصيلا عند تعاقد مع العميل، إذ يلتزم شخصيا بتنفيذ العقد.<sup>4</sup>

وعليه، يمكن أن تحوز وكالة السفر صفة الناقل الجوي إذا ما قامت بتنظيم رحلة جوية وكانت مالكة لوسيلة النقل "الطائرة" أو مستأجرة لها كما هو الحال في عقد استئجار الطائرة لرحلة « charter Voyage » أو حين تظهر في نظر المسافرين بمظهر الناقل الجوي.

### أولاً: الوكالة مالكة للطائرة

عندما تتولى وكالة السياحة تقديم خدمة لزبائنها بواسطة طائرة مملوكة لها، فهي عندئذ ناقل كغيرها من الناقلين، إذ هي في هذا الغرض لا تقوم بدور الوسيط أو الوكيل الذي يعد دورها الرئيسي، وإنما تقوم بتقديم خدمات مباشرة للعميل الراكب. وفي هذا السياق، تقضي المادة 19 من قانون الطيران المدني الجزائري بأن الطائرات يمكن أن تكون ملكا إما لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية، أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري، ولا شك أن وكالات السياحة تدخل في هذا المعنى وبإمكانها امتلاك طائرات.

<sup>1</sup> - P. Le tournean, L.Cadiet, op.cit, n° : 2195, R.Rodiére, op.cit, p387, 388, Gedrie Guyot, le droit du tourisme, Bruxelles, 2004, p 50.

<sup>2</sup> تعد الرحلات الشاملة خدمة من بين الخدمات التي تقدمها وكالات السياحة والسفر في إطار عقد الرحلة التي تيرمه هذه الأخيرة، وقد نظمه المشرع الجزائري بعنوان عقد السياحة والأسفار طبقا للقانون رقم 06-99 المؤرخ في 1999/04/04 المتعلق بالقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار، ج.ر عدد 1999/24 في تفصيل ذلك، أنظر: قمار ليلي الدياز، الروابط القانونية بين وكالة السياحة وعمالها، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2004.

<sup>3</sup> عدنان إبراهيم سرحان، العلاقة بين وكالات السياحة والسفر وعمالها، مجلس النشر العلمي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 3، سبتمبر 2007، ص 397.

<sup>4</sup> أحمد عبد الكريم الملحم، مسؤولية مكتب الشفريات نحو العميل، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، العدد 2، 1998، ص 49، 52، ويتعرض كاتب المقال إلى المهام الثلاث الرئيسية للوكالة: بيع وتنظيم الرحلات والإقامات الفردية والجماعية، تقديم الخدمات المرتبطة بالسفر وبخاصة تسليم تذاكر السفر، تنظيم الزيارات للمتاحف والمواقع الأثرية، وذلك طبقا للقانون الفرنسي رقم 92 - 645 المؤرخ في 1992/07/13 المحدد لشروط ممارسة النشاطات المرتبطة بتنظيم الأسفار وبيعها.

ومن جهة أخرى وتطبيقا للمادة 128 من نفس القانون، يمكن أن تستعمل الطائرات التي تملكها الوكالة في تقديم خدمات مباشرة للنقل الجوي للمسافرين السياح والتي تدخل ضمن الخدمات الجوية الخاصة وهي جميع الرحلات التي يقوم بها مالك الطائرة (وكالة السياحة) لحسابه الخاص.

ويؤكد هذا القول نص المادة 130 من القانون المذكور،<sup>1</sup> إذ تعتبر وكالات السياحة والسفر بصفتها مالكة للطائرة ومستغلة لخدمات النقل الجوي لحسابها الخاص، خاضعة لنظام المسؤولية المفروض على الناقل الجوي، وبالتالي تعد وكالات السياحة والسفر في هذا الغرض ناقلا جويا.

### ثانيا: وكالة السياحة مستأجرة لوسيلة النقل:

ينطبق عقد إيجار الطائرة بطاقمها لرحلة charter voyage على هذه الحالة، إذ غالبا ما تلجأ وكالات السياحة في إطار تنظيم الرحلات خاصة الشاملة منها، وبالنظر لافتقارها إلى أساطيل جوية، إلى استئجار طائرات مملوكة لشركات النقل الجوي إما لرحلة معينة أو مجموعة من الرحلات.

وتلجأ وكالات السياحة في هذا الغرض إلى شراء أو حجز السعة أو الطاقة الكلية للطائرة المؤجرة، لتقوم بعد ذلك ببيعها بالتجزئة إلى عملائها.<sup>2</sup>

والأصل في مشاركة إيجار الطائرة بالرحلة أن يظل الطاقم والطائرة رغم كونهما تحت تصرف المستأجر، خاضعين لإشراف المؤجر ملاحيا وتجاريا، فهو ناقل جوي، أما المستأجر فلا يعد ناقلا جويا لأنه لا يحترف النقل الجوي وهو الشأن بالنسبة لوكالات السياحة والسفر.<sup>3</sup>

أما إذا تم الاتفاق في عقد إيجار الطائرة بالطاقم لرحلة على أن تنتقل إلى وكالة السياحة المستأجرة الصلاحيات التجارية واحتفظ المؤجر بالصلاحيات التقنية والملاحية على الطاقم، اعتبرت الوكالة ناقلا متعاقدا، واعتبرت الشركة المؤجرة ناقلا فعليا.<sup>4</sup> فإذا قامت إحدى وكالات السياحة بتنظيم رحلة جوية وتعاقدت مع الركاب بوصفها الناقل الجوي، ثم استأجرت طائرة لتنفيذ الرحلة

<sup>1</sup> تنص المادة 130 من ق.ط.م، يخضع مالكو ومستغلو الخدمات الجوية الخاصة من ناحية المسؤولية للتشريع الساري المفعول ولأحكام هذا القانون

<sup>2</sup> M.Guichnard, les agences de voyages face à la réglementation des tarifs aériens, reda, 1984, p 16, R.Rodiere, op.cit, p 334.

<sup>3</sup> حمد الله محمد حمد الله، مقاله السابق، ص 189.

<sup>4</sup> ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 107، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 261، يحي أحمد البناء، رسالته السابقة، ص 104.

الجوية المنظمة، وأصدرت تذاكر سفر عليها اسمها، عدت ناقلا متعاقدا في مواجهة الركاب، بينما تكون مؤسسة النقل الجوي ناقلا فعليا.<sup>1</sup>

وتطبيقا لذلك، قضي بمسؤولية وكالة السياحة والسفر الفرنسية FRAM في حادث وقع في 2004/1/3 وأدى إلى وفاة 148 شخص من بينهم 134 سائح فرنسي كانوا قد تعاقدوا مع الوكالة المذكورة التي نظمت الرحلة بالكامل بما في ذلك عملية النقل من شرم الشيخ إلى باريس، فاستأجرت الطائرة بطاقمها من شركة Flash Air lines المصرية، فاعتبرت المحكمة أن الوكالة الفرنسية ناقل متعاقد، والشركة المصرية ناقلا فعليا.<sup>2</sup>

وكذلك القضاء الألماني، إذ اعتبر Landgeritch<sup>3</sup> في 1971/2/3 إحدى وكالات السياحة والسفر ناقلا متعاقدا مسؤولا عن التأخير الذي تعرض له عامل تركي حين عودته إلى ألمانيا بسبب حجز زائد overbooking، حيث أن الوكالة قد لجأت إلى استئجار طائرة عن Germanair الناقل الفعلي في هذا الغرض.<sup>4</sup>

### ثالثا: وكالة السياحة في مظهر الناقل الجوي:

قد لا تمتلك وكالة السياحة والسفر الطائرة، ولا تستأجرها، ولا تشارك في تنفيذ الرحلة الجوية، وبالرغم من ذلك فإنها قد تعد ناقلا جويا إذا ما ولدت في اعتقاد الراكب أنها هي الناقل الحقيقي، وذلك إعمالا لنظرية المظاهر Théorie des apparences.<sup>5</sup>

والمقتضى هذه النظرية تحوز وكالة السياحة والسفر صفة الناقل الجوي لأن عميلها ظن أنها كذلك، بسبب وجود مظاهر خارجية اتخذتها الوكالة فجعلتها في نظر زبونها وكأنها الناقل الذي يتولى تنفيذ الرحلة الجوية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>C.Dapp. de paris, 2 oct. 1981, REDA, 1982, p91

<sup>2</sup> حول هذه القضية أنظر مقالا ل: علاء عبد الحميد ناجي، "مسؤولية الناقل الجوي عن الأفراد التي تلحق بالركاب" منشور على الموقع: www.alwatan.com.sa ، وأيضا: le phare, Le crash du charter égyptien relance le débat sur la sécurité des voyageurs, n 59, mars 2004, p 40.

<sup>3</sup> جهة من جهات التقاضي في ألمانيا.

<sup>4</sup> E.pontavice et antres, op.cit, p 121

وفي نفس المعنى أنظر: قضية Skitours, Inc trail ways أشار إليها: أحمد عبد الكريم الملحم، مقاله السابق، ص 543.

<sup>5</sup> R.Rodière, R.Abadir, A chao, le transport des personnes dans la Jurisprudence, librairie technique de la cour cassation, paris, 1973, p 138, n° 75.



ولم يتوان القضاء الفرنسي عن تطبيق نظرية المظاهرة حماية للراكب حسن النية، ففي قضية تتلخص وقائعها في أن وكالة للسياحة قامت ببيع تذكرة سفر من باريس إلى الدار البيضاء ووضعت خاتمها على الخانة المخصصة للوكيل وكذا الخانة المخصصة للناقل، فقررت محكمة استئناف باريس في 1962/12/11 اعتبار هذه الوكالة ناقلا جويا لأنها أشارت في ذهن الراكب اللبس من حيث كونها كذلك، ولم تنقض محكمة النقض هذا الحكم في 1956/02/28 إلا لأن محكمة الاستئناف اعترفت في حكمها لشركة السياحة بصفة الوكيل، فقالت محكمة النقض أن هناك تناقضا في حيثيات الحكم، إذ أصبحت على الوكالة صفة الوكيل والناقل في آن واحد.<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية:

#### الوكالات بالعمولة للنقل الجوي:

كثيرا ما تجمع الشركات الكبرى في الوقت الحالي بين أعمال الوكالة بالعمولة للنقل، وهي أعمال قانونية تتمثل في تنظيم وتنسيق عملية النقل، وبين النقل ذاته وهو عمل مادي وقانوني في نفس الوقت،<sup>3</sup> الأمر الذي يستدعي تحديد إن كان الوكيل بالعمولة للنقل في هذه الحالة يكتسي وصف الناقل الجوي أم لا.

والوكيل بالعمولة لنقل الجوي هو الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل مع شركة الطيران باسمه ولكن لحساب الراكب، إلا أنه يجب التمييز في هذا الشأن بين الوكيل بالعمولة الذي يتولى تنفيذ عملية النقل أو جزء منها، وذلك الذي يتولى إبرام عقد النقل مع المسافرين نيابة عن الناقل.

#### أولا: الوكيل بالعمولة يشارك في تنفيذ عقد النقل:

---

<sup>1</sup> قماز ليلي الدياز، مذكرتها السابقة، ص 29، عدنان إبراهيم سرحان، مقاله السابق، ص 405.  
<sup>2</sup> انظر: عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 20، الهامش، 19، وأحكام أخرى تبني فيها القضاء الفرنسي نظرية المظاهر بشكل صريح وأصبح من خلالها صفة الناقل الجوي على وكالات السياحة: أشار إليها: R.Rodière et autres, le transport des personnes dans la jurudence, op.cit, p 138 ets.

<sup>3</sup> سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998، ص 100 وما يليها/ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 114.

قد يتعدى دور الوكيل بالعمولة للنقل الجوي ذلك الدور التقليدي المحصور في تنسيق وتنظيم واختيار الناقلين الذي يتولون القيام بإتمام عملية النقل،<sup>1</sup> إذ قد يشارك الوكيل بالعمولة في تنفيذ عقد النقل، ومثال ذلك أن يتعاقد المسافر مع شركة طيران ليتنقل إلى لندن فتتولى الشركة نقله إلى باريس وتتعاقد مع شركة فرنسية لتتولى تكملة الرحلة، فهنا تكتسب الشركة الأولى وصف الناقل بالنسبة للجزء الذي نفذته بينما تكتسب صفة الوكيل بالعمولة بالنسبة لبقية الرحلة كونها تعاقدت مع الشركة الفرنسية باسمها ولحساب المسافر.<sup>2</sup> ولا تثير هذه الصورة أي إشكال كونها تمثل نقلا متتابعاً أضفت اتفاقية وارسوا على جميع المتدخلين في تنفيذه صفة الناقل الجوي طبقاً للمادة 3/1 منها.<sup>3</sup>

كما قد يلجأ الوكيل بالعمولة إلى تنفيذ جزء من عملية النقل بوسائله الخاصة، فهو يبرم عقدين مختلفين في هذه الحالة، عقد نقل وعقد وكالة بالعمولة للنقل، إذ يتصرف بصفته ناقلاً في المرحلة التي ينفذ فيها النقل بنفسه وبصفته وكيلاً بالعمولة في المرحلة التي يقوم بتنظيم عملية النقل.<sup>4</sup>

وللوكيل بالعمولة للنقل الجوي أن يستأجر الطائرة، حيث تسري على هذه الحالة أحكام عقد إيجار الطائرة والتي من شأنها إضفاء صفة الناقل الجوي على الوكيل بالعمولة مستأجر الطائرة، وهو ما قضت به محكمة استئناف باريس في 1982/12/30 التي رفضت إدعاء إحدى الشركات المستأجرة بأنها ليست ناقلاً بل وكيلاً بالعمولة للنقل.<sup>5</sup>

### ثانياً: الوكيل بالعمولة يبرم العقد مع شركة الطيران:

في هذا الغرض لا يتدخل الوكيل بالعمولة في تنفيذ عقد النقل، بل يقتصر دوره على إبرام العقد مع شركة النقل الجوي باسمه ونيابة عن المسافر . وقد ثار الخلاف في هذه الحالة حول مدى اكتساب الوكيل بالعمولة صفة الناقل الجوي،

<sup>1</sup> سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 55، ندى بدوي النجار، أحكام المسؤولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 1997، ص 343.

<sup>2</sup> محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 119.

<sup>3</sup> تقابل المادة 154 من قانون الطيران المدني الجزائري.

<sup>4</sup> سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، ص 101.

<sup>5</sup> نفس المرجع السابق، ص 105، انظر أيضاً: قرار محكمة استئناف بيروت في 1973/10/24، أشار إليه: عادل علي المققادي، المرجع السابق، ص 50.

فاعتبر جانب من الفقه والقضاء أن الوكيل بالعمولة للنقل الجوي ناقل جوي لأنه هو من يبرم عقد النقل باسمه، ويكون بذلك طرفاً فيه معه شركة النقل الجوي التي تتولى عملية النقل من الناحية المادية، فالناقل الجوي هو أولاً وقبل كل شيء الشخص الذي يكون طرفاً في عقد النقل، وفي غياب علاقة مباشرة في عقد النقل بين المسافر وشركة النقل، فالوكيل بالعمولة هو الذي يعتبر أمام المسافر ناقلاً جويًا،<sup>1</sup> خاصة وأنه يعد ملتزماً بسلامة المسافرين مثله مثل أي ناقل.<sup>2</sup>

بينما اتجه رأي آخر إلى أن الوكيل بالعمولة لا يعد ناقلاً جويًا على الإطلاق،<sup>3</sup> فهو لا يشارك بقليل أو كثير في تنفيذ النقل الذي يقع عبؤه كاملاً على الناقل الذي تم معه العقد، فالوكيل بالعمولة لا يرتبط مع عمله بعقد نقل وإنما يعقد وكالة لتنفيذ عملية النقل، ومن ثم فلا يصح أن يخلط بين العقدين، وما يقوم به الوكيل بالعمولة ليس عملية النقل وإنما كل ما يقوم به هو العناية بإتمام عملية النقل، فالترامته تختلف تماماً عن التزامات الناقل، وليس الوكيل بالعمولة في النهاية إلا نائباً للمسافر.<sup>4</sup>

ويبدو أن الرأي الأخير هو الأقرب إلى الصواب، فالوكيل بالعمولة لا يعد في هذه الصورة ناقلاً، وتبقى علاقته بالراكب خاضعة لعقد الوكالة المبرم بينهما، ويؤيد هذا الطرح أن المادة الأولى من اتفاقية جوادا لاختاراً لعام 1961 اعتبرت الناقل المتعاقد كل شخص يتعاقد مع الراكب أو مع شخص آخر يعمل لحساب الراكب، ولما كان الوكيل بالعمولة هو شخص يعمل لحساب الراكب فإن وصف الناقل لا يمكن أن يشملهما وإنما يظل مقصوراً على الشخص الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة لحساب الراكب، فلا يمكن أن يكون الوكيل وكيلاً عن الراكب والناقل في الوقت نفسه.

## المطلب الثاني:

### نشوء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 265، ويرى المؤلفون أن الدعوى المباشرة التي خولها المشرع للمسافر ضد الناقل لا تؤثر على اعتبار الوكيل بالعمولة ناقلاً، وقد تناول المشرع الجزائري هذه الدعوى ضمن المادة 73 من القانون التجاري حول تطبيقات الدعوى المباشرة في عقود الوكالة بالعمولة للنقل أنظر، شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، ص 115.

<sup>2</sup> طبقاً للمادة 69 من القانون التجاري الجزائري.

<sup>3</sup> R. Rodière, op.cit, p 287, E. Pontavice et autres, op.cit, n ° 2957.

<sup>4</sup> حول هذا الفقه أنظر: محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، ص 142، عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 241.

يلتزم الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل ، أي بالتغيير المكاني للأشخاص من محطة جوية إلى أخرى<sup>(1)</sup> ، إلا أن هذا الالتزام قد أوجد من حوله التزامات أخرى تفوقه أهمية تتمثل أساسا في الالتزام بضمان سلامة المسافرين ، وإيصالهم في الميعاد المحدد ، وكذا المحافظة على سلامة الأمتعة التي يصطحبونها معهم أثناء سفرهم.

وبما أن المسؤولية هي بوجه عام جزاء الإخلال بالالتزام ، وكذلك هي مسؤولية الناقل الجوي إذ يترتب جرّاء الإخلال بتلك الالتزامات التي تحملها الناقل في عقد النقل ، فيكون هذا الأخير مسؤولا في حالة إخلاله بالالتزام بضمان سلامة الركاب ويأخذ ذلك صورة حادث جوي (الفرع الأول) ، كما يكون مسؤولا حين إخلاله بالالتزام بالمحافظة على الأمتعة ويكون ذلك في شكل واقعة (الفرع الثاني) ، ويعدّ الناقل الجوي مسؤولا أيضا عند عدم الالتزام بالنقل في الميعاد المحدد وهو ما يعرف بالتأخير (الفرع الثالث).

## الفرع الأول :

### التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين

يلتزم الناقل الجوي بإيصال هؤلاء إلى الوجهة التي يقصدونها سالمين غانمين ، وقد جاءت كلّ من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 ، إلى جانب قانون الطيران المدني الجزائري بحكم يقرّر هذا الالتزام ويؤكدّه ، حيث يكون الناقل الجوي مسؤولا عمّا يقع من حوادث جوية من شأنها الإضرار بالمسافرين.

وقبل التّعرّض إلى إخلال الناقل الجوي بالالتزام بضمان سلامة المسافرين والذي يظهر في صورة حادث جوي باعتبار هذا الأخير فعلا مولّدا للضرر (الفقرة الثانية) ، يجدر بنا التّطرق إلى مضمون هذا الالتزام أي طبيعته من حيث كونه التزاما بتحقيق نتيجة أم التراما ببذل عناية حتّى يتبيّن لنا بجلاء متى يعدّ الناقل الجوي مخرّا بهذا الالتزام ، هل بعدم بذله العناية الواجبة أم بمجرد عدم وصول الركاب سالمين ؟ (الفقرة الأولى).

<sup>1</sup> طبقا للمادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري . وتجدر الإشارة إلى أنّ الإخلال بهذا الالتزام لا يستوجب قيام مسؤولية الناقل الجوي ، وإنما يؤدي ذلك إلى انفساخ عقد النقل لأنّ عدم نقل الأشخاص يعدّ امتناعا عن التنفيذ ، وهو موضوع يخرج عن إطار دراستنا هذه.

## الفقرة الأولى :

### مضمون التزام الناقل بسلامة المسافرين

حينما قضت محكمة النقض الفرنسية في عام 1911 بوجود الالتزام بضمان سلامة المسافرين على عاتق الناقل، لم تكن عبارات الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام بوسيلة قد ظهرت بعد<sup>(1)</sup>، ولعلّ الفضل في إبراز التفرقة بين هذين الالتزامين، يعود إلى الفقيه "René Demogue"<sup>(2)</sup>.

وتبرز أهمية هذه التفرقة في مجال الإثبات، فإذا كان الالتزام ببذل عناية، يقع على الدائن إثبات انحراف المدين عن السلوك الواجب إلاّ أنّه لم يبذل العناية الواجبة، ويكفي المدين للتخلّص من الالتزام إثبات بذله فعلا العناية المطلوبة منه، وعلى العكس، إذا كان الالتزام بتحقيق نتيجة، فإنّ القانون يفترض خطأ المدين بمجرد عدم تحقّق النتيجة، ما لم يسقط هذه القرينة بإثبات السبب الأجنبي<sup>(3)</sup>.

وعليه فنستخدام هذه التفرقة أيضا في بحث مضمون التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين، لاسيما وأنّ اختلاف طبيعة المسؤولية بين الخطئية والموضوعية يقتضي ذلك.

### أولا : الالتزام بالسلامة التزام ببذل عناية

ونحن بصدد دراسة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القوانين الوطنية، عرفنا أنّ التزام الناقل الجوي بضمان السلامة هو التزام بتحقيق غاية، فإن لم تتحقّق هذه الغاية قامت مسؤوليته إلى أن يثبت السبب الأجنبي، أمّا في القانون الإنجوساكسوني وباعتبار أنّ مسؤولية الناقل الجوي ذات

<sup>1</sup> G. Viney, P. Jourdain, Droit civil : Les conditions de la responsabilité, L.G.D.J, Paris, 1998, p 477.

<sup>2</sup> يرى Demogue في كتابه Traite des obligations en général، أنّ التزام المدين ليس دائما ذو طبيعة واحدة، إذ يمكن أن يكون التزاما بنتيجة أو التزاما بوسيلة، ولم يلق هذا الاصطلاحان قبولا من الفقه. فليس صحيحا في نظر البعض وعلى رأسهم "مازو" التمييز بين النتيجة والوسيلة لأنّ المفروض أنّ لكلّ التزام نتيجة يتمّ تحقيقها ببذل عناية معيّنة، والأجدى هو توظيف اصطلاح "التزام محدد" و "التزام بحبطة وعناية". إلا أنّ اصطلاح "التزام محدد" بدوره لم يسلم من النقد، باعتباره أنّ كلّ التزام يجب أن يكون محددًا وإلا كان باطلا لعدم وجود المحل. أنظر P. Le Tourteau, L.Cadiet, op.cit. p 445 ; p. Jourdain, Les principes de la responsabilité civile, op.cit, p 52, 53.

<sup>3</sup> J.L Aubert, Y.Flour et autres, Les obligations "Les rapports d'obligation", Dalloz, Paris, 1999, p 126 ; P. Jourdain, op. cit, p 53 et s ; سليمان مرقس، أصول الالتزامات، الجزء 1، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعة، القاهرة، 1960، من 253، 373، عبد الحكم فودة، آثار الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الأعمال القانونية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 285 وما يليها، عز الدين الديناصوري، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ط 7، الفنية، الإسكندرية، 2000، ص 395 وما يليها.

طابع تقصيري ، فلا يلتزم هذا الأخير ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة الراكب الذي يقع عليه عبء إثبات إهمال الناقل<sup>(1)</sup>.

ولكن اتفاقية وارسو، ومن خلفها قانون الطيران المدني الجزائري ، لم تأخذ بأيّ من هذين النظامين ، وابتكرت نظاما خاصا يتوسطهما ، فوفقا للمادة 17 منها والمقابلة للمادة 145 من قانون الطيران المدني يكون الناقل مسؤولا تلقائيا بمجرد حدوث ضرر للمسافر أثناء تنفيذ النقل ، وهذه هي خاصية الالتزام بتحقيق نتيجة ، غير أنّ المادة 20 من اتفاقية وارسو المقابلة للمادة 1/148 من ق.ط.م.ج تنصّ على أنّ الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أنّه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنّب وقوع الضرر أو أنّه استحال عليهم ذلك ، وتلك هي خاصية الالتزام ببذل عناية.

هذا التعارض الظاهري يسهل حلة بمزج المادتين معا<sup>(2)</sup> ، فالنصوص المذكورة تلزم الناقل المدين بالسلامة بأن يتخذ فقط كلّ ما تقتضيه العناية لتوصيل المسافر سالما إلى الجهة التي يقصدها، غير أنّه خلافا لقاعدة الالتزام ببذل عناية ، ليس على المسافر إثبات خطأ الناقل ، لأنّ الخطأ مفترض فيه بذاعة، بل يقع على الأخير في سبيل التخلّص من المسؤولية أن يثبت أنّه اتخذ العناية والاحتياطات التي يتخذها الناقل الحريص في نفس الظروف<sup>(3)</sup>.

وعليه، فإنّ التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين ليس التزاما بتحقيق نتيجة ، فهو لا يضمن وصول الراكب سالما إلى جهة الوصول ، بل هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات

<sup>1</sup> راجع المطلب الأوّل من المبحث الأوّل من الفصل الأوّل من هذه الرسالة.

<sup>2</sup> J. Sesseli , op. cit , p 61

<sup>3</sup> من بين هذه الاحتياطات : تجهيز طائرة مؤمنة ، اختيار طيارين أكفاء ، جمع المعلومات الخاصة بحالة الجو وتزويد قائد الطائرة بها ، إتباع تعليمات لوائح الطيران ، استعمال الطرق الفنية المختبرة التي تتفق مع ما توصل إليه الطيران من تقدّم ، واتخاذ كلّ ما من شأنه تأمين سلامة الرحلة الجوية ، أنظر : ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 232 ، وأيضاً : p.Chanveau, Op. Cit, n 323 , D. Lureau , Op. Cit, n: 204

ونقله من المسافر إلى الناقل<sup>(1)</sup> ، فليس على المسافر أن يثبت أن الناقل لم يبذل العناية الواجبة وإنّما على الناقل أن يثبت عكس ذلك<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup>، لأنّ الخطأ مفترض في جانبه.

ويمكن لهذه الصبغة التزام الناقل ببذل عناية أن تجدد تبريرا لها وقت وضع الاتفاقية حيث كان النقل الجوي نشاطا احتماليا Aléatoire ، لا يمكن إلزام من يقوم به ضمان سلامة المسافرين على وجه التأكيد ، بل يكفي تكليفه باتخاذ التدابير الضرورية التي يمكن أن تضمن سلامة الرحلة ، ولعلّ هذه المحاباة للناقل الجوي التي اقتضتها الصناعة الجوية آنذاك ، قد زالت معطياتها ومتطلباتها ، بعد أن أضحت الطائفة أكثر الوسائل أمنا وراحة ، ممّا مهد لبروز المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي التي لا تتلاءم قواعدها إلاّ مع الالتزام بتحقيق غاية.

### ثانيا : الالتزام بالسلامة التزام بتحقيق غاية

اكتسى الالتزام بضمان السلامة طابع الالتزام بتحقيق نتيجة بالنظر ، و ذلك لاعتبارين أحدهما يتعلق ببزوغ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي، وثانيهما يرتبط بفقدان الراكب حقه في ضمان سلامته الشخصية.

### أ- المسؤولية الموضوعية والالتزام بضمان السلامة :

لقد مرّ بنا أنّ مسؤولية الناقل الجوي عرفت تحوّلا جذريا من حيث طبيعتها ، إذ كانت مسؤولية شخصية وأضحت مسؤولية موضوعية بفضل مجموعة من العوامل المتمثلة أساسا في ضغط

<sup>1</sup> وهو ما يكاد يجمع عليه الفقه ، أنظر على سبيل المثال فقط : محمد فريد العريش ، القانون الجوي ، طبعة 204 ، ص 191 ، أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 310 ، ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 231 ، هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 382 ، عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان ، التزام السلامة في النقل الجوي ، دكتوراه ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، 1983 ، ص 248 ، وفي الفقه الفرنسي أنظر : P. Chauveau, Op.Cit, n 334, R. Rodière, Op, Cit, p 370 ; J.Sesseli, Op, Cit ; p 72 ; J. P. Tosi, Rec. Précité, p 09, M. Litvine, Op. Cit, p 108.

<sup>2</sup> قارن : Loic Grard , L'obligation de sécurité et de transport aérien de personnes , Colloque "l'obligation de sécurité" , presse universitaire de bordeaux , 2003 , p 152. مخفّف بتحقيق نتيجة obligation de résultat allégée . أنظر مصطلحا آخر "Obligation de

moyens renforcée" لدى: P.Jourdain , Les principes de la responsabilité civile , op.cit , p 54.

<sup>3</sup> يرى الجانب من الفقه أنّ الاتفاقية بهذا المعنى قد تأثرت بالنظام القانوني الفرنسي التي ابتكر فكرة افتراض الخطأ انطلاقا من المسؤولية من حراسة الأشياء غير الحيّة ، إلاّ أنه لا يمكن إنكار أنّ النظام الإنجلوساكسوني بدوره يعرف قاعدة مماثلة لها وهي قاعدة Res Ipsa Loquitur ، تحمل نفس المعنى وتؤدّي نفس الدور.

الفقه ومبادئه بتشديد مسؤولية الناقل الجوي ، والتعديل القضائي لهذه المسؤولية بما يتماشى مع حماية المسافرين ، إلى جانب التطور التكنولوجي الهائل الذي سجلته الصناعة الجوية ، فقد أصبحت الرحلات الجوية تتم في ظروف يضاهاها بشأها عنصر الاحتمال **Aléa** مثيله في وسائل النقل الأخرى التي يلتزم أصحابها بضمان سلامة الراكب على وجه التأكيد لا الاحتمال<sup>(1)</sup>. فإن كان الالتزام ببذل عناية يتماشى في مفهومه مع قواعد المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض في ظل اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 ، فإنه لا يتفق على الإطلاق مع قواعد المسؤولية الموضوعية التي تبناها المشرع الدولي وأصبغها على أحكام مسؤولية الناقل الجوي من خلال نصوص بروتوكول جواتيمالا سنتي 1971 وحديثا اتفاقية موريال 1999 ، والتي استبعدت أحقية الناقل في الإعفاء من المسؤولية بإثبات انتفاء الخطأ من جانبه أي بإقامة الدليل على اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة ذلك إذا ما أُخلّ بالتزامه بضمان سلامة المسافرين ، فما كان لهذا الالتزام إلا أن يتحوّل من التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة.

إذن لقد انعكس التوجه نحو المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي على الالتزام بضمان السلامة ويظهر ذلك في تصعيد هذا الالتزام والارتقاء به من مجرد التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق غاية ، فروح المسؤولية الموضوعية هي التزام الناقل بضمان وصول المسافرين سالمين فإذا لم نتحقق هذه النتيجة انعقدت مسؤوليته مباشرة ، ذلك أن المسؤولية الموضوعية تقوم على أساس الضرر لا الخطأ ، بمعنى أن الناقل الجوي يكون مسؤولا بمجرد حصول الضرر ولا ينفعه للفكك من هذه المسؤولية إثبات السبب الأجنبي فحسب ، وإنما تنقلص دائرة الإعفاء وتختزل في حالة واحدة ألا وهي خطأ المضرور فقط<sup>(2)</sup>.

ولا شك أن هذا المعنى يتطابق مع الالتزام بضمان السلامة باعتباره التزاما بتحقيق غاية، والذي يعدّ قاعدة محورية تدور من حولها باقي قواعد المسؤولية الموضوعية.

<sup>1</sup> يكون محلّ الالتزام المدين بذل عناية إذا كانت النتيجة المرتقبة منه احتمالية في طبيعتها أو في نظر المتعاقدين ، ويكون محلّة تحقيق نتيجة إذا كانت الغاية المقصودة منه مؤكدة لا احتمالية ، وسلامة المسافر في النقل الجوي تدخل في النوع الأخير باعتبارها نتيجة مؤكدة يكاد ينعدم فيها الاحتمال "مازو" ، أشار إليه : محمود التلي ، رسالته السابقة ، ص 251 ، عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان ، رسالته السابقة ، ص 253.

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أنّ الالتزام بضمان السلامة يعتبر وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 التزاما بتحقيق غاية ، ولكن حين تكون قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 ألف حق سحب خاص أما إذا تجاوزت تلك القيمة هذا الحدّ فإنّ التزامه لا يعدو أن يكون مجرد التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات وإلقاءه على الناقل كما هو الحال في اتفاقية وارسو 1929 ، ذلك أنّ الناقل بإمكانه دفع مسؤوليته بإثباته عدم وجود إهمال من جانبه طبقا للمادة 2/21 من اتفاقية مونتريال 1999.



ولاشكّ أيضا أنّ الالتزام بضمان السلامة يكون عديم المعنى والتزاما أجوف إن لم يكن التزاما بتحقيق غاية<sup>(1)</sup> ، فالأضرار البدنية الناجمة عن الإخلال بهذا الالتزام لا يمكن أن تكون إلاّ محلا لمساءلة موضوعية ينال فيها المضرور الحقّ في التّعويض تلقائيا<sup>(2)</sup> ، وأداء هذه الوظيفة بشكل جيّد يكون في ظلّ ضمان الناقل الجوّي وصول مسافريه سالمين غانمين ، أي أنّه يلتزم إزاءهم بتحقيق غاية.

### ب- فقدان الرّاكب حقّه في ممارسة خيارات سلامته الجسدية :

إنّ اعتبار الالتزام بالسلامة التزاما بتحقيق غاية يجد تبريره في دوره الفعّال في حماية المضرور المحروم ، أثناء عملية النقل ، من مفهوم استقلال الإرادة اتجاه خيارات سلامته الجسمانية ، إذ أنّه يعاني في تلك الأثناء قصورا ذاتيا في التصدّي لمخاطر النقل<sup>(3)</sup>. وبمعنى آخر يخضع المسافر جوا للناقل خضوعا حركيا ، حيث يعتمد عليه اعتمادا شبه كليّ مما يفقده حقّه في ممارسة وتحقيق سلامته الجسدية<sup>(4)</sup>.

فما دام أنّ حرّية المسافر تقلّصت ، وتقيّدت أثناء النقل ، فالأجدر أن يتحمّل الناقل ضمان سلامته في تلك الأثناء<sup>(5)</sup> ، وبما أنّ دور الرّاكب نسبي وغير فعّال في عملية النقل ، فلا بدّ أن يكون التزام الناقل الجوّي اتجاهه أكثر شدة وثقلا<sup>(6)</sup>،<sup>(7)</sup>.

وخلاصة القول ، أنّ الالتزام بضمان سلامة المسافرين في النقل الجوّي وفقا لبروتوكول جواتيمالا 1971 ، واتفاقية مونتريال 1999 قد بلغ من الحدة والشدة ما يجاوز نظيره في النقل البرّي ، فالتزام الناقل الجوّي هو التزام قانوني مستقل عن العلاقة العقدية بينه وبين الرّاكب ومنبثق عن المسؤولية الموضوعية التي لا تدحض إلاّ بإثبات خطأ الرّاكب نفسه<sup>(8)</sup>.

<sup>1</sup> P.Le tourneau, La responsabilité civile professionnelle, Economica ; Paris , 1995 , p 65

<sup>2</sup> Y.L.Faire , op.cit , p 466,751, 814 , P. Tourneau , L. Cadiet , Op.Cit , p 20.

<sup>3</sup> فلاح الرشيدى ، رسالته السابقة ، ص 301.

<sup>4</sup> محمود التلتي ، رسالته السابقة ، ص 205.

<sup>5</sup> الأصل أن يتكفل كل شخص بضمان سلامته "Chacun doit veiller à sa propre sécurité".V: G.Viney, P.Jourdain, op.cit, p 482.

<sup>6</sup> A. Seriaux , La faute de transporteur , Economica , Aix-Marseille , 1982 , p 26 et s.

<sup>7</sup> " Obligation de résultat renforcée", V : Loic Grard , Art précité , p 166.

<sup>8</sup> حقيقة أنّ التزام الناقل البري هو التزام بتحقيق نتيجة إلا أنّه يحقّ لهذا الأخير الإعفاء من المسؤولية بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ الرّاكب ، وشأن بين هذا وبين المسؤولية الموضوعية للناقل الجوّي . لمزيد من التفصيل حول مسؤولية الناقل البري وللمقارنة أنظر : جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة ، ص 291 ، أكرم يا ملكي ، القانون التجاري ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1998 ، ص 218 ، أحمد محرز ، العقود التجارية ونظام الإفلاس ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 1996 ، ص 87.

وسواء كان محلّ التزام الناقل بالسّلامة بذلّ عناية أو تحقيق نتيجة ، فإنّ قيام مسؤوليته مرتبط بالإخلال بهذا الالتزام وهو ما يكشف عنه الحادث الجوّي.

## الفقرة الثانية :

### الإخلال بالالتزام بسلامة المسافرين

تقضي المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 باعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عمّا يلحق ركّابه من أضرار شريطة أن تكون هذه الأضرار ناجمة عن حادث<sup>1</sup> "Accident" ، فما المقصود بالحادث ؟

لقد سكت كلّ من اتفاقية وارسو 1929 ، ومن بعدها اتفاقية موريال 1999 عن بيان المقصود بمصطلح "حادث"<sup>(2)</sup> ، ممّا جعل الفقه والقضاء يتصدّيان إلى هذه المسألة واللذان تراوحت مواقفهما بشأن ذلك بين مضيّق وموسّع ، خاصّة وأنّ المادة 18 من كلا الاتفاقيتين قد اکتفت في تقرير مسؤولية الناقل الجوّي للبضائع والأمتعة المسجّلة بأن يكون الضّرر راجعاً إلى واقعة Evènement<sup>(3)</sup>.

### أولاً : الفقه بين مضيّق وموسّع

أمّا الاتجاه المضيّق في تعريف الحادث فقد ذهب إلى الرّبط بين الحادث والاستغلال الجوّي بحيث "يعدّ حادثاً كلّ واقعه فجائية ناجمة عن عملية التّقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال

<sup>1</sup> وهي تقابل المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 مع العلم أنّ هذا النصّ قد احتفظ بنفس مصطلح "الحادث" للدلالة على الواقعة المولدة للضرر ، وتجدر الإشارة إلى أنّ بروتوكول جواتيمالا 1971 قد استعمل مصطلح "الواقعة" le fait ، وغني عن البيان أنّ هذا المصطلح أعمّ وأوسع معنى من مصطلح الحادث باعتباره يغطّي جميع الأسباب المؤدّية لحدوث الضّرر وهو ما يتفق مع أحكام المسؤولية الموضوعية التي تضمنتها نصوصه. وبخصوص قانون الطيران المدني الجزائري تقضي المادة 145 منه باعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عمّا يلحق الركّاب من أضرار وخسائر شريطة أن يكون "سبب" تلك الخسارة قد حدث على متن الطائرة ، ومعلوم أنّ كلمة "سبب" أعمّ وأشمل من كلمة "حادث" وحتى من كلمة "واقعة" ، فهي أي "السبب" تشمل كلّ ما يمكن أن يلحق ضرراً بالركّاب.

<sup>2</sup> أعطت اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع عليها في 1944/12/07 تعريفاً للحادث بأنه : "Evènement associé aux opérations d'un aéronef et prenant place entre le moment de l'embarquement et celui de débarquement". والجدير بالذكر أنّ هذا التعريف ورد في الملحق 13 للاتفاقية المذكورة ، والذي يتعلّق بالتحريات في حوادث الطائرات ، ولا يجب أن يمتدّ معناه هذا ليشمل معنى الحادث كشرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي والذي تناولت أحكامها اتفاقية وارسو 1929 ، في هذا المعنى أنظر : قرار المحكمة العليا الأمريكية في 1985/03/04 في قضية "saks" ضدّ الخطوط الجوية الفرنسية أثار إليها : G.Legier , L'application de La convention de Varsovie par les juridictions américaines , RFDA , 1987 , p 256.

<sup>3</sup> ينادي بعض الفقه باستعمال مصطلح "واقعة" بشأن مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين على غرار مسؤوليته في نقل البضائع ، ممّا يضمن توحيد المصطلحات والتفسيرات التي تردّ عليها ، أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 318 ، أكرم ياملكي ، المرجع السابق ، ص 141.

الطائرة<sup>(1)</sup>،<sup>(2)</sup> ، بل أن بعضهم ضيق في مفهومه إلى حدّ قصره على الحالة التي تعطب فيها الطائرة فتسقط ويصاب أو يموت من عليها من ركّاب أو طاقم أو الغير كالعطب الفني أو الخلل الميكانيكي مثلا<sup>(3)</sup>.

بينما راح الاتجاه الموسع إلى إطلاق وصف الحادث على كلّ عامل خارجي عن الشخص المضرور يترتب عليه المساس به<sup>(4)</sup> ، وبمعنى آخر اعتبار الحادث كلّ واقعة يترتب عليها المساس بشخص الرّكّاب سواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة في التّقلّ الجويّ أو ناجمة عن تدخّل لا يمكن توقّعه من عامل خارجي كثورات عناصر الطّبيعة أو فعل الغير<sup>(5)</sup>.

ولم يكن لهذا الخلاف الفقهي سوى قيمة نظرية بحثة ، بل ولم يحظ البحث عن تعريف "الحادث" حتّى باهتمام الناقلين الجويّين من الناحية العملية في ظلّ المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ المفترض التي أرسنها اتفاقية وارسو ، ويعود ذلك إلى أنّ هذه الفئة في سبيل دفع المسؤولية عنها ، كانت تعتمد على إثبات انتفاء الخطأ طبقا للمادة 20 من الاتفاقية أكثر من اعتمادها على نفي وصف الحادث عن الواقعة المسبّبة للضرر<sup>(6)</sup>.

لكن سرعان ما أضحى التفتيش عن تعريف دقيق للحادث ذا أهمية قصوى عمليا، سواء بالنسبة للناقلين أو المسافرين بالنظر لسببين : أولهما واقعي فرضته المخاطر الجديدة للطيران التي ظهرت بجانب المخاطر التقليدية والمتمثلة في عمليات القرصنة الجويّة واختطاف الطائرات<sup>(7)</sup> ، ممّا

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 234 ، عزّ الدين الدناصوري ، عبد الحميد الشواري ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ، مطبعة الفنية ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 1600 ، وأيضا J.Sesseli , op.cit , p 33 .

<sup>2</sup> يتفق هذا التعريف المضيق للحادث إلى حدّ بعيد مع ما ورد في المادة 93 من ق. ط. م . ج. والتي جاءت ضمن الفصل الخامس المتعلق بحوادث الطائرات وإسعافها في حالة خطر ، وهي تنصّ على أنّ الحادث هو واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة يحدث خلالها اختفاء أو تحطيم طائرة ، وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة..."

<sup>3</sup> M.Le Goff, Op.Cit, n 1437 .

<sup>4</sup> جلال وفاء محمدين ، دروس في القانون الجويّ ، ص 287 ، فايز نعيم رضوان ، المرجع السابق ، ص 165 ، وفي نفس المعنى :

O. Riese, J. Larour, op.cit, p 265, J.P. Tosi, op.cit, 83.

<sup>5</sup> فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 330 . في نفس المعنى : "L'accident peut résulter de la simple concomitance entre le vol et l'apparition de la lésion", V : Paris , 14 mai 1987 , RFDA , 1987 , p 296.

<sup>6</sup> محمد فريد العريني ، القانون الجويّ ، طبعة 200 ، ص 330.

<sup>7</sup> حول اختطاف الطائرات وعمليات القرصنة من مختلف جوانبها أنظر : صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2004 ، ص 20 وما يليها ، أسامة مصطفى إبراهيم مضوي ، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقه الإسلامي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003 ، ص 25 وما يليها ، أسامة محمد بدر ، مواجهة الإرهاب ، النسر الذهبي ، مصر ، 2000 ، محمد رفعت ، صالح بكر الطيار ، الإرهاب الدولي ، مركز الدراسات العربي الأوروبي ، 1998 ، ص 47 ، وأيضا :

H.Mankiewicz , le détournement d'avion , RFDA , 1971 , p 393 , J.L.Magdelenat , le tourisme international contre l'aviation civile , RFDA , 1982 , p 448 , V. aussi : M.A.Mekouar , piraterie aérienne et droit des gens , colloque : "La piraterie au regard du droit des gens" , L'académie du royaume du Maroc , Rabat , 1986 , p 35 , ainsi que d'autre articles publiés dans la même revue qui traitent le phénomène de la piraterie aérienne.

طرح التساؤل حول مدى اعتبار هذه المخاطر من قبيل الحادث ؟ أمّا السبب الثاني فهو قانوني ، إذ أنّ الاتفاقيات الدولية بدأت منذ منتصف الستينات من القرن الماضي تأخذ بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة الخطر ، ومن ثمّ تقلّصت طرق دفع المسؤولية وانحصرت في طريق واحد وهو خطأ المضرور<sup>(1)</sup> ، الأمر الذي حدا بالتأقلين الجويين إلى التماس وسيلة أخرى لدرء المسؤولية عنهم وذلك من خلال نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر<sup>(2)</sup> .

وبالتالي ، فإن كان التعريف المضيّق للحادث يتماشى ومبادئ المسؤولية الشخصية في ظلّ اتفاقية وارسو باعتباره هنا كاشفا عن خطأ الناقل ، فإنّ قواعد المسؤولية الموضوعية التي تبناها كلّ من بروتوكول جواتيمالا 1971 واتفاقية مونتريال 1999 لا تتفق إلاّ مع التعريف الواسع للحادث والذي يدخل في مفهومه كلّ الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النقل أو غير ناجمة عنها<sup>(3)،(4)</sup> .

### ثانيا : توسيع القضاء لمعنى الحادث

لذلك ، درج القضاء في أحكامه على الأخذ بالمفهوم الواسع للحادث ، ففي قضية الزوجين حدّاد ضدّ الخطوط الجوية الفرنسية<sup>(5)</sup> دفعت هذه الأخيرة بعدم مسؤوليتها بحجّة أنّ واقعة اختطاف الطّائرة وإجبارها على الهبوط في أوغندا خارج خطّ السّير المقرّر لها من تل أبيب إلى

<sup>1</sup> طبقا لاتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا 1971 ، حيث استبعد التشريعان المادة 20 من اتفاقية وارسو والمتعلقة بإثبات التدابير الضرورية أو استحالة ذلك كوسيلة لدفع المسؤولية ، وكذلك الثّان بالنسبة لاتفاقية مونتريال 1999 إذا كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصّة حيث يسأل الناقل مسؤولية موضوعية وما عليه إلاّ إثبات خطأ المضرور إن وجد وإلا نفي وصف الحادث للفاك من المسؤولية (2/21 من اتفاقية مونتريال 1999).

<sup>2</sup> هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 18.

<sup>3</sup> بهجت أمين قايد ، المرجع السابق ، ص 109 ، حفيظة سيد حداد ، المرجع السابق ، ص 147.

<sup>4</sup> تجدر الإشارة إلى أنّ المشرّع الجزائري قس ق.ط.م. قد استعمل لفظ "سبب" للدلالة على الواقعة المسببة للضرر اللاحق بالمسافرين ، وكان يمكن القبول بذلك لو أنّ هذا القانون تبنّى المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي التي تتفق في أحكامها مع تحميل هذا الأخير تبعه جميع الأضرار اللاحقة بالمسافرين باعتبار أنّ لفظ "سبب" لفظ شامل لكلّ مصادر الضرر ، ولكن كما رأينا لا تعدّ وأن تكون مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري مجرد مسؤولية شخصية خطنيّ باعتبار هذا القانون نسخة لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 ، فكيف يكون الناقل مسؤولا عن جميع الأسباب المؤدية إلى الضرر ؟

<sup>5</sup> أشار إلى هذه القضية بالتفصيل : رفعت فخري ، محمد فريد العرني ، دراسات في القانون البحري والجويّ ، الدار الجامعية ، 1992 ، ص 121 ، يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 122 ؛ E.Pontavice et autres, op.cit p 742

باريس لا يعدّ حادثا في مفهوم اتفاقية وارسو ، لأنّ هذا اللفظ ينصرف فقط إلى العطب الفنيّ أو الميكانيكي الذي يصيب الطائرة.

إلا أنّ محكمة السين الابتدائية<sup>(1)</sup> رفضت هذا الدّفع واعتبرت أنّ عملية اختطاف الطّائرة وتحويل مسارها يعدّ حادثا طبقا للمادة 17 من اتفاقية وارسو ، ذلك أنّ الحادث ينصرف إلى كلّ واقعة مفاجئة مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه كما أنّه ليس في النصّ ما يوجب قصر الحادث على العطب الفنيّ أو الميكانيكي للطّائرة. وقد تمّ تأييد هذا التّفسير من قبل محكمة استئناف باريس<sup>(2)</sup> ، قالت أنّه "من غير المقبول قصر لفظ "الحادث" على الواقعة المادية الفجائية بالمعنى الفنيّ أو الميكانيكي التي تطرأ على الطّائرة أثناء الرّحلة ، وإنّما يشمل أيضا كلّ ما يخلّ بالسّير المعتاد للرّحلة والنّاجم عن تدخّل لا يمكن توقّعه من جانب أغيار سيئي النية كما هو الحال بالنّسبة لعملية تحويل إجرامي للطّائرة من قبل قراصنة" ، وقد أبدت محكمة التّقض هذا التّفسير لكلمة حادث<sup>(3)</sup>.

ويتفق القضاء الفرنسي فيما ذهب إليه مع القضاء الأمريكي الذي جرى منذ قضية هسرل Hussrel ضدّ الخطوط الجوية السويسرية في عام 1972 على اعتبار عمليات القرصنة الجوية من قبيل الحادث ، إذ قضت محكمة جنوب نيويورك في 12/04/1972 بأنّ مفهوم الحادث يشمل كلّ واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل<sup>(4)</sup> ، وتواترت الأحكام على الأخذ بهذا التعريف إلى أن وضعت المحكمة العليا للولايات المتّحدة الأمريكية بحكمها الصّادر في 04/03/1985 في قضية Saks ضدّ الخطوط الجوية الفرنسية تعريفا أكثر اتساعا مؤداه أنّ الحادث هو "كلّ واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشّخص المضروب"<sup>(5)</sup>.

ووفقا لهذا المعنى ، يدخل في مفهوم الحادث إصابة المحرّك بعطل أثناء إقلاع الطّائرة<sup>(6)</sup> ، والحريق الذي يشبّ في الطّائرة عند هبوطها في مطار الوصول<sup>(1)</sup> ، وتعرّض طائرة إلى قصف

<sup>1</sup> حكم محكمة السين الابتدائية في 1978/04/28 أشار إليه : A.Seriaux , op.cit , p 44 .

<sup>2</sup> C.A. Paris , 19 juin 1979 , RFDA , 1979 , p 327 .

<sup>3</sup> Cass , 16 février 1982 , RFDA , 1982 , p 342 ; V. aussi : L. Grard , droit aérien ,P. U. F , Paris , 1995 , p 70

<sup>4</sup> رفعت فخري ، محمد زين العريفي، المرجع السابق ، ص 145.

<sup>5</sup> "An unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger", v. aussi : G.Legier , art. Précité , p 256

<sup>6</sup> كما حدث بشأن الطّائرة التابعة للخطوط الجوية الجزائرية عند أقلاعها من مطار تمنراست في 06 مارس 2003 والذي أودى بحياة 103 شخص وذلك بسبب عطل المحرّك الأيسر للطّائرة ، أنظر : n : Le phare , A propos du crash d'un avion d'air Algérie à Tamanrasset . وكذلك تحطم طائرة concorde الفرنسية بسبب اشتعال نار بالمحرّك بمجرد إقلاعها في جويلية 2000 ، أنظر : A.G.F., p 37 , 2003 , 48 .

Le monde de transport aérien sous le choc de l'accident du concorde , document 28, 1047 du 22/07/2000

مدفعي بسبب دخولها أجواء دولة دون ترخيص من هذه الأخيرة<sup>(2)</sup> ، وسقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم في مقاعدهم ، والتصادم بين طائرتين ، وسقوط فنجان من القهوة الساخنة على المسافر ، والهبوط المفاجئ للطائرة مما أدى للمسافر إلى الإصابة بالصمم<sup>(3)</sup> ، واختلال ضغط الهواء بجوف الطائرة مما ترتب عليه اضطرابات سمعية للركاب<sup>(4)</sup> ، وسقوط راكب مخمور على آخر مما أدى إلى تضرر هذا الأخير<sup>(5)</sup> ، والإنذار بوجود قنبلة على متن الطائرة<sup>(6)</sup> ، ويعدّ حادثا أيضا اختفاء الطائرة مع بقاء سبب الحادث مجهولا<sup>(7)</sup>.

## الفرع الثاني:

### التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة

لا يلتزم الناقل الجوي للمسافرين بنقل هؤلاء إلى الوجهة التي يقصدونها وضمان سلامتهم فحسب ، وإنما هو ملزم أيضا بتوصيل ما يصطحبونه معهم من أمتعة والحفاظ عليها طوال الرحلة باعتبارها جزءا لا يتجزأ من عقد نقل الأشخاص.

<sup>1</sup> قضية احتراق الطائرة المصرية في 2004/03/21 عند هبوطها بمدينة "نانت" الفرنسية ، أنظر : Le phare , Incident d'air Luxor à Nantes , n 65 , 2004 , p 24. وأعدتها ICAO. أنظر ، R.Twafak , A.Bondjelel, le service de service incendie et de sauvetage, le phare, n° 37 ; p22 ; op.cit , p 49.

<sup>2</sup> G.Guillaume , La destruction de l'avion de Korean Air lines , RFDA , 1984 , p 215

<sup>3</sup> أشار إلى هذه القضايا : محمد فريد العريفي ، القانون الجوي ، طبعة 2004 ، ص 196.

<sup>4</sup> قضية saks السابق الإشارة إليها.

<sup>5</sup> قضية Tsevas ضد Delta Air lines أشار إليها : إبراهيم أحمد الشيخ ، المسؤولية عن نصوص أضرار النقل الجوي الدولي ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، 2006 ، ص 191.

<sup>6</sup> قضية Sarlino في عام 1985 حيث أصيبت الراكبة بانهباء عصبي أدى بها إلى الإجهاض بسبب الإنذار بوجود قنبلة ، أنظر :

G.Legier , Art , précité , p 258

<sup>7</sup> كما حدث بشأن اختفاء الطائرة الفرنسية التي كانت عائدة من البرازيل واختفت في جوان 2009 في عرض المحيط الأطلسي ، مع العلم أنّ لجنة التحقيق قد توصلت في تقريرها إلى أنّ سبب التحطم يعود إلى خلل في أحد أجهزة جناحي الطائرة ، حول تقارير الحوادث الجوية ودورها في إثبات سبب الحادث ، أنظر : يسرية عبد الجليل ، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات ، رسالة دكتوراه ، جامعة الإسكندرية ، 2006 ، ص 205 وما يليها.

ولعلّ للالتزام بالمحافظة على الأمتعة طبيعة قانونية مثله مثل الالتزام بضمان سلامة المسافرين، فهل هو التزام يبذل عناية أم أنه قد تحوّل بدوره إلى التزام بتحقيق نتيجة؟ (الفقرة الأولى).

و يقع الإخلال بهذا الإلتزام بحدوث الواقعة المسبب للضرر اللاحق بالأمتعة، فهل يتفق معناها مع مفهوم الحادث الذي يكشف عن الإخلال بالإلتزام بسلامة المسافرين؟ (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى :

#### مضمون الالتزام بالمحافظة على الأمتعة

تختلف طبيعة التزام الناقل الجويّ بالمحافظة على أمتعة المسافرين بحسب كون هذه الأمتعة مسجّلة ، وهي تلك التي لا يحملها الرّآكب معه وتصاحبه في رحلته بل تسلّم إلى الناقل ليضعها في المكان المخصّص للشّحن بالطّائرة ، أو كونها أمتعة غير مسجّلة يحملها الرّآكب معه وتظلّ في حراسته طوال الرّحلة<sup>(1)</sup>.

#### أولا : الأمتعة المسجّلة

عرف التزام الناقل الجويّ بالمحافظة على الأمتعة على غرار التزامه بضمان سلامة أصحابها تطوّرا من حيث طبيعته ، إذ بعد أن كان مجردّ التزام ببذل عناية في ظلّ اتفاقية وارسو ولا يزال كذلك في قانون الطّيران المدني الجزائري ، أضحى وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 التزاما بتحقيق نتيجة.

#### أ - المحافظة على الأمتعة المسجّلة التزام ببذل عناية :

تقضي المادة 17 من اتفاقية وارسو وتقابلها المادة 146 من قانون الطّيران المدني الجزائري على أن يكون الناقل مسؤولا عمّا يلحق الأمتعة المسجّلة والبضائع من ضرر إذا كانت الواقعة التي تولّد منها الضّرر قد حدثت خلال التّقلّ الجويّ<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> أحمد إبراهيم الشيخ، رسالته السابقة، ص 230، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجويّ، المرجع السابق، ص 28.

<sup>2</sup> يبدو واضحا أن نصّ المادتين المذكورتين أعلاه يوحدان الحكم بشأن الأمتعة المسجّلة والبضائع.

غير أن المادة 20 من اتفاقية وارسو والمقابلة 1/148 من قانون الطيران المدني الجزائري تستدرك النصّ المتقدّم وتنصّ على أنّ الناقل الجويّ لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أنّه وتابعوه قد اتخذوا كلّ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضّرر أو أنّه كان من المستحيل عليهم اتخاذها. وتوفيقاً بين هذه النصوص، يعدّ الالتزام المفروض على الناقل الجويّ للأمتعة المسجّلة مثله مثل الالتزام بالسلامة التزاماً ببذل عناية<sup>(1)</sup>.

ولعلّ في اعتبار الالتزام بالمحافظة على الأمتعة التزاماً ببذل عناية مع قلب عبء ، الإثبات بافتراض الخطأ في جانب الناقل ، ما يتّفق ومقتضيات العدالة ، لأنّ تكليف صاحب هذه الأمتعة بإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل من شأنه أن يؤدّي إلى الإجحاف في حقّه ، كونه يظلّ بعيداً عن أمتعته المسجّلة بعد تسليمها إلى الناقل والتنازل عن حيازتها المادية لهذا الأخير، لذلك كان منطقياً أن يفترض تقصير الناقل في واجب المحافظة على الأمتعة التي في حراسته طوال الرحلة الجوية<sup>(2)</sup>.

### ب - المحافظة على الأمتعة المسجّلة التزام بتحقيق نتيجة :

إن كان الالتزام بالمحافظة على الأمتعة المسجّلة كالتزام ببذل عناية يتّفق وقواعد المسؤولية الشخصية في ظلّ اتفاقية وارسو 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري ، فإنّ هذه الطبيعة لا تتماشى مع قواعد المسؤولية الموضوعية للناقل الجويّ التي بدأت في الرّسو منذ توقيع بروتوكول جواتيمالا 1971 ، فقواعد المسؤولية الموضوعية تقتضي بالضرورة أن يكون التزام الناقل الجويّ التزاماً بتحقيق نتيجة وإلاّ اختلّ معناها.

<sup>1</sup> لا بأس من إعادة التذكير أنّ اتفاقية وارسو بافتراضها الخطأ في جانب الناقل قد اتخذت موقفاً وسطاً بين النظام الإنجلوساكسوني ونظيره اللاتيني ، حيث أنّ التزام الناقل الجويّ بالمحافظة على الأمتعة المسجّلة وإن كان يقترب من التزام الناقل الخاص private carrier في القانون الإنجلوساكسوني من حيث كونه التزاماً ببذل عناية إلاّ أنّه يختلف عنه في أنّ الناقل وليس المضرور هو من يقع عليه عبء إثبات بذله هذه العناية ، كما أنّ الناقل الجويّ إذا كان التزامه بالمحافظة على الأمتعة المسجّلة يتّفق مع تشريعات القانون المكتوب من حيث اعتباره التزاماً عقدياً ، إلاّ أنّه يختلف عنه في مضمونه من حيث أنّه لا يعدو أن يكون مجرد التزام ببذل عناية وليس إلزاماً بتحقيق نتيجة ، أنظر المطلب الأول من المبحث الأول من هذه الرّسالة.

<sup>2</sup> محمد فريد العربي ، القانون الجويّ . النقل الجويّ ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1986 ، ص 103.



فوفقاً لنصّ المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 تكون مسؤولية الناقل الجويّ مسؤولية موضوعية عمّا يلحق الأمتعة المسجّلة من ضرر ، ولا يملك من سبيل لدفع هذه المسؤولية سوى إثبات أنّ هذا الضّرر كان ناتجاً فقط عن طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها<sup>(1)</sup>. إذن ما دام أنّ الناقل الجويّ لا يستطيع نفي الخطأ عنه ليتحلّل من المسؤولية ، فمعنى ذلك أنّ التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة بحيث أنّ عدم تحقق هذه النتيجة يؤدّي إلى قيام مسؤولية الناقل الجويّ تلقائياً.

وبالتالي يكون المشرّع الدولي قد ساوى بين مسؤولية الناقل الجويّ للركّاب ومسؤوليته في نقل الأمتعة المسجّلة ، بمعنى أنّ التزامه بضمان سلامة الأمتعة من الهلاك أو التّلف أو الضياع يعدّ كالتزامه بسلامة الركّاب التزاماً بتحقيق نتيجة ، ويجد هذا الالتزام مصدره في القانون وليس في عقد النّقل باعتبار أنّ مسؤولية الناقل الجويّ ليست خطئية وإنّما هي موضوعية. وقد أحسن المشرّع الدولي بتوحيده هذا بين مسؤولية الناقل إزاء الركّاب ومسؤوليته إزاء أمتعتهم المسجّلة ، بعد أن كان يوحد بين الأمتعة المسجّلة والبضائع في ظلّ اتفاقية وارسو ، فالأمتعة ترتبط بالركّاب ارتباطاً مادياً ومعنوياً ، وهي لا تخرج عن كونها حاجياته الشخصية ومستلزماته أثناء السّفر أو بعض الهدايا ، وهو يتوقّع استردادها حين وصوله ، وهي بذلك لا تدخل في المدلول التجاري للبضائع.

### ثانياً : الأمتعة غير المسجّلة:

معلوم أنّ الأمتعة غير المسجّلة أو الأمتعة الشخصية هي الأشياء التي يحتفظ بها الركّاب معه فتظلّ في حراسته طوال الرّحلة ، ولا تتغيّر طبيعة هذه الأمتعة لو عهد الركّاب بها لأحد أعضاء الطّاقم أثناء الرّحلة ، إذ لا يترتّب على ذلك اعتبارها من قبيل الأمتعة المسجّلة<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> وهو نفس الحكم الوارد بالمادة 17 من بروتوكول جواتيمالا 1971 ، إلا أنّ النصّ الأخير قد وحد بين الأمتعة المسجّلة وغير المسجّلة ، أنظر : H.Mankiewicz , Le protocole de Guatemala city , 8 mars 1971 , art. précité .p 18.

<sup>2</sup> رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجويّ ، ص 28.

<sup>3</sup> تقضي المادة 5/6 من الشروط العامة IATA أن يكون الركاب مسؤولاً شخصياً عن الأشياء التي يحتفظ بها تحت حراسته لو أنّ الناقل لا يكون مسؤولاً عنها ولو كان تابعه قد عاونوا الركاب في نقل هذه الأشياء أو وضعها ، أنظر : جميل الفتلاوي ، المرجع السابق ، ص 310.

غير أن اتفاقية وارسو 1929<sup>(1)</sup> لم تتعرض لهذا الصنف من الأمتعة ، مما يعني أن الناقل الجوي وفقا للاتفاقية المذكورة لا يسأل عنها إلا طبقا للقواعد التي يتضمنها القانون الوطني المطبق إعمالا لقواعد تنازع القوانين ، ما دام أن قواعد الاتفاقية قد غفلت عنها. وكذلك الشأن بالنسبة لقانون الطيران المدني الجزائري ، فإن نصوصه لم تتضمن إشارة إلى الأمتعة الشخصية<sup>(2)</sup> ، ولعل الأصل في المسؤولية عنها أن يتولى الراكب إثبات صدور خطأ من الناقل أو تابعيه إذ تعدّ مسؤولية الناقل عمّا يلحق الأمتعة الشخصية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات ، لأن هذه الأمتعة تظلّ في حراسة المسافر وتحت سيطرته ، ولكن رغم هذا يظلّ الناقل ملتزما بالمحافظة عليها فهو يلتزم بإعداد وتهيئة الأمكنة المعدة لوضعها على نحو لا يضرّ بها أو يضرّ بسلامة أصحابها ، فإن وقع تقصير من الناقل في أداء هذه الواجبات وغيرها، وجب على الراكب إثبات ذلك<sup>(3)</sup>.

وترتبا عليه لا يعدّ التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة غير المسجلة إلا التزاما ببذل عناية<sup>(4)</sup> ، وتفسير ذلك أن هذه الأمتعة تظلّ في حراسة الراكب مما يعني أن الضرر اللاحق بها أقرب ما تكون نسبته إليه منها إلى الناقل الجوي ، فمن الطبيعي ألاّ يتحمّل هذا الأخير حفاظا عليها إلاّ التزاما ببذل عناية ، فإن أصابها الهلاك أو الضياع فالأولى بالمساءلة هو حارسها أي الراكب ، أمّا إذا ادّعى هذا الأخير عكس ذلك بأن أمتعته قد تضرّرت بفعل الناقل أو تقصيره فما عليه إلاّ إثبات ذلك ، وفي المقابل يستطيع الناقل أن ينفي الخطأ من جانبه بأن يثبت أنه بذل القدر اللازم من العناية في سبيل المحافظة على هذه الأمتعة.

وبمعنى آخر ، يلتزم الناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة وغير المسجلة أيضا ببذل العناية الواجبة للمحافظة عليها<sup>(5)</sup> ، والأصل في الالتزامات ببذل عناية أنه على الدائن إثبات عدم بذل المدين هذه العناية ، لكن قواعد اتفاقية وارسو ومن خلفها قانون الطيران المدني الجزائري خرجا

<sup>1</sup> M.Lemoine , op.cit , n° 654 , D.Lureau , op.cit , p 229

<sup>2</sup> بالرجوع إلى المادة 67 من القانون التجاري نجد أن الناقل ال بوي لا يكون مسؤولا عن الأمتعة الشخصية للراكب بل هذا الأخير هو وحده المسؤول عنها.

<sup>3</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 244 ، محمود مختار بريري ، المرجع السابق ، ص 150.

<sup>4</sup> نصت اتفاقية مونتريال 1999 صراحة على اعتبار الالتزام بالمحافظة على الأمتعة الشخصية مجرد التزام ببذل عناية "المادة 2/17" ، وبالتالي فلا مجال لأعمال قواعد تنازع القوانين كما هو الشأن في اتفاقية وارسو 1929 التي أغلقت الحديث عن هذه الأمتعة.

<sup>5</sup> وذلك في ظل اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني وعلى خلاف اتفاقية مونتريال 1999 التي جعلت الالتزام بالمحافظة على الأمتعة المسجلة التزاما بتحقيق نتيجة.

عن هذا الأصل بافتراضها الخطأ في جانب الناقل بمجرد وقوع الضرر ، وإن كان لهذا الخروج عن الأصل ما يبرره بالنسبة للأمتعة المسجلة حيث تكون في حراسة الناقل طوال الرحلة مما يصعب على المضرور إثبات خطأ الناقل ، فإن الأمر خلاف ذلك بالنسبة للأمتعة غير المسجلة باعتبار أنها تظل في حراسة الراكب ومن ثمّ وجب الرجوع إلى أصل قاعدة الالتزام العقدي ببذل عناية ، فيسأل الناقل مسؤولية عقدية<sup>(1)</sup> لا تقصيرية<sup>(2)</sup> عن الضرر اللاحق بالأمتعة غير المسجلة ، ولكن على الراكب من يقع عبء إثبات خطأ الناقل أو تابعيه.

### الفقرة الثانية :

#### الإخلال بالتزام المحافظة على الأمتعة:

تنشأ مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالأمتعة المسجلة عند إخلاله بالتزام المحافظة على هذه الأمتعة ، ويكشف عن هذا الإخلال حدوث "واقعة" أو "حدث" " Evènement " ، حيث تقضي المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929<sup>(3)</sup> بأن "يكون الناقل الجوي مسؤولاً عما يصيب الأمتعة من ضرر إذا كانت "الواقعة" التي تولد عنها الضرر قد وقعت خلال فترة النقل الجوي...". ولم تهم الاتفاقية المذكورة ببيان المقصود بمصطلح "الواقعة" شكّ أنّه ليس مرادفاً لكلمة Accident الواردة في المادة 17 بشأن المسؤولية في نقل المسافرين إذ ينصرف معنى هذه الكلمة الأخيرة إلى كلّ عامل خارجي على شخص الراكب سواء كان متصلاً بمشروع النقل أو خارجاً عنه.

أمّا الواقعة باعتبارها مصدر الضرر اللاحق بالأمتعة المسجلة ، فقد استقرّ الرأي على أنّ المغايرة بين اللفظين تمتدّ لتشمل المغايرة بين المعنيين ، وذلك لأنّ اصطلاح "الواقعة" يعتبر أكثر شمولاً واتساعاً من لفظ "الحادث" ، لينصرف معناها الواقعة لكلّ الأسباب الممكنة للضرر سواء

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، المرجع السابق ، ص 273 ، فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 254 .  
<sup>2</sup> يعتبر جانب آخر من الفقه أن الالتزام بالمحافظة على الأمتعة غير المسجلة هو التزام ببذل عناية لكن المسؤولية عنها هي مسؤولية تقصيرية ، أنظر : عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 165 ، حسين الفتلاوي ، المرجع السابق ، ص 310 ، B.Mercadal op.cit , p 409 , R.Rodière , op.cit , p 383.

ومن جانبنا لا نرى أهمية في اعتبار الالتزام ببذل عناية في المحافظة على الأمتعة الشخصية التزاماً عقدياً أو تقصيرياً ما دام أنّ النصوص تحرم على الناقل الإغفاء أو التخفيف من المسؤولية من جهة ، كما أنّ مسؤوليته محدودة بمبالغ قصوى للتعويض لا يمكن تجاوزها كقاعدة عامة.  
<sup>3</sup> وهي تقابل المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 ، وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ المادة الأخيرة قد وظفت مصطلح "le fait" بدلا من "Evènement" ، ولعلّهما مترادفان.

كانت متّصلة بعملية النقل أو غير متّصلة بها<sup>(1)</sup>،<sup>(2)</sup> ، وتبرير ذلك أن الناقل يتمتّع بيميننة مطلقة على الأمتعة المسجلة لا يملكها على المسافرين ممّا يجعله محلّ مساءلة عن كلّ أسباب الضرر اللاحق بها. أمّا المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06-98 فقد استعمل نفس المصطلح الذي استعمله بشأن مسؤولية الناقل في نقل المسافرين ، حيث ينصّ في المادة 146 من هذا القانون على أن "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناجمة عن ضياع أو تلف الأمتعة شرط أن يكون "السبب" الأصلي للخسارة قد حدث خلال فترة تواجد الأمتعة في حراسة الناقل الجوي...".

ولكن ، إن كان معنى مصطلح "السبب" الذي استعمله المشرع الجزائري للدلالة على مصدر الضرر اللاحق بالأمتعة المسجلة لا يتماشى مع المسؤولية الخطئية للناقل الجوي في نقل المسافرين لأنّ من شأن ذلك اعتباره مسؤولاً عن كافة الأضرار مهما كانت مسبباتها<sup>(3)</sup> ، فإنّ مفهوم كلمة "سبب" يتفق إلى حدّ ما مع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة وإن كانت مسؤولية خطئية ، وعلة ذلك أنّ للناقل سيطرة مطلقة عليها لا تتوفّر على المسافرين ، ممّا يمكن معه إسناد تبعة الأضرار اللاحقة بالأمتعة إليه هو دون غيره<sup>(4)</sup>.

وعليه ، يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن تدبّل زهور بسبب انسياب روائح كريهة من بضائع موضوعة بجانبها ، أو تلف الأمتعة بسبب انسكاب زيوت عليها ، أو ثم من أمتعة للسرقة أو الضياع ، كلّ هذه الأمثلة وغيرها تدخل في مفهوم "الواقعة"<sup>(5)</sup>.

وفي الواقع من الأمر بخلاف مصطلح "الحادث" بشأن مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص ، لا تثير كلمة "واقعة" أية صعوبات لا في المجال النظري ولا في التطبيق القضائي<sup>(6)</sup>.

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 309 ، مراد منير فهم ، المرجع السابق ، ص 43 ، 325 ، Riese et Lacour , op.cit .  
<sup>2</sup> لعلّ هذا التعريف للواقعة يتفق إلى حدّ بعيد مع قواعد المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي التي أرستها اتفاقية مونتريال 1999 باعتبار أنّ وسائل الدفع فيها تنحصر في خطأ المضرور ، ممّا يعني أنّ الناقل يسأل عن كلّ مسببات الضرر الأخرى.  
<sup>3</sup> لا يمكن تصوّر مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطأ ، ولا مسؤولية خطئية يكون الناقل فيها مسؤولاً عن كافة الأضرار.  
<sup>4</sup> هذا لا يعني أنّ مسؤولية الناقل الجوي للأمتعة في قانون الطيران المدني الجزائري هي مسؤولية موضوعية بل هي شخصية ما دام أنه بإمكان الناقل إثبات أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لنفاذي وقوع الضرر أو استحالة ذلك وفقاً للمادة 1/148 من القانون المذكور.  
<sup>5</sup> عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 124 .  
<sup>6</sup> فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 349 .

## الفرع الثالث :

### الالتزام بالتقل في الميعاد:

لاشكّ أنّ سبب إقبال المسافر على ركوب الطائرة يرجع إلى السرعة التي تتميز بها هذه الوسيلة ، إذ أنّ عامل كسب الوقت هو دعامة النقل الجويّ التي لا يمكن أن يقوم من دونها ، والتي يضعها مستهلك هذه الخدمة في الاعتبار عند اختياره الجوّ طريقا للسّفَر<sup>(1)</sup>.  
لذا، كان من الطّبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجويّ التزام باحترام مواعيد النقل<sup>(2)</sup> ، وإلاّ كان حرّاً في تنفيذ النقل من شاء (الفقرة الأولى) ، بحيث تنشأ مسؤوليته إذا ما أحلّ بهذا الالتزام<sup>(3)</sup> ، ممّا يدعونا إلى البحث عن ماهية التأخير الموجب للمسؤولية (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى:

#### مضمون الالتزام بالنقل في الميعاد

لا يضمن الناقل الجويّ سلامة المسافرين وأمتعتهم فحسب ، وإنّما يلتزم أيضا بإيصالهم إلى الوجهة التي يقصدونها في الميعاد ، لذلك أمّدت اتفاقية وارسو 1929 ومن بعدها اتفاقية مونتريال 1999 إلى جانب ق. ط.ج. رقم 06-98 على مسؤولية الناقل الجويّ في حالة التّأخير في تنفيذ عقد النّقل الجويّ ، وذلك بالنصّ على أن "يسأل الناقل الجويّ عن الضّرر الذي ينشأ عن التّأخير في نقل مسافرين وأمتعتهم بطريق الجوّ"<sup>(4)</sup>.

ولكن هل يعني هذا النصّ أن إلّزام الناقل الجويّ بالنقل في الميعاد هو التزام بتحقيق نتيجة ؟  
لاشكّ أن الإجابة تكون بالنفي، إذ يعتبر الالتزام بالنقل في الميعاد كسابقه ، الالتزام بالسلامة

<sup>1</sup> في هذا السياق أنظر : الحكم الصادر عن محكمة السين التجارية بتاريخ 17/01/1949 الذي جاء فيه أنه "من بين التزامات الناقل الجويّ الذي يحصل لنفسه على أجر مرتفع لنفس المسافة التي يقطعها الناقل البري أو البحري ، هو ضمان تسليمه للبضاعة في وقت أسرع ممّا يستغرقه الناقلون الآخرون" ، أشار إلى هذا الحكم : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 66.

<sup>2</sup> لم يلق تقرير مسؤولية الناقل الجويّ عن التّأخير ترحابا من قبل بعض الوفود المشاركة في اتفاقية وارسو 1929 ، كما لقي معارضة شديدة من قبل الاتحاد الدولي للحركة الجوية الذي كان يهّم بعض شركات الطيران الأوروبي ، والذي خلفه حاليا الاتحاد الدولي للنقل الجويّ IATA ، أنظر: فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 356.

<sup>3</sup> "عدم الاعتراف بمسؤولية الناقل الجويّ عن التّأخير ، إهدار الميزة السرعة التي تنفرد بها الطائرة" ، مقطع من تعليق الفقيه Ripert ممثل الوفد الفرنسي في اتفاقية وارسو 1929 ، أشار إليه : ثروت الأسبوطي ، "مسؤولية الناقل الجويّ في القانون المقارن" ، المرجع السابق ، ص 301.

<sup>4</sup> المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929 ، المقابلة لنفس المادة في اتفاقية مونتريال 1999 والمقابلتان للمادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06-98.

والالتزام بالمحافظة على الأمتعة<sup>(1)</sup>، التزاما ببذل عناية في ظلّ كلّ من اتفاقية وارسو 1929 وق. ط.م. ج. باعتبار أنّ هاذين التشريعين يتيحان للناقل الجويّ مكنة الفكّك من المسؤولية عن أضرار التّأخير بإثباته اتّخاذ كافة التّدابير الضّرورية لتفادي تلك الأضرار أو استحالة اتّخاذها<sup>(2)</sup>، فهو يستطيع نفي الخطأ عنه.

لذلك يعتبر التزام الناقل الجويّ بإيصال المسافرين في الميعاد التزاما ببذل عناية<sup>(3)</sup>، بمعنى أنّ الناقل الجويّ ملزم ببذل العناية الواجبة لإتمام النّقل في الميعاد وتفادي الضّرر الذي قد ينشأ عن التّأخير في ذلك، ولكن عليه هو أن يقيم الدليل على بذله لهذه العناية، لأنّ نظام المسؤولية الذي أخذت اتفاقية وارسو 1929 وق.ط.م.ج. يقوم على افتراض الخطأ، أي أنّه يقيم قرينة على مسؤولية الناقل على كلّ تأخير بمجرد تحقّق الضّرر، فإذا أراد أن يتخلّص من هذه المسؤولية فعليه أن يهدم تلك القرينة، وذلك بإقامة الدليل على أنّه وتابعه قد اتّخذوا كلّ التّدابير الضّرورية لتفادي وقوع ضرر التّأخير أو أنّه استحال عليهم ذلك<sup>(4)</sup>.

وبخلاف الالتزام بسلامة المسافرين وأمتعتهم الذي تحوّل من التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة في ظلّ اتفاقية مونتريال 1999، لازالت قواعد هذه الاتفاقية تعتبر الالتزام بالنقل في الميعاد مجرد التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات وإلقاءه على عاتق الناقل كون أنّ الخطأ مفترض في جانبه بمجرد حدوث التّأخير، وذلك أنّ المشرّع الدولي قد استبقى المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 في فرض التّأخير فقط وصاغها ضمن المادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999، والتي تجعل الناقل غير مسؤول إذا ما أثبت اتّخاذ التّدابير المعقولة لتفادي وقوع الضّرر أو استحالة ذلك.

<sup>1</sup> وذلك قبل أن يتحوّل هاذين الالتزامين إلى التزام بتحقيق نتيجة في ظلّ المسؤولية الموضوعية للناقل الجويّ التي تبنتها اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 20 من اتفاقية وارسو المقابلة للمادة 1/148 من قانون الطيران المدني الجزائري.

<sup>3</sup> هذا بخلاف الناقل البرّي الذي يلتزم بالنقل في الميعاد التزاما بتحقيق نتيجة وفقا للمادة 47-48-62-63 من القانون التجاري الجزائري، غير أنّ المادة 3/52 والمادة 66 تتيح للناقل اشتراط إعفائه من أضرار التّأخير، وحينذاك يتحوّل هذا الالتزام إلى مجرد التزام ببذل عناية فقط.

<sup>4</sup> يرى بعض الفقه أنّه بوجود اتفاق مسبق على تنفيذ النقل في ميعاد محدد، يصبح التزام الناقل التزاما بتحقيقه نتيجة، أنظر: محمد فريد العريني، "النقل الجويّ الداخلي والدولي"، المرجع السابق، ص 207.

## الفقرة الثانية :

### الإخلال بالالتزام بالنقل في الميعاد:

يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بإتمام النقل في الميعاد ، ويكون محطنا إذا ما أحلّ بهذا الالتزام ، ويكشف عن هذا الخطأ أو ذاك الإخلال حدوث تأخير في النقل الجوي ، حيث أنّ التأخير هو كلّ تفويت للميعاد أو مجاوزته إن كان هناك ميعاد محدد متفق عليه سلفا لتنفيذ النقل ، أمّا إذا لم يكن هناك اتفاق من هذا القبيل فإنّ الناقل لا يكون حرّاً في تنفيذ النقل متى شاء ، وإّما يظلّ ملتزما بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة باعتبار أنّ ذلك هو ما اتجهت إليه إرادة الطرفين ضمنا<sup>(1)</sup>.

ومن المؤكّد أنّ معقولية الميعاد لا بدّ أن تتناسب مع وسيلة النقل ، الطائرة ، التي تتميزّ بالسرّعة الفائقة والتنظيم الدقيق لمواعيد الرّحلات ، فيكون الناقل محلاً بالتزامه بالنقل في الميعاد إذا ما تجاوز الميعاد المعقول في النقل الجوي ، ورغم وضوح هذا المبدأ إلاّ أنّه وجدت جملة من العوائق التي حالت دون الوصول إلى مفهوم موحد للتأخير ، وبالتالي صعوبات في تطبيقه.

### أولا : صعوبات تحديد مفهوم "التأخير"

يمكن ردّ هذه الصّعوبات إلى عاملين :

أ - يتمثّل العامل الأول في أنّ الاتفاقية<sup>(2)</sup> بتقريرها مبدأ مسؤولية الناقل عن التأخير لم تهتم بوضع معيار يتسنّى على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي تقوم على أساسه قرينة خطأ الناقل الجوي وبالتالي تقوم مسؤوليته عنه ، ممّا أدّى بالفقه والقضاء إلى الاختلاف حول المعيار الذي يجب الأخذ به ، أهو المعيار الشخصي أي سلوك الناقل إن كان خاطئا ، وأي درجة من درجات الخطأ يجب الاعتماد عليها ، هل يجب أن يرتكب الناقل خطأ جسيما أم يكفي مجرد إهماله ؟ أم أنّه المعيار الموضوعي الذي يبحث في واقعة التأخير في حدّ ذاتها دون ما اعتبار لسلوك الناقل ؟ وهل يجب أن يكون التأخير غير عادي Anormal أو هاما Important أم يكفي مجرد التأخير البسيط أو الهين ؟ Léger

<sup>1</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 393.

<sup>2</sup> سواء اتفاقية وارسو 1929 أو اتفاقية مونتريال 1999.

ب - أمّا العامل الثاني فهو أنّ الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA<sup>(1)</sup> ، قد أدرج بنوداً ضمن الشروط العامة للنقل الجوي تتنصّل بمقتضاها شركات الطيران من المسؤولية عن التأخير ، حيث تنصّ المادة 10 منها والتي تتضمنها تذكّرة السفر على أن :

"يتعهّد الناقل ببذل أفضل الجهود لنقل الرّكاب والأمتعة، والأوقاف المبيّنة في جدول المواعيد أو في أماكن أخرى ليست مؤكّدة وهي تقريبيّة ولا تشكّل جزءاً من هذا العقد"<sup>(2)</sup>.

ويتذرّع الناقلون الجويون بأنّه من شأن تقرير مسؤوليتهم من كلّ تأخير أن يؤدّي إلى عرقلة الملاحة الجوية التي ترتبط بظروف كثيرة ليس بمقدور الناقل السيطرة عليها جميعها ، فهي مرهونة بالأحوال الجوية التي تسمح بالملاحة أو لا تسمح ، أو تسمح ولكن بحال نقل فيه سرعة الطائرة ، كما قد تضطرّ الطائرة إمّا لظروف جوية أو لأسباب تقنية أن تحمل حمولة زائدة من الوقود ممّا يحدّ من قدرتها على حمل الرّكاب ، وهو ما يؤدّي إلى التّأخير في نقل بعضهم<sup>(3)</sup>.

ولكن بالرّجوع إلى نصّ المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929<sup>(4)</sup> الذي يقضي ببطلان كلّ شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها ، وبعد التطوّر التكنولوجي الذي سجّله الطّيران وبالتالي تضاعف الأخطار التي كانت تعيق الملاحة الجوية والتي تذرّع بها الناقلون الجويون لإصدار شروطهم التي تعفيهم من المسؤولية عن التّأخير ، كان على القضاء أن يفصل بشكل مضبوط في القيمة القانونية لتلك الشروط بحك اصطدامها بالمادة 19 المقررة لمسؤولية الناقل الجوي عن التّأخير والمادة 23 المبطلّة لكلّ شرط يعفي من المسؤولية ، وكان عليه بالنتيجة ، أن يوجد معياراً دقيقاً للتّأخير للموجب للمسؤولية دون أن يخلّ بالتوازن المنشود بين مصالح الناقل الجوي ومصالح عملائه.

<sup>1</sup> إلى جانب الاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران باعتباره ضامناً للتعويض في حال تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التّأخير ، أنظر : Aurléa Martine , La responsabilité en matière de retard dans le transport aérien de passagers , Mémoire DESS , IFURTA , 2000 , p 61.

<sup>2</sup> تتضمن هذا الشرط تذكّرة السفر للخطوط الجوية الجزائرية ، كما تتضمنه تذاكر السفر الصادرة عن كافة الشركات الأعضاء في IATA.

<sup>3</sup> محمد فريد العريبي ، "القانون الجوي" ، ط 2004 ، ص 221.

<sup>4</sup> مقابل المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 ، وتقابل المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية ، ولا نظير لها في قانون الطيران المدني رقم 06-98.



## ثانيا : معايير تحديد التأخير

لم يتفق القضاء بشأن مسألة التأخير على معيار واحد ، فبينما اعتمد جانب منه فكرة الخطأ الجسيم في تقدير التأخير ، ذهب الاتجاه الغالب إلى الأخذ بالمعيار الموضوعي .

### أ - المعيار الشخصي<sup>(1)</sup> : "الخطأ الجسيم"

وفقا لهذا المعيار ، تعتبر شروط العقد التي تقضي بعدم إلزام الناقل بميعاد محدد للناقل ، وبأن ساعات الرحيل والوصول المعلنة في جدول المواعيد لا تعتبر جزءا من العقد وإنما مجرد مؤشر تقريبي ، هي شروط صحيحة ويكون الناقل الجوي بفضلها غير مسؤول عن التأخير إلا إذا أقام المضرور البينة على أن هذا التأخير كان بخطأ جسيم من جانب الناقل .

وبهذا المعيار قضت محكمة السين التجارية ، حيث رأت أن المدعي عجز عن إثبات ارتكاب الناقل لخطأ جسيم من شأنه ترتيب مسؤولية الناقل عن التأخير ، فقررت أن شرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير صحيح ومنتج لأثره<sup>(2)</sup> ، كما قررت محكمة استئناف لاهاي عدم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير طالما أنه كان حسن النية في تنفيذ العقد ولم يرتكب خطأ جسيما أثناء ذلك<sup>(3)</sup> .

وبالرغم مما لقيه هذا الاتجاه من تأييد من بعض الفقه<sup>(4)</sup> ، إلا أنه منتقد من حيث أن تقرير صحة أو بطلان شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير لا يتوقف على درجة خطأ الناقل الجوي ، بل على مدى تطابق هذه الشروط أو تعارضها مع نص المادة 23 الذي يبطل كل شرط يهدف إلى الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها ، ومما لاشك فيه أن شرط عدم إلزام الناقل بميعاد محدد يعدّ من قبيل الشروط التي تشملها المادة 23 بالبطلان<sup>(5)</sup> .

<sup>1</sup> تعرضنا لهذا المعيار كان على سبيل الاستئناس باعتبار أنّ فكرة الخطأ الجسيم كمعيار لتقديم التأخير ظهرت بمناسبة قضايا تتعلق بالمسؤولية عن التأخير في إيصال البضائع ، أنظر : عديد الأحكام في هذا الشأن التي أشار إليها : Amadou Lisse , La responsabilité du transporteur : aérien international pour retard , mémoire DESS , IFURTA , 1996 , p 19 et s , Aurélia Martin , Mémoire précité , p 70 .

<sup>2</sup> Tri. Com. Seine, 23 févr. 1956 . Cité par : A. Cisse , Mémoire précité , p 18 .

<sup>3</sup> La Hay (C.Appel) , 8 mars 1982 , cité par : A. cisse , Mémoire précité , p 19 .

<sup>4</sup> P.Chanveau, op.cit , n° 612 , M.Matte , op.cit , p 408 .

<sup>5</sup> محمد فريد العريبي ، "القانون الجوي" ، ط 1998 ، ص 113 .

فضلا عن أنّ ما يذهب إليه الرأي من ضرورة إثبات الخطأ الجسيم للناقل لإمكان مساءلته عن التأخير يتناقض حتما مع طبيعة مسؤولية الناقل الجوي القائمة على أساس الخطأ المفترض ، وشتان بين قرينة افتراض الخطأ ومفهوم الخطأ الجسيم<sup>(1)</sup>،<sup>(2)</sup>.

## ب - المعيار الموضوعي : "التأخير غير العادي"

ذهب هذا الاتجاه وهو الغالب في الفقه<sup>(3)</sup> إلى تبني المعيار الموضوعي في تقدير التأخير ، وقد لقي استحابة عريضة من القضاء<sup>(4)</sup> ، والذي قرّر أنّ التأخير الذي يسأل عنه الناقل هو أن يتجاوز هذا الأخير مدة النقل بدرجة كبيرة ، الحدّ المعقول<sup>(5)</sup> الذي كان محلّ اعتبار المسافر عند اختياره الطائرة ، فالناقل وفقا لهذا الاتجاه يسأل عن الضّرر الناجم عن التأخير غير العادي Anormal ، بينما لا يكون مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن التأخير العادي أو اليسير Léger<sup>(6)</sup>.

وبالتالي، اعتبر هذا القضاء أنّ الشروط التي يضعها الناقل الجوّي تكون صحيحة إذا كان التأخير في النقل تأخيرا عاديا ممّا يجعله معنى من آية مسؤولية تترتب عن ذلك مهما كان حجم الأضرار اللاحقة بالراكب ، أمّا إذا كان التأخير غير عادي ومبالغا فيه ، فتكون تلك الشروط باطلة وعديمة الأثر ويكون واضعها الناقل الجوّي، مسؤولا عن هذا التأخير وما يترتب من ضرر<sup>(7)</sup>.

ويدخل ضمن مفهوم التأخير غير العادي حالات عدّة أهمها الحجز الزائد La surréservation<sup>(8)</sup> ، Over-booking<sup>(1)</sup> ، وكذلك Bumping<sup>(2)</sup> ، وتأجيل الرحلة

<sup>1</sup> M.Litvine, op.cit , p 309.

<sup>2</sup> أنظر : حكم محكمة السين التجارية في 1960/0709 الذي قضى ببطلان شروط IATA بحكم تعارضها مع المادة 19 والمادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 ، كما قضت نفس المحكمة في 1968/03/28 ببطلان هذه الشروط لأنه من شأنها إسقاط المسؤولية التي قرّرتها الاتفاقية على عاتق الناقل ، أشار إلى الحكمين : H.Daniel , le cout de la minute de retard , mémoire DESS , IFURTA , 2001 , p 45 et s :

<sup>3</sup> : M.Litvine , op.cit n° 125 , M. Lemoire , op.cit , R.rodrière , op.cit n p 376 , O.Riese , J.Lacour , op.cit , n°326 , D.Lureau , op.cit , n° 233.

<sup>4</sup> أنظر عديد الأحكام القضائية التي أخذت بالمعيار الموضوعي موظفة عبارات تدلّ على ذلك : كالتأخير غير العادي Anormal ، المبالغ فيه Excessif ، الهام Important ، Incontestable ، أشار إليها : J.P.Tosi , op.cit , p 64 .

<sup>5</sup> حكم المحكمة التجارية لبروكسل في 1988/02/11 الذي جاء فيه : "...que le transporteur aérien est tenu d'exécuter le transport : endéans un délai raisonnable , qu'il y a retard lorsque ce délai raisonnable est dépassé" , cité par: M. Godfroid , chronique de jurisprudence , RFDA , 1991 ; p 223.

<sup>6</sup> "Retard léger non générateur de responsabilité" , J.P .Tosi , op.cit , p 62.

<sup>7</sup> "Si l'on peut admettre que le transporteur puisse rejeter par avance la responsabilité d'un léger retard imposé par des nécessités d'organisation, il est impossible pour lui de s'exonérer par une clause du contrat du passage des conséquences d'un retard : important ... en raison de la rapidité qui est le principale avantage du transport aérien" Civ. Seine, 9 Juill 1960. , Trib.

<sup>8</sup> يعني الحجز الزائد بيع أو حجز تذاكر للسفر بما يجاوز الاستيعاب الفعلي للطائرة .

"La compagnie enregistre plus de réservation qu'il n'ya de places disponibles dans l'avion afin de tenter d'atteindre un remplissage maximal de l'appareil". V : www.aéroport.Fr.

L'ajournement ، بينما لا يمكن اعتبار إلغاء الرحلة Annulation du vol من حالات التأخير باعتبار أنّ التأخير يتعلّق بتنفيذ خاطئ للرحلة وليس بعدم التنفيذ مطلقاً<sup>(3)</sup>.

وقد تناول المشرّع الأوروبي هذه الحالات من خلال التوجه الأوروبي رقم 2004/261 ولكنه ميّز بين التأخير الهام والحجز الزائد وإلغاء الرحلة، إذ خصّ الحالتين الأخيرتين بتعويض يدفعه الناقل للمضروور دون الحالة الأولى<sup>(4)</sup>.

وبالرغم من وجهة هذا الرأي وشيوعه والذي لا يعتبر الناقل مسؤولاً إلاّ عن التأخير غير العادي أو الهام ، فإنّه يبقى مصطداً مع قواعد الاتفاقية لاسيما المادة 19 منها التي تفترض الخطأ ولا تستدعي إثبات درجة معينة من التأخير لقيام القرينة على هذا الخطأ ، وكذا المادة 23 التي تبطل كلّ شرط يعفي من المسؤولية لأنّه من شأن اعتبار شروط IATA صحيحة ، إفلات الناقل من المسؤولية عن التأخير.

كما أنّ معيار التأخير غير العادي معيار غير دقيق وغير حاسم، فمتى نكون بصدد تأخير غير عادي<sup>(5)</sup> ؟ إنّ هذا الأمر على درجة كبيرة من الأهمية لأنه يؤدّي إلى تضارب مواقف القضاء واختلافها وهو عكس ما ينشده التشريع الدولي من توحيد في الأحكام.

لذلك نرجو، في ظل غياب نص يحدد معياراً دقيقاً للتأخير، أن يتمّ إقرار مسؤولية الناقل الجويّ عن كلّ تأخير من شأنه أن يلحق ضرراً بالمسافرين مهما كانت درجته ، إذ أنّ الاعتراف

<sup>1</sup> أنظر حكم المحكمة التجارية لبروكسل في 1988/03/30 الذي اعتبر الحجز الزائد Over-booking معياراً للتأخير ، أشار إليه :

Godefroid, Art précité, p 222.

<sup>2</sup> يعني Bumping إزاحة شخص وإحلال آخر محله ، أي إعطاء راكب آخر الأفضلية والأفضلية مكان الراكب الذي قام بحجز المقعد على تلك الرحلة ، أنظر : إبراهيم الشيخ ، رسالته السابقة ، ص 263.

<sup>3</sup> "La convention de Varsovie n'est pas applicable à l'inexécution du contrat mais seulement à son exécution fautive". F.ponet , cité par : Godfroid , Art. précité , p 223.

<sup>4</sup> Règlement (CE) n° 261/2004 du parlement européen et du conseil du 11/02/2004 établissement des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'amulation ou de retard important d'un vol. v RFDA n° 1 , 2006 , p 56 , Abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 du 04/02/1991 établissement des règles communes relative à un système de compensation pour refus d'embarquent , v : J.Naveau , droit aérien européen , ITA , Paris , 1992 , p 246.

<sup>5</sup> تولى المشرّع الأوروبي الإجابة عن هذا السؤال وبالتالي تفادي هذه الصعوبة بما يضمن توحيد الأحكام في الاتحاد الأوروبي، حيث جاء في المادة 07 من التوجيه الأوروبي رقم 2004/261 تحديد دقيق لمعيار التأخير غير العادي أو الهام على الشكل التالي:

"Le retard est considéré comme important lorsque le vol est retardé par rapport à l'heure de départ prévue:

De 2 heures ou plus pour tous les vols de 1500 km ou moins,

De 3 heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 km et pour tous les autres vols de 1500 à 3500km.

De 4 heures ou plus pour les autres vols".

بتلك الشروط المعفية من المسؤولية عن التأخير يجعل الناقل يتمتع بحماية لم يعد لها مبرر في الوقت الراهن ، بعد التقدم المذهل الذي أحرزه الطيران وانتظام الملاحة الجوية وتسهيلاتهما وبعد أن تضاعف أثر الظروف الجوية في تعويق هذه الحركة ، واشتدت المنافسة بين شركات الطيران لتقديم خدمة دقيقة وسريعة ومن دون تأخير، و يبقى من حقه أن يدفع المسؤولية عن ذلك بالطرق المخولة لذلك.

### المطلب الثالث:

#### الضرر

سواء كانت مسؤولية الناقل الجوي شخصية وفقا لاتفاقية وارسو 1929 وقا.ط.م.ج، أو موضوعية وفقا لبروتوكول جواتيمالا 1971 واتفاقية مونتريال 1999 ، فإن هذا لا يؤثر على ضرورة اشتراط الضرر لقيام المسؤولية ، فهو ركن مشترك بين النظامين. وإن كان وقوع حادث جوي أو واقعة أو تأخير في النقل من شأنه أن يؤدي إلى نشوء مسؤولية الناقل الجوي ، فإنه غير كاف لقيامها ، حيث لا بد من وقوع ضرر باعتباره الشرارة الأولى التي تنبعث منها مساءلة الناقل الجوي.

وتختلف الأضرار اللاحقة بالمسافرين باختلاف حالات نشوء مسؤولية الناقل الجوي السابق عرضها : فالإخلال بالتزام السلامة لا بد أن ينجم عنه ضرر مادي أو معنوي وحتى عقلي أو نفسي (الفرع الأول) ، والإخلال بالمحافظة على الأمتعة لا بد أن يترتب عنه هلاكها أو تلفها (الفرع الثاني) ، كما يجب أن يتولد عن الإخلال بالالتزام بالنقل في الميعاد ضرر مباشر عن ذلك (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول :

##### الضرر الناجم عن الإخلال بالتزام السلامة

تحدثت اتفاقية وارسو 1929 ومن بعدها اتفاقية مونتريال 1999 عن الضرر الناجم عن الإخلال بالتزام سلامة الركاب ، حيث نصت المادة 17 من كلا الاتفاقيتين على أن "الناقل الجوي

مسؤول عن الأضرار التي تقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو أي ضرر بدني آخر...<sup>(1)</sup>.

ورغم أن الاتفاقيتين قد بينت مصادر الضرر وحصرتها في الموت والجرح وأي ضرر بدني فإنها لم تحدّد طبيعته ولا صورته ولا مداه، ممّا يعني أنها تنازلت عن هذه المسائل

لحكم القانون الداخلي الواجب التطبيق، وهو قانون القاضي La loi du For<sup>(2)</sup>.

لذلك ، فلا مناص في هذا المقام من الاستعانة بالقواعد العامة للضرر في الأنظمة القانونية الوطنية بما في ذلك النظام القانوني الجزائري لاسيما أحكام قا.ط.م رقم 06-98 ، والتي جاء فيها أنّ "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبّب له جرحا أو أيّ ضرر... وتشمل عبارة ضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسمي ، عضوي أو وظيفي ، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية"<sup>(3)</sup> (الفقرة الأولى). كما أنّ الحوادث الجوية وبخاصة عمليات اختطاف الطائرات أضحت تسفر عن أضرار معنوية من صنف خاص وهي الأضرار العصبية والذهنية ، فهل هي أضرار مشمولة بحكم المادة 17 من اتفاقية وارسو ؟ وما موقف المشرع الجزائري من هذه المسألة ؟ (الفقرة الثانية).

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أنّ المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 قد أحدثت تغييرا طفيفا في الصياغة حيث استبدلت لفظ "Dommage" الوارد في اتفاقية وارسو بمرادفه "préjudice" ، وحذفت كلمة "blessure" باعتبار أنّ عبارة "الضرر الجسدي" شاملة للجرح وغيره ، كما استعمل المشرع الأوروبي نفس العبارات "الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أيّ أذى بدني آخر" ، في التوجيه الأوروبي رقم 2002/889 الصادر في 13 ماي 2002 والمتعلق بمسؤولية الناقل الجوي في حالة الحوادث.

<sup>2</sup> من الطبيعي في نظرنا ألا نتناول اتفاقية وارسو 1929 أو اتفاقية مونتريال 1999 جميع قواعد مسؤولية الناقل الجوي فاسمهما يدلّ على ذلك "الاتفاقية من أجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" ، ولكننا كنا نأمل أن تتوسّع الاتفاقية الأخيرة بالنظر إلى القواعد التي لم تشملها اتفاقية وارسو بالتنظيم والتي نجم عنها مشاكل في التطبيق كعنصر "الضرر" الذي يعدّ من أدقّ المسائل بالنظر لاختلاف القوانين الوطنية بشأن مفهومه وصوره ، فكان على الاتفاقية أن تتصدّى لهذه المسألة بما يقضي على هذا الاختلاف ويوحّد القواعد والأحكام.

<sup>3</sup> المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري ونعيب على هذه المادة سوء الصياغة ونقترح الصياغة التالية : "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول في حال وفاته أو جرحه أو إصابته بأيّ ضرر آخر..." ، فالضرر يكون ناجما عن الوفاة أو الجرح أو الإصابة الجسدية ولا يكون سببا مؤديا إلى الوفاة أو الجرح إذ أنّ السبب المؤدي لذلك هو "الحادث" ، لذلك يجدر بالمشرع أن يعيد صياغة المادة بما يقبله المنطق والقانون ، وبما يتفق مع نصّ المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929.

## الفقرة الأولى :

### الضرر المادي والمعنوي

الضرر بوجه عام هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعته له كثروته أو جسمه أو حياته أو صحته أو قدرته على الكسب<sup>(1)</sup>. وهو نوعان ، ضرر مادي وهو ما يصيب الشخص في جسمه أو ماله ، وضرر أدبي وهو ما يصيب الشخص في شعوره أو عاطفته أو كرامته ، وأي معنى آخر من المعاني التي يحرص الناس عليها<sup>(2)</sup>.

ولا تخرج الأضرار اللاحقة بالمسافرين عن هاتين الطبيعتين ، فهي أضرار مادية أو معنوية ، ولكن صورها متعددة وأشكالها مختلفة ومداهها متميز ، وهذا ما سنتعرض له الآن في كل من القوانين الفرنسية والجزائرية والإنجلو أمريكية.

### أولاً : في القانون الفرنسي والجزائري<sup>(3)</sup>.

يمكن تقسيم الأضرار اللاحقة بالمسافرين في كل من القانون الفرنسي والجزائري، في ظل مصادر الضرر التي حصرتها الاتفاقية في الموت والجرح والضرر والإصابة الجسدية، إلى قسمين: أضرار في حالة الوفاة، وأضرار دون الوفاة.

#### أ - الضرر في حالة الوفاة :

الحوادث الجوية حوادث مميتة، إذ غالباً ما تسفر عن وفاة ركاب الطائرة فور وقوعها، ولكن الوفاة قد تتراخى بعض الوقت بعد الحادث وإن كان أمراً نادر الوقوع، مما يعني أن هناك أضرار قبل الوفاة، فضلاً عن ضرر الموت في حد ذاته.

#### 1 - الأضرار قبل الوفاة :

يدخل في مفهوم هذه الأضرار ، الأضرار المادية التي تصيب الراكب قبل وفاته مثل تكاليف العلاج وعدم قدرته على الكسب بسبب الإصابة التي لحقت به بين لحظة الإصابة ولحظة الوفاة وفوات

<sup>1</sup> سليمان مرفس ، "المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية" معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، 1971 ، ص 127.

<sup>2</sup> عبد الرزاق السنهوري ، "الوسيط في شرح القانون المدني" ، الجزء الأول ، الالتزام ، رقم 569 ، ص 855.

<sup>3</sup> فضلنا التعرض للقانون الفرنسي والجزائري كون أن القانون الجزائري هو محل دراستنا ولا تستقيم هذه الدراسة إلا بالتعرض للمصدر التاريخي له وهو القانون الفرنسي نموذج القانون اللاتيني ، الذي يختلف في نقاط عدة مع القانون الإنجلو أمريكي في مسألة الضرر.

الفرص المالية في هذه الفترة<sup>(1)</sup> ، و هي نفس الأضرار المادية التي تلحق الراكب من دون أن يؤدي الحادث إلى وفاته ، لذلك سنرجأ شرحها إلى حين التعرض إلى فئة الأضرار دون الوفاة. ويتفق القانون الفرنسي والجزائري في شأن هذه الأضرار على اعتبار أن كليهما يعتمدان على معيار ما فات الدائن من كسب وما لحقه من خسارة في تقدير التعويض عنها من قبل القاضي<sup>(2)</sup> ، وإن كانت هذه الأضرار سابقة للوفاة ، فهذا يعني أن حقّ التعويض عنها يُنقل إلى الورثة بعد الوفاة ، و يجب ألاّ تحول الوفاة دون الإقرار بها<sup>(3)</sup>. كما تشمل الأضرار الواقعة قبل الوفاة ، الأضرار الأدبية أيضا والمتمثلة في الآلام الجسمانية التي يقاسيها الراكب في لحظات استقبال الموت و كذلك النفسية منها التي يعانيتها بفقدته الأمل في الحياة<sup>(4)</sup>.

وإذا كان القانون الفرنسي يقرّ بهذا الضرر الأدبي دون قيد ، ويسمح بانتقال حق التعويض عنه للورثة بصفة عامّة دون تحديد<sup>(5)</sup> ، فإنّ القانون الجزائري سواء القواعد الخاصة الواردة في ق.ا.ط.م. أو أحكام القانون المدني بوجه عام ، لم يشر إلى هذا النوع من الضّرر المعنوي اللاحق بالراكب ولا مدى إمكانية انتقال حقّ التعويض عنه إلى الورثة بعد وفاته ، ولعلّ ذلك موطن من مواطن القصور في قانوننا ، على المشرع تداركه مستقبلا<sup>(6)</sup>.

## 2- ضرر الموت :

كثيرا ما تؤدّي حوادث الطّيران إلى وفاة الرّاكب ، لذلك يكتسي هذا الضّرر أهمية بالغة في النقل الجوّي ، وتميّز هنا بين ضرر الموت كضرر قائم بذاته يلحق الراكب نفسه ، وبين الضّرر الذي يلحق الغير نتيجة موت المسافر.

<sup>1</sup> ثروت الأسيوطي ، "مسؤولية الناقل الجوّي في القانون المقارن" ، المرجع السابق ، ص 369-370.

<sup>2</sup> أنظر نص المادة 182 من القانون المدني الجزائري المأخوذ بطبيعة الحال من القانون المدني الفرنسي.

<sup>3</sup> تفسير ذلك أنّ هذه الأضرار تمتدّ كأصل عام بين الإصابة والشفاء ، وكذلك يمكن أن تمتدّ بين الإصابة والموت.

<sup>4</sup> عبد العزيز اللصاصمة ، "المسؤولية المدنية التقصيرية" : الفعل الضار ، الأردن ، 2002 ، ص 118.

<sup>5</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 391 ، سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 194 ، R.Rodière , op.cit , p 397.

<sup>6</sup> إن كانت حجة المشرع الجزائري في عدم تناوله لهذه الأضرار هي أنّ الأضرار قبل وفاة الراكب هي أضرار نادرة باعتبار أنّ الحوادث الجوية مميتة في وبالتالي فلا وجود للفترة التي تمتدّ خلالها هذه الأضرار وهي فترة ما بين الإصابة والوفاة ، فهي حجة ضعيفة ، إذ من المتصور أن تؤدّي الكارثة الجوية إلى الوفاة الفورية كما يمكننا أن تؤدّي إلى وفاة بعدية من جهة ، كما أنّ هناك مجالات أخرى غير النقل الجوّي يمكن أن تنشأ فيها المسؤولية عن أضرار من هذا القبيل ، وهو ما يملي على المشرع ضرورة التعرض لهذه المسألة في القانون المدني على الأقل.

## 2 - 1 - ضرر الموت اللاحق بالراكب :

لأنّ لكلّ مسافر الحقّ في السّلامة : سلامة حياته ، يكون التعديّ على الحياة ضرر بل هو أبلغ ضرر وأشدّه ، فليس هناك ما هو أعلى من الحياة ، ومن هنا كان أمراً طبيعياً أن تقرّر الاتفاقيات الدولية وارسو ومونتريال والقانون الفرنسي والجزائري الحقّ في التعويض عن ضرر الوفاة ، ولكن ما ماهية هذا الضّرر ؟ هذا ما سنجيب عنه في النقاط التالية:

\* ضرر الموت ضرر مستقلّ وتميّز ، فهو ضرر يلحق الراكب نفسه وهو متميّز عن تلك الأضرار المادية التي سبقت الوفاة والمشار إليها آنفاً ، بل هو متميّز أيضاً عمّا يصيب الورثة من أضرار بسبب موت مورثهم ، وقد يقال كيف يضار الميت بالموت ، أقبل الموت وهو لم يمت ؟ أم بعد الموت والميت لا يجوز عليه الضرر؟ ولكن الميت قد أحاق به الضرر لا قبل الموت ولا بعده ولكن عند الموت ، وهو لا يشكو من الموت بذاته بل من أنّه مات موتاً غير طبيعي<sup>(1)</sup>.

\* وهو ضرر يلحق الراكب شخصياً : إذ يرى الفقه جواز التعويض عن ضرر الموت ذاته ، فالموت هو نتيجة للحادث ، وهذا الحادث لا بدّ وأن يسبق الموت ولو بلحظة واحدة كما يسبق كلّ سبب نتيجته ، وفي هذه اللحظة يكون الراكب لا يزال صالحاً لتعلق حق التعويض به عن كلّ الأضرار المحققة التي تنشأ عن هذا الحادث ، والتي تنشأ عنه فيما بعد ومنها الموت ، فالضرر ينشأ عند الموت والحق في التعويض عنه ينشأ قبل الموت ما دام ضرر الموت محقق الوقوع ، لينتقل هذا الحق ضمن تركة الهالك إلى الورثة بعد وفاته<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup>.

\* و ضرر الموت ضرر مادي ، فالحياة هي أعلى ما يحرص عليه الإنسان لأنها مصدر قوته ونشاطه وعقله ، وفقدتها يعتبر شرّاً المصائب ، وقد عبّر الأستاذ سليمان مرقس عن مادية هذا الضرر بأنّ الحادث القاتل إذا لم يكن من المحقق أنه أفقد المصاب حياة طويلة كان سيحيها وقدرة على العمل كان سيتمّع بها طويلاً لولا هذا الحادث ، فإنّه من المحقق أنّ هذا الحادث قد فوّت عليه فرصة الاستمرار في الحياة والتمتّع بالقدرة على العمل ، المدّة المعقولة بالنسبة لمن يكون في مثل سنّه وصحّته ، وأنّ الحرمان من هذه الفرصة يسبّب له خسارة مالية تقدّر بنسبة ما كان له من

<sup>1</sup> في هذا المعنى : عبد الرزاق السنهوري ، "مصادر الالتزام" ، رقم 616 ، سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 194-195.

<sup>2</sup> سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 166 ، عبد الله مبروك النجار ، المرجع السابق ، ص 107-108 ; 76-80 ، J.P.Tosi , op.cit ,

<sup>3</sup> قارن مع الفقه الفرنسي الذي ينكر ضرر الموت بالخصوص "سافاتي" و"بلانيولي" ، أشار إليه : عبد العزيز اللصامصة ، المرجع السابق ، ص 122.



حظاً في استمرار حياته وقدرته على العمل ، وإذن يكون فقد الحياة بسبب الموت غير الطبيعي ضرراً مادياً يستوجب التعويض من اللحظة التي يصير فيها الموت محقق الوقوع<sup>(1)</sup>.

## 2-2- ضرر الموت المرتد<sup>(2)</sup> :

نقصد بضرر الموت المرتد ذلك الضرر الذي يصيب الغير شخصياً من جرّاء وفاة الراكب<sup>(3)</sup>، ويكون هذا الضرر مادياً أو معنوياً.

### \*الضرر المادي المرتد :

يشمل هذا الضرر من كان الراكب الهالك ملزماً بالإنفاق عليهم ، وتطبيقاً للقواعد العامة سواء في القانون الفرنسي أو الجزائري التي تقضي بأنّ كلّ من أحدث بخطئه ضرراً يلتزم بالتعويض مادام أنّ هذا الضرر شخصي ومحقق ومباشر ، يكون هؤلاء قد أصيبوا بضرر يتمثل فيما لحقهم من خسارة بسبب حرمانهم من عائلهم وانقطاع الإعالة أو النفقة التي كان يقدمها لهم هذا الأخير، فهو اعتداء على حقهم في النفقة وبالتالي إخلال بحق مالي ثابت لهم ، لذلك يعدّ ضرراً مادياً<sup>(4)</sup>. وقد استقرّ القضاء الفرنسي على ثبوت هذا الضرر للزوجة والأولاد القصر<sup>(5)</sup>.

و يرى جانب من الفقه أنه يكفي احتمال نشوء الالتزام بالنفقة في المستقبل ، لكن يجب على الأقل أن تتوافر وقت وقوع الحادث الروابط القانونية التي يترتب عليها التزام النفقة حتى يثبت إلحاق الضرر بمن كان من المفترض أن يعوله الراكب الهالك مستقبلاً<sup>(6)</sup>.

### \*الضرر المعنوي المرتد<sup>(7)</sup> :

من شأن فاجعة الموت أن تهمز أهل الراكب وذويه ، فتترك فيهم الألم والحسرة لفقد عزيزهم ، وتدخل إلى قلوبهم الحزن والأسى وباقي المعاني التي تمس الشّعور والعاطفة عند وفاة قريب.

<sup>1</sup> سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 172 ، ولا يخفى على قارئ هذه الفقرة النزعة المادية التي تستحوذ على كاتبها ، والحقيقة أنّ الحياة لا تقوم بأيّ مال.

<sup>2</sup> سميناه كذلك لتمييزه عن الضرر الذي يلحق بالراكب شخصياً ، مادياً كان أو معنوياً ، وينتقل إلى الورثة بوفاته من خلال نيوكته.

<sup>3</sup> لمزيد من التفصيل أنظر : حسن علي الذنون ، "المبسوط في شرح القانون المدني" ، الجزء الثاني ، : الخطأ ، دار وائل للنشر ، الأردن ، 2006 ، ص 347 وما يليها.

<sup>4</sup> عبد الحكم محمد عثمان ، رسالته السابق ، ص 394 ، وإلى جانب ذلك ، يرى جانب من الفقه ضرورة اعتبار م صلاريف الدفن والجنائز من الأضرار المادية التي يجب على محدث الضرر أن يتحملها ، أنظر : عبد العزيز اللصاصمة ، المرجع السابق ، ص 118.

<sup>5</sup> C.App , Paris , 8 juill 1983 , RFDA , 1983 , p 473 .

<sup>6</sup> J.Jourdain , op.cit , p 135 .

<sup>7</sup> عبد الله مبروك النجار ، "الضرر الأدبي" ، دار المريح للنشر ، الرياض ، السعودية ، 1995 ، ص 29 وما يليها ، عز الدين الديناصوري ، المرجع السابق ، ص 444-162 ، أحمد السعيد الزردق ، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل ، مجلة المحامي ، العدد 1 ، 1996 ، ص 23 وما يليها.

والقانون الفرنسي مستقر على جواز التعويض عن هذا الضرر دون قيد أو تحديد، وقضي به للوالدين والزوج والأولاد والورثة بصفة عامة<sup>(1)</sup>.

أمّا القانون الجزائري فكان يفتقد في وقت سابق إلى نص صريح عن الضرر الأدبي على غرار القوانين الأخرى ، وما كان ذلك إلاّ تقليدا للقانون المدني الفرنسي ، ولعلّ المشرع الجزائري قد أراد أن يترك للفقه والقضاء استخلاص مبدأ التعويض عن الضرر الأدبي من عموم نص المادة 124 المنقول حرفيا من المادة 1382 الفرنسية ، الذي يتناول بحمايته كلّ شخص لحقه ضرر آيا كان نوعه<sup>(2)</sup>.

ولكن المشرع الجزائري خرج عن صمته بتعديله للقانون المدني في عام 2005، فأضاف المادة 182 مكرر التي تنصّ صراحة على الضرر المعنوي ولكنها تحصره في كلّ مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة وفقط<sup>(3)</sup>.

والظاهر من هذه المادة أنّ المشرع الجزائري يأخذ بالرأي الذي لا يجيز التعويض عن الضرر المعنوي إلاّ ما كان ناشئا عن جريمة ، فالأضرار الماسة بالشرف أو السمعة غالبا ما تكون ناجمة عن جريمة القذف أو السبّ أو هتك العرض ، وكذلك الأضرار الماسة بالحرية تكون ناشئة عن حبس أو حجز تعسفي ، وما يؤكّد قولنا هذا المادة الثانية من قانون الإجراءات الجزائية التي تقرّ بالأضرار الناجمة عن جناية أو جنحة واللاحقة شخصا ومباشرة بمن يدّعي بها والمادة 4/3 من نفس القانون التي تتيح التعويض عن كافة أوجه الضرر ومنها الأدبية طالما كانت ناتجة عن الجريمة المرتكبة ، وبمفهوم المخالفة إن كان الضرر الأدبي لا يتعلّق بجريمة من جهة ، ولا يشكل مساسا بالحرية أو الشرف أو السمعة ، فلا يعتبر ضررا أدبيا معوضا عنه في القانون الجزائري.

وخلاصة القول من ذلك أنّ المشرّع الجزائري لا يقرّ بالتعويض من الضرر المعنوي المتمثّل فيما يعانیه أهل الراكب المالك من ألم وحزن جرّاء وفاته ، ونحن لا نجد معنى لحصر الأضرار

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسويطي ، "مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن" ، ص 391 ، أنظر الأحكام التي أشار إليها في هذا الصدد في هامش نفس الصفحة.

<sup>2</sup> علي علي سليمان ، "دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري" ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1989 ، ص 207 ، 209 ، علي حسن الذنون ، المرجع السابق ، ص 350.

<sup>3</sup> النص المذكور أعلاه يقصر فئات عدّة من الأضرار الأديبية من الحق في التعويض كالأضرار الماسة بالشعور والعاطفة والحنان والأضرار المعنوية الناجمة عن الجروح والإصابات الجسدية ، أنظر عز الدين الديناصوري ، المرجع السابق ، ص 162. الذي يسرد بعض فئات الأضرار المعنوية.

الأدبية فيما أوردته المادة 182 مكرر ، بل هي كالأضرار المادية تستوجب التعويض عنها مهما كانت أسبابها ولا مسوغ للفرقة بينها وبين الأضرار المادية.

## ب - الضرر دون الوفاة : "الجروح والإصابة الجسدية"

قد ينجم عن الحادث الجوّي مجرد إصابة الراكب بجراح أو بأذى في جسمه أو صحته دون أن يفقد حياته.

والجرح هو التهتك الذي يصيب جسم المسافر نتيجة ارتطامه بجسم صلب ويؤدّي إلى نزيف دموي خارجي ، وتتفاوت خطورة الجروح بحسب شدة الارتطام وبحسب موضعه من الجسد.

أمّا الضرر الجسدي فهو كذلك تهتك يصيب جسم المسافر نتيجة ارتطام جسم صلب به ولكن دون أن ينتج عنه نزيف دموي خارجي ، كالكسر والشرخ أو إصابة أحد الأعضاء الداخلية كالشرايين أو الكبد أو تجمع دموي أو نزيف دموي داخلي يلحق الأذى بجسم المسافر<sup>(1)</sup>. وقد خصّص المشرع الجزائري هذه الأضرار بالذكر في المادة 145 من ق.ط.م، إلى جانب الأضرار العضوية أو الوظيفية والأضرار التي تصيب المدارك العقلية.

أمّا الأضرار العضوية أو الوظيفية فلا يمكن اعتبارها إلّا وجها من أوجه الضرر الجسدي ، فالضرر العضوي هو ذلك الضرر الذي يصيب المسافر في عضو من أعضائه التي تؤدّي وظيفة حيوية<sup>(2)</sup> ، سواء كانت هذه الأعضاء داخلية كالقلب أو الكبد... الخ ، أو أعضاء خارجية كاليد أو الرجل ، ففقد عضوا من هذه الأعضاء وغيرها أو إتلافه أو تعطله عن أداء وظيفة يشكّل ضررا عضويا.

أمّا الضرر الوظيفي فهو كلّ اختلال أو اضطراب في وظيفة جهاز من الأجهزة المكونة للإنسان كالجهاز الهضمي أو التنفسي... الخ ، أو اختلال في أداء وظيفة جهاز معيّن وذلك من دون وجود أضرار عضوية<sup>(3)</sup> ، وتسمّى أيضا بالأضرار الفيزيولوجية<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 292.

<sup>2</sup> " L'organisme : Partie d'un corps vivant qui remplit une fonction utile à la vie", V : Dictionnaire La rousse, p 649.

<sup>3</sup> "Trouble fonctionnel" : perturbation dans le fonctionnement d'un appareil (digestif, respiratoire..) ou dans la réalisation d'une fonction en l'absence d'atteinte organique", V : Larousse ; p 393

<sup>4</sup> "préjudice physiologique ou fonctionnel : atteinte aux fonctions vitales de l'organisme" , V: G.Viney , p.Jourdain , Traité de droit civil ; les effets de la responsabilité , L.G.D.J , Paris , 2001 , p 223 , n° 119

ويظهر أنّ هناك ارتباط وطيد بين الأضرار العضوية والوظيفية ، فكلاهما يعتبر ضررا جسديا.

ويشكّل الجرح أو الضرر الجسدي عضويا كان أو وظيفيا ضررا ماديا أو معنويا على اعتبار أنّ الجروح أو الأضرار الجسمانية والآلام التي تنجم عن ذلك تعدّ أضرارا مادية وأدبية إذا نتج عنها إنفاق للمال في العلاج أو نقص في القدرة على الكسب ، وتكون ضررا أدبيا فحسب إذا لم ينتج عنها ذلك<sup>(1)</sup>.

وعليه ، يتمثل الضرر المادي للجرح أو الإصابة الجسدية في ما يلحق المصاب من خسارة وما يفوته من كسب، ويظهر ذلك في العناصر التالية:

- مصاريف العلاج أي المبالغ التي صرفت لإنقاذ الراكب ، كالمصاريف الطبية ، أثمان الأدوية، مصاريف المستشفى ، تكاليف الأجهزة والأعضاء البديلة بل ويشمل الضرر أيضا ازدياد حاجات الراكب المصاب فيما بعد ، كأن يحتاج لمدة ما أو طوال للاستعانة بممرضة أو إلى رعاية دائمة بوجه عام<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup>.

- تقليل فرص النجاح ، أي فرص النجاح والتقدم في الحياة ، كأن يفقد الراكب بسبب مرضه منضبا مرموقا كان يشغله ، أو تؤثر الجروح التي شوّهت الراكبة على فرصها في الزواج<sup>(4)</sup>.

- انعدام أو إنقاص القدرة على العمل بصفة مؤقتة أو دائمة ، كأن يفقد الراكب بسبب خضوعه للعلاج القدرة على ممارسة عمله كليًا أو جزئيا<sup>(5)</sup> ، ولا بشرط أن يكون الراكب ممارسا بالفعل عملا ما وقت وقوع الحادث ، بل يكفي أن يفقد القدرة على العمل بوجه عام.

<sup>1</sup> عبد الرزاق السنهوري ، "مصادر الالتزام" ، رقم 577 ، ص 865 ، سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 163.

<sup>2</sup> حسن علي الذنون ، المرجع السابق ، ص 334 وما يليها ، ندى البدوي النجار ، المرجع السابق ، ، ص 562 ، وأنظر خاصة حول زيادة جسامة الإصابات الجسدية للمضروب ، أنظر عبد الرحمن أحمد شوقي محمد ، "مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضروب وماله" ، مصر ، 1999 ، ص 141 ، وراجع المادة 131 من قام.ج.

<sup>3</sup> « Frais futurs » . V :G.Vinney , P. Jourdain , op.cit, p 210

<sup>4</sup> ثروت الأسبوطي ، المرجع السابق ، ص 373.

<sup>5</sup> Incapacité temporaire totale : "ITT" , Incapacité temporaire partielle ; "ITP" , Incapacité permanente partielle , "IPP" , Incapacité permanente totale ; "IPT".V: G.Vinney , P.Jourdain , op.cit , p 212 et s.

والمعيار المتبع في هذه المسألة شخصي ، فينتظر إلى كل راكب على حدة ، من حيث حالته الاجتماعية وعمله ووسائل كسبه ، فالحسارة التي تلحق رجل الأعمال من جراء عدم ممارسته عمله أفدح بكثير من تلك التي تلحق بالموظف العادي<sup>(1)</sup>.

أمّا الجانب المعنوي في أضرار الجروح والإصابة الجسدية فيشمل معاناة الراكب من الآلام الجسمانية والنفسية المصاحبة لهذه الأضرار من وقت الإصابة إلى تمام الشفاء ، ويدخل ضمن الأضرار المعنوية أيضا ، الضرر الجمالي الذي ينشأ في حالة تشوّه الوجه أو أحد الأعضاء أو الجسم بوجه عام<sup>(2)</sup> ، وكذلك ضرر متعة الحياة والذي ينشأ عن الحرمان من التلذذ بمتع الحياة ومباهجها ، وهو بوجه عام افتقاد الشخص إلى الشعور بمباهج الحياة العادية<sup>(3)</sup>.

ويبدو أن المشرع الجزائري يميز التعويض عن هذه الأضرار المعنوية مادام أن عبارة "الضرر الجسدي" الواردة في المادة 145 من ق.ا.ط.م، تحتل في معناها الأضرار المادية والمعنوية ، ولعلّ الفقه الذي لا يقرّ بالأضرار المعنوية إلاّ ما كان منها مصاحبا للأضرار المادية يؤيدنا في هذا الطرح<sup>(4)</sup>.

### ثانيا : في القانون الإنجليو أمريكي

بخلاف ما هو مقرّر في القانونين الجزائري والفرنسي من جواز التعويض عن الضرر المادي أو المعنوي على حدّ سواء مادام أنّه شخصي ومباشر ومحقق ، فإنّ قواعد Common Law لا تعرف مثل هذه القاعدة العامة الصالحة للتطبيق على كلّ الحالات ، ومع ذلك فإنّ هذه القواعد تميّز بين الضرر الحاصل في حالة الموت وذلك المترتب على حالات الجرح أو الإصابة الجسمانية عموما ، كما تميّز أيضا بين الضرر المعنوي الذي يقع استصحابا لضرر مادي وذلك الذي يقع استقلالا.

<sup>1</sup> فالعجز عن العمل الذي يلحق بطفل ليس كذلك الذي يلحق بطالب يشرف على التخرج ولا كذلك الذي يلحق بشخص متقاعد عن العمل، أنظر : G.Viney , P.Jourdain , op.cit , p 222 ، حسن علي الذنون ، المرجع السابق ، ص 335.

<sup>2</sup> لعلّ الضرر يتضاعف أكثر فأكثر في الثنّان بالنسبة لبعض الوظائف كالمضيفات وعارضات الأزياء والمنشطات...الخ.

<sup>3</sup> ندى بدوي النجار ، المرجع السابق ، ص 526 ، 165 ، P.Jourdain , op.cit,P 134 , C.L.Deschamps , op.cit , p 165 ، 526 ، المرجع السابق ، ص 204.

<sup>4</sup> حول هذا الفقه ، أنظر : علي علي سليمان ، المرجع ، ص 204.

## أ - الضرر في حالة الموت :

تقضي القاعدة العامة في هذه الحالة بعدم جواز التعويض عن ضرر الموت ، حيث تسقط الدّعى الشخصية بوفاة صاحبها ، كما أنّ الضّرر المادّي الذي لحق المتوفي قبل وفاته كنفقات العلاج وعدم القدرة على الكسب فترة المرض ، ليس قابلا للتعويض فهذه الأضرار لصيقة بشخص المتوفي وهو قد مات فلا تعويض عنها ، ولا ينتقل الحق عن هذه الأضرار لمن كان يعولهم المتوفي<sup>(1)</sup>.

ونظرا لما في هذه القاعدة من إجحاف بالأشخاص الذين كانوا يعتمدون في معيشتهم على المتوفي ، فقد صدرت قوانين خاصة *spécial statues* تسمح لبعض الأقارب المتوفّي بطالب التعويض عن الضّرر الذي أصابهم شخصيا من واقعة الوفاة<sup>(2)</sup> ، ولكن هذه التشريعات الخاصة باعتبارها استثناء عن قواعد *common Law* ، قد جاءت مشمولة بقيود تتمثّل من جهة في أنّ الضّرر المشمول بالتعويض هو الضّرر المادي فقط وهو فقد مورد الرّزق أو انقطاع النفقة التي كان يقدّمها العائل المتوفّي ، ومن جهة أخرى لا يدخل ضمن هذا الضّرر المادي ، الضّرر الذي كان المتوفي قد تكبّده قبل وفاته والمتمثّل في تكاليف العلاج أو التوقّف عن الكسب أو مصاريف المعالين نتيجة وفاة فقيدهم الذي كان يعولهم<sup>(3)</sup>.

## ب - الضرر الذي يصيب التكامل الجسدي: *Personal injury*

يبدو هنا القانون الإنجليزي أكثر تقاربا مع القوانين اللاتينية ، فالمضروب في حالة المساس بجسمه أو صحّته الحق في الحصول على تعويض عمّا لحقه من أضرار ، سواء كانت مادية كمصاريف العلاج أو فقد عضو من الأعضاء أو عدم القدرة على العمل ، أو كانت معنوية ولكن مصاحبة الأضرار المادية ، ونعني بذلك الآلام الجسمانية أو التشوّهات... الخ ، ذلك أنّ القانون الإنجليزي لا يسمح بالتعويض عن الضّرر المعنوي كقاعدة عامّة ، إذا كان هو الضرر الوحيد الذي يطالب المضروب بالتعويض عنه<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 369-370.

<sup>2</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 369.

<sup>3</sup> عبد السلام عثمان ، رسالته السابقة ، ص 404-405.

<sup>4</sup> فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 341.

فقاعدة الاندماج الجسدي " physical impact" التي ابتدعها القضاء الأمريكي تعترف بالأضرار المعنوية إلا أن تكون مصاحبة لضرر مادي أصاب المدعي في جسمه أو مترتبة عنه ، وقد تواتر استخدام هذه القاعدة تفاديا لتصنّع الإدعاء بها واختلاقها بمفردها ، بينما لا يكون الأمر كذلك لو أنه كانت إلى جانبها أضرار مادية ظاهرة وملموسة<sup>(1)</sup> .

غير أن القضاء الإنجلوأمريكي راح يخفف من حدة هذه القاعدة شيئا فشيئا مسيرا في ذلك تقدّم العلوم الطبيّة والنفسية التي أثبتت له أبحاثها الحديثة العلاقة الوطيدة بين النفس والجسد ، وأنّ الجهاز العصبي والنفسي للإنسان يمكن أن يضرار كبقية أعضاء الجسم ، وهو ما سنراه فيما يلي .

## الفقرة الثانية :

### الأضرار النفسية والعقلية.

حصرت اتفاقية وارسو في مادتها 17 حالات الضرر الذي يصيب الراكب في الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني عموما<sup>(2)</sup> ، ولا خلاف حول انشغال مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يقع في أيّ من هذه الحالات .

إلا أنه مع بداية السبعينات ، وبسبب تعرّض الطيّران المدني لمخاطر جديدة متمثلة في أعمال القرصنة الجويّة وتكرار وقوعها ، ثار التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل الجويّ عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة للصدمات النفسية والآلام العقلية التي تصيبه من جرّاء اختطاف الطائرة<sup>(3)</sup> ، خاصّة وأنّ هذه الأعمال الإجرامية قد باتت تعتبر من بين الحوادث الجوية<sup>(4)</sup>،<sup>(5)</sup> .

<sup>1</sup> عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان ، رسالته السابقة ، ص 407.

<sup>2</sup> وهي تقابل المادة 17 من اتفاقية مونتريال مع تغيير طفيف في الصياغة إذ أنّ النصّ الأخير قد استبدل عبارة "الجرح والأذى البدني" التي كانت واردة في اتفاقية وارسو بعبارة "الإصابة الجسدية".

<sup>3</sup> ذلك أنّ الركاب في مثل هذه الحالات غالبا ما يكونون عرضة لتهديد قرصنة الجوّ وترهيبهم ممّا يبيّن فيهم الرعب والخوف والهلع دون أن يتعرّضوا لهم بالتعذيب أو الضرب أو القتل ، فهي أضرار نفسية أو عقلية.

<sup>4</sup> حيث أنّ تعريف الحادث Accident أصبح يشمل كلّ واقعة تخلّ بالسّير العادي للرحلة الجوية وتكون أجنبية عن الراكب ، ممّا يجعلنا نعتبر عمليات اختطاف الطائرات وفقا لهذا المعنى حادثا جويّا قد يستوجب قيام مسؤولية الناقل الجويّ.

<sup>5</sup> تتمثل الحماية الجنائية للطيران المدني الدولي في ثلاث اتفاقيات هي : اتفاقية طوكيو بشأن الجرائم وبعض الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات لسنة 1963 ، واتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970 ، واتفاقية مونتريال لقمع الأعمال غير الموجهة ضدّ سلامة الطيران المدني ، وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقيات بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 214-95 المؤرخ في 1995/08/08 ، الجريدة الرسمية عدد 1995/44.

فهل اتفاقية وارسو 1929 ومن بعدها اتفاقية مونتريال 1999 ، كفيّلة بضمان التّعويض عن الأضرار النفسية والعقلية من دون الرّجوع إلى القوانين الداخلية؟  
تقتضي منّا الإجابة عن هذا السّؤال بحث نصوص الاتفاقيتين وارسو 1929 ومونتريال 1999 إلى جانب نصوص قا.ط.م.ج، بغية تحديد موقف المشرّع في كلّ من هذه التشريعات (أوّلًا) ، ثمّ تبيان موقف القضاء وتعامله مع نصوص الاتفاقية بشأن الأضرار النفسية والعقلية (ثانيًا).

### أولاً : موقف المشرّع الدولي والجزائري من الضرر النفسي والعقلي

بينما التزم المشرّع الدولي الصّمت إزاء مسألة قابلية الضرر النفسي للتّعويض، كان موقف المشرّع الجزائري واضحاً وصريحاً بشأنها.

#### أ - موقف المشرّع الدولي:

يكون الناقل الجوّي مسؤولاً عن الضّرر الذي يقع في حالة "الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني" الذي يلحق الراكب طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 ، "ويكون مسؤولاً عن الضّرر الذي يحصل في حلة الوفاة أو الإصابة الجسدية" وفقاً لاتفاقية مونتريال في مادتها 17. ويبدو أنّ المشرّع الدولي ، منذ اتفاقية وارسو 1929 وما لحقها من تعديلات إلى غاية اتفاقية مونتريال 1999 ، قد آثر السّكوت وعدم بيان موقفه بشكل صريح فيما يخصّ قبول التّعويض عن الأضرار النفسية ، ممّا طرح التّساؤل حول مدى احتواء عبارة "الأذى البدني" الواردة في اتفاقية وارسو ، وعبارة "الإصابة الجسدية" الواردة في اتفاقية مونتريال للضرر النفسي في معناها؟

وقد أخذ الفقه على عاتقه جانباً من مهمة تفسير هذا السّكوت والإجابة عن ذلك

التّساؤل، و انقسم بشأن ذلك إلى اتجاهين:

فذهب اتجاه مرجوح إلى أنّ اتفاقية وارسو 1929 لا تقرّ بالمسؤولية عن الأضرار النفسية والعقلية ، ذلك أنّ الاتفاقية المذكورة قد عدّدت الأضرار وأوردتها حصراً في الوفاة والجرح والأذى



البدني ، ولا يمكن أن تشمل العبارة الأخيرة "الأذى البدني" بمعناها الحرفي الضرر النفسي لأنها تنصرف إلى الأذى الجسماني فقط<sup>(1)</sup>.

ويستند هذا الاتجاه في تفسيره المضيّق إلى الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو 1929 حيث أنّ المشرّع المبدئي لهذه الاتفاقية كان يتضمّن نصّاً يقرّر مسؤولية الناقل الجويّ عن الحوادث والخسائر والهلاك والتأخير ، وهو نصّ عام يشمل كافة الأضرار بما في ذلك الضرر النفسي ، غير أنّ واضعي الاتفاقية أعادوا صياغة النصّ النهائي بما هو وارد في المادة 17 ، ممّا يفيد أنّهم رفضوا الإبقاء على المعنى الواسع الوارد بمسوّدة المشروع لصالح معنى آخر ضيّق ورد في المادة المشار إليها يحدّد أنواع الضرر التي يسأل عنها الناقل وليس من بينها الضرر النفسي<sup>(2)</sup>.

وبالرغم ممّا لحق اتفاقية وارسو من تعديلات ، فإنّ الوضع لم يتغيّر سواء في اتفاق مونتريال 1966 أو بروتوكول جواتيمالا 1971 أو بروتوكول لاهاي 1955 ، ذلك أنّ النصّ الأصلي للمادة 17 من اتفاقية وارسو قد ظلّ على حاله يقرّر مسؤولية الناقل عن ضرر الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني ، كما بقي المصطلح الأخير "الأذى البدني" في الفرنسية كما هو *Lésion corporelle* ، وإنّ تغيّر في الإنجليزية من *Bodily injury* إلى *Personal injury* ، ذلك أنّ هذا التّغيير يحدث أيّ فرق خاصّة وأنّ الهدف من هذه التّعديلات والمناقشات التي سبقتها لم تشر إلى مسألة الضرر النفسي<sup>(3)</sup>.

ويكاد الصّواب يحالف هذا الفقه إذ أنّه بالرغم من تكرار وقوع عمليات اختطاف الطائرات التي من شأنها ترتيب أضرار نفسية قد تفوق الأضرار البدنية جسامة ، إلاّ أنّ المشرّع الدولي في اتفاقية مونتريال 1999 التي تعدّ خليفة لنظام وارسو بأكمله ، لم يشر إلى الضرر النفسي أو العقلي خاصّة إذا علمنا أنّ المسوّدة الأولى لاتفاقية مونتريال 1999 كانت تقضي صراحة بمسؤولية الناقل الجويّ عن الضرر النفسي بالإضافة إلى الضرر الشخصي *Personal injury* لكنّ النصّ عدّل لصالح الإبقاء على العبارة الأصلية التي كانت تتضمنها اتفاقية وارسو 1929 ،

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 98 ، أنظر الفقه الأمريكي الذي أشار إليه الكاتب في الهامش ( 1 ) ، والذي يؤيد التفسير الحرفي لعبارة "أذى بدني" بما لا يمكن أن يحتوي الضرر النفسي ، عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان ، رسالته السابقة ، ص 408.

<sup>2</sup> حول هذا الفقه ، محمد فريد العريني ، "القانون الجوي" ، طبعة 1998 ، ص 200 ، عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 99.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 100.

وهي "الإصابة الجسدية" "Lésion Corporelle" مما يعني أن المشرّع استبعد التعويض عن الضرر النفسي<sup>(1)</sup>.

أمّا الاتجاه الثاني وهو الرأي الراجح فيرى أن سابقه يخلط بين الضرر ومصدره ولم ينتبه إلى أن مسؤولية الناقل تكون عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني بحسبان هذه الحالات مصادر للضرر ، وليس عن الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني باعتبارها حصرا للأضرار المعوّض عنها في الاتفاقيين ، والفرق كبير جدًا بين الضرر ومصدر الضرر<sup>(2)</sup>.

ولا طالما أن الاتفاقية اقتصرّت فقط على تبيان مصادر الضرر تاركة مهمة تحديد طبيعة الضرر ومداه للقوانين الوطنية ، فينبغي أن يتمحور التفسير على هذه المصادر<sup>(3)</sup> ، فهل ينطبق على الضرر النفسي صفة "مصدر الضرر" وبالتالي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو؟ أم أنه ليس كذلك وبالتالي يخرج عن نطاق الاتفاقية ليدخل في اختصاص القانون الوطني طبقا لقواعد تنازع القوانين؟ لا شك أن الضرر النفسي مشمول بأحكام اتفاقية وارسو باعتباره مصدرا من مصادر الضرر ، لأنّ الاتفاقية عندما استعملت عبارة "الأذى البدني" لم تكن تقصد استبعاد الأذى النفسي من عداد مصادر الضرر ، بل أرادت المقابلة بين الأذى الذي يصيب الإنسان في شخصه وذلك الذي يصيبه في ذمته المالية، واعتبرت الأوّل دون الثاني داخلا في عداد مصادر الضرر ، وطالما أن الأمر كذلك ، فغني عن البيان أن الضرر الذي يصيب الإنسان في شخصه يشمل على السواء الأذى البدني والنفسي ، وبالتالي لا يعدّ إغفال نص المادة 17 من اتفاقية وارسو على الأذى النفسي إسقاطه من نطاق التعويض وفقا لأحكامها<sup>(4)</sup>،<sup>(5)</sup>،<sup>(6)</sup>.

<sup>1</sup> تمّ حذف "الضرر النفسي" من نص المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 بعد أن تمّ إقراره في المسودة وأوراق لجنة ICAO التي كلفت بانجاز اتفاقية مونتريال 1999 ، بحجة صعوبة إثباته وسهولة الإدعاء به. وكان ذلك بتأييد من الدول التي تقف إلى جانب الناقل الجوي وليس المسافر ، وكانت معظمها من دول العالم الثالث ، إلى جانب هيئات دولية كالاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA واتحاد مؤمني شركات الطيران IUAI ، أنظر : أحمد إبراهيم الشيخ ، رسالته السابقة ، ص 218-220-221.

<sup>2</sup> محمد العريبي ، "القانون الجوي" ، طبعة 1998 ، ص 292 ، أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 319.

<sup>3</sup> J.P.Tosi , op.cit , n° 77 ; J.Sesseli , op.cit , p 35 , O.Riese , J.Lacour , op.cit , p 264 , M.Litvine ,op.cit , p 204

<sup>4</sup> محمد فريد العريبي ، "القانون الجوي" ، طبعة 2004 ، ص 209 ، هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 21.

<sup>5</sup> يؤكّد هذا القول العميد Ripert ممثل فرنسا في اتفاقية وارسو 1929 ، و O.Riese ممثل ألمانيا في هذه الاتفاقية ، حيث يفسّر الفقيهان عبارة "الأذى البدني" بأنها الأذى الذي يلحق الإنسان في شخصه سواء كان بدنيا أو نفسيا. وهو ما يقنّد حجة الاتجاه المضيق السابق الإشارة إليه ، والمتمثلة في أن الأعمال التحضيرية للاتفاقية تؤكد عدم ميول واضعيها في الإقرار بالأضرار النفسية . والفقيهان من واضعي الاتفاقية ، ممّا يؤدّي بنا إلى القول أنّها حجة ضعيفة . أنظر رفعت فخري ، "أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي" ، مقال منشور في مؤلف : محمد فريد العريبي ، القانون الجوي ، ط 1998 ، ص 275.

<sup>6</sup> المقصود بالأذى البدني ذلك الضرر المترتب على المساس بالجسم الإنساني بأكمله ، أي بكافة مكوناته ، فيشمل بهذا المعنى الاضطرابات النفسية لاسيما أنها غالبا تكون لها انعكاسات على الجسد . عبد الحكم محمد عبد السلام ، رسالته السابقة ، ص 419.

أمّا عن اتفاقية مونتريال 1999 ، فبالرغم من أنّها احتفظت بنفس المصطلح الذي كان واردا في اتفاقية وارسو "lésion corporelle" بعد أن كانت مسودتها تتضمن إشارة صريحة للضرر النفسي الذي تمّ حذفه في الصياغة النهائية ، إلا أنّ أعضاء اللجنة التي تكفلت بإنجاز اتفاقية مونتريال برّروا ذلك بأنّ شطب عبارة الأذى النفسي لا يعني أنّ هذا الضرر غير قابل للتعويض ، بل يمكن تفسير عبارة Lésion corporelle بمرونة كافية تسمح باحتواء الضرر النفسي إلى جانب الضرر الجسماني<sup>(1)</sup> ، ممّا يؤدّي بنا إلى القول أنّ المشرّع الدولي بتفاديه النصّ صراحة على الضرر النفسي ، إنّما أنشأ بذلك سلطة تقديرية للقاضي المختص دون أن يلزمه بالتعويض عنه أو يمنعه من ذلك ، فهو يقرّ بالضرر النفسي أو العقلي.

#### ب - موقف المشرّع الجزائري:

على خلاف اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 ، اللتان أثارتا جدلا فقهيًا طويلا حول مدى اعتبار الناقل الجويّ مسؤولا عن الأضرار النفسية والعقلية جرّاء عمليات القرصنة الجوية ، فإنّ المشرّع الجزائري من خلال قا.ط.م. قد تجنّب ذلك بموقفه الصريح إزاءها. فطبقا للمادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 : "يكون الناقل الجويّ مسؤولا عمّا يلحق الراكب من الأضرار التي تقع في حالة الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني ، شريطة أن يكون سبب ذلك الضرر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أيّة عملية إركاب أو نزول.

وتشمل عبارة ضرر حسب مفهوم هذه المادة أيّ ضرر جسدي، عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية"<sup>(2)</sup>.

ومن خلال هذا النصّ يمكننا أن نستخلص الموقف الإيجابي الصريح للمشرّع الجزائري حول مسؤولية الناقل الجويّ عن الأضرار النفسية والعقلية بفعل أعمال القرصنة الجوية وذلك في نقطتين:

<sup>1</sup> أحمد إبراهيم الشيخ ، رسالته السابقة ، ص 219.

<sup>2</sup> تقليل المادة 71 من قانون الخدمات الجوية رقم 165/64 ، بمعنى أنّ المشرّع الجزائري يقرّ منذ البداية بالأضرار النفسية والعقلية ، كما فرض عقوبة جسيمة على مرتكبي أعمال القرصنة الجوية ، إذ تنصّ المادة 221 من قا.ط.م، على أنّ : "يعاقب كلّ من تعهّد عرقلة ملاحه الطائرة أو أمن تحليقها بالسجن من 05 إلى 10 سنوات ، وإذا تسبّب الفعل في أضرار جسدية يعاقب مرتكبه بالسجن المؤبد ، وإذا تسبّب هذا الفعل في الوفاة يعاقب مرتكبه بالإعدام" ، ونلاحظ من هذا النصّ أنّه بينما تتعلّق العقوبتين الأخيرتين بالأضرار الجسدية والوفاة ، يمكن اعتبار أنّ العقوبة الأولى تنصرف إلى الأضرار النفسية والعقلية.

### - عن الفعل المولد للضرر النفسي والعقلي :

إذا كانت اتفاقية وارسو و مونتريال قد استعملتا لفظ "حادث" في التعبير عن الواقعة المسببة للضرر ، فإنّ المشرّع الجزائري في المادة المذكورة أعلاه قد عبّر عن ذلك بلفظ "سبب" وغني عن البيان عموم هذا اللفظ وشدة اتساعه ، بما يمكن أن يشمل أعمال القرصنة الجوية. وبذلك تكون لفظة "سبب" المعبرة عن الواقعة المولدة للضرر سواء أكان جسمانيا أو معنويا ، من شأنها أن تحتوي في معناها أعمال القرصنة الجوية الموجهة ضدّ سلامة المسافرين كاختطاف الطائرات ، فضلا عن الحوادث التقنية وتلك التي يعود وقوعها إلى عوامل الطبيعة.

### - عن الضرر النفسي والعقلي :

يلتزم الناقل الجويّ بسلامة المسافرين ، ويمكن أن يهدّد سلامة هؤلاء عمل من أعمال القرصنة الجوية والذي من شأنه ترتيب أضرار نفسية وعقلية بليغة ، فالتزام السّلامة إنّما يقصد بها السّلامة الجسدية والنفسية والعقلية على حدّ سواء<sup>(1)</sup> ، لذلك كان طبيعيا أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عمّا يتكبّد المسافر من أضرار نفسية إلى جانب الأضرار الجسدية. لذلك عمد المشرّع الجزائري إلى تحديد طائفة الأضرار القابلة للتعويض في قا.ط.م . فحصرها كما رأينا في الوفاة والجرح والضرر الجسدي ، العفوي والوظيفي ، ونصّ صراحة على الضّرر النفسي والعقلي بعبارة "الضرر الذي يصيب المدارك العقلية" ، وهو ما يمكن أن يترتب عن أعمال القرصنة الجوية ، إذ أنّ لفظ "سبب" السابق الإشارة إليه يمكن أن يحتويها في عمومها. كما أنّه بالرّجوع على القواعد العامّة نجد أنّ المادة 182 مكرر من القانون المدني لا تقرّ إلاّ بفتنة محدّدة من الأضرار المعنوية من بينها المساس بالحرية ، ولعلّ اختطاف الطائرات واحتجاز ركابها يعدّ مساسا بحريتهم ، ممّا يجعل الناقل الجويّ مسؤولا عمّا لحقهم من ضرر معنوي جرّاء ذلك ، لأنّه يلتزم بضمان سلامتهم جسديا ونفسيا كما أوضحنا سابقا.

<sup>1</sup> يؤكّد هذا القول الدراسات الحديثة التي أثبتت الارتباط الوثيق بين الوظائف النفسية والوظائف الجسدية وتأثير كل منها على الأخرى.

## ثانيا : موقف القضاء من الضرر النفسي والعقلي.

لم تتح الفرصة للقضاء الجزائري للتصدّي لهذه المسألة ، كما أنّ القضاء الفرنسي لا يجد صعوبة في الإقرار بالأضرار النفسية والعقلية اللاحقة بالركاب باعتبارها أضراراً معنوية<sup>(1)</sup>، بينما كان القضاء الأمريكي محفوظاً بعدد القضايا التي تناولها بأحكامه في هذا الشأن ، والذي تراوحت أحكامه بين الرّفص والقبول بمسؤولية الناقل الجوّي عن هذه الأضرار ، ذلك أنّه اختلف حول مدى اشتمال عبارة "أذى بدني" للضرر النفسي حتّى ولو لم يكن مصاحباً لضرر جسماني ، فانقسم إلى رافض ومضّرّ.

### أ - رفض مسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار النفسية :

ذهب القضاء الأمريكي على رفض التعويض عن الضرر النفسي إذا نشأ استقلالاً أو غير مرتبط بضرر بدني ، ولعلّ أهمّ قضيتين في هذا الصّدّد بحسبانها من قضايا المبادئ ، قضيتا Burnett و Rosman ضدّ شركة الخطوط الجوية العالمية TWA<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup> باعتبارهما متعلقان بحادثي اختطاف طائرة.

ففي قضية Burnett استندت المحكمة في تحليلاتها إلى ثلاثة حجج :

\* أولاً : وقبل كلّ شيء يتعيّن عند تفسير اتفاقية وارسو الرّجوع إلى النصّ الأصلي لها

وهو النصّ الفرنسي ، ومن ثمّ تفسير عبارة *Lésion Corporelle* الواردة به على ضوء مفهومها في القانون الفرنسي. وبما أنّ هذا القانون الأخير ، شأنه شأن القانون الأمريكي ، يميّز تميّزاً دقيقاً بين الأذى البدني *Bodily injury – Lésion corporelle* ، وبين الأذى النفسي *Mental injury – Lésion mentale*<sup>(4)</sup> ، وبما أنّ الاتفاقية قد ذكرت النوع الأوّل وحده فإنّه لا يمكن إقحام الأذى النفسي ليكون الناقل الجوّي مسؤولاً عنه.

<sup>1</sup> في دعوى محمد ضدّ بريتش *British Airways* ، أخذ بعض الركاب كرهائن في الكويت من قبل القوات العراقية التي غزت الكويت خلال حرب الخليج الأولى ، فرفعوا دعوى تعويض عن الأضرار النفسية والعقلية التي حاقت بهم من جراء هذا الاحتجاز ، فحكمت جميع مستويات القضاء بما في ذلك محكمة النقض الفرنسية في 15/07/1999 بمسؤولية الناقل الجوّي عن ذلك ، بينما حكم القضاء البريطاني من خلال مجلس اللوردات في 12/12/1996 في نفس الحادث لكن بين *Sidhn* ضدّ نفس الشركة الناقلة *B.Airways* ، بعدم مسؤولية هذه الأخيرة كون أنّ الأضرار اللاحقة بالمدعي هي أضرار نفسية غير مشمولة بأحكام اتفاقية وارسو 1929 ، أنظر *Michael Sdika , La particularité de la jurisprudence anglo – saxonne dans le transport aérien : indemnisation de la lésion mentale , mémoire DESS , IFURTA , 1999 , p 40.*

<sup>2</sup> قضية *Burnett/ T.W.A* (محكمة تميز مكسيكو الجديدة في 12/04/1973) ، أنظر فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 262.

<sup>3</sup> قضية *Rosman/ T.W.A* (محكمة استئناف نيويورك في 13/04/1974) ، أنظر : رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 119.

<sup>4</sup> في الحقيقة هناك اختلاف كبير بين القانون الفرنسي والأمريكي في هذا الشأن ، حيث أنّ مبدأ التمييز بين الضرر الجسماني وغيره من الأضرار لا تعرفه سوى القوانين الإنجلوأمريكية ، أمّا القانون الفرنسي لا يعرف هذا التمييز وإنما يقسم الضرر إلى مادي ومعنوي ، ووفقاً لهذا القانون ،

\* **ثانياً** : بالرجوع للأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو وبخاصة المشروع المبدئي لها، كان يقضي بمسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث والفقد والتلف والتأخير ، ولما كان هذا النص من الاتساع بحيث يشمل كل ضرر يلحق بالركاب بما في ذلك الضرر النفسي ، لذا رأى تعديل النص بقصر مساءلة الناقل الجوي عن الضرر البدني فقط ، وذلك أخذاً بيد الناقل من جهة وضمان انضمام أكبر عدد من الدول من جهة أخرى<sup>(1)</sup>.

\* **ثالثاً** : المقارنة بين نص اتفاقية وارسو ونصوص اتفاقية "برت" للنقل بالسكك الحديدية المعدلة عام 1966 ، حيث تقضي المادة الثانية من الاتفاقية الأخيرة بأن الناقل مسؤول من الوفاة أو الجرح أو أيّ مساس آخر بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب ، وبالتالي فإن إغفال اتفاقية وارسو النص على الأذى النفسي على خلاف ما جاء في اتفاقية برن إنما يفيد حصر مسؤولية الناقل الجوي في الضرر الجسماني دون النفسي<sup>(2)</sup>.

أمّا في قضية Rosman فذهبت محكمة استئناف نيويورك إلى أن تفسير الاتفاقية يتم من خلال إعطاء الألفاظ التي اتفق عليها واضعوها المعنى الذي قصدوه في ضوء الظروف التي أبرمت فيها الاتفاقية ، كما يتعين الأخذ بالمعنى العادي والمألوف لعبارة Bodily-Lésion Corporelle ، وهو ما يجعل الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الجسمانية فقط كون لفظ Bodily في معناه العادي يتعارض مع معنى نفسي أو عقلي Mental ، ولعلّ عطف عبارة "أذى بدني" على لفظ "جرح" في الاتفاقية يؤكد هذا القول تضيف المحكمة.

وما كان للقضاء الأمريكي أن يستقر على هذا التهجّج إلا منذ صدور حكم المحكمة العليا الأمريكية في دعوى Floyd /Eastern Airlines عام 1992 الذي فضّ التنازع بين حكم صدر في هذه القضية عن محكمة استئناف فلوريدا يسمح بالتعويض عن الضرر النفسي استقلالاً<sup>(3)</sup> ،

---

يكون الضرر البدني الذي لا يشكل قسماً خاصاً قائماً بذاته ، مؤلفاً من عناصر تنتمي إلى الضرر المادي والمعنوي ، أنظر : رفعت فخري ، مقاله السابق المنشور في مؤلف محمد العريني ، طبعة 1998 ، ص 294.

<sup>1</sup> لم تكن الغاية من تعديل النص الذي كان يتضمنه المشروع المبدئي لاتفاقية وارسو سوى إفراد نصّ مستقلّ لكلّ حالة من حالات المسؤولية وبالتالي صياغة أحسن ، فلا يصحّ اعتبار هذا التعديل استبعاداً للضرر النفسي ، أنظر : يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 182.

<sup>2</sup> نشير إلى أنّ صياغة المادتين في الاتفاقيتين جاءت مختلفتين تماماً ، فبينما استخدمت اتفاقية "برت" عبارة Intégrité Physique التي تدلّ فقط على الإصابة الجسدية ثمّ أضافت إليها عبارة ou mentale التي تعني الإصابة النفسية ، استخدمت اتفاقية وارسو عبارة Lésion corporelle التي تدلّ على الضرر المادي والمعنوي (النفسي) معاً ، لذلك ليست صحيحاً أنّ اتفاقية وارسو تقصر الأضرار على الضرر الجسدي فقط ، أنظر : يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 181.

<sup>3</sup> في رحلة من Miami إلى Bahamas ونتيجة لعطل في محركات الطائرة ، قام الطاقم بإخبار الركاب أنّ الطائرة ستقع في مياه المحيط الأطلسي ، لكن الحظّ حالف الطائرة وعادت بسلام إلى مطار الإقلاع ، فرفع Floyd دعوى على شركة الطيران للمطالبة بالتعويض عن الضرر

وبين الحكم الذي صدر في قضية Rosman السابق الإشارة إليها مقررًا عكس ذلك ، فنقضت المحكمة العليا الحكم الأوّل وأيدت الثاني برفضها التعويض عن الضّرر النفسي<sup>(1)</sup>.

## ب - القبول بالمسؤولية عن الأضرار النفسية والعقلية :

لم يكن رفض القضاء الأمريكي القول بمسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار النفسية مطلقا ، بل أنّه وجدت أحكام صريحة تفيد بتقرير مسؤولية الناقل الجوّي تلك الأضرار .

ومن أولى الأحكام التي تبنت التفسير الموسع لعبارة "أذى بدني" بما يشمل الضّرر النفسي استقلالاً ، الحكم الذي صدر في قضية Husserl<sup>(2)</sup> حيث تراجعت محكمة جنوب نيويورك عن الرّأي الذي كانت قد أعلنته عند نظر هذه القضية لأوّل مرّة ، فأعلن القاضي Tyler أنّ صياغة اتفاقية وارسو باللغة الفرنسية لا يعني التقيّد بالمفاهيم والمبادئ القانونية الفرنسية عند تفسير نصوصها ، وبما أنّ الاتفاقية قد أصبحت جزءاً من القانون الأمريكي ، فإنّه يتعيّن تفسيرها على ضوء مفاهيم هذا القانون ومبادئه .

ثمّ يضيف Tyler أنّه ليس في عبارة Bodily Injury ما يقطع بقصر معناها على الضّرر الجسماني دون الضرر النفسي ، فضلاً عن أنّ الأعمال التحضيرية لا تجزم باستبعاد هذا الضّرر من نطاق المسؤولية .

أمّا الحجّة الأخيرة التي استندت إليها المحكمة ، فتقول أنّ الدّراسات الحديثة في العلوم الطّبية والنفسية قد كشفت عن الارتباط الوثيق بين "الجسم" و"النفس" والعلاقة التّأثيرية المتبادلة بين العوامل النفسية وأداء أعضاء الجسم لوظائفها ، ممّا يتعيّن معه تفسير عبارة Bodily Injury تفسيراً واسعاً يشمل كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه<sup>(3)</sup>.

وقد أخذ هذا الاتجاه الموسع في تفسير عبارة "الأذى البدني" يترسّخ في القضاء الأمريكي الحديث ، وتبنّته كثير من المحاكم مع تزايد عمليات القرصنة الجوية<sup>(4)</sup> ، التي ذهبت إحداها إلى حدّ القول بأنّ عبارة Bodily Injury هي ترجمة غير دقيقة لعبارة Lésion Corporelle المقابلة

النفسي ، لكن المحكمة الابتدائية رفضت إجابة المدّعي لطلبه هذا ، فلما رفع الأمر إلى محكمة استئناف حكمت بقبول التعويض عن الضّرر النفسي ، أنظر : عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 103 .

<sup>1</sup> محمد فريد العربي ، "القانون الجوّي" ، ص 206 .

<sup>2</sup> قضية هسرل ضدّ الخطوط الجوية السويسرية في 10 فبراير 1975 ، أشار إليها : فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 265 .

<sup>3</sup> رفعت فخري ، محمد العربي ، "دراسات في القانون البحري والجوّي" ، الدار الجامعية ، لبنان ، 1996 ، ص 123 .

<sup>4</sup> أنظر عديد القضايا التي أشار إليها المرجع المذكور أعلاه وأيضاً ، فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 265 ، الهامش (3) ، يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 175 وما يليها .

لها في النصّ الفرنسي الرّسمي للاتفاقية ، وأن الترجمة الصّحيحة هي " Personal injury " ، أي كافة الأضرار التي تصيب شخص الإنسان جسمانية كانت أو نفسية.

وقد استندت المحكمة في تفسيرها هذا إلى أن عبارة Personal injury مدرجة ضمن نصوص عدّة اتفاقيات دولية مثل اتفاقية بروكسل لسنة 1975 بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة واتفاقية بروكسل 1961 بشأن توحيد بعض قواعد نقل الأشخاص بحرا ، كما أن هذه العبارة هي التي وردت في النصّ الإنجليزي الرّسمي لبروتوكول لاهاي 1955 ، واتفاق مونتريال 1966 ، وبروتوكول جواتيمالا 1971<sup>(1)</sup>.

وهكذا أخذ القضاء الأمريكي ينتحي عن موقفه الرافض للتعويض عن الأضرار النفسية التي تنشأ استقلالا بعد أن استقرّ عليه من قضية Floyd ، وراح يواكب تطوّر العلوم الطّبية والنفسية التي أثبت أن الفروق ما بين الأضرار النفسية والبدنية باتت غير واضحة المعالم، فكانت أحكامه لصالح المضرورين نفسيا أو عقليا ، ولم يتضرّروا جسديا<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup>.

## الفرع الثاني :

### الضرر الناجم عن الإخلال بسلامة الأمتعة

تحدّث المشرّع الدولي في المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 أو المادة 1/17 من اتفاقية مونتريال 1999 عن حالات الضّرر اللاحق بالأمتعة ، وهي الهلاك أو التّحطّم Destruction الضّياع Perte ، والتّلف Avarie ، وهي نفس الأضرار التي تضمنها قا.ط.م.ج. وقبل التّعرّض لحالات الضّرر ، لا بأس من التّعرّف على الشيء محلّ الضّرر.

<sup>1</sup> Affaire Palagonia v / TW Airways , cité par : G.Légier , Art , précité , p 263

<sup>2</sup> على سبيل المثال إنّ الضّرر النفسي الذي يطلق عليه Post Traumatic Stress Disorder والمعروف اختصارا بـ "PTSD" وتكمن أعراضه في الصداع وضعف المناعة وآلام الصّدر وأوجاع المعدة والأمعاء والضيّق ، يمكن أن يؤدّي إلى تغيّرات عصبية وبيولوجية في الجهاز العصبي والإرادي للإنسان مثل تغيّر نشاط موجات المخ والنشاط غير العادي للورزين وتناقص حجم قرن آمون في الدّماغ ، وعدم الشّعور بالارتياح ، الأمر الذي يؤدّي في النهاية إلى تغيّر فعلي في هيكل تركيب الخلية الدماغية ويسبب ضمورا في مساحات معينة من المخ ، وقد حكم القضاء الأمريكي لمن ادعى بمثل هذا الضّرر النفسي ، شرط إثباته طبيّا بالتعويض ، أنظر مثلا : قضية Weavert ضدّ DELTA ، في عام 1999 ، قضية Turturro ضدّ Con-Airlines في عام 2001 ، أشار إليها : عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 115 وما يليها.

<sup>3</sup> لعلّ هذا الاتجاه الموسع في تفسير عبارة "أذى بدني" يتفق من جانب آخر مع نصوص اتفاقية فيينا لسنة 1969 المتعلقة بالنصوص Convention de Vienne sur les traités ، التي تقضي بعدم جواز وضع قيود على النصّ المطلق يكون من شأنها الحدّ من فاعليته أو متعارضة مع الغرض الذي يقصده واضعوه.



## الفقرة الأولى:

### محل الضرر

الأمّعة هي المنقولات الشخصية التي يحملها الراكب معه في سفره ، ويعتبر نقلها عملية تابعة لنقل الرّكاب ومرتبطة به.

ويمكن التّمييز في هذا الصّدد بين نوعين من الأمّعة هما الأمّعة المسجّلة والأمّعة غير المسجّلة.

#### أولاً : الأمّعة المسجّلة.

يعتبر من الأمّعة المسجّلة كلّ ما يتخلّى الراكب عن حيازته المادية للناقل في مطار الإقلاع حيث تظلّ في حراسته طوال فترة التّقل ، ويجرز الناقل عنها مستند التّقل يسمّى Bulletin de transport ، ويسلّم الراكب صورة منه لكي يتسنى له استردادها في مطار الوصول. وقد جمع المشرّع الجزائري في قا.ط.م، على غرار اتفاقية وارسو 1929 بين الأمّعة المسجّلة والبضائع في حكم واحد ، باعتبار أنّ كليهما تظلّ تحت حراسة الناقل الجوّي ، أمّا اتفاقية مونتريال 1999 فقد أفردت نصّاً مستقلاً للأمّعة المسجّلة بالرغم من أنّ حالات الضرر التي يمكن أن تلحق بها هي نفسها التي يمكن أن تصيب البضاعة ، ولكن يمكن ردّ ذلك إلى اختلاف ظرف دفع المسؤولية بشأن كلّ منها وهو ما سنراه في حينه.

#### ثانياً : الأمّعة غير المسجّلة:

تعدّ أمّعة غير مسجّلة أو شخصية الأشياء الخفيفة التي يحتفظ الراكب بها فتظلّ في حراسته طوال الرّحلة ، وعلى خلاف الأمّعة المسجّلة ، لم تنص اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف أو فقد الأمّعة غير المسجّلة ، وكذلك فعل المشرّع الجزائري في قا.ط.م. الجديد<sup>(1)</sup> ، فهل يعني ذلك أنّ الناقل الجوّي لا يسأل عمّا يلحق الأمّعة الخفيفة من ضرر ؟ سبق لنا وأن تعرضنا لهذه المسألة عند بحثنا مضمون التزام الناقل الجوّي بالمحافظة على الأمّعة ، وقد قلنا أنّ الناقل الجوّي يظلّ مسؤولاً عنها مسؤولية عقدية يكون محلها التزام عقدي

<sup>1</sup> بالرجوع إلى المادة 2/17 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 نجد أنّ المشرّع نصّ صراحة على " مسؤولية الناقل عن هلاك أو ضياع أو تلف الأمّعة الخفيفة التي يحتفظ بها الراكب من لحظة ركوب الطائرة إلى غاية نزوله منها" ، وبذلك يكون قا . ط. م. الجديد بعدم نصّه على الأمّعة الخفيفة قد خطا خطوة إلى الخلف.

ببذل عناية ، حيث يكون على الراكب إثبات خطأ الناقل بأنه لم يبذل العناية الواجبة، فالخطأ ليس مفترضا في جانب الناقل كما هو الشأن بالنسبة للأمتعة المسجلة ، وهو ما نصت عليه اتفاقية مونتريال 1999 صراحة في مادتها 2/17 ، إذ أنها تفرض على الراكب الذي هلكت أمتعته الشخصية أو تلفت أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الجوي أو تابعيه حتى ينال التعويض<sup>(1)</sup>.

### الفقرة الثانية :

### صور الضرر

يشمل الضرر الذي يلحق بالأمتعة مسجلة كانت أو غير مسجلة الهلاك أو التحطم وهو زوال مادة الشيء ، والفقد أو الضياع وهو اختفاء الشيء وعدم تمكن الناقل من العثور عليه ، والتلف وهو تعطب مادة الشيء فيؤثر ذلك على قيمته بحسب الاستعمال الذي أعد له<sup>(2)</sup>. وعليه يكون الضرر كليا إذا هلكت الأمتعة أو ضاعت كلية ، بينما يكون الضرر جزئيا إذا أصيبت الأمتعة بتلف أو ضاع بعضها<sup>(3)</sup>.

### أولا : الهلاك (التحطم) والضياع الكلي

قد يكون الهلاك ناجما عن وقوع كارثة جوية فتتحطم الطائرة وتملك بمن عليها وما فيها ولا يتخلف عن الحادث سوى حطام ، أو عن نشوب حريق في مخزن الطائرة فيأتي على كل محتوياته ، كما قد يقع الهلاك نتيجة لتعرض الأمتعة لعمليات تخريب أو تدمير ، وفي كل هذه الحالات وأمثالها تفنى مادة الأمتعة وتزول تماما أو تتحول إلى حطام بحيث يستحيل إعادة الشيء إلى أصله<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> تشير هنا على أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولا عما يلحق بالأمتعة الشخصية من ضرر وفقا لاتفاقية وارسو 1929 وإنما وفقا للقانون الوطني الذي تشير إليه قواعد تنازع القوانين ، بينما يكون مسؤولا وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 عن الضرر الذي يلحق هذه الأمتعة ، ذلك أن الاتفاقية الأولى تتناولها بالتنظيم فيما تناولتها الاتفاقية الثانية بذلك ، راجع عبد الفضيل محمد أحمد ، المرجع السابق ، ص 333.

<sup>2</sup> ثروت الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 288.

<sup>3</sup> J.P.Tosi , Responsabilité aérienne , op , cit , p 49.

<sup>4</sup> فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 352 ، أنظر أيضا : حكم المحكمة التجارية لباريس في 18/04/1983 الذي قضى بمسؤولية الناقل بسبب الحريق الذي شب في البضائع ، مشار إليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوي ، سنة 1983 ، ص 171.

أما الضياع الكلي<sup>(1)</sup> ، أو فقد الأمتعة وعدم إمكان العثور عليها ، فغالبا ما يرجع سببه إلى خطأ تجاري Mauvaise organisation commerciale<sup>(2)</sup> من الناقل أو تابعيه ، كما في حالة تسليم الأمتعة إلى شخص آخر غير صاحبها ، وقد يرجع سببه إلى حادثة سطو أو اختلاس ، حيث تختفي أمتعة الراكب المتضرر كلها دون أن يترك منها شيئا<sup>(3)</sup> ، أو أن لا تُنقل أصلا من مطار الإقلاع و تُفقد هناك<sup>4</sup> .

وطبقا للمادة 3/13 من اتفاقية وارسو تعتبر في حكم المفقودة ، الأمتعة التي يقرّ الناقل بضياعها أو تلك التي لم تصل إلى مطار الوصول خلال سبعة أيام من التاريخ الذي يتعيّن أن تصل فيه<sup>(5)</sup> ، ذلك أنّ مضي هذه المدّة دون وصول الأمتعة يعدّ قرينة على الضياع ، ممّا يخوّل صاحبها الحقّ في التعويض.

ومهما كان مرجع الضرر ، فإنّ الناقل في حالتي الهلاك والفقْد الكليّ يستحيل عليه أن يردّ الشيء ، الذي تعهّد بنقله إلى الراكب ، وفي هذه الحالة يلتزم بتعويض المضرور في الحدود التي قرّرتها الاتفاقية ما لم يوجد هناك إعلان مصلحة في التسليم حيث يمكن أن يتجاوز التعويض تلك الحدود بأن يصل إلى حدّ القيمة المعلنة.

#### ثانيا : التلف والضياع الجزئي :

يقصد بالتلف العيب الذي يلحق بالأمتعة أثناء النقل ممّا يؤثّر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له ، أو هو وصول الأمتعة سليمة من حيث الكمّ معيبة من حيث الكيف<sup>(6)</sup> ، فلا يتسلّم الراكب أمتعته في مكان الوصول بالحالة التي كانت عليها عندما سلمها للناقل في مطار

<sup>1</sup> يتعلّق الضياع الكلي بالأمتعة المسجلة كون أنّ الأمتعة غير المسجلة تظلّ في حراسة الراكب ، والضياع كليا كان أو جزئيا هو من أكثر الأضرار شيوعا مقارنة بالتلف أو الهلاك.

<sup>2</sup> E.D.Pontavice , Transports aériens , Recueil Dalloz , Paris , 1974 , p 08 ; R.D .Barbayrac , op.cit , p84 , A.Zahi , op.cit , p 140

<sup>3</sup> عادل علي المققادي ، المرجع السابق ، ص 184 ، أنظر أيضا : حكم محكمة استئناف باريس في 1983/05/17 ، RFDA ، ص 442.

<sup>4</sup> : أنظر قضية (ف.م) ضد شركة سوريا للطيران حيث قضت فيها الغرفة المدنية للمحكمة العليا بقرارها الصادر بتاريخ 2007 /12/18 برفض الطعن بالنقض الذي تقدمت به الشركة الناقلة ضد القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر القاضي بتحميلها المسؤولية عن ضياع أمتعة الراكب التي بقيت بمطار دمشق و لم تُنقل معهم ، و إلزامها بدفع مقابلها نقدا . ملف رقم 392346 . مجلة المحكمة العليا، العدد 2، 2008 ، ص 171.

<sup>5</sup> تمتدّ المهلة إلى 14 يوما بالنسبة لفا. ط.م. ج ، المادة 3/152 ، وهو ما يعرف بالهلاك الحتمي.

<sup>6</sup> محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 90.

الإقلاع ، وإثما تكون بحالة سيئة بسبب العوار الذي جعلها أقل فائدة وقيمة مما كانت عليه سابقا، ومن أمثلة ذلك الكسر أو الابتلال أو التمزيق... الخ<sup>(1)</sup>.

أما الضياع الجزئي ، فيتحقق عندما يسلم الناقل إلى الراكب أمتعته تكون مسجلة ، لكن ناقصة غير كاملة ، فيكون العيب اللاحق بها من حيث الكم ، وتسري هنا أيضا قاعدة إعلان المصلحة في التسليم ، ويكون من مصلحة الراكب أن يجري الناقل أو تابعوه عملية فحص الأمتعة في حضوره ، والتعرف على حالتها وكمها وإثبات كل ذلك في استمارة الأمتعة<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث :

#### الضرر الناجم عن التأخير في النقل

لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن كل تأخير في النقل ، بل يجب أن يترتب عن هذا التأخير ضرر يلحق بالمسافر أو أمتعته ، لذلك لا تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير وإنما عن ضرر التأخير.

ولم تبين المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للمادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999، ولا المادة 147 من ق.ط.م.ج، ماهية الضرر القابل للتعويض في حالة التأخير ونطاقه ، ولا صورته أو أنواعه ، وهو ما سنبينه في الفقرتين التاليتين .

### الفقرة الأولى:

#### ماهية ضرر التأخير ونطاقه:

لاشك أن الضرر الناجم عن التأخير ، كأني ضرر آخر ، يجب أن يكون وفقا لقواعد المسؤولية العقدية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي ، ضررا محقق الوقوع في الحال أو المستقبل، وأن يكون نتيجة طبيعية للتأخير أي ضررا مباشرا ، وأن يكون متوقعا كقاعدة عامة ، ويكون تقدير الضرر بحسب الخسارة اللاحقة والكسب الفائت<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 184 ، سعيد الجدار ، "عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد" ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 92.

<sup>2</sup> فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 354.

<sup>3</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 386.

ولكن هل يكون الناقل الجويّ مسؤولاً عن كلّ ضرر ناجم عن التّأخير ، يلحق بالمسافر أو أمتعته حتّى وإن تعلّق هذا الضّرر بوفاة أو جرح أو ضرر من الأضرار التي نصّت عليها المادة 1/17 من اتفاقية وارسو (المادة 1/17 من اتفاقية مونتريال 1999 المقابلة للمادة 145 من قا. ط.م.ج) ، أو حالات الهلاك أو التّلف أو الضّياع التي نصّت عليها المادة 18 من اتفاقية وارسو (المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال المقابلة للمادة 146 من قا. ط.م.ج) ؟ ، وبمعنى آخر : هل يكون الناقل مسؤولاً عن هذه الأضرار وفقاً للمادة 147 من قا. ط.م.ج (المادة 19 من الاتفاقيتين) أم وفقاً للمادتين 145 و146 من قا. ط.م.ج (المادة 18 من اتفاقية وارسو المقابلة للمادة 2/17 من اتفاقية مونتريال)؟

إجابة عن هذا الإشكال يذهب الرّأي الراجح في الفقه إلى أنّه إذا اعتبرنا الناقل مسؤولاً عن جميع الأضرار الأخرى غير تلك التي أحصتها المادتان 17 و18 من اتفاقية وارسو 1929 (المادة 2/1/17 من اتفاقية مونتريال) المقابلتان للمادتين 145 و146 من قا. ط.م.ج ، فستكون المادة 19 من اتفاقية وارسو أو مونتريال (المادة 147 من قا. ط.م.ج) المتعلّقة بالمسؤولية عن التّأخير قاصرة ومحدودة التطبيق<sup>(1)</sup>.

ويؤكّد هذه النتيجة بعض أحكام القضاء ، حيث قضت محكمة استئناف باريس بعدم مسؤولية الناقل الجويّ عن وفاة مسافر بالرّغم من أنّ وفاته كانت نتيجة التّأخير في إيصاله واعتبرت أنّ الوفاة إنّما ترجع إلى الحالة الصحيّة السيئة للراكب<sup>(2)</sup>.

لذلك ، لا بدّ أن يكون الناقل الجويّ مسؤولاً وفقاً للمادة 19 (المادة 147 من قا. ط.م.ج) عن كلّ الأضرار التي يكون السّبب الرئيسي في حدوثها هو التّأخير سواء كانت تلك التي تضمنتها المادة 17 و18 من اتفاقية وارسو 1929 (المادتين 145 و146 من قانون الطيران المدني) أو غيرها من الأضرار<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> "Appréhender la notion du dommage du au retard de façon résiduelle , ce serait considérer que l'art 19 n'a vocation à s'appliquer qu'aux seuls dommages autres que ceux prévus par les articles 17 et 18" , v: J.P.Tosi , op.cit , p 55.

<sup>2</sup> حكم محكمة استئناف باريس الصادر في 1996/06/26 ، أشار إليه : H.Daniel , Mémoire précité , p 40 .

<sup>3</sup> "L'art 19 doit s'appliquer chaque fois que la cause efficiente du dommage réside pour l'essentiel dans le retard" ., J.P.Tosi , op.cit ; p56

## الفقرة الثالثة:

### صور الضرر الناجم عن التأخير.

يمكن تقسيم الأضرار التي تلحق الراكب أو أمتعته بسبب التأخير إلى أضرار مادية، و أخرى معنوية.

### أولا : الأضرار المادية

تتعدّد صور الأضرار المادية التي تصيب المسافرين جرّاء التأخير في تنفيذ النّقل ، فقد تتعطلّ طائرة الناقل وتضطرّ للهبوط ولا يتمكّن الناقل من إحضار طائرة أخرى إلاّ بعد يوم أو يومين ، فيتحملّ الراكب مصاريف الإقامة خلال هذه المدّة ، وقد يفضّل بعضهم مواصلة الرحلة فورا بوسائل أخرى ، فيتكبّدون مصاريف ، كلّ ذلك ضرر مادي يستوجب التعويض<sup>(1)</sup> ، أو يتعرّض راكب للتأخير فلا يتمكّن من أداء دوره في سهرة فنيّة كان قد تقاضى مقابلا عنها ، فقررت المحكمة الفرنسية تعويض المدعي عن جميع التكاليف التي تحملها طوال انتظاره لوسيلة نقل أخرى وعن المكافأة التي سيتقاضاها مقابل العرض الفني<sup>(2)</sup>.

ويمكن للتأخير أن يرتب ضررا ماديا حتى في حالة التأخير في نقل الأمتعة، حيث قضت محكمة ألمانية بتعويض مسافر كان في إجازة سنوية، بسبب التأخير في نقل أمتعته مراعية في ذلك مصاريف الإقامة التي أنفقتها في انتظار استلامها<sup>(3)</sup>.

ومن أهمّ الأضرار المادية التي تلحق بالمسافر بفعل التأخير تفويت الفرصة Le gain manqué ، حيث أنّ تفويت الفرصة يعتبر ضررا محققا طالما كان بإمكان المضرور إثبات الضرر وجدّية وحقيقة الفرصة الضائعة<sup>(4)</sup> ، فإن كانت الفرصة في ذاتها أمرا غير محقق ، فإنّ تفويت الفرصة يعتبر محققا بحق<sup>(1)</sup>.

<sup>1</sup> وهو ما حدث في قضية Lee ضدّ American Airlines في عام 2002 ، حيث أنّ المدعي كان متجها من نيويورك إلى لندن ، بيد أنّ الرحلة تأخرت ثمّ ألغيت ، فادّعى أنّه تضرّر بفعل ذلك حيث أنه أقام مضطرا في فندق لا يلبق به والتجأ إلى وسيلة نقل بديلة ، فضلا عن ضياع الوقت الذي خصّصه لقضاء عطلة للترفيه والتسلية ، فحكمت المحكمة الأمريكية بالتعويض عن الأضرار المادية ، دون الأضرار المعنوية المتمثلة في الضيق وعدم الارتياح ، أنظر : عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 107.

<sup>2</sup> حول هذه القضية أنظر : أحمد إبراهيم الشيخ ، رسالته السابقة ، ص 279.

<sup>3</sup> المرجع السابق ، ص 280.

<sup>4</sup> ونميّز هنا بين تفويت الفرصة كضرر محقق وبين الضرر المحتمل ، فبينما يسأل المدين عن الأول ، فهو غير مسؤول عن الثاني لأنّ من شروط الضرر عنصر "التحقق" ، ونضرب مثلا للتوضيح ، فتأخّر راكب عن الوصول للاشتراك في مسابقة للحصول على وظيفة لا يخول له الحق في

و أمثلة تفويت الفرصة عديدة ، فقد قضت المحاكم بأن الناقل الجوي مسؤول عن التأخير الذي أدى إلى عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوتّ عليه فرصة الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمؤتمر علمي لأجل استلام جائزة مالية كبيرة تقديرا لخبراته (2) ، كما قضت بذلك لعدم وصول أحد المشروعات الهندسية المتعلقة بإعادة تصميم مدينة IZMIR التركية في الميعاد، مما أدى إلى استبعاد صاحبها من الاشتراك في المسابقة الدولية التي أقيمت لذلك الغرض (3) ، كما يمكن أن يدّعي الراكب أنّ التأخير فوتّ عليه فرصة عقد صفقة مربحة أو الاشتراك في مناقصات (4) ، أو أنّ التأخير قد تسبّب له في التخلف عن ميعاد إجراء جراحة مما أدى إلى حرمانه من فرصة الشفاء (5).

### ثانيا: الأضرار المعنوية :

إنّ انزعاجا بسيطا بسبب التأخير يمكن أن يشكّل ضرا معنويا مستوجبا للتعويض (6) ، وقد استقر القضاء الفرنسي على جواز تعويض المسافر عمّا لحقه من ضرر معنوي بسبب التأخير ، فقضي بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير عشرين يوما في نقل جثة جزائري توفي بفرنسا ، مما أدى إلى حرمان أهله من أداء مراسيم الجنازة ، فسبّب لهم ضرا أدبيا يستوجب التعويض (7) ، كما اعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير في إيصال زوجين بسبب رسوّ جويّ استغرق يومين ، الأمر الذي أدى إلى انزعاجهما وعدم تمتعهما برحلتها ومّا أدى إلى تضررهما نفسيا (8).

---

التعويض عن فقد الوظيفة إذ لا يمكن القول أنه كان سيفوز حتما في المسابقة لو شارك فيها ، وإنما له الحق في التعويض عن تفويت فرصة الفوز في المسابقة عليه وهو ضرر محقق.

<sup>1</sup> حول ضرر تفويت الفرصة ، أنظر : سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 136 ، عبد العزيز اللصاصمة ، المرجع السابق ، ص 76 ، عاطف النقيب ، "النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن العمل الشخصي" ، د.م.ج ، الجزائر ، 1984 ، ص 276 ، علي علي سليمان ، مصادر الالتزام ، المرجع السابق ، ص 185 ، 428 ، H.MAZEAUD et autres, op.cit, p 428 ، السابق الإشارة إليها.

<sup>2</sup> قضية Robert Houdin ، السابق الإشارة إليها.

<sup>3</sup> حكم محكمة الدرجة الأولى بجنيف 08 مارس 1955 نقلا عن : A.Cisse , Mémoire précité , p 45 .

<sup>4</sup> وإن قضت محكمة استئناف بيروت قد قضت بخلاف ذلك في قضية مسافر طلب التعويض من جراء حرمانه من المشاركة في مناقصات ، فلم تستجب له المحكمة كون أنها لم تتأكد من أنّ الأضرار التي يزعمها هي حالة به فعلا ، أنظر : ندى البدوي النجار ، المرجع السابق ، ص 231.

<sup>5</sup> أحمد إبراهيم الشيخ ، رسالته السابقة ، ص 276.

<sup>6</sup> وهو رأي الفقيه MAZEAUD ، أشار إليه : A.Cisse , Mémoire précité , p 46 .

<sup>7</sup> حكم محكمة PAIX بباريس في 1952/03/31 ، RFDA ، 1953 ، ص 494.

<sup>8</sup> حكم محكمة BAYONNE في 1958/03/12 أشار إليه : A.Martin , Mémoire précité , p 85 ، قارن الحكم الذي صدر بشأن قضية Lee حيث رفض القضاء الأمريكي تعويض المدعي عمّا أصابه من ضيق وعدم ارتياح بسبب التأخير ، أشار إليه : عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص 107.

## الفصل الثاني:

### مدى مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين:

لن يكتمل الإلمام بالإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي بتحديد نطاق تطبيق هذه المسؤولية من حيث طبيعتها وعناصرها ، وإنما يجب لأجل ذلك ، أن نتعرض بالبيان لمداها بوجهيه الإيجابي والسلبي.

وعليه، لا يكفي لتطبيق نظام مسؤولية الناقل الجوي أن يقع إخلال بالالتزامات التي يربتها عقد الناقل على النحو الذي بيناه في الفصل السابق ، بل يجب كذلك أن تكون الأضرار التي لحقت بالمسافر وأمتعته قد وقعت خلال فترة النقل الجوي ، إذ أنها تمثل المدى الإيجابي أو المجال التي تتحقق خلاله مسؤولية الناقل الجوي (المبحث الأول) ، ثم إن مسؤولية الناقل الجوي مجالا آخر تنتفي فيه وتنقضي فلا يسأل الناقل عن الضرر ، وذلك من خلال طرق الدفع أو حالات الإعفاء من المسؤولية التي ترتبط أيما ارتباط بالتطور الذي سجلته طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وأساسها (المبحث الثاني).

### المبحث الأول :

#### مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين

تقوم مسؤولية الناقل الجوي كما رأينا جزاء الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافرين وأمتعته أو التّفصير في واجب النقل في الميعاد ، على أن ينتج عن ذلك ضرر .  
إلا أن قيام مسؤولية الناقل الجوي لا يتوقف على مجرد ترتب ضرر عن الحادث المولد له ، بل لابد أن يرتبط الأوّل بالثاني ، السبب بالنتيجة من خلال علاقة السببية .  
وتظهر علاقة السببية بين الضرر والحادث المولد له في المجال الزمني لمسؤولية الناقل الجوي ، أي الفترة الزمنية التي يمتدّ خلالها الالتزام بسلامة الأشخاص وأمتعتهم والنقل في الميعاد المحدد ، فإن كان هذا الإخلال بهذه الالتزامات قد وقع في هذه الفترة ، ظهرت علاقة السببية بجلاء ووضوح .  
وبما أن هذه الفترة الزمنية في نقل الأشخاص (المطلب الأول)، تختلق عنها في نقل الأمتعة (المطلب الثاني)، وعنهما أيضا في حالة التأخير (المطلب الثالث)، كانت علاقة السببية تختلق أيضا من حالة لأخرى، ولأجل ذلك اعتمدنا هذا التّفصير .



ولما كانت نصوص ق.ط.م. واتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 متطابقة في هذا الشأن ، كانت النقاشات الفقهية والحلول القضائية حول تحديد فترة النقل الجويّ شاملة لها جميعا.

## المطلب الأول :

### مجال تحقق المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بشخص المسافر:

"يكون الناقل الجويّ مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو تعرّضه لإصابة جسدية ، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات الصعود<sup>(1)</sup> أو النزول".

قد تبدو عبارة "على متن الطائرة أو خلال عمليات الصعود أو النزول" ، الدالة على مجال تحقق مسؤولية الناقل الجويّ ، واضحة وسهلة التحديد ، لكن سرعان ما شابها الغموض والإبهام منذ بدء عمليات القرصنة الجوية واختطاف الطائرات والاعتداءات التي تقع على الراكب داخل المطارات<sup>(2)</sup> ، فتصدى الفقه والقضاء كعادتهما بالتفسير لهذه العبارة وتراوحت مواقفها بشأنها بين الضيق والاتساع.

وتبسيطا لذلك ، ارتأينا تقسيم الفترة التي تمتد خلالها مسؤولية الناقل الجويّ إلى مرحلتين : مرحلة يكون فيها الراكب على متن الطائرة (الفرع الأول) ومرحلة يصعد فيها إلى الطائرة أو يهبط منها (الفرع الثاني).

## الفرع الأول:

### مرحلة وجود الراكب على متن الطائرة

لم تكن عبارة "على متن الطائرة" " Abord de l'aéronef " تثير أيّ إشكال لدى الفقه الذي اعتبر أنّ الراكب يكون على متن الطائرة منذ اللحظة التي يدخل فيها هذا الأخير الطائرة

<sup>1</sup> المادة 17 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 المقابلة للمادة 145 من ق.ط.م.

<sup>2</sup> لاسيما وأنّ القضاء قد أصبح على هذه الأعمال وصف الحادث L'accident الذي أضحي كلّ واقعة من شأنها الإخلال بالسير العادي للرحلة.

ويستقر في مقعده حتى اللحظة التي يخرج فيها من باهما ويضع قدمه على السلم الذي يهبط به منها في مطار الوصول<sup>(1)</sup>.

فعبارة "على متن الطائرة" تشمل الفترة التي تكون فيها الطائرة رابضة على أرض مطار الإقلاع في حالة سكون أو خلال لتشغيل محرّكاتها ، وكذلك عند إقلاعها في أجواء الفضاء ، إلى حين هبوطها في مطار الوصول ، في كلّ هذه الأثناء يكون الراكب على متن الطائرة<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup>.  
لكن جانبا من القضاء الأمريكي لم يقنع بهذا التفسير لاسيما عند نظره في دعاوى المسؤولية الناشئة عن أعمال القرصنة الجوية ، ليظهر في الشّأن تحديد مدلول هذه العبارة اتجاهان : أحدهما يأخذ بالتفسير الموسّع (الفقرة الأولى) بينما لا يعطي الثاني لهذه العبارة إلاّ معناها العادي (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى:

#### التفسير الموسع لعبارة على متن الطائرة

فسّرت بعض المحاكم عبارة "على متن الطائرة" ، بصدد عمليات القرصنة الجوية ، من خلال الرّبط بينها وبين فترة تنفيذ عقد النّقل ، فرأت أنّ المسافر عندما يدخل جوف الطائرة يكون قد شرع في تنفيذ عقد النقل ، ولا تنتهي فترة وجوده في جوف الطائرة إلاّ حينما ينتهي الناقل من تنفيذ عقد النقل في مطار الوصول المتفق عليه<sup>(4)</sup>.

وتعدّ قضية هسرل Husserl<sup>(5)</sup> من أولى القضايا التي تبنت هذا المعيار الزّمني الموسع ، والتي تتلخّص وقائعها في أنّ طائرة سويسرية تعرّضت لعملية قرصنة جويّة وأجبرت على الهبوط في صحراء الأردن وأحتجز الرّكاب كرهائن ، وبعد مرور يوم على الحادث ، وافق المختطفون على نقل النساء والأطفال وكانت المدعية Husserl من بينهم ، إلى أحد الفنادق بمدينة عمان حيث

<sup>1</sup> يكون الراكب في هذه الفترة محفوفًا بمخاطر الجوّ وخاضعا لإمرة الناقل : المعيار أنّ اللذان يستخدمهما القضاء بشأن تفسير عمليات الصّعود والنزول التي سنها في الفرع الثاني.

<sup>2</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 250.

<sup>3</sup> تدلّ الإحصائيات على أنّ نسبة الحوادث تكون مرتفعة في مراحل إقلاع الطائرة وهبوطها ، راجع الموقع الإلكتروني : [www.Lex-aéro.com](http://www.Lex-aéro.com).

<sup>4</sup> يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 135.

<sup>5</sup> سبق الإشارة إلى قضية Husserl بشأن الحديث عن الأضرار النفسية والعقلية التي ترتبها أعمال القرصنة الجوية : أنظر المطلب الأخير من الفصل الأول.

ظلوا محتجزين به لعدة أيام حتى انتهى الحادث وأعيدوا إلى الطائرة حيث واصلت رحلتها التي قطعها حادث الاختطاف.

طالبت المدعية بتعويض كل الضرر التي لحقها من جراء الحادث ، فدفعت الشركة الناقلة بعدم مسؤوليتها عن الضرر الذي لحق المدعية بعد الإفراج عنها ونقلها إلى الفندق لأنها لم تكن في هذه الفترة الأخيرة "على متن الطائرة" ، وإن أقرت بمسؤوليتها عن الضرر الناجم عن عملية الاختطاف.

رفضت محكمة جنوب نيويورك هذا الدفع ، وأعلنت عن مسؤولية شركة الطيران عن كل الضرر الذي لحق المدعية نتيجة عملية الاختطاف برمتها ، مفسرة عبارة "على متن الطائرة" بأنها تشمل الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة في مطار الإقلاع ونزوله منها في مطار الوصول المتفق عليه ، وأن كل ما يحدث بين هذه اللحظتين إنما يقع على متن الطائرة في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو ، وهو ما يتفق مع قصد واضعي هذا النص في نظر المحكمة<sup>(1)</sup>.

كما أخذ القضاء الفرنسي ، بمختلف درجاته بهذا التفسير المفرط في الاتساع حين عرضت عليه قضية الزوجين حدّاد<sup>(2)</sup> ، حيث اعتبر أن الركاب كانوا على متن الطائرة ولا يغير ذلك من كونهم قد احتجزوا داخل بناء مهجور ملحق بالمطار اقتادهم المختطفون إليه ، ذلك أن هذا الاحتجاز لا يمكن أن يعدّ عملية مغادرة لمتن الطائرة.

والواقع أن هذا التفسير الواسع لعبارة "على متن الطائرة" وأن راعي مصالح الركاب المتضررين إلا أنه منتقد ، فليس هناك في الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو ما يؤكد أن نية واضعيها اتجهت إلى اعتبار الراكب على متن الطائرة طوال الفترة الواقعة بين لحظة الصعود إلى الطائرة في بداية الرحلة ولحظة الهبوط منها في نهايتها حتى ولو تخلت هذه الفترة توقف الطائرة في الطريق ومغادرة الراكب لها إلى مكان خارج المطار ثم عودته إليها لاستكمال الرحلة ، فالمسألة تتطلب وجود نقل جوي فعلي ، وقد أكد الكثير من مندوبي الدول في مؤتمر وارسو على أنه في

<sup>1</sup> راجع هذه القضية بالتفصيل : رفعت فخري ، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات ، مجلة المحامي ، جمعية المحامين الكويتية ، العدد الثاني ، 1983 ، ص 78 .

<sup>2</sup> وإن كانت محكمة النقض الفرنسية قد فضت بعدم مسؤولية الشركة الناقلة نظرا لتمسك هذه الأخيرة بالمادة 20 من اتفاقية وارسو التي تنص على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما أثبت أنه اتخذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحاله عليه ذلك راجع : E.D.Portavice et autres , op.cit , p 745 .

حالة الهبوط الاضطراري للطائرة خارج المطار تنتهي مسؤولية الناقل الجوي بمجرد خروج الراكب من الطائرة وابتعاده عنها<sup>(1)</sup>.

كما أنه من الإجحاف المبالغة في تفسير عبارة "على متن الطائرة" على هذا النحو ، إذ من شأن ذلك إخراج العبارة عن مدلولها الحقيقي ، وإلقاء تبعه ضرر على الناقل الجوي هو ليس مسؤولاً عنه.

### الفقرة الثانية :

#### التفسير العادي لعبارة "على متن الطائرة"

انطلاقاً مما وجّه من انتقادات للاتجاه الذي يأخذ بالتفسير الموسع لعبارة "على متن الطائرة" ، ذهب هذا الاتجاه الراجح في الفقه والقضاء إلى ضرورة التوقف عند تفسير هذه العبارة ، أمام المعنى العادي والمألوف لها.

وقد عبرت عن هذه الاتجاه محكمة استئناف نيويورك في حكمها الصادر في قضية Herman<sup>(2)</sup> ضدّ الخطوط الجوية العالمية ، وتحصّل وقائع هذه القضية في استيلاء محتطفين على الطائرة التي كانت متجهة من تل أبيب إلى نيويورك وإجبارها على الهبوط في صحراء الأردن واحتجاز الراكب بداخلها لمدة أسبوع ، وفي أعقاب الحادث رفعت السيدة Herman دعواها بالتعويض ضدّ شركة الطيران من الأضرار النفسية التي عانتها نتيجة عملية الاختطاف وتحويل مسار الطائرة تحت التهديد بقتل جميع الراكب واحتجازها كرهينة داخل الطائرة مدة أسبوع كامل.

دفعت الشركة الناقلة بعدم مسؤوليتها عن الضرر الذي لحق المدعية أثناء فترة احتجازها داخل الطائرة وهي رابضة على الأرض لمدة أسبوع ، زاعمة أنّ عبارة "على متن الطائرة" الواردة في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو لا ينصرف مدلولها إلى الفترة التي تكون فيها رابضة على الأرض وساكنة ، وإنما ينسحب هذا المدلول فقط على فترة تحليق الطائرة في الجوّ Le vol proprement dit .

<sup>1</sup> رفعت فخري ، مقاله السابق ، ص 79 .

<sup>2</sup> أشار إلى هذه القضية ، رفعت فخري ، مقاله السابق ، ص 78 ، طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 149 ، وأيضاً : J.P.Tosi , op.cit , p 42 , M.Sdika , Mémoire précité , p 56

قابلت المحكمة هذا الدفع بالرفض ، وأعلنت أن العبارة المذكورة تشمل الفترة التي يكون الراكب موجودا فيها في داخل الطائرة سواء كانت في السماء أو في الأرض ، ومعتبرة أن اختطاف الطائرة واحتجاز الركاب بداخلها يعدّ حادثا واحدا مستمرا.

وقد أكدّ القضاء الأمريكي اعتناقه لهذا الاتجاه في قضية Schoeder ضدّ شركة Lufthansa الألمانية<sup>(1)</sup> ، التي تتلخّص وقائعها في أن قائد الطائرة قد تلقى إخطارا من مركز مراقبة الملاحة الجوية بكندا أثناء التحليق فوقها ، بوجود قنبلة داخل حقيبة راكبة ، وفور هبوط الطائرة اضطراريا في الأراضي الكندية ، سلمت الراكبة للسلطات المحلية حيث احتجزت هناك لمدة خمس ساعات خضعت فيها للتفتيش الذي لم يسفر عن العثور على أيّة قنبلة. أقامت الراكبة دعوى تعويض في مواجهة شركة الطيران لما لحقها من ضرر نفسي جراء عملية التفتيش على أساس المادة 17 من اتفاقية وارسو ورفضت المحكمة برفض الدعوى على أساس أن خروج المدّعية من الطائرة حتى ولو كان اضطراريا يعدّ انتهاء الفترة "على متن الطائرة" بمفهوم المادة 17 من الاتفاقية.

كما ترسّخ هذا التفسير لدى القضاء الفرنسي في قضية محمد ضدّ الخطوط الجوية البريطانية<sup>(2)</sup> ، حيث أن محكمة النقض الفرنسية في 15 جويلية 1999 التي لم تتردّد في قبول التعويض عن الأضرار النفسية التي لحقت المدّعي جرّاء تعرّضه للاحتجاز من قبل القوات العراقية التي اجتاحت الكويت عام 1990 بعد أن حطت الطائرة فوق أراضيها ، قضت بعدم مسؤولية شركة الطيران عن تلك الأضرار وفقا لاتفاقية وارسو ، لأنّ الراكب كان في مكان آخر اقتادته إليه القوات العراقية بعد خروجه من الطائرة ، فعبارة "على متن الطائرة" لا تشمل تواجده في مكان الاحتجاز الذي أجبر على البقاء فيه من قبل المختطفين.

ويبدو في اعتقادنا أن هذا الاتجاه الأخير هو الأقرب إلى الصّواب ، إذ يكون مقبولا أن يسأل الناقل الجوي عما يلحق الراكب من ضرر طالما أنه ظلّ محتجزا داخل الطائرة وإن طال فترة الاحتجاز ، لكن بمجرد مغادرته الطائرة ولو اضطراريا وحصول الاحتجاز خارجها ، تكون

<sup>1</sup> أشار إلى هذه القضية : يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 138.

<sup>2</sup> Affaire Mohamed c/ British Airways , cité par :L.Grand, Art précité ,p 156, M.Sdika, Mémoire précité, p 47.

عبارة "على متن الطائرة" قد فقدت مفعولها فلا تسري على الضرر الذي يصيب الراكب خارج الطائرة ، ولو عاد إليها لاحقا.

## الفرع الثاني:

### عمليات الصعود والتزول

إذا كانت عبارة "على متن الطائرة" لم تثر الكثير من الجدل، فقد كان لعبارة "عمليات الصعود والتزول" حظها الوافر من اختلاف في الفقه وتضارب في مواقف القضاء بشأن تفسيرها وتحديد المقصود بها أمام سكوت المشرع عن بيان ذلك.

\* فمتى تبدأ عمليات الصعود إلى الطائرة ومتى تنتهي عمليات التزول منها ؟  
إنّ هذا السؤال عل قدر كبير من الأهمية ، ذلك أنّه بالإجابة عليه يتحدّد على نحو دقيق مجال قيام مسؤولية الناقل الجوّي ونطاق تحقّقها.

وفي سبيل ذلك ، سنعرض ابتداء رأي الفقه حول هذه المسألة بحسب المعيار الذي اعتنقه كلّ فريق منه في تفسير عمليات الصعود والهبوط (الفقرة الأولى) ، ثمّ نبين موقف القضاء الفرنسي منه والأمريكي بشأن تفسيره لهذه العمليات خاصّة بعد انتشار عمليات القرصنة الجوية وأعمال العنف التي يتعرّض لها المسافرون داخل المطارات (الفقرة الثانية).

## الفقرة الأولى :

### رأي الفقه حول تفسير عمليات الصعود والتزول:

قدّم لنا الفقيه Geodhuis فروضا أربعة يمكن أن يدور حولها البحث حول تفسير عمليات الصعود والهبوط وتحديد معناها بدقّة، وهذه الفروض هي:

1 - أن تبدأ عملية الصّعود من اللحظة التي يستقل فيها الراكب للحافلة التابعة لشركة الطيران من وسط المدينة إلى مطار الإقلاع ، وتنتهي عملية التزول في اللحظة التي يغادر فيها الراكب الحافلة التي نقلته من مطار الوصول إلى وسط المدينة التي يقصدها في نهاية الرحلة.

2 - أن تبدأ عملية الصعود لحظة دخول الراكب مطار الإقلاع ، وتنتهي عملية النزول لحظة مغادرته مبنى مطار الوصول<sup>(1)</sup>.

3 - أن تبدأ عملية الصعود في اللحظة التي يتوجّه فيها الراكب من مبنى مطار الإقلاع على ساحته حيث تريض الطائرة ، وتنتهي عملية النزول بدخوله مبنى مطار الوصول.

4 - أن تبدأ عملية الصعود حين يضع الراكب قدمه على أوّل درجة من درجات السلم الذي يصعد بع إلى الطائرة ، وتنتهي عملية النزول بأن تطأ قدماه أرض ساحة مطار الوصول<sup>(2)</sup>.  
فما هو الفرض من بين هذه الفروض التي يتعيّن التّعويل عليه عند تفسير عمليات الصعود والهبوط؟

تقتضي مّا الإجابة على هذه المسألة أولا ، وجوب استبعاد الفرض الأول دون جدل لأنه يوسّع من فترة النقل الجوّي بحيث يجعلها تشمل المرحلة السابقة واللاحقة لها أي مرحلة النقل من المدينة إلى المطار وبالعكس ، فهاتين المرحلتين منفصلتان تماما عن عملية النقل الجوّي وتخرجان عن مفهوم عمليات الصعود والهبوط الذي تقصده الاتفاقية ، ممّا يجعلهما تخضعان للقانون الداخلي الواجب التّطبيق<sup>(3)</sup>.

وكذلك الشّأن بالنسبة للفرض الأخير ، إذ لم يعد محلّ جدل أو خلاف وجوب عدم حصر عمليات الصعود والهبوط في تلك الفترة المتناهية القصر التي تقع ما بين ارتقاء الراكب سلم الطائرة في مطار الإقلاع ونهاية هبوطه من السلم في مطار الوصول<sup>(4)</sup>،<sup>(5)</sup>.

<sup>1</sup> ينطبق هذا الغرض من قصد لجنة الخبراء القانونية LITEJA التي أعدت المشروع المبدئي لاتفاقية ارسو 1929 والذي كان يقول أن فترة النقل الجوّي تبدأ من اللحظة التي يدخل فيها المسافرون إلى مطار الرحيل حتى اللحظة التي يغادرون فيها مطار الوصول " ، راجع : يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 143.

<sup>2</sup> نجد في مقابل هذه الفروض الأربع تقسيما آخر للرحلة الجوية يضمّ خمسة مراحل اقترحه الأستاذ ثروت أنيس الأسيوطي ، هذه المراحل هي : النقل من المدينة إلى المطار وبالعكس ، التجول داخل مباني المطار ، الذهاب من مباني المطار إلى الطائرة وبالعكس ، الصعود إلى الطائرة والنزول منها ووجود الراكب داخل الطائرة ، ويعتمد هذا التقسيم على مدى تعرض كلّ مرحلة من هذه المراحل لمخاطر الجوّ ، راجع : ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 241 وما يليها.

<sup>3</sup> يجمع الفقه حول استبعاد هذا الفرض ، راجع على سبيل المثال لا الحصر : P.Chauveau , op.cit , p 174 ; O.Riese , J.Lacour , op.cit , p 264 ، ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 241 ، أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 351.

<sup>4</sup> يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 144.

<sup>5</sup> يخرج عن هذا الإجماع رأي الفقيه Mankiewicz الذي يقرّر أنّ عمليات الصعود والهبوط لا تشمل إلا المرحلة التي يكون فيها الراكب معرضا لمخاطر الجوّ بمعناها الضيق ، وبالتالي هي تشمل الفترة التي يصعد فيها الراكب إلى الطائرة وينزل منها فعلا من خلال السلم ، فهي تبدأ عندما يضع قدمه على سلم الصعود وتنتهي بتمام نزوله من هذا السلم وتطأ قدماه أرض المطار ، أنظر :

M.Godfroid , L'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur international à l'égard des passagers , RFDA , 1984 , p 27.

فبقي أمامنا فرضين انحصر الخلاف حولهما ، فهل تشمل عمليات الصعود والتزول فترة تنفيذ عقد النقل الجويّ التي تمتدّ بين دخول الراكب إلى مطار الإقلاع وخروجه من مطار الوصول، أم أنّها قاصرة فقط على تلك الفترة التي تبدأ بخروج الراكب من مبنى مطار الإقلاع قاصدا الطائرة ومارا بساحة المطار وتنتهي بدخوله مبنى مطار الوصول بعد المرور على ساحته؟ انقسم الفقه الذي تصدّى للمسألة إلى فريقين ينادي بتبني معيار المخاطر اللصيقة بالطيران وآخر يدعو إلى الأخذ بمعيار تكفل الناقل بالمسافر (أولا) ، وفقه راجح يمزج بين المعيارين معا (ثانيا).

### أولا : المعيار المكاني والمعيار الزمني

بينما يضيّق المعيار المكاني من معنى عمليات الصّعود والهبوط (معيار مخاطر الجو) ، يوسّع المعيار الزمني من هذه العمليات (معيار تكفل الناقل بالمسافر).

#### أ - المعيار المكاني:

كان الفقه الغالب يفسّر عبارة عمليات الصعود والتزول : "بأنّها تشمل فترة تواجد الراكب في ساحة مطار الإقلاع ذهابا وفي ساحة مطار الوصول إيابا"<sup>(1)</sup> ، أمّا فترة ما قبل خروج الراكب من مبنى الإقلاع ، أو ما بعد دخوله مبنى مطار الوصول فلا تدخل ضمن عمليات الصّعود والتزول وفقا لاتفاقية وارسو.

والمعيار المتّبع هنا في تحديد عمليات الصّعود والتزول هو المخاطر الخاصة واللصيقة بالملاحة والاستغلال الجويّ<sup>(2)</sup>.

ولمّا كان الراكب لا يتعرّض لهذه المخاطر إلّا بتواجده في ساحة المطار وعلى سلم الطائرة ، وجب أن تنحصر عمليات الصّعود والتزول في هذا المكان وتمتدّ من لحظة أن تمسّ قدم الراكب ساحة مطار الإقلاع إلى لحظة تركه ساحة مطار الوصول ، أمّا داخل مباني مطاري الوصول

<sup>1</sup> راجع مثلا : E.D.Pontavice , op.cit , p 265 , J.lacour , op.cit , p 539 , M.Lemoire ; op.cit , p 174 , Chauveau , op.cit , p 84 , J.Sesseli , op.cit , p 205 , M.Litvine , op.cit , p 8 , Recueil précité ، وفي الفقه المصري : الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 250 ، عبد الفضيل محمد أحمد ، المرجع السابق ، ص 327.

<sup>2</sup> "Il faut partir de l'idée que le régime spécial de la responsabilité du transporteur aérien vise les risques inhérents à l'exploitation aérienne" , Picard , cité par : M.Godfroid , art précité , p 27.



والإقلاع ، فإنّ الراكب يكون في مأمن من تلك المخاطر الخاصّة بالطيران ، فتخرج هذه الأمكنة عن نطاق عمليات الصّعود والتّزول.

هذا المعيار المكاني وإن كان يبدو دقيقا، فقد أضحي اليوم نسبيا، ذلك أنّه بفضل تطوّر الصّناعة الجوية وتسهيلات الملاحة الجوّية وسلامتها، أصبح من العسير تحديد الأماكن المعرّضة لمخاطر الجوّ لأنّها لم تعد موجودة<sup>(1)</sup>،<sup>(2)</sup>.

### ب - المعيار الزمني:

يعتمد المعيار الزمني في تحديد عمليات الصّعود والهبوط على فترة تنفيذ عقد النّقل الجوّي أو فترة خضوع الراكب لوصاية ورقابة الناقل أو تابعيه.

فالمسؤولية في نظر هذا الفقه<sup>(3)</sup> ، تبدأ بمجرد بدء الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عقد النقل في ذمته ، وتنفيذ عقد يبدأ قبل مباشرة عمليات الصّعود وينتهي بعد إتمام عمليات الهبوط ، وبالتالي هناك مدّة يكون فيها عقد النّقل في مرحلة التنفيذ دون أن يكون المسافر خلالها محميا بالالتزام السّلامة ، ممّا يستوجب مدّة مفهوم عمليات الصّعود والهبوط لتشمل مرحلة تنفيذ عقد النّقل بأكملها ، وهي الفترة التي يكون الراكب فيها خاضعا في تحركاته لرقابة وتوجيه الناقل بغرض إتمام عملية صعوده إلى الطّائرة في مطار الإقلاع وعملية نزوله منها في مطار الوصول<sup>(4)</sup>. فمسؤولية الناقل الجوّي تبدأ حينما يسلم الراكب نفسه بين يدي الناقل ، وتنتهي عندما يدخل المسافر قاعة الوصول<sup>(5)</sup>.

وفي الحقيقة ، تكون عمليات الصّعود والتّزول وفقا لهذا المعيار ذات معنى أوسع ، وأشمل ، إذ بينما تقتصر هذه العمليات على إحدى مراحل تنفيذ عقد النقاط فقط ، فإنّ فترة تنفيذ عقد النّقل تشمل كلّ الفترة التي يتواجد فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوّي أو أحد تابعيه<sup>(6)</sup> ،

<sup>1</sup> L.Gard , op.cit , p 155

<sup>2</sup> نؤكد صحّة هذا القول بالقول أنّ الراكب في المطارات الدولية ، لا يجتاز ساحة المطار رجلا أو عبر الحافلة ، وإنما عن طريق نفق صغير يجتازه فيوصله إلى غاية مدخل الطائرة.

<sup>3</sup> Beaumont , Schawcross , verchoor , cité par : M.Godfroid , Art , précité ; p 31  
وفي الفقه المصري ، سميحة القليوبي ، ص 194 ، مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 149.

<sup>4</sup> طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 151.

<sup>5</sup> "It is generally accepted that the carriers liability begins when the passenger put hin self in hands of an employee of the carrier and ends when the passenger enters the arrival hall" , Verschoor , cite par : Godfroid , Art , précité , p 31.

<sup>6</sup> J.P.Tosi , op.cit , p 72

فعمليات الصّعود والتّزول لا تشكّل إلاّ جزءاً من هذه الفترة الأخيرة ، ممّا يجعل هذا المعيار غير صالح لتحديد هذه العمليات بدقّة<sup>(1)</sup>،<sup>(2)</sup>.

### ثانياً : المعيار المزدوج:

تراوح الرّأيان السابقان بين مضيّق لعمليات الصعود والهبوط إذ يحصرها في فترة تواجد الراكب في ساحة المطار حيث مخاطر الجوّ، و موسّع لها استناداً إلى فترة تنفيذ عقد النقل أو خضوع الراكب لوصاية الناقل.

وبين هذا وذاك ، نذهب مع الفقه الراجح<sup>(3)</sup> الذي لا يعتمد في تفسير عمليات الصّعود والتزول على معيار مخاطر الطّيران الخاصّة فقط وإنّما يضع إلى جانبه معيار تكفّل الناقل بالمسافر ورقابته عليه ، فبتدأ عملية الصّعود من اللّحظة التي يسلم فيها المسافر نفسه بين أيدي الناقل أو تابعيه ، فيكون بمعيّتهم ويخضع لتوجيهاتهم وذلك لحمايته من مخاطر الطّيران وهم يصطحبونه من قاعة الانتظار عبر ساحة المطار حتّى تمام صعوده إلى الطّائرة ، وتنتهي عملية التّزول في اللّحظة والمكان اللذين تزول فيها مخاطر الطّيران الخاصّة ، ويتحرّر المسافر من رقابة الناقل أو تابعيه في مكان آمن داخل قاعة الوصول في مطار الوصول.

ويجب الأخذ بمهذين المعيارين مزجاً وتلازماً حتّى يتحدّد على نحو دقيق بدء عمليات الصّعود وانتهاء عمليات التّزول ، ولن يتحقّق ذلك إذا ما توافر معيار دون الآخر ، فلا يكفي للقول بتحقيق مسؤوليّة الناقل الجوّي أن يكون الراكب في عهدة الناقل أو تابعيه دون أن يكون معرّضاً لمخاطر الطّيران الخاصّة ، كما لا يكفي للقول بذلك أن يكون الراكب أثناء وقوع الحادث في مكان تحفّ به مخاطر الطّيران والاستغلال الجوّي ولكنه كان متحرّراً من رقابة الناقل ووصايته آنذاك.

وترتيباً عليه ، لا تشمل عمليات الصّعود والتزول تواجد الراكب داخل مباني المطار حتّى ولو كان الراكب قد خضع هناك إلى وصاية الناقل وتوجيهه ، لأنّه يكون في مأمن من مخاطر

<sup>1</sup> ويلاحظ على هذا الفقه أنّ فكرة الرقابة التي يمارسها الناقل على الراكب كمعيار في تحديد عمليات الصّعود والهبوط تكاد تقترب من فكرة الحراسة التي تتحدّد بها فترة النقل الجوّي للأمتعة كما سنرى في حينه.

<sup>2</sup> راجع : سعيد الزردق ، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل ، مجلة المحامي ، جمعية المحامين الكويتية ، العدد 1 ، 1996 ، ص 18.

<sup>3</sup> أنظر على سبيل المثال : فايز نعيم ، محاضرات في قانون الطيران التجاري ، بدون دار النشر ، مصر ، 1985 ، ص 165 ، محمود سمير الشراوي ، محاضرات في القانون الجوّي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1986 ، ص 28 ، مراد منير فهيم ، خضوع النقل الجوّي الداخلي لنظام وارسو الدولي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1986 ، ص 51 ، جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 288 ، محمد فريد العربي ، طبعة 2004 ، ص 198 ، هاتني دويدار ، المرجع السابق ، ص 387 ، وكذلك الفقه الغربي الذي تستشهد به هذه المؤلفات.

الطيران الخاصة<sup>(1)</sup> ، وهي لا تشمل أيضا تواجد الراكب في ساحة المطار حيث تشتد مخاطر الطيران ما لم يكن في عهدة الناقل أو تحت رقابته ، وبهذا المعيار المزدوج يكون مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي محددًا بدقة من دون تضيق ولا توسيع ، وبما يضمن التوازن بين مصالح الناقل الجوي ومسافريه<sup>(2)</sup> .

فأَيّ من هذه المعايير اعتمده القضاء لعمليات الصعود والهبوط ؟

## الفقرة الثانية:

### تفسير القضاء لعمليات الصعود والتزول

إن افتقار القضاء الجزائري إلى أحكام في هذا الشأن بسبب ندرة القضايا المتعلقة بحوادث النقل الجوي في الجزائر دفع بنا إلى الاستعانة بتفسيرات القضاء الأجنبي لعمليات الصعود والتزول ، والتي يمكن الاستهداء بها في النقل الجوي الداخلي خاصة وأنّ العبارة الواردة في الاتفاقية<sup>(3)</sup> "عمليات الصعود والتزول" هي نفسها تلك الواردة في ق.ط.م.ج رقم 06-98 . وتوضيحا للمسألة ، ارتأينا عرض التفسير القضائي الفرنسي لعمليات الصعود والتزول الذي استقرّ على تطبيق ما رجح لدى الفقه من معيار وهو المعيار المزدوج (أولا) ، إلى جانب التفسير القضائي الأمريكي الذي تبني نفس المعيار إلى أن أخذ يمدّ ويوسّع من مفهومه ليشمل به حتى الاعتداءات التي تقع للركاب داخل المطارات (ثانيا).

<sup>1</sup> مع إصباغ صفة الحادث على عمليات الطائرات ، توجد القضاء الأمريكي كما سنرى إلى إصباغ هذه الصفة حتى على الاعتداءات التي تقع داخل المطارات ، ممّا أدى في الأخير إلى توسيع معنى عمليات الصعود والهبوط لتشمل حتى فترة تواجد الراكب داخل قاعة الانتظار بمطار الإقلاع مادام أنه كان بصحبة تابعي الناقل ، فالمعيارين متوافرين في هذه الحالة ، مخاطر الطيران (الاعتداء الإرهابي) والخضوع لرقابة الناقل.

<sup>2</sup> يرى الأستاذ : أبو زيد رضوان خلاف ذلك لاعتباره أنّ توظيف المعيار المزدوج يؤدي إلى التوسيع في مجال سريان الالتزام بالسلامة في النقل الجوي للأشخاص.

<sup>3</sup> سواء اتفاقية وارسو 1929 أو اتفاقية مونتريال 1999 ، وكذلك التوحيد الأوروبي رقم 2002/889 ، والمتعلق بمسؤولية الناقل الجوي في حالة الحوادث ، كلها تضمّ نفس عبارة عمليات الصعود والنزول دون تحديد لها.

## أولاً: التفسير القضائي الفرنسي:

تعدّ قضية *Marché C. Air France*<sup>(1)</sup> من أهمّ القضايا التي تناولها القضاء الفرنسي في هذا الشأن ، حيث ظلّت متداولة أمام محاكمه مدّة تسع سنوات وصدر فيها خمسة أحكام قضائية، وقد أرست محكمة النقض الفرنسية المعيار الواجب إتباعه وتتلخّص وقائع هذه القضية فيما يلي: بعد أن هبطت طائرة تابعة للجوية الفرنسية في مطار الوصول ونزول الرّكاب منها ، اقتادهم تابعوا الشركة الناقلة إلى مبنى المطار عابرين حديقة الجمارك حيث ارتطمت قدما السيّد *Marché* بالوعه مياه<sup>(2)</sup> فسقط وأصيب بأضرار بليغة ، فرّغ الرّكاب المضروب دعوى المسؤولية ضدّ شركة الطّيران أمام محكمة السين الابتدائية مطالباً بتعويض كامل عمّا لحقه من ضرر طبقاً للقانون الفرنسي<sup>(3)</sup> ، وليس طبقاً لاتفاقية وارسو ، متحجّجاً بأنّ عمليات التزول في قصد الاتفاقية تنتهي لحظة مغادرة الرّكاب الطّائرة وابتعاده عن مشارفها ويعتبر أنّ عمليات الصّعود والتزول في مفهوم الاتفاقية تتحدّد بالفترة التي يكون خلالها الرّكاب معرّضاً لمخاطر الجوّ وهذه المخاطر لا تتعدّى الحيز الذي تتواجد فيه الطّائرة في ساحة المطار.

رفضت محكمة السين هذا الادعاء<sup>(4)</sup> ، وقضت بتطبيق اتفاقية وارسو على الدعوى وليس القانون الفرنسي لأنّ المدّعي وقت وقوع الحادث ، كان في أثناء عملية التزول التي لا تنتهي إلّا بدخول الرّكاب مبنى مطار الوصول وقضت له بالحدّ الأقصى للتّعويض المنصوص عليه في 22 من الاتفاقية<sup>(5)</sup> ، بيد أنّ السيّد *Marché* استأنف الحكم أمام محكمة استئناف باريس التي أيّدت الحكم المستأنف مقرّرة "أنّه من غير المقبول قصر عمليات الصّعود والتزول على مجرد اجتياز سلم الطّائرة صعوداً وهبوطاً ، إذ يظلّ الرّكاب أثناء تواجده في ساحة المطار معرّضاً لمخاطر النقل الجوّي الخاصة ممّا يستدعي تطبيق الاتفاقية"<sup>(6)</sup>.

<sup>1</sup> أشار إلى قضية *Marché* الشهيرة معظم مؤلفات القانون الجوّي ، أنظر خاصة : فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 286 ، GodFroid , Art , précité , p 28 , J.P .Tosi , op.cit , p 68.

<sup>2</sup> : Regard d'une prise d'eau.

<sup>3</sup> : Code de l'aviation civile français du 24/05/1924 .

<sup>4</sup> : Trib. Gr. Inst. Seine, 3 Juin 1961 , cité par : Godfroid , Art. précité , p 28.

<sup>5</sup> ذلك أنّ المدّعي كان لا يرمي من وراء طلب تطبيق القانون الفرنسي إلى الحصول على التعويض الكامل للضرر بخلاف اتفاقية وارسو التي وضعت حدّاً أقصى للتّعويض مهما كانت جسامته الضرر ، فالقانون الفرنسي أصلح له من الاتفاقية.

<sup>6</sup> Paris (C.Appel) , 28 juin 1963 , RFDA , 1963 , p 353.

لم يقنع المضرور بهذا الحكم فطعن فيه بالنقض ، فنقضت محكمة النقض حكم الاستئناف على أساس من القصور في التسيب الذي شاب الحكم ، أنه لم يوضّح ما إذا كانت "حديقة الجمارك" التي اجتازها الراكب تحت رعاية تابعي الناقل حين وقع الحادث ، كانت معرضة لمخاطر الملاحة الجويّة ، وقالت المحكمة أنه "لكي يتعيّن على وجه الدقّة نطاق تطبيق المسؤولية المحدودة المقرّرة في اتفاقية وارسو ، فإنه يجب تحديد ما إذا كان الراكب وقت وقوع الحادث معرضاً لمخاطر الطيران الخاصّة وكان تحت إمرة الناقل أو تابعيه"<sup>(1)</sup>.

وعليه أحالت محكمة النقض الفرنسية القضية إلى محكمة استئناف Rouen للفصل فيها على ضوء المبدأ الذي قرّره ، فحكمت محكمة الاستئناف بأنّ الحادث يخرج عن نطاق عملية النزول في مفهوم اتفاقية وارسو لأنّ الراكب وقت وقوع الحادث ورغم أنّه كان تحت رعاية تابعي الناقل ، فإنّه لم يكن معرضاً لمخاطر الطيران لنظام المسؤولية المقرّر في الاتفاقية ، وإنّما للقانون الفرنسي الداخلي<sup>(2)</sup>.

وقد تأيّد هذا الحكم من محكمة النقض في حكمها الأخير<sup>(3)</sup> ، والذي أعلنت من خلاله اعتناقها الصّريح للمعيار المزدوج : كون الراكب تحت إمرة الناقل ورقابته ، وتعرّضه لمخاطر الطيران الخاصّة ، وذلك لتحديد بداية ونهاية عمليات الصّعود والنزول وفقاً لاتفاقية وارسو<sup>(4)</sup>. فراحت المحاكم الدنيا تتبّع محكمة النقض في الأخذ بهذا المعيار المزدوج ، حيث قضت بأنّ سقوط الراكبة على السلم المتحرّك بمطار الوصول لا يدخل ضمن عمليات النزول لأنّ المعيار بعنصرية لا ينطبق هناك<sup>(5)</sup> ، وكذلك الشّأن بالنسبة لوقوع حادث للراكب أثناء تواجده بقاعة الانتظار بمطار الإقلاع<sup>(6)</sup> ، ونفس الحكم كان بشأن إصابة راكبة نتيجة انزلاقها على الأرض في إحدى ردهات المطار حيث استبعدت المحكمة هذا الحادث من عمليات الصّعود<sup>(7)</sup> ، كما قضي

<sup>1</sup> Cass. Civ. 18 janvier 1966 , RFDA , 1966 , p 228.

<sup>2</sup> Rouen , 10 Avril 1967 , RFDA , 1967 ; p 243.

<sup>3</sup> Cass. Civ. , 3 juin 1970 , RFDA , 1970 , p 311.

<sup>4</sup> من الفقه من استعمل قضية Marché في تدعيم موقفه الذي يعتبر أنّ عمليات الصعود والنزول لا تتعلق إلاّ باجتياز سلم الطائرة صعوداً ونزولاً فقط ، إلا أنّ أياً من الأحكام الخمسة المتعلقة بهذه القضية لم تشر إلى ذلك ، بل أنّها اشترطت إلى جانب وجود الراكب تحت إمرة الناقل أو تابعيه ، أن يكون في مكان معرض لمخاطر الطيران ، بمعنى أنها ما كانت لتردّد في اعتبار تواجد الراكب بمعية الناقل حديقة الجمرّك داخلها في عملية النزول ، لو ثبت لديها أنّ تلك المنطقة معرضة لمخاطر الجوّ ، أنظر : رأي Mankiewicz في مقال Godfroid السابق الإشارة إليه.

<sup>5</sup> Trib.Gr.Inst. , Paris , 2 Février 1983 , RFDA , 1983 , p 242.

<sup>6</sup> Lyon (C.Appel) , 10 Févr. 1976 , RFDA , 1976 , P 266.

<sup>7</sup> Trib.G.Inst. , Paris , 19 fev 1973 , RFDA , 1973 , p 216.

أيضا بعدم مسؤولية الناقل الجوي لأنّ الراكبة المضرورة عندما اتجهت نحو الطائرة للصعود إليها لم تكن مصحوبة بتابعي الناقل ولا خاضعة لرقابتهم ، وبالتالي تمّ اعتبار أنّ عمليات الصعود لم تكن قد بدأت بعدما طالما أنّها اقتربت من الطائرة بمفردها وإن كانت في مكان معرض لمخاطر الطيران<sup>(1)</sup>،<sup>(2)</sup>.

## ثانيا : التفسير القضائي الأمريكي :

كان القضاء الأمريكي يتبنّى في تفسيره لعمليات الصعود والنزول ، المعيار المزدوج الذي اعتمده القضاء الفرنسي ، إذ كان يستلزم تعرّض الراكب لمخاطر الجوّ إلى جانب وجوده تحت رقابة الناقل أو تابعيه ، حتّى تتحقّق مسؤولية هذا الأخير.

ومن القضايا الشهيرة في هذا الشأن ، قضية Mac Donald / Air Canada التي تلخّص وقائعها في سقوط راكبة في داخل مطار الوصول بعد انتهاء الرحلة وإصابتها بكسور دون معرفة سبب الحادث ، فقرّرت محكمة الاستئناف الفيدرالية أنّ عمليات النزول تنتهي بمجرد وصول الراكب في صحبة أحد تابعي الناقل إلى مكان آمن داخل المطار ، وبتطبيق هذا المعيار المزدوج رأت المحكمة أنّ القضية المعروضة أمامها لا تتوفّر على أيّ من عنصري هذا المعيار ، فحكمت بعدم خضوع دعوى المسؤولية التي رفعتها الراكبة ضدّ شركة الطيران لنظام المسؤولية المقرّر في اتفاقية وارسو ، لأنّ الحادث قد وقع لها بعد انتهائها من عملية النزول<sup>(3)</sup>.

وفي قضية M.Hernandez / Air France قرّرت محكمة الاستئناف الفيدرالية عدم مسؤولية الناقل الجويّ عن الحادث الإرهابي الذي تعرّض له الراكب بعد وصوله إلى مكان آمن داخل مطار الوصول ، وهو الحيز المخصّص لاستلام الحقائب هناك ، حيث تنتهي عمليات التزول بمجرد دخول الراكب هذا المكان<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> "Les opérations d'embarquement n'avaient pas commencé puisque la victime a quitté le local d'accueil et s'est rapprochée de l'appareil seul et sans y être invitée". C.A.Paris, 29 Oct. 1992 ; cité par : Loic Gard , Art . Précité , p 156.

<sup>2</sup> كما قضت محكمة الاستئناف بروكسل في 1986/02/05 بالمعيار المزدوج لتحديد مجال عمليات الصعود والنزول ، إذ اعتبرت الناقل غير مسؤول بالرغم من وقوع الحادث في ساحة المطار مفسّرة ذلك بأنّ الراكب لم يكن حينها تحت إمرة الناقل باعتبار أنّ استغلال المطارات غالبا ما يكون من قبل السلطات العامة وليس الناقل ، كما أنّ الحادث لا يمتّ بصلّة بمخاطر الاستغلال الجويّ لأنه مجرد سقوط للراكب وهو ما يمكن أن يقع في أيّ مكان آخر ، أنظر : GodFroid, Chronique de jurisprudence , RFDA , 1991 , p 220 , 221 .

<sup>3</sup> Affaire Mac Donald / Air-Canada , cité par : G.LEGIER , art , précité , p 259.

<sup>4</sup> Affaire M. Hernandez / Air France , cité par : G.LEGIER , art , précité , p 260.

وكذلك طبق القضاء الأمريكي المعيار المزدوج في قضية TWA ضد Evangelinos حيث قرّرت المحكمة عدم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بالركاب نتيجة الحادث الإرهابي الذي تعرّض له حين اصطفاك جميع الركاب للتفتيش الذاتي قبل اجتيازهم البوابة الأخيرة المؤدّية إلى ساحة المطار حيث تربض الطائرة ، وذلك لأنّ عمليات الصّعود في مفهوم الاتفاقية لم تكن قد بدأت بعد<sup>(1)</sup>.

بيد أنّ القضاء الأمريكي تحت وطأة انتشار حوادث الإرهاب الجوّي ذهب للأخذ بمعيار مغاير ، متوسّعا في تفسير عبارة "الصّعود والنزول" ، كما توسّع في تفسير عبارة "على متن الطائرة"<sup>(2)</sup> ، رغبة منه في توفير أكبر قدر من الحماية للمضرورين من جرّاء هذه الحوادث ولو وقعت داخل المطارات.

وأوّل ظهور للمعيار الجديد ذي العناصر الثلاثة كان في قضية Day / T.W.AirLines<sup>(3)</sup> ، والتي تتلخّص وقائعها في أنّ المسافرين تجمّعوا في مطار أثينا الدّولي لاستقلال الطائرة المتّجهة إلى نيويورك ، ثمّ دخلوا للمنطقة المخصّصة لفحص الجوازات بالمطار ، وبعدها دخلوا قاعة الانتظار ، ومن هناك تمّ استدعائهم وتوجيههم إلى بوابة المغادرة المؤدّية إلى ساحة المطار حيث يتمّ تفتيشهم بمعرفة الشرطة اليونانية.

وأثناء اصطفاك الركاب للتفتيش ، تعرّضوا لهجوم بالأسلحة النارية من طرف مجموعة إرهابية فقتل بعضهم وأصيب كثيرون كان السيّد Day أحدهم ، فرفع هذا الأخير دعوى ضدّ شركة الطّيران مطالبا إياها بالتعويض عمّا لحقه من ضرر ، غير أنّ الشركة دفعت بعدم مسؤوليتها عن هذا الضّرر استنادا إلى أنّ الحادث وقع قبل بدء عملية الصّعود.

رفضت المحكمة دفاع الشركة ، وقضت بمسؤوليتها عن الأضرار المدعى بها على أساس أنّ المعيار الذي يجب أن تتحدّد بمقتضاه عمليات الصّعود والتزول ليس المعيار المزدوج ، وإنّما هو

<sup>1</sup> قضية TWA/Evangelinos وقضايا أخرى أشار إليها : رفعت فخري ، مدى مسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار التي تلحق الركاب من جرّاء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات ، المقال السابق ، ص 82.

<sup>2</sup> كما سبق أن رأينا القضاء الأمريكي توسّع أيضا في تحديد مفهوم الحادث الجوّي فأضفى على القرصنة الجوّية هذا المفهوم ، وتوسّع في طبيعة الضّرر النفسي مولدا لمسؤولية الناقل الجوّي ، وهما هو يوسّع في مجال تحقق مسؤولية الناقل ليمدّه داخل المطارات ، وهذا التوسيع وذاك مرجعه سبب واحد هو الإرهاب الجوّي والقرصنة الجوّية وغايته هي حماية الرعايا الأمريكيين من مثل هذه الحوادث.

<sup>3</sup> Affaire Day/ T.W.Airlines . cité par : G.Legier , l'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines , art .précit" , p 260.

معيار مركب من ثلاثة عناصر هي : مكان تواجد الراكب وقت وقوع الحادث ، رقابة الناقل له ، نشاطه وما كان يقوم به عند وقوع الحادث.

فعبارة "أثناء عمليات الصعود" تضيف المحكمة لا تنصرف إلى رسم حدود مكانية بقدر انصرافها إلى تحديد طبيعة العمليات التي كان يقوم بها الراكب والتي يتحتم عليه إنجازها من أجل الصعود على متن الطائرة ، وعليه قضت المحكمة بمسؤولية الناقل عن الحادث الذي وقع للركاب أثناء تواجدهم في مكان ما داخل مطار الإقلاع ، حتى ولو لم يكن معرضاً لمخاطر الطيران التقليدية الناشئة من هبوط الطائرات وإقلاعها ، طالما أن هذا الوجود كان بقصد إتمام إجراءات الصعود والهبوط إلى الطائرة من تقديم لتذاكر السفر ، ومرور بوابة الجوازات ، والجمارك ، والخضوع للتفتيش... الخ<sup>(1)</sup>.

وقد أيدت محكمة استئناف الولايات المتحدة هذا الحكم ، كما تم إلغاء الحكم الذي صدر بقضية Evangelinos<sup>(2)</sup> المشار إليها آنفاً ، وقالت أن الحادث وقع أثناء عملية الصعود حيث كان الراكب وقت وقوع الحادث الإرهابي موجودين في قاعة العبور تحت إمرة الناقل، وأن مثل هذه الاعتداءات داخل المطارات أضحت تعدّ من قبيل المخاطر الخاصّة بالطيران ، إذ أنّها تشكل تهديداً لعملية الاستغلال الجوّي في الوقت الحاضر<sup>(3)</sup>،<sup>(4)</sup>.

وهكذا ، فإنّ هذا الاتجاه الأمريكي يضيف إلى مخاطر الطيران ورعاية الناقل شيئاً ثالثاً هو طبيعة نشاط الراكب عند وقوع الحادث ، بحيث يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب إذا كان النشاط الذي يقوم به هذا الأخير ممّا يجب القيام به حتى يصعد إلى الطائرة ، أمّا عملية الهبوط فتقتصر على فترة خروجه من الطائرة تحت رعاية الناقل ، حتى تخلصه منها بدخوله مبنى مطار

<sup>1</sup> تضيف أنّ المحكمة فسرت "عمليات الصعود" بأنها سلسلة من الأنشطة التي يقوم بها الراكب للاتحاق بالطائرة ، ولا تتعلق بمكان محدد يتواجد فيه المسافر ، وقد حدّدت المحكمة هذه الأنشطة التي تشكل منها عملية الصعود والنزول في 11 نشاطاً هي : تقديم تذاكر السفر لمكتب الشركة الناقلة ، الحصول على بطاقات الصعود إلى الطائرة ، إتمام الكشف على الأمتعة من قبل الشركة الناقلة الحصول على رقم المقعد ، الخضوع للتفتيش الذاتي ، تفتيش الأمتعة وفحص الجوازات من قبل الشرطة ، تفتيش حقائب اليد ، اجتياز البوابة المؤدية إلى ساحة المطار ، الركوب في الحافلة والسير حتى الطائرة ، الهبوط من الحافلة والاتحاق بالطائرة ، ورأت المحكمة أنه طالما أنّ المدعين قد أصيبوا أثناء إتمام هذه الخطوات بل بعد اجتيازهم خمس منها ، ولما كان من الضروري إتمامها جميعاً وإلا تعرّض عليهم الصعود على متن الطائرة ، فإنّه يتعيّن اعتبار الحادث الذي وقع خلال إحدى هذه الخطوات قد وقع أثناء عمليات الصعود ، راجع . J.P Tosi , op.cit , p 71 .

<sup>2</sup> تشير إلى أنّ قضية Day وقضية Evangelinos تتعلقان بنفس الحادث الجوّي الذي وقع بمطار أئينا والمتمثل في الاعتداء الإرهابي بالأسلحة النارية ، أنظر : G.Legier ; art. précité , p 260 ، لذلك راجع القضاء الأمريكي القضية الثانية حتى يضمن توحيد أحكامه ويساوي بين المدعين.

<sup>3</sup> يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة ، ص 158 ، رفعت فخري ، دراسات في القانون البحري والجوّي ، ص 156 .

<sup>4</sup> أنظر عديد الأحكام القضائية الأمريكية التي تبنت المعيار الثلاثي العناصر المشار إليها من طرف : محمد فريد العربي ، القانون الجوّي ، طبعة 2004 ، ص 200 .



الوصول ، إذ بعد هذا الدخول تنتهي عملية الهبوط ، حيث لا يوجد هناك إجراءات أو عمليات بطلب الناقل من الراكب إتمامها.

ولاشكّ أنّ هذا المعيار الثلاثي ، وإن كان يراعي مصالح الركاب المضطربين من حوادث العنف والإرهاب الجويّ ، إلاّ أنه يوسّع من مفهوم عمليات الصعود والتزول لما لا تحتمله هذه العبارة ، بحيث يجعلها تغطّي تقريبا فترة تنفيذ عقد النقل الجويّ بأكملها ، ذلك أنّ عمليات الصعود والتزول إذا كانت هي الفترة التي يتعرّض فيها الراكب لمخاطر الطيران وهو في رعاية الناقل وفقا للمعيار المزدوج ، فإنّ هذه الفترة تمتدّ لتشمل وفقا للمعيار الثلاثي كامل رحلة تنفيذ عقد النقل طالما كان الراكب تحت رعاية الناقل ويقوم بالإجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة حتّى تخلّصه من هذه الرعاية في مطار الوصول<sup>(1)</sup>.

إنّ هذا الاتساع المتماذي في تحديد عمليات الصعود والتزول من شأنه أن يؤدّي إلى اعتبار الناقل الجويّ مسؤولا وضامنا لكافة الأضرار التي تصيب الركاب أثناء تواجدهم بمباني مطار الإقلاع أو الوصول ، رغم ما يتمتع به الراكب داخل هذه الأمكنة من حرية الحركة والتجول بعيدا عن إمرة الناقل أو رقابته أثناء إتمامه إجراءات الصعود إلى الطائرة أو التزول منها.

هذا وإن كان مقبولا أن تتسع مخاطر الطيران لتشمل في الوقت الحاضر عمليات القرصنة الجويّة ، لأننا نستطيع أن نلوم شركات الطيران لتقصيرها في اتخاذ الاحتياطات الأمنية اللازمة لمنع مثل هذه الحوادث ، فإنّه ليس مقبولا على الإطلاق أن نوسّع من مخاطر الطيران لكي يستوعب كذلك أعمال العنف والإرهاب التي يتعرّض لها الراكب داخل أبنية المطارات ، ذاك أنّ هذه الأعمال لا تعدو أن تكون ظاهرة اجتماعية إجرامية معاصرة يمكن أن تقع في أيّ مكان آخر ، فلا يصحّ القول بإلقاء تبعاتها على الناقل الجويّ لأنّ في ذلك إهدار فادح لمصلحه وتضحية بالمبادئ القانونية المستقرة ، خاصّة وأنّ تدابير أمن وحماية المطارات من اختصاص السلطات المحلية ولا دخل للناقل الجويّ في توليها أو الإشراف عليها<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> محمد فريد العريزي ، المرجع السابق ، ص 201.

<sup>2</sup> إذا حصل للمسافر ضرر داخل مبنى المطار إمّا نتيجة عدم الصيانة أو التقصير في توفير الأمن ، فله أن يرجع على الناقل إذا كان حائزا للمطار ، وفيما عدا ذلك يكون للمسافر أن يرجع على الجهة التي تتولى إدارة المطار وهي السلطة العامة في الدولة خاصّة وأنّ هذه الأخيرة هي التي تتولى توفير الأمن والسلامة داخل المطارات طبقا للمادتين 56 و64 من ق.ط.م.ج ، والقرار الوزاري الصادر في 27 جويلية 1997 المحدد لقائمة الموانئ والمطارات المزودة بمحافظات الأمن. ج. ر. رقم 1997/66 ، كما يمكن للدولة أن تمنح استغلال المطار وتسييره للخاص وذلك بموجب عقد امتياز فتتعدّد مسؤولية الملتمزم في هذه الحالة أمام جهات القضاء الإداري باعتبار أنّ المطار موفق عام ، وعقود الامتياز هي من أهمّ العقود الإدارية (المواد 41-8 وما يليها من ق.ط.م.ج) أنظر في القانون الفرنسي : J.P.Tosi , op.cit , p 77.

وتماشيا مع المنطق ومقتضيات العدالة وحرصا على ضمان استقرار المبادئ القانونية وإرساء معيار ثابت ومحدّد ، عمليات الصّعود والهبوط على نحو يحقّق الهدف المنشود للاتفاقية من توحيد شكلي وموضوعي لقواعد مسؤولية الناقل الجوّي ، أضاف القضاء الأمريكي أخيرا، عنصرا رابعا إلى العناصر الثلاثة التي يقوم عليها المعيار الثلاثي ، يتمثّل في ضرورة أن يكون الدّخول إلى الحيز المخصّص لجلوس الركاب داخل الطائرة على وشك الوقوع ، ولا يتحقّق ذلك إلاّ عندما يتواجد الركاب داخل المنطقة المعدّة لتجمعهم في مطار الإقلاع بقصد الاصطفاف لمغادرة تلك المنطقة والصعود على متن الطائرة حيث يكون خضوعهم لأوامر الناقل أو تابعيه كاملا ، وتكون بالتالي حرية الحركة التي كانوا يتمتعون بها من قبل في أماكن أخرى في المطار شبه منعدمة<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني:

#### مجال تحقّق مسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة:

إن كان مجال سريان مسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين لا يستغرق فترة تنفيذ عقد النقل الجوّي بالكامل ، بل يتحدّد بالفترة المتمثّلة في عمليات الصّعود والتزول على النّحو السابق عرضه ، فإنّ هذا المجال فيما يتعلّق بنقل الأمتعة المسجّلة يعدّ أكثر اتساعا بحيث يكاد يتطابق مع فترة تنفيذ عقد النّقل.

وفيما أكّدت اتفاقية وارسو و ق.ط.م. على هذا المبدأ ، وذلك بالنصّ على مسؤولية الناقل الجوّي عن الضّرر اللاحق بالأمتعة المسجّلة متى كانت الواقعة المسبّبة بهذا الضّرر قد حدثت أثناء وجود الأمتعة تحت حراسة الناقل الجوّي وفي أماكن محدّدة ، وسّعت اتفاقية مونتريال 1999 من نطاق التزام الناقل بسلامة الأمتعة المسجّلة وذلك باكتفائها بأن تكون هذه الأمتعة في حراسة الناقل الجوّي من دون تحديد للتعلق المكاني لهذه الحراسة (الفرع الأول).

أمّا عن مجال سريان مسؤولية الناقل الجوّي عن الضّرر اللاحق بالأمتعة غير المسجّلة ، فقد غفل المشرّع الدولي سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال وكذا المشرّع الجزائري في

<sup>1</sup> أنظر قضية Barratt أشار إليها : محمد فريد العربي ، المرجع السابق ، ص 202 ، وقضية Buonocore أشار إليها : عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 96 ، القضيتان تبنّتا هذا المعيار الرباعي الجديد.

قا.ط.م.ج عن بيان هذا المجال ، فهل ينطبق عليها مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوّي عن الأمتعة المسجّلة ، أم مجال مسؤوليته عن الضّرر اللاحق بالركاب؟ (الفرع الثاني).

### الفرع الأول:

#### مجال المسؤولية عن الأمتعة المسجّلة:

من المعلوم أنّ الأمتعة المسجّلة هي تلك الأمتعة التي تصاحب الراكب في رحلته وتسلم إلى الناقل لتكون في حراسته، حتى يتسلمها الراكب في مطار الوصول<sup>(1)</sup>.

وقد حدّدت المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 والتي تقابل المادة 146 من قا.ط.م.ج ، وكذا المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 فترة النقل الجوّي التي يكون الناقل مسؤولاً خلالها عمّا يلحق الأمتعة المسجّلة من ضرر.

وإن كان مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب ينحصر بين بدء عمليات الصعود وانتهاء عمليات التزول ، فإنّ مجال تحقق مسؤوليته عن الضّرر اللاحق بالأمتعة المسجّلة يرتبط بالفترة التي تكون فيها هذه الأخيرة في حراسة الناقل ، والتي تكون بدايتها بتسليم الأمتعة من قبل الناقل (الفقرة الأولى) ، ويكون انتهائها بتسليمها إياها للراكب في مطار الوصول (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى:

#### بداية فترة النقل الجوّي للأمتعة المسجّلة:

حدّدت المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 والمادة 146 من قا.ط.م.ج فترة النقل الجوّي للأمتعة المسجّلة بالفترة التي تكون فيها هذه الأمتعة في حراسة الناقل الجوّي سواء كان ذلك في مطار أو على متن الطائرة أو في أيّ مكان في حالة الهبوط خارج المطار ، ممّا يعني أنّ هذه الفترة تتطلّب وجود شرطي الحراسة والمجال الجوّي (أولاً).

<sup>1</sup> رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوّي ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، 2007 ، ص 28.

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد بينت المادة 2/17 منها أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة تكون محققة على متن الطائرة أو أثناء أية فترة تكون فيها هذه الأمتعة في حراسة الناقل الجوي (ثانياً).  
وعليه فإن بداية المسؤولية عن الأمتعة المسجلة في اتفاقية وارسو تختلف عنها في اتفاقية موريال 1999.

أولاً : بداية المسؤولية عن الأمتعة المسجلة في اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني:

تقضي المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 ونظيرتها في قانون الطيران المدني الجزائري المادة 146 بأن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطم أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع إذا كانت الواقعة التي تولد عنها الضرر قد وقعت في الوقت الذي تكون فيه الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في مطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر في حالة الهبوط خارج المطار.

ومؤدّي هذا النصّ أنّ هناك اعتبارين يحكمان تحديد فترة النقل الجوي بالتالي يضبطان لحظة بداية المجال الذي تتحقّق فيه مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة هما : فكرة الحراسة ، والنطاق المكاني الذي تمارس فيه هذه الحراسة<sup>(1)</sup>.

فأمّا الاعتبار الأول وهو فكرة الحراسة<sup>(2)</sup> ، فيقصد به أن توضع الأمتعة في حراسة الناقل أو تابعيه وذلك حتّى يفهم وجه تحقّق مسؤوليته عمّا يصيبها من هلاك أو ضياع أو تلف نتيجة تقصير من جانبها أو جانب تابعيه فيما يقع على عاتقهم من واجب المحافظة عليها من خلال حراستها.  
أمّا الاعتبار الثاني وهو أن تكون هذه الحراسة متحققة في مجال الرحلة الجوية وذلك حتى يفهم إخضاع مسؤولية الناقل لنظام المسؤولية الخاص المقرّر في الاتفاقية أو القانون الوطني ومجال

<sup>1</sup> يشير المشروع المبدئي لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو أنّه كان هناك اتجاهان متعارضان عند إعداده ، فبينما كان يرى الاتجاه الأول تحديد فترة النقل الجوي على أساس فكرة الحراسة وحدها ، بحيث تبدأ هذه الفترة من الوقت الذي تسلم فيه الأمتعة إلى الناقل ، فإنّ الاتجاه الثاني كان من رأيه أنّ فترة النقل تبدأ بلحظة تواجدها الأمتعة في المجال الجوي ، أي في المطار أو على متن الطائرة ، وكان واضحاً أنّ الاتجاه الأول حاول التوسعة من المدى الزمني لفترة النقل ليجعله شاملاً للفترة السابقة لدخول الأمتعة في مطار الإقلاع والفترة اللاحقة على خروجها من مطار الوصول مادام أنها في حراسة الناقل ، أمّا الاتجاه الثاني فكان يضيق من هذه الفترة ليجعلها منحصرة في الفترة التي تكون فيها الأمتعة داخل المجال الجوي فقط ، وقد تمّ الاتفاق في الصياغة النهائية للنصّ على الأخذ بالمعيارين معاً : الحراسة والمجال الجوي ، فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 296.

<sup>2</sup> "L'exercice des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle", v :P. Jourdain , op.cit , p 91 ; J.P.Tosi , op.cit , p 78.R.Rodiere,ABADIR,Op.Ct,p129.

الرحلة الجوية هو المطار أو على متن الطائرة أو حتى في غير المطار في حالة الهبوط الاضطراري خارجه<sup>(1)</sup>.

فإذا ما توافر هذان الشرطان أو الاعتباران معا ، أمكن اعتبار الضّرر حاصلًا في فترة النقل الجوي ، ويتحدّد على نحو دقيق بداية مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجّلة ، ولا يعني وجود أحدهما عن الآخر في تحديد فترة النقل الجوي ، وذلك أسوة بالمعيار المزدوج في نقل الركاب "رعاية الناقل للراكب + تعرضه لمخاطر الطيران" ، في تحديد مجال تحقق المسؤولية عن الضرر اللاحق بمؤلاء.

ويتفق الفقه في مجموعته والقضاء في غالبه على لزوم توافر هذين الشرطين معا لتحديد بداية فترة النقل الجوي في نقل الأمتعة المسجّلة<sup>(2)</sup> ، أمّا إذا توافر شرط واحد منهما ولم يتوافر الشرط الآخر ، كأن تكون الأمتعة موجودة في المطار أو على متن الطائرة دون أن تكون في حراسة الناقل ، أو تكون الأمتعة في حراسته ولكنها ليست في المطار أو على متن الطائرة ، فلا تسري حينذاك فترة النقل الجوي ولا تنطبق قواعد مسؤولية الناقل الجوي ، وبمعنى آخر لا يؤدّي تسليم الأمتعة للناقل في أيّ مكان ، ولا تواجدها في الطائرة أو المطار دون تسليمها إليه ، إلى مساءلة الناقل الجوي وفقا للقواعد الخاصّة في الاتفاقية أو القانون الوطني.

وعلى هذا التّحو ، تبدأ فترة النقل الجوي للأمتعة منذ لحظة استلامها من قبل الناقل في مطار الإقلاع ، والذي غالبا ما يتمّ حين إخضاع الأمتعة للوزن ، وتمتدّ في السّريان سواء عند نقلها من المطار إلى حيث تربض الطائرة عن طريق الجرارّات المعدّة لذلك ، أو حين شحنها على متن الطائرة ، أو عند تفرّيقها في مطار الوصول ونقلها بوسيلة أخرى إلى داخل هذا المطار. فإذا تحقّق سبب الضّرر خلال هذه الفترة عدّ الناقل محمّلاً بالتزامه بسلامة الأمتعة ، وانعقدت مسؤوليته بالتطبيق لأحكام الاتفاقية إن كان النقل دوليا أو إعمالا لقواعد قانون الطّيران المدني إن كان النقل داخليا.

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ، هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، دار النهضة العربية ، 1995 ، ص 171.

<sup>2</sup> J.P.Tosi , op.cit , p 78 , R.Rodière op.cit , p 252 , GODFROID , L'entendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien en matière de fret , RFDA , 1983 , p 57 , p.CHAUVEAU , op.cit , p 174 , M.Lemoire , op.cit , n° 842. ر إليها. في مقاله السابق أو في مقال: GODFROID وفي القضاء أنظر الأحكام التي أشارة إليها. Chonique de la jurisprudence , RFDA , 1999 , p 221 et s

أمّا في الفرض الذي تمّبط فيه الطائرة اضطرارياً خارج المطار ، تعتبر فترة النقل الجويّ لا تزال قائمة طالما ظلّت الأمتعة على متن الطائرة أو تمّ تفريغها من الطائرة وحفظها في مكان قريب منها لحين وصول الطائرة الأخرى لكي يعاد شحنها عليها ، أو إعادة شحنها على نفس الطائرة بعد انتهاء حالة الهبوط الاضطراري لاستكمال الرحلة الجويّة ، أمّا إذا تقرّر استكمال الرحلة بطريق آخر غير الطّريق الجويّ ، فإنّ فترة النقل الجويّ تنتهي من لحظة إفراغ الأمتعة من الطائرة ، إذ في هذه اللّحظة يتخلّف شرط تواجد الأمتعة في المجال الجويّ وإن توافر استمرار حراسة الناقل لها<sup>(1)</sup>.

وعلى أيّ حال ، فإنّ تحديد بداية فترة النقل الجويّ وامتدادها على هذا النحو يعطيها مدلولاً أوسع من مدلولها في شأن نقل الركّاب ، إذ يعتبر الضّرر حاصلًا للأمتعة في فترة التّقل الجويّ ، على خلاف الحال في نقل الركّاب ، ولو كان متولّداً من واقعة حدثت في أبنية المطار وقبل الدخول في ساحة الطّيران ، طالما أنّ هذه الأمتعة كانت في حراسة الناقل أو تابعيه.

### ثانياً : بداية المسؤولية عن الأمتعة المسجّلة في اتفاقية مونتريال 1999 :

تنصّ المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 على أن يكون الناقل الجويّ مسؤولاً عن الضّرر الناشئ في حالة تحطّم الأمتعة المسجّلة أو ضياعها أو تلفها ، شريطة أن تكون الواقعة المسبّبة للضّرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أيّة فترة كانت فيها الأمتعة المسجّلة في حراسة الناقل. وفحوى هذا النصّ أنّ مجال تحقّق مسؤولية الناقل الجويّ عمّا يلحق الأمتعة المسجّلة من ضرر إنّما يستند على معيار أحاديّ ألا وهو فكرة الحراسة فقط ، دون فكرة وجود هذه الأمتعة في مرحلة الرحلة الجويّة ، ويعني ذلك أنّ التزام الناقل الجويّ بسلامة الأمتعة المسجّلة يبدأ من الوقت والمكان الذي يتجرّد فيه المسافر من هذه الأمتعة ويتخلّى عنها لتكون تحت حراسة الناقل الجويّ بغضّ النظر عن أيّ اعتبار آخر<sup>(2)</sup>،<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد ، المرجع السابق ، ص 331 ، حسن كبيرة ، مقاله السابق ، ص 29 ، سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص 197 ; E.D.Pontavice , Recueil. Précité , p 08

<sup>2</sup> أنظر خاصة : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 333 ، ويدعم الفقه موقفه بأنّ اتفاقية وارسو في هذا الشأن قد تأثرت إلى حدّ بعيد باتفاقية برن لعام 1890 الخاصّة بالنقل الدولي عبر السكك الحديدية والتي تأخذ بفكرة الحراسة في تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل ، أنظر أيضاً: مراد منير فهيم ، المرجع السابق ، ص 46 ، محمود مختار بريري ، قانون الطيران وقت السلم ، المرجع السابق ، ص 146.

<sup>3</sup> الجدير بالذكر أنّ هذا الفقه الذي يعتمد على فكرة الحراسة في تحديد فترة النقل الجويّ للأمتعة المسجّلة قد أبدى برأيه هذا بخصوص اتفاقية وارسو 1929 و ليس اتفاقية مونتريال 1999 التي جاءت بعد صدور مؤلفاتهم ، ونحن من جانبنا لا نؤيّد لأننا نرى أنّ اتفاقية وارسو في مادتها 18 تقتضي

وبعبارة أخرى ، إن أساس تحديد فترة النقل الجويّ التي تتحقّق خلالها مسؤولية الناقل الجويّ عن الإخلال بالالتزام بسلامة الأمتعة المسجّلة وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 ، لا يرتكز على المعيار المزدوج المتكوّن من معيار موضوعي هو فكرة الحراسة ومعيار مكاني هو ممارسة هذه الحراسة في المجال الجويّ كما تقتضيه المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 على النحو الذي يتبناه ، ولا كما يقتضيه أيضاً تحديد مجال تحقّق المسؤولية في نقل الأشخاص والذي يقوم بدوره على معيار ذا شقين هما رقابة الناقل والتواجد في مكان معرض لمخاطر الطيران ، سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال ، وإنما يرتكز على معيار ذا شق واحد فقط يتمثّل في فكرة حراسة الناقل الجويّ للأمتعة المسجّلة دون اشتراط مزاولة هذه الحراسة في مجال الرحلة الجوية.

ولا يؤثّر على أحادية هذا المعيار ، اشتغال نصّ المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 على عبارة "على متن الطائرة"<sup>(1)</sup> ، إذ أنّ هذه العبارة لا تدلّ على وجوب توافر الشرط المكاني المتمثّل في ضرورة وجود الأمتعة المحروسة في المجال الجويّ ، ذلك أنّ تواجد الأمتعة داخل الطائرة كاف بذاته لقيام فترة النقل الجويّ ، وبالتالي مجال تحقّق مسؤولية الناقل ، لأنّ وجود الأمتعة على متن الطائرة يسبقه أو يتزامن معه حتماً تسلم الناقل هذه الأمتعة ، أي وضعها في حراسته ، وبمعنى آخر تعكس الأمتعة الموجودة على متن الطائرة قرينة على خضوعها لحراسة الناقل الجويّ.

وتأسيساً على ما تقدّم ، يسري مجال تحقّق مسؤولية الناقل الجويّ عن الأضرار التي تلحق الأمتعة المسجّلة بدءاً من الوقت والمكان الذين سلمت فيهما إليه حراستها بقصد نقلها ، سواء كانت هذه الأضرار قد حدثت أثناء نقل الرّكاب من وسط المدينة إلى المطار ، حيث أنّه وإن كان الناقل الجويّ غير مسؤول في تلك الأثناء عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال لأنّ المعيار المزدوج في هذه الحالة يفتقد إلى شقّه المتعلّق بمخاطر الطيران ، إلّا أنّه يكون مسؤولاً عن سلامة الأمتعة في هذه الفترة مادام أنّ معيار الحراسة الذي تشترطه الاتفاقية متوافر ، كما تسري مسؤولية الناقل الجويّ خلال تواجد الأمتعة في مطار الإقلاع ، أو أثناء عمليات الشّحن ، أو في مطار الوصول قبل تسليمها إلى المسافر ، فالالتزام الناقل بسلامة الأمتعة المسجّلة يظلّ قائماً طالما بقيت في حراسته ولا يستطيع

---

صراحة بضرورة توافر شرط المجال الجويّ إلى جانب شرط الحراسة ، وما استشهدنا برأي هذا الفقه إلاّ لأنه يتفق مع نصّ المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال كما هو مبين في المتن.

<sup>1</sup> المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 : "... شريطة أن تكون الواقعة المسيّبة للضرر قد وقعت على متن الطائرة أو..."

التخلص من هذا الالتزام إلا إذا أثبت أن الأضرار التي لحقت بالأمتعة المسجلة قد وقعت في وقت ومكان لم تكن فيهما بعد في حراسته أو كانت قد خرجت منها.

وخالصة القول ، إذا كانت فترة النقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة في ظل اتفاقية وارسو أكثر اتساعا من فترة النقل الجوي في نقل الركاب ، فإن هذه الفترة في نقل الأمتعة المسجلة تزداد اتساعا في ظل اتفاقية مونتريال 1999 التي اكتفت بفكرة الحراسة واستغنت عن شرط ممارسة هذه الحراسة في المجال الجوي.

ولكن متى تنتهي هذه الفترة ؟

### الفقرة الثانية :

#### نهاية فترة النقل الجوي للأمتعة المسجلة:

رأينا أن اتفاقية وارسو 1929 تختلف عن اتفاقية مونتريال 1999 في تحديد بداية فترة النقل الجوي في نقل الأمتعة وامتدادها ، فبينما تعتمد الأولى كأساس لذلك على معيار مزدوج هو الحراسة والتواجد في المجال الجوي ، تركز الثانية على شرط الحراسة فقط. ولكن لا خلاف بين الاتفاقيتين حول الحدود التي تنتهي عندها فترة النقل الجوي للأمتعة المسجلة ، فهي تنتهي باتفاق الجميع في مطار الوصول ، وإنما يثور الجدل حول اللحظة التي تنتهي فيها فترة النقل الجوي في هذا المطار ، أي اللحظة التي يتوقف عندها مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأمتعة في هذه المنطقة.

ويظهر هذا الجدل في بروز اتجاهان يدوران حول فكرة واحدة ألا وهي فكرة الحراسة، ولكنهما يختلفان حول المفهوم الذي يعطيه كل اتجاه منهما لهذه الفكرة.

وفيما يرى الاتجاه الأول أن الناقل يظل حارسا على الأمتعة المسجلة حتى لحظة التسليم ، فلا تنتهي فترة النقل الجوي إلا بتسليمها في مطار الوصول إلى المسافر ، يذهب الاتجاه الثاني على القول بأن فترة النقل تنتهي في اللحظة التي يتوقف فيها الناقل عن ممارسة السيطرة الفعلية والمادية على الأمتعة في مطار الوصول ، سواء كان ذلك في لحظة تسليمها للمسافر أو كان ذلك في لحظة تسلّمها من قبل سلطات الجمارك قبل أن يتسلمها المسافر نفسه.



ويأخذ الاتجاه الأول الذي يقول بانتهاء فترة النقل بتسليم الأمتعة للمسافر بالمفهوم القانوني لفكرة الحراسة<sup>(1)</sup>، حيث تظل الأمتعة في حراسة الناقل، وإن تخلف عنصر السيطرة المادية والفعلية عليها، إلى أن يتم تسليمها إلى المسافر في مطار الوصول، وبالتالي تدخل فترة تواجد الأمتعة بين يدي سلطات الجمارك ضمن فترة النقل، ويسأل الناقل الجوي طبقاً لأحكام الاتفاقية أو قانون الطيران المدني بحسب كون النقل دولياً أو داخلياً، عن الأضرار التي تلحقها أثناء تواجدها في داخل المنطقة الجمركية، لأن التزامه بالمحافظة على الأمتعة يظل قائماً حينذاك ولا ينتهي إلا بتسليم المسافر لها<sup>(2)</sup>، ومعاونة تابعي الناقل الجوي للمسافر في إيصال الأمتعة خارج المطار بعد تسلمها لا يمد في هذا الالتزام.

أما الاتجاه الثاني والذي يأخذ بالمفهوم المادي للحراسة أي عنصر السيطرة المادية والفعلية على الشيء فقط<sup>(3)</sup>، فإن فترة النقل تنتهي في نظره في اللحظة التي يتوقف فيها الناقل عن ممارسة سيطرته المادية ورقابته الفعلية على الأمتعة المسجلة سواء تسلمها الراكب في مطار الوصول أو لم يتسلمها هناك، بمعنى أن مجرد خضوعها للرقابة الجمركية ينهي مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق هذه الأمتعة، لأن الناقل في تلك الفترة يفقد أية سيطرة عليها<sup>(4)</sup>.

بل أن الناقل الجوي وفقاً لهذا المفهوم، لا يكون مسؤولاً عن سلامة الأمتعة المسجلة أثناء نقلها من الطائرة إلى داخل المطار إذا ما تولّى هذه العملية شخص آخر غير الناقل الجوي كهيئة المطار مثلاً، لأنه لا يكون حارساً لها بالمعنى المادي في تلك الأثناء.

ومن أهم الفروق الموجودة بين الاتجاهين، تلك المتعلقة بالإثبات، فبينما لا يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالأمتعة إلا بإثبات إحدى حالات الإعفاء المقررة قانوناً، وفقاً للاتجاه الأول الذي يعتنق التسليم كميّار لانتهاء فترة النقل الجوي، يكون للناقل طبقاً للاتجاه

محمد فريد العريني، المرجع السابق، p 78، J.P.Tosi، op.cit، p 147، P.Chauveau، op.cit، p 226، M.Litvine، op.cit، ص 334.

<sup>2</sup> Dans ce sens : "La Livraison met fin à la responsabilité du transporteur aérien puisque le contrat de transport aérien est terminé et que le transporteur ne peut ni ne doit plus exercer le contrôle sur les marchandises"، C.App. Bruxelles، 7 mai 1984، cité par : GODFROID، Chronique de la jurisprudence، Art.precité، p 222. أنظر أيضاً قرار محكمة النقض الفرنسية في 1989/1/20 الذي يقضي بمسؤولية الناقل الجوي بالرغم من إيداع البضائع والأمتعة بمخازن الجمارك في مطار الوصول. أشار إلى هذا القرار: عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 1999، ص 153.

<sup>3</sup> محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص 300، عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء، المرجع السابق، ص 53، محمد زهدور، المرجع السابق، ص 49؛ P.Jourdain، op.cit، p 90.

<sup>4</sup> ثروت الأسيوطي، المرجع السابق، ص 296، أنظر أيضاً: في الهامش الفقه الذي يدعّمه ويتدعّم به.

الثاني ، زيادة على ذلك أن يثبت أن الضرر قد وقع في وقت لم تكن الأمتعة في حراسته مادام أنه لا يعتبر التسليم شرطا لنهاية فترة النقل.

وترتبا على ذلك ، يبدو في نظرنا أن الاتجاه الذي يعتمد على تخلي الناقل عن سيطرته الفعلية على الأمتعة كمعيار لانتهاء فترة النقل الجوي ، يكتفه الغموض وعدم الدقة وفيه محاباة للناقل ، لذلك يكون من العدل ألا ينتهي التزام الناقل بضمان سلامة الأمتعة إلا بتسليمها إلى المسافر في مطار الوصول ، ما يدعم قولنا هذا هو حق الاحتجاج الذي لا يمكن المسافر أن يمارسه إلا بعد تسلّمه للأمتعة.

وخلاصة القول ، يمتدّ مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بسلامة الأمتعة المسجلة من لحظة تسلّمه إياها في مطار الإقلاع وفقا لاتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري ، وقبل ذلك وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 التي تكتفي بالحراسة دون المجال الجوي كشرط لبداية فترة النقل ، إلى غاية لحظة تسليمه هذه الأمتعة للمسافر في مطار الوصول.

## الفرع الثاني:

### مجال تحقق المسؤولية عن الأمتعة غير المسجلة:

الأمتعة غير المسجلة هي تلك الأغراض الخفيفة التي يحتفظ بها الراكب وتظلّ في حراسته طوال الرحلة الجوية دون أن يعهد بها إلى الناقل الجوي.

وعلى خلاف الأمتعة المسجلة ، لم يرد بشأن الأمتعة غير المسجلة أيّ حكم بخصوص مجال تحقق المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بهذه الأمتعة سواء في قانون الطيران المدني الجزائري أو في اتفاقية وارسو 1929<sup>(1)</sup> ، بل أن هذين التشريعيين قد غفلا تماما عن الإشارة إلى حكم هذه الأمتعة<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أن بروتوكول جواتيمالا 1971 الذي لم يدخل بعد حيّز النفاذ قد سوى في الح لعم بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة ، ويكون بفضل هذه التسوية قد مالا فراغا أو نقصا كان يعترى الاتفاقية الأصلية وذلك من حيث شروط قيام المسؤولية عن هذه الأمتعة الشخصية لاسيما وأن البروتوكول أصبح عليها الطابع الموضوعي ، كما أنه حدّد المجال الذي تحقق خلاله المسؤولية عن الضرر اللاحق بهذه الأمتعة وهو وجودها على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والنزول ، المادة الرابعة من البروتوكول تنصّ على : "أن يسأل الناقل عن الضرر الحاصل للأمتعة شرط أن تكون الواقعة التي تسببت بذلك قد حدثت على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والنزول أو في أثناء الفترة التي تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل... إن اصطلاح الأمتعة الواردة في هذه الاتفاقية ينصرف معناه إلى الأمتعة المسجلة وكذلك إلى الأشياء التي يحملها الراكب معه" ، لكن البروتوكول المذكور لم ير النور.

<sup>2</sup> يمكن تفسير سكوت اتفاقية وارسو عن تناول المسؤولية عن الأمتعة الشخصية ، كما يدعى جانب من الفقه بأنها أحالت حكمها إلى القانون الوطني الواجب التطبيق الذي تشير إليه قواعد تنازع القوانين في هذا الشأن ، أمّا عزوف المشرع الجزائري عن ذلك في قانون الطيران المدني باعتباره قانونا وطنيا ، فلا نجد له تفسيراً ، إذ كان الأجدر به أن يضمن هذا القانون مسألة الأمتعة الشخصية ويحدّد مجال المسؤولية عندها ، على غرار ما فعل في قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 الذي حلّ محله قانون الطيران المدني الجديد ، وإلا اعتبرنا أنّ هذا القانون الجديد يشكل في هذه النقطة

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد تولّت في مادتها 2/17 بيان شروط قيام المسؤولية عن ضياع الأمتعة غير المسجلة أو تلفها وتدور هذه الشروط كما سبق تفصيله حول ضرورة إثبات خطأ الناقل بخلاف الأمتعة المسجلة التي لا يستدعي قيام المسؤولية عنها هذا الإثبات لأنها قائمة على أساس الخطأ المفترض ، ومع ذلك فإن اتفاقية مونتريال لم تحدّد فترة النقل التي تتحقّق خلالها مسؤولية الناقل الجوّي عمّا يلحق هذه الأمتعة من ضرر .

وإزاء هذا القصور ، نادى جانب من الفقه إلى تطبيق قواعد القانون الوطني الذي تحدّد قواعد الإسناد فيما يخصّ مجال تحقّق مسؤولية الناقل عن الأمتعة الشخصية ، باعتبار أن الاتفاقية لم تهدف إلّا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوّي الدولي كما يظهر من اسمها وليس كلّها<sup>(1)</sup> .

إلّا أننا لا نؤيّد هذا الطّرح الذي ينتهي إلى تشييت أحكام الاتفاقية بين قواعد الإسناد والقوانين الوطنية ، فالغاية الأسمى التي تسعى لتحقيقها الاتفاقية هي توحيد أكبر قدر ممكن من قواعد مسؤولية الناقل الجوّي على الصعيد الدولي ، وإنّ إغفال المادة 17 من اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال الإشارة إلى الفترة التي تتحقّق خلالها مسؤولية الناقل الجوّي عن الأمتعة غير المسجلة لا يعني خروج هذه الحالة أو هذا المجال من نصوص الاتفاقية ، وغنما يعكس هذا الإغفال إفراد حكم ضمني خاص بهذه الأمتعة دون أن يقصدها من الخضوع لتلك النصوص ، ونقصد بذلك أن الأمتعة الشخصية من حيث مجال تحقّق مسؤولية الناقل عمّا يصيبها من أضرار تخضع لذات المجال الذي يحكم مسؤولية الناقل الجوّي في نقل الرّكاب أنفسهم .

وبعبارة أخرى ، يجب بسط مجال تحقّق مسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار الحاصلة للركاب شخصيا على مسؤوليته في نقل أمتعتهم غير المسجلة والذي يمتدّ خلال فترة تواجد الراكب بأمتعته الشخصية على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والتزول .

ونتيجة ذلك ، أن يكون الناقل الجوّي مسؤولا عن سلامة الأمتعة غير المسجلة وفقا للمعيار المزدوج ، المكوّن من وجود الراكب تحت وصاية الناقل وضرورة التواجد في مكان محفوف بمخاطر الطيران ، منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب تحت إمرة الطائرة المعدة لنقله ويستمر هذا الالتزام في

ونقاط أخرى ، خطوة إلى الخلف ، تنصّ المادة 72 من القانون رقم 166/64 على أن "يكون الناقل الجوّي مسؤولا عما يلحق الأمتعة غير المسجلة من ضرر والتي يحتفظ الراكب بحراستها ، شرط أن تكون الواقعة المسببة للضرر قد وقعت بين لحظة الصعود إلى الطائرة ولحظة النزول منها" .

<sup>1</sup> أنظر على سبيل المثال : محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 151 ، عبد الله بهجت أمين قايد ، المرجع السابق ، ص 112 .

السريان طوال الفترة التي يتواجد فيها الراكب مصحوبا بأمتعته الشخصية على متن الطائرة ، ولا ينتهي هذا الالتزام إلا لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه وذلك بدخوله مبنى مطار الوصول حيث تنعدم مخاطر الطيران ، فلو أصيبت أمتعة الراكب الشخصية بضرر من جراء حادث وقع إبان هذه الفترة ، انطبقت على الناقل الجوي أحكام المسؤولية التي وضعتها الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

وغني عن البيان أنه يستحيل في هذا الصدد أعمال مجال تحقق المسؤولية عن الأمتعة المسجلة القائم على فكرة الحراسة ، فحراسة الأمتعة غير المسجلة يتولاها الراكب نفسه والذي يخضع بدوره في أثناء تواجده على متن الطائرة أو خلال عمليات الصعود أو النزول إلى رقابة الناقل ووصايته ، فيكون منطقيا أن تمتد فترة النقل التي تشغل خلالها مسؤولية الناقل عن الأمتعة الشخصية خلال نفس الفترة التي يمتد خلالها الالتزام بضمان سلامة المسافرين ، ذلك أن نقل الأمتعة الشخصية ما هو إلا عملية تابعة لنقل الركاب ، والتابع يتبع المتبوع في حكمه.

لكن القول بتطبيق مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب ، حيث المسؤولية مفترضة أو موضوعية ، على مجال تحققها في نقل أمتعتهم غير المسجلة لا يعني إطلاقا أن المسؤولية عن الأضرار بهذه الأمتعة تتحوّل من حيث طبيعتها إلى مسؤولية مفترضة<sup>(2)</sup> ، ذلك أن حراسة الراكب لا الناقل لها تتعارض وهذه الطبيعة بل أن المسألة تستدعي إثبات خطأ هذا الأخير ، فهي تظل مسؤولية خطئية<sup>(3)</sup> ، وهو ما يمثّل مزية يستفيد منها الناقل الجوي ، كما أنه يستفيد في أسوأ الحالات من مكنة تحديد المسؤولية المقررة في الاتفاقية إذا ما ترتّب الضرر أثناء مجال تحققها.

أما المشروع الجزائري ، فدعوه من جانبنا إلى تضمين قانون الطيران المدني فترة النقل التي تشغل خلالها مسؤولية الناقل عن الضرر اللاحق بالأمتعة الشخصية ، على غرار ما كان مقررا في قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 والذي حدّد في المادة 72 منه تلك الفترة بين لحظة الصعود إلى الطائرة والنزول منها ، وإلا اعتبرنا قانون الطيران المدني الجديد في هذه المسألة خطوة إلى الخلف.

<sup>1</sup> قارن الفقه الذي يقول أنه لا مجال لتطبيق اتفاقية وارسو أو أي نظام وطني خاص بمسؤولية الناقل الجوي إذا كان الضرر اللاحق بالأمتعة الشخصية ناجما عن أسباب أخرى غير مخاطر الطيران باعتبار أن هذه المخاطر هي المعيار الحاسم في تحديد مجال تطبيق مسؤولية الناقل وفقا للاتفاقية، أنظر : ثروت الأسبوطي ، المرجع السابق ، ص 272.

<sup>2</sup> قارن حكم محكمة تمييز نيويورك في 26 جوان 1984 الذي اعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن ضياع مجوهرات راكبة كانت في حقيبتها اليدوية بتطبيق المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 باعتبار أن الراكبة كانت في أثناء القيام بعملية الصعود إلى الطائرة وتحت وصاية الناقل ، فعّد الناقل في هذا الحكم مسؤولا مسؤولية مفترضة دون أن يطلب من الراكبة إثبات خطئه بالرغم من أن الضرر قد لحق أمتعتها الشخصية ، وأنظر قضية Backer ، أشار إليها : G.Legier , art.précité , p 261.

<sup>3</sup> راجع طبيعة التزام الناقل بسلامة الأمتعة الشخصية الذي يعدّ التزاما ببذل عناية ، ممّا يجعل المسؤولية عن الإخلال به ، مسؤولية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات.

## المطلب الثالث:

### مجال تحقق مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير:

رأينا أنّ مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين ينحصر في الفترة اتلي يتواجد خلالها هؤلاء في الطائرة وأثناء عمليات الصعود والنزول ، وأنّ مجال تحققها عن الأضرار اللاحقة بأممتعتهم يتحدّد بكون هذه الأمتعة في حراسة الناقل إلاّ أنّ مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير لم تحظ بتحديد للفترة الزمنية التي يحدث خلالها التأخير الموجب لقيامها ، ذلك أنّ النصوص المنظمة لهذه المسؤولية ، سواء تلك الواردة في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال أو حتىّ قانون الطيران المدني ، جاءت متطابقة وخالية من أية عبارة تدل على وجود فترة للنقل الجوي و ذلك على النحو التالي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"<sup>1</sup>. فهل يُفسر عموم النص على أنّ الناقل مسؤول عن كل تأخير أيا كانت الفترة الزمنية التي حصل خلالها أم أنّ هناك فترة للنقل ينبغي حدوث التأخير خلالها حتىّ يعدّ الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار المترتبة عن هذا التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم ؟ هذا ما حاول الفقه الإجابة عنه من خلال نظريات مختلفة تراوحت في تحديدها لفترة النقل بين الضيق والاتساع (الفرع الأوّل) ، إلى أن برز في ضوء الانتقادات الموجهة لتلك النظريات المفهوم السليم لفترة النقل الجوي عن أضرار التأخير (الفرع الثاني) ، وإن كان محلّ تحفظ من جانبنا.

## الفرع الأوّل:

### موقف الفقه حول فترة النقل:

انقسم الفقه بشأن تحديد فترة النقل الجوي في المسؤولية عن أضرار التأخير إلى أربعة اتجاهات متباينة ، ومع ذلك يمكن ، وفقاً للأساس الذي يقوم عليه كل اتجاه تقسيم هذه الاتجاهات

<sup>1</sup> المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929 ومن اتفاقية مونتريال 1999 والمادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري ، ممّا جعلنا نعتبر أنّ تنظيم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير جاء قاصراً من جوانب ثلاث هي : عدم تحديد معيار للتأخير الموجب للمسؤولية ، عدم تحديد طبيعة الضرر الناجم عن التأخير ، وعدم تحديد فترة النقل في المسؤولية عن التأخير ، والتي ربما يكون المشرع الدولي قد تنازل عن تناولها لصالح القوانين الوطنية ، مما يفرض على المشرع الجزائري التعرض لها في قانونه للطيران المدني.

وعرضها في فقرتين اثنتين : الأولى تضمّ اتجاهين متناقضين تماما ، إلا أنّ كليهما يفسّران فترة النقل انطلاقا من داخل النص ، أمّا الفقرة الثانية فتحتوي على اتجاهين يكاد يكون موقفهما متطابقا ، كما أنّهما يتفقان في الإحالة على نصّ آخر غير النص المنظم لمسؤولية الناقل عن التأخير.

### الفقرة الأولى:

#### تفسير فترة النقل ضيقا واتساعا:

ذهب جانب من الفقه إلى التضييق من فترة النقل في المسؤولية عن التأخير أيّما تضييق ، فيما راح فقه آخر إلى التوسعة في هذه الفترة إلى حدّ إنكار وجود ثمة فترة فيما يخص المسؤولية عن التأخير.

#### أوّلا : التضييق في فترة النقل

ينطلق هذا الاتجاه الذي يضيّق من مجال المسؤولية عن ضرر التأخير من المقارنة بين المادة 19 من اتفاقية وارسو (المادة 147 ق.ط.م) والمادتين 17 و 18 من الاتفاقية (المادة 145 و 146 من ق.ط.م) من حيث صياغة النصوص<sup>1</sup>.

فقد أعطى واضعو الاتفاقية تعريفا موسعا لفترة النقل الجوي في المادة 17 بحيث شملت ليس فقط تواجد الراكب على متن الطائرة ، بل كذلك فترة قيامه بعمليات الصعود والهبوط ، وكذلك الشأن بالنسبة للأمتعة والبضائع ، حدّد واضعو الاتفاقية فترة وجود البضاعة أو الأمتعة في حراسة الناقل ليس فقط وهي داخل الطائرة ، وإنّما أيضا وهي في المطار أو في مكان خارج المطار في حالة الهبوط الاضطراري. أمّا بالنسبة لفترة النقل الجوي في المادة 19 من الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن التأخير ، فإنّ واضعي الاتفاقية لم يتبعوا بشأن تحديدها نفس المنطق ، وذلك على أساس أنّ التوسع في تحديد نطاق التزام الناقل بضمان السلامة له مبرراته التي لا تتوافر بالنسبة للالتزام بإتمام النقل في الموعد المحدّد<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> يتزعم هذا الاتجاه الفقيه الهولندي Goedhuis ممثل هولندا في اتفاقية وارسو. انظر ، حفيظة السيد حداد ، المرجع السابق ، ص 151 ، محمد بهجت أمين قايد ، المرجع السابق ، ص 115.

<sup>2</sup> انظر ، محمود مختاري بربري ، عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 152.

وبالتالي يستنتج Goedhuis أن مجال المسؤولية في ضرر التأخير ينحصر في تلك المدّة التي تبدأ من لحظة إقلاع الطائرة من مطار القيام وتنتهي في اللحظة التي يتم فيها هبوطها في مطار الوصول<sup>1</sup> ، أي أنّ فترة النقل الجوي تتحدّد بتلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في حالة طيران Le vol proprement dit<sup>2-3</sup> ، ويترتب على ذلك ألاّ تسري المادة 19 على التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل ، وإثما يخضع هذا التأخير لحكم القواعد العامة للمسؤولية التي يتضمنها القانون الوطني الواجب التطبيق<sup>4</sup> .

ونظرا إلى ما قد يؤدي إليه هذا الرأي من إهدار لكل قيمة عملية لنص المادة 19، فإنّه لم يلق قبولا من قبل الفقه الغالب، كما أنّ القول بهذا الرأي يجعل مبدأ المسؤولية عن التأخير ذاته من قبيل اللغو الذي يجب تنزيهه المشرع الدولي عنه. فقصر فترة النقل الجوي على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في حالة طيران يجعل من العسير على الراكب - إن لم يكن مستحيلا - إقامة الدليل على وقوع التأخير فيها بالرغم من أنّ نظام المسؤولية قائم على الخطأ المفترض في جانب الناقل ، هذا فضلا عن أنّ معظم حالات التأخير يتحقق وقوعها قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول<sup>5</sup> .

### ثانيا: توسيع فترة النقل:

على خلاف الاتجاه السابق ، يذهب هذا الرأي<sup>6</sup> إلى اعتبار أنّ المادة 19 مكن الاتفاقية لم تتضمن تحديدا لفترة المسؤولية عن التأخير ، بعكس ما ورد في المادتين 17 و18 ، لأنّ عبارة "النقل بطريق الجو" الواردة في نص المادة 19 لا تشير إلى تلك الفترة ، كون أنّ النص يتكلم عن التأخير

<sup>1</sup> طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 156 .

<sup>2</sup> يتمسك الفقيه Goedhuis بتفسيره هذا استنادا إلى صياغة المادة 19 التي جاءت على الشكل التالي : "...التأخير في نقل الركاب... بطريق الجو" حيث جاءت تفيد حالة الطيران حصرا .

<sup>3</sup> لعلّ هذا التفسير الضيق لفترة النقل الجوي يتفق مع نص المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 89/02 المؤرخ في 2002/03/02 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات العمل الخاصة بالمستخدمين الملاحين المهنيين ، الذي ينص على : "مدة الطيران هي الوقت التي تبدأ فيه الطائرة بالتحرك بوسايلها الخاصة من أجل الإقلاع إلى غاية اللحظة التي تبيض فيها في نهاية الرحلة" ..

<sup>4</sup> حفيظة السيد الحدّاد ، المرجع السابق ، ص 152 .

<sup>5</sup> محمد فريد العربي ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، طبعة 1998 ، ص 115 .

<sup>6</sup> Drion ; cité par : A. Cisse, mémoire précité, p 26.

في النقل الجوي وليس التأخير أثناء النقل الجوي<sup>1</sup>، وبالتالي لا ينحصر التأخير الذي يعنيه النص بالضرورة في ذلك الذي تتعرض له الطائرة في رحلتها الجوية فقط.

ووفقا لهذا المعنى، تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن كل حالة يتم فيها نقل الركاب متأخر عما كان يجب وفقا للعقد بصرف النظر عن اللحظة التي وقعت فيها الحادثة المسببة للتأخير وإثما المهم هو معرفة ما إذا كان الراكب وأمتعته قد وصلا إلى محل الوصول في الميعاد المتفق عليه أم لا<sup>2</sup>.

وخلاصة هذا الرأي، أن المادة 19 لا تتكلم عن فترة النقل الجوي وإثما عن التأخير في النقل الجوي، وينكشف هذا التأخير لحظة نزول الراكب من الطائرة في مطار الوصول، فإذا تم ذلك في وقت متأخر عما هو منصوص عليه في العقد كان هناك تأخير في النقل، أما إذا كان نزول الراكب قد تم في الميعاد فلا يكون هناك تأخير في النقل يجعل الناقل مسؤولا عنه وفقا للمادة 19 من الاتفاقية، ولو وقع تأخير للراكب أو أمتعته بعد هذه اللحظة كالتأخير الذي يحدث بسبب إجراءات الجمرcke مثلا فهذا التأخير لا يخضع لحكم المادة 19 وإثما لحكم القانون الداخلي الواجب التطبيق<sup>3</sup>.

ورغم جاذبية هذا الرأي لاسيما بالنسبة للركاب حيث يمثل حماية فعالة لمصالحهم التي يهددها التأخير، إلا أنه يصطدم بالواقع العملي الذي تسير عليه شركات الطيران وخاصة الأعضاء في IATA والتي تقضي شروطها بعدم تحديد ميعاد النقل في مستند النقل، لأن مواعيد النقل تقريبية، كما أن القول بإقصاء التأخير الحاصل بعد نزول الراكب من الطائرة من نظام مسؤولية الناقل الجوي قول غير دقيق، وذلك لأن التأخير في النقل يرتبط بداهة بفترة النقل التي لا تنتهي بنزول الراكب من الطائرة أو تفريغ أمتعته منها، بل إنها تمتد إلى أبعد من ذلك بدخول الراكب إلى مبنى مطار الوصول وتخلصه من وصاية الناقل وتسلمه لأمتعته في ذلك المطار<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> "Retard dans le transport aérien et pas pendant le transport aérien".

<sup>2</sup> يقترب من هذا الرأي: محمد مختاري بربري، عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 152. وأيضا: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 91.

<sup>3</sup> حول هذا الفقه: انظر: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 311. وهو في غالبه فقه إنجلوساكسوني.

<sup>4</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 370.



## الفقرة الثانية :

### تفسير فترة النقل إحالة:

لا يعتمد جانب آخر من الفقه <sup>1</sup> في تحديد فترة النقل التي يجب وقوع التأخير خلالها حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن هذا التأخير ، على تفسير نص المادة 19 في حد ذاته وإنما يركز على الإحالة إلى نص المادة 18 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية في نقل الأمتعة والبضائع. ويعتبر هذا الفقه أن فترة النقل الجوي في المسؤولية عن التأخير هي نفسها فترة النقل الجوي المنصوص عليها في المادة 18 الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة والبضائع التي سبق لنا تفسيرها ، وذلك على أساسا المماثلة في الضرر الناجم عن كلتا حالتى المسؤولية ، إذ أن الضرر الذي يترتب عن التأخير هو من نفس طبيعة الضرر الذي نصت عليه المادة 18 كاهلاك أو التلف، فيكون من المنطق أن يعطى لفترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي أعطي لفترة النقل الجوي الخاصة بسرمان الالتزام بضمان سلامة الأمتعة والبضائع الوارد في المادة 18 السالفة الذكر <sup>2</sup>.

وإن كان هذا الرأي يصدق على التأخير في نقل البضائع والأمتعة ، فمن غير المعقول انطباقه على التأخير في نقل الركاب ، لأنه إذا كان متصورا أن يترتب على التأخير في نقل الأمتعة بعض الأضرار التي تعدّ من قبيل الأضرار المذكورة في المادة 18 من الاتفاقية ، فإن الضرر الناجم في نقل المسافرين لا يحتمل هذا التصور <sup>3</sup>، مما يؤدي بنا إلى القول أن هذه النظرية نسيية. واستدراكا للنقائص وتفاديا للانتقادات التي تلقاها هذا الرأي ، ذهب جانب من الفقه الذي يقول به إلى محاولة تغطية التأخير في نقل المسافرين ، وهي الحالة التي تجاهلها الرأي المنتقد ، من خلال اعتبار الناقل الجوي مسؤولا عن كل تأخير بدءا من الوقت الذي يصبح فيه راغب السفر أو الأمتعة التي يحملها معه أو البضائع المزمع نقلها تحت رعاية الناقل الجوي أو تابعيه تمهيدا لعملية النقل وحتى إتمامها بوصول المسافر إلى المكان الذي ابتغاه أو بتسليم الأمتعة أو البضاعة ،

<sup>1</sup> M. Lemoine, Op.cit, p 561 ; M. Litvine, Op.cit, n° : 90 ; J. Sesseli, Op.cit, p 36.

<sup>2</sup> يقصد بفترة النقل هنا فترة خضوع الأمتعة والبضائع لحراسة الناقل الجوي طبقا للمادة 18 من اتفاقية وارسو.

<sup>3</sup> حول الانتقادات التي وجهت لهذا الفقه ، فايز نعيم رضوان ، المرجع السابق ، ص 172 ، محمد فريد العرييني ، المرجع السابق ، ص 227.

فمسؤولية الناقل الجوي تنعقد عن كل تأخير يحدث أثناء وبمناسبة عملية النقل في مجموعها ولو وقع هذا التأخير خارج النطاق الضيق لفترة النقل<sup>1</sup>.

ويبدو في نظرنا أن اعتماد معيار خضوع المسافر لرقابة الناقل في تحديد فترة المسؤولية عن التأخير من شأنه توسيع مجال هذه المسؤولية أكثر مما يحتمل. فحقيقة أنه لا يجب حصر هذه الفترة في عملية النقل فقط ، ولكن لا يجب من ناحية أخرى مدّ هذه الفترة لتشمل كامل المدّة التي يكون فيها المسافر تحت وصاية الناقل ، فالتأخير في نقل الراكب من وسط المدينة إلى المطار مثلا يخرج عن حكم النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي ويدخل في حكم القانون الوطني الواجب التطبيق ، فمعيار خضوع المسافر لرقابة الناقل معيار غير دقيق.

## الفرع الثاني:

### فترة التأخير الموجبة للمسؤولية:

نظرا للانتقادات التي وجهت إلى الآراء السابقة حول تحديد فترة النقل الجوي في حالة التأخير ، اتجه الفريق الغالب من الفقه إلى القول بأن المادة 19 (المادة 147 ق.ط.م.ج)، فيما يتعلق بتحديد فترة النقل، قد أحالت ضمنا إلى المادتين 17 و 18 من الاتفاقية ( المادتين 145 و 146 من ق.ط.م.ج ) اللتين تحدّدان فترة النقل الجوي التي يسري خلالها الالتزام بسلامة الركاب والالتزام بسلامة الأمتعة والبضائع<sup>2</sup>.

وبناء على ذلك ، يكون أمرا منطقيًا أن يسري الالتزام بتنفيذ النقل في الميعاد بالنسبة للركاب خلال فترة سريان الالتزام بالسلامة ، و أن يسري الإلتزام بنقل الأمتعة في الميعاد خلال فترة سريان الإلتزام بالمحافظة على سلامة هذه الأمتعة ، فيكون الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتدّ من لحظة مغادرة الراكب ، تحت إمرة الناقل الجوي أو تابعيه القاعة المعدّة لتجمع المسافرين بمطار الإقلاع للتوجه إلى الطائرة المعدّة لنقله حتّى لحظة تخلّصه من وصاية الناقل الجوي أو تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول ، كما

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 324 ، والفقيه يبرز هذا التوسيع في فترة النقل بطبيعة اختيار راغب السفر لناقل كالناقل الجوي ولوسيلة نقل سريعة كالطائرة.

<sup>2</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 311 ؛ جلال وفاء محمددين ، المرجع السابق ، ص 290 ؛ فايز نعيم رضوان ، المرجع السابق ، ص 172 ؛ حفيظة السيد حداد ، المرجع السابق ، ص 182 ؛ محمد بهجت أمين قايد ، المرجع السابق ، ص 115 ؛ ثروت علي عبد الرحيم ، المرجع السابق ، ص 74.

يسأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الأمتعة من وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها الأمتعة في حراسة الناقل<sup>1</sup>.

وبذلك يكون هذا الرأي قد أكمل وجه القصور الذي اكتنف الرأي السابق والذي حدّد فترة النقل الجوي في المسؤولية عن التأخير وفقاً للمادة 18 فقط ، كما أنّه يحفظ لنظام مسؤولية الناقل الجوي وحدته وتناسقه ، ذلك أنّ اتفاقية وارسو فرضت على الناقل الجوي نظاماً للمسؤولية يقوم على الخطأ المفترض سواء في نقل الركاب أو الأمتعة ، وحملته التزاماً ببذل عناية في المحافظة على سلامة الراكب وأمتعته ، وحملته إلتزاماً ببذل عناية في المحافظة على سلامة الراكب وأمتعته ، ويسري هذا الإلتزام خلال فترة زمنية محدّدة نصّت عليها المادة 17 و 18 ، ولما كانت المسؤولية عن التأخير تشمل التأخير في نقل الركاب والتأخير في نقل الأمتعة ، فيكون من المنطقي أن تتحدّد الفترة التي تتحقّق خلالها هذه المسؤولية بالفترتين الوارديتين في المادتين 17 و 18 من الاتفاقية ، فتتحقق على هذا النحو وحدة نظام مسؤولية الناقل في جميع حالات المسؤولية<sup>2</sup> ، بما في ذلك المجال الذي تتحقّق فيه هذه المسؤولية.

#### • وجهة نظر:

إن كان هذا الرأي الأخير في تحديده لفترة النقل فيما يتعلق بالمسؤولية عن التأخير يستعين بالإحالة على المادتين 17 و 18 من اتفاقية وارسو ، ممّا يحفظ تناسق ووحدة نظام مسؤولية الناقل الجوي في هذه الاتفاقية ، فإنّ الأمر لم يعد كذلك في ظلّ اتفاقية مونتريال 1999 كما رأينا ، بعد أن أضحت المسؤولية في نقل الركاب وأمتعتهم مسؤولية موضوعية وظلت المسؤولية عن التأخير مسؤولية شخصية ، ممّا يجعل الادعاء بأنّ الإحالة على المادتين 17 و 18 هي الحلّ الأنسب لتحديد فترة النقل في المسؤولية عن التأخير بما يحفظ وحدة وتناسق نظام المسؤولية ادعاءً واهياً ومرفوضاً. وإن كنا من جانبنا نشايح هذا الرأي الذي يتبع منطق الإحالة إلّا أنّنا لا نتفق معه في مجمله أو على إطلاقه ، حيث أنّه من المقبول أن تمتدّ فترة النقل في المسؤولية عن التأخير في نقل الأمتعة خلال الفترة تواجدتها في حراسة الناقل ، بمعنى أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير في نقل

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 227.

<sup>2</sup> فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 371 ؛ مستنداً في هذا إلى رسالة العريني عن التأخير من جامعة باريس سنة 1970 ، ص 101 وما بعدها ، كما يستند الفقيه إلى الأعمال التحضيرية ، حيث كان المشروع النهائي للاتفاقية يجمع نصوص المواد 17 و 18 و 19 في نص واحد ، ثمّ تمّ توزيع هذا النص إلى ثلاثة نصوص دون أن يغيّر هذا التوزيع من وحدة نظام المسؤولية.

الأمّعة إذا وقع هذا التأخير بين لحظة تسلّمه إياها في مطار القيام إلى حين تسليمها للراكب في مطار الوصول ، وفقاً للإحالة على المادة 18 من اتفاقية وارسو والمادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 المتعلقة بالمسؤولية في نقل الأمّعة ، لاسيما وأنّ الضرر الناجم عن التأخير من نفس طبيعة الضرر المنصوص عليه في هاتين المادتين وهو الهلاك أو التلف أو الضياع.

لكننا لا نساير هذا الفقه بشأن تحديد فترة النقل في المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب بالإحالة إلى المادة 17 من الاتفاقية ( المادة 145 ق ط م ج ) ، أي أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير في نقل الركاب إذا حصل هذا التأخير بين لحظة مغادرة الركاب لمبنى المطار تحت إمرة الناقل للالتحاق بالطائرة ولحظة دخوله مبنى طائرة الوصول<sup>1</sup> ، وذلك لأنّ القول بهذه الإحالة يؤدي إلى اعتبار المادة 19 (المادة 147 ق ط م ج) عديمة الجدوى ، لأنّه يكون من الصعب ، إن لم يكن من المستحيل ، على الركاب إثبات حصول التأخير أثناء هذه الفترة التي نادراً ما يحدث تأخير خلالها ، ممّا يلقي بعبء الإثبات على كاهل الركاب وهو ما يعدّ منافياً لنظام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير القائم على أساس الخطأ المفترض ، كما أنّه لا يمكن القياس على إحالة المادة 9 إلى المادة 18 بشأن تحديد مجال المسؤولية عن التأخير في نقل الأمّعة ، لأنّ هذه الإحالة تستند إلى المماثلة في الضرر الحاصل عن التأخير وذلك المنصوص عليه في المادة 18 ، وهو ما تفتقد إليه الإحالة من المادة 19 إلى المادة 17 لأنّ الأضرار بين النصين متباينة من حيث طبيعتها ، ممّا يؤدي بنا إلى نفي أية علاقة بين النصين ، وبالتالي استحالة إعمال الإحالة لتحديد فترة المسؤولية عن التأخير.

وعليه ، نرى أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن كل تأخير وقع قبل أو أثناء أو بعد عملية النقل ، بحيث يمتدّ مجال مسؤوليته عن هذا التأخير طوال فترة تعرّض المسافر لمخاطر التأخير المرتبطة مباشرة بعملية النقل ، والتي تبدأ في السريان لحظة خضوع المسافر لوصاية الناقل داخل مبنى مطار الإقلاع ولا تنتهي إلاّ بدخوله مبنى مطار الوصول وتخلصه من رقابة الناقل هناك.

فالمعيار الذي نعتمد عليه في هذا الشأن هو مدى وجود الركاب تحت إمرة الناقل ووصايته في وزمان ومكان تحف به مخاطر التأخير المرتبطة بعملية النقل لا مخاطر الطيران ،

<sup>1</sup> وهو التفسير المتفق عليه فقها وقضاء لعبارة "على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والنزول" الواردة في المادة 17 من الاتفاقية كما رأينا سابقاً.

لأنّ المسألة لا تتعلق بسلامة المسافر وإنّما تتعلق بإتمام النقل في الميعاد دون تأخير ، لذلك تعتبر فترة تواجد الراكب داخل مبنى مطار الإقلاع وتحت وصاية الناقل داخلة ضمن مجال تحقق المسؤولية عن التأخير باعتبار أنّ هذه الفترة تعدّ حيزاً خصباً للتأخير ومجالاً لمخاطره ، طالما أنّ خضوع الراكب لرقابة الناقل داخل المطار يقتضي بالضرورة إتباع الراكب ، هناك مجموعة من الإجراءات التي يفرضها عليه الناقل بقصد الالتحاق بالطائرة والتي قد يؤدي عدم إتمامها في مواعيدها المحددة ، بتقصير من الناقل إلى وصول الراكب متأخراً إلى الوجهة التي يقصدها.

فكل تأخير في إتمام هذه الإجراءات والخطوات لابدّ أن يكون مشمولاً بأحكام مسؤولية الناقل الجوي سواء في الاتفاقية أو قانون الطيران المدني بحسب كون النقل دولياً أو داخلياً ، أمّا التأخير الذي يحصل قبل الانصياع لرقابة الناقل داخل مطار الإقلاع أو قبل الدخول إلى المطار ، فلا يسأل عنه الناقل الجوي إلّا وفقاً للقواعد العامة في القانون الوطني الواجب التطبيق إن كان النقل دولياً ، أو القواعد العامة في القانون الجزائري إن كان النقل داخلياً.

وعلى ذلك ، يكون هناك تأخير يوجب مساءلة الناقل الجوي سواء حصل هذا التأخير في خلال إجراءات التسجيل أو أثناء التواجد داخل القاعة المعدّة لمغادرة المسافرين نحو الطائرة أو عند القيام بعمليات الصعود إلى الطائرة ، كما يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير في إقلاع الطائرة أو هبوطها بفعل ازدحام المطار أو سوء الأحوال الجوية أو التأخير في وصول الطائرة بسبب التقليل من سرعتها ، أو التأخير في إنزال الركاب بسبب عدم إحضار السلم المعدّ لذلك ، كل هذا التأخير وغيره يؤاخذ عليه الناقل إذا ما حدث في الفترة التي يكون فيها الراكب تحت إمرة الناقل ومعرّضاً أثناءها لمخاطر التأخير المرتبطة مباشرة بعملية النقل ، إلى حين تخلصه من وصاية الناقل بدخوله مبنى مطار الوصول حيث لا وجود لمخاطر التأخير هناك.

وعلى أية حالة ، إنّ مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص أو نقل الأمتعة أو عن التأخير من شأنه أن يكشف عن وجود علاقة سببية بين الضرر والفعل المؤدّب له ، ذلك أنّ وقوع هذا الفعل أثناء فترة النقل الجوي كافٍ وضروري لافتراض رابطة السببية سواء وقع الضرر خلال تلك الفترة أو بعدها.

ولكن رابطة السببية معرّضة للانتفاء بمجرد إثبات إحدى حالات الإعفاء التي تقرّرت

لصالح الناقل الجوي وهو ما سنراه فيما يلي.

## المبحث الثاني:

### مجال انتفاء مسؤولية الناقل الجوي:

بعد أن تبين لنا المجال الإيجابي الذي تحي فيه مسؤولية الناقل الجوي ويتحقق خلاله الإخلال بالالتزامات الملقاة على عاتقه، نتعرض الآن إلى نظيره السلبي الذي تنتفي فيه هذه المسؤولية وتندثر وذلك من خلال الوسائل المخولة للناقل الجوي لدفعها. وترتبط وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي ارتباطا وثيقا بأساس هذه المسؤولية من جهة، وبطبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل الجوي من جهة أخرى. فقد أوضحنا فيما سبق أن مسؤولية الناقل الجوي عرفت تطورا جذريا من حيث طبيعتها ومن حيث طبيعة التزام الناقل الجوي فيها، إذ بعد أن كانت في ظل نظام وارسو مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل والذي يعتبر التزامه مجرد التزام عقدي يبذل عناية، أضحت مسؤولية موضوعية قوامها الضرر يلتزم الناقل الجوي في إطارها التزاما قانونيا بتحقيق نتيجة.

أما النظام الجديد، اتفاقية مونتريال 1999، فقد مزج المشرع الدولي فيه بين الطبيعتين الشخصية والموضوعية، فاعتبر مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس تارة، وجعلها مادية مؤسسة على أساس الخطر تارة أخرى، وذلك بحسب موضوع النقل وطبيعة الضرر الحاصل.

وبناء عليه سنتناول في مطلب أول سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي في ظل نظام وارسو بما في ذلك قانون الطيران المدني الجزائري الذي أخذ عنه، ونتبعه بمطلب ثان نتعرض من خلاله لحالات استبعاد هذه المسؤولية وفقا لاتفاقية مونتريال 1999.

### المطلب الأول:

#### طرق دفع المسؤولية في ظل نظام وارسو

إذا كان نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 وقانون الطيران المدني الجزائري الذي أخذ عنهما، قد جعل خطأ الناقل ثابتا بمجرد تحقق الضرر للركاب أو الأمتعة خلال فترة النقل الجوي، وكان ينظر إلى خطأ الناقل على أنه إخلال بالتزام ببذل عناية

لا بتحقيق نتيجة، فمن الطبيعي أن ينعكس ذلك على ما يملك الناقل من وسائل لدفع مسؤولية عن الضرر الحاصل، فجعل في طبيعة هذه الوسائل قيام الناقل بإثبات أنه وتابعيه قد بذلوا قدر العناية المتطلبة لتفادي الضرر أو أنه قد استحال عليهم ذلك لسبب أجنبي عنهم.

فللناقل الجوي وفقا لهذا النظام أن يتخلص من المسؤولية إما بإثبات انتفاء الخطأ وإما بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو الخطأ المضرور أو العيب الذاتي في الأمتعة (الفرع الأول).

أما في نظام مسؤولية الناقل الجوي الذي جاء به اتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا 1971، والذي يتبنى المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس نظرية الخطر، فليس للناقل أن ينفي الخطأ عن نفسه أو يرد الضرر إلى قوة القاهرة أو ينفي الخطأ عنه ، بل تضيق دائرة أسباب الإعفاء من المسؤولية إلى أقصى حد لها وتنحصر في خطأ المضرور أو طبيعة الأمتعة فقط (فرع ثاني).

## الفرع الأول:

### طرق دفع المسؤولية القائمة على أساس الخطأ

سبق أن ذكرنا أن نظام المسؤولية الذي تبنته اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وقانون الطيران المدني الجزائري الذي تأثر به، قد عدل عن اعتبار التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة وأنه اعتبره التزاما ببذل عناية. وكان مقتضى ذلك وقوع عبء إثبات تقصير الناقل على عاتق المضرور.

ولكن الاتفاقية – رعاية لجانب المضرورين وتقديرا لصعوبة إقامة مثل هذا الإثبات من جانبهم – افترضت خطأ الناقل ونقلت عبء الإثبات من على عاتقهم وجعلته على عاتق الناقل، بحيث يجب على الناقل إذا أراد أن يثبت عدم تقصيره المفترض وبالتالي أن يتخلص من المسؤولية، أن يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعيه كل الإجراءات الضرورية المعقولة لتفادي الضرر (الفقرة الأولى)، بل ويستطيع أن يتخلص من المسؤولية كذلك في حالة عدم اتخاذه مثل هذه الإجراءات إذا أثبت أنه كان يستحيل عليه أو على تابعيه اتخاذها (الفقرة الثانية).

هذا فضلا عن أنه بإمكان الناقل رد الضرر الحاصل إلى خطأ المضرور أو طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها (الفقرة الثالثة).<sup>1</sup> - 2

### الفقرة الأولى:

#### اتخاذ التدابير الضرورية - نفي الخطأ -

إن إقامة الدليل على واقعة سلبية يبدو متعذرا في كثير من الأحيان، لذا يتم إثباتها بإثبات واقعة إيجابية مقابلة يؤخذ منها ثبوت الواقعة السلبية. فمن يريد إثبات عدم ارتكابه خطأ يستطيع ذلك بإثبات واقعة إيجابية مقابلة.<sup>3</sup>

لذلك اختارت المادة 20 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي والمقابلة للمادة 1/148 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 للتعبير عن انتفاء الخطأ في جانب الناقل وتابعيه، أن يثبت واقعة إيجابية هي اتخاذه وتابعيه الإجراءات الضرورية، حيث يقرر النصاب عدم مسؤولية الناقل إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر. فانتهاء الخطأ واتخاذ الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر تعبيران يؤديان نفس المعنى وهو أن الناقل قد تصرف في تنفيذ الالتزام بسلامة الركاب وأمتعتهم وبالنقل في الميعاد وفقا لمستوى الناقل الحريص، وأنه بذل في سبيل ذلك العناية المطلوبة منه.

وعليه يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعيه لم يرتكبوا خطأ، وذلك إذا أقام الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر. ولكن ما المقصود بالتدابير أو الإجراءات الضرورية "Mesures nécessaires" التي يتعين على الناقل وتابعيه اتخاذاها؟ (أولا).

<sup>1</sup> في الواقع يمكن رد هذه الوسائل إلى السببين المعروفين في القواعد العامة، فبينما تترد وسيلة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر إلى انتفاء الخطأ، فإن الوسائل الأخرى: القوة القاهرة وخطأ المضرور والعيب الذاتي في الأمتعة ما هي إلا تطبيقات للسبب الأجنبي عن الناقل الذي لا يد له فيه.

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أن بروتوكول لاهاي 1955 قد ألغى الخطأ الملاحي والخطأ في قيادة الطائرة كحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية (المادة 10 من بروتوكول لاهاي 1955). ولكنه بالرغم من مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي في أن واحد بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02، إلا أن المشرع الجزائري استبقى الخطأ الملاحي الذي ألغاه البروتوكول وذلك في القانون رقم 166/64 المؤرخ في 1964/03/02 المتعلق بالخدمات الجوية، ولكن سرعان ما ألغى هذا الدفع بالقانون رقم 98-06 المتعلق بقواعد الطيران المدني الذي جاء خلوا منه.

<sup>3</sup> جميل الشرقاوي، الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، 1976، ص15.



ولا يكفي لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية إثباته اتخاذ التدابير اللازمة فحسب، بل أن المسألة تستدعي التعرض لحالة خاصة وجدّ واردة تتعلق بمدى إمكان تحميل الناقل تبعه بقاء سبب الحادث مجهولا. (ثانيا).

### أولا: المقصود بالإجراءات الضرورية

لم تحدد اتفاقية وارسو ولا قانون الطيران المدني الجزائري المقصود بعبارة "الاحتياطات أو التدابير الضرورية"، بل أنهما تركا الأمر لتفسير الفقه وتقدير القضاء. ولقد تأرجح الفقه والقضاء وهما بصدد تفسير تلك العبارة بين اتجاهين: أخذ أولهما بالتفسير الموسع لها بما يتماشى مع طبيعة التزام الناقل الجوي، أما ثانيهما فضيق من تفسيرها وشدد من مسؤولية الناقل الجوي.

و قبل التفصيل في هذين الاتجاهين، نشير إلى أنه يوجد إلى جانبهما اتجاه ثالث تزعمه كل من الفقيهين **Koffka** و **Bondenstein**، وقف عند المعنى الحرفي لعبارة "التدابير الضرورية"، قاصدا بها كل التدابير التي من شأن اتخاذها أن يؤدي موضوعيا إلى منع حدوث الضرر، أو هي تلك التدابير التي لو اتخذت ما وقع الضرر.<sup>1</sup> غير أن الفقه يجمع على استبعاد هذا التفسير على اعتبار أن المادة العشرين من اتفاقية وارسو تحتوي على وسيلتين منفصلتين لدفع المسؤولية: الأولى هي اتخاذ الناقل وتابعيه كل التدابير الضرورية، والثانية هي استحالة اتخاذهم لها. فلو كانت الوسيلة الأولى تعني كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعيا إلى منع حدوث الضرر، لأفرغت هذه الوسيلة من معناها ولتلاشى كل مجال لإعمالها<sup>2</sup>، حيث يترتب على هذا التفسير قصر الوسائل التي يستطيع الناقل بمقتضاها الفكك من المسؤولية على الوسيلة الثانية فقط والمتمثلة في استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر، مما يعني مطالبة الناقل بإقامة الدليل على القوة القاهرة، وهو ما يناقض غرض الاتفاقية الرامي إلى التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي من خلال اعتبار التزامه مجرد التزام ببذل عناية وتمكينه، على افتراض خطئه، من إثبات بذله هذه العناية لا القوة القاهرة.<sup>3-1</sup>

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص446.

<sup>2</sup> فريد العريني، المرجع السابق، ص231، يحي أحمد البنا، رسالته السابقة، ص211.

<sup>3</sup> حسن كيرة، مقاله السابق، ص34؛ فاروق زاهر، المرجع السابق، ص409؛ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق،

ص447؛ 63. J.Sesseli, op, cit, p 176. Chanveau, op, cit, p 542. M.Lemoie, op, cit,

M. Lemoine, op. cit, p542; Chauveau, op. cit, p176; J. Sesseli, op. cit, p63.

وإذا كان الإجماع منعقدا في الفقه على استبعاد التفسير الحرفي لنص المادة 20، فإنه ما لبث أن انقسم على نفسه حول طبيعة الإثبات، الذي على الناقل أن يقوم به، إلى اتجاهين: اتجاه موسع وآخر مضيق.

### أ- الاتجاه الأول:

ينادي هذا الاتجاه، والذي نرى أن المشرع الجزائري يتبناه، بضرورة التوسع في تفسير عبارة "التدابير الضرورية"، على اعتبار أن الاتفاقية لم تحمّل الناقل الجوي إلا التزاما ببذل عناية، ومن ثم فإنه يتعيّن تفسير نص المادة 20 بما يتفق وطبيعة هذا الالتزام. ولهذا يرى هذا الفريق من الفقه<sup>2</sup> أنه يكفي الناقل الجوي لكي يتحل من المسؤولية، أن يثبت أنه وتابعه قد بذلوا المهمة الواجبة أو العناية المطلوبة *Due diligence* من خلال إثبات اتخاذهم "التدابير المعقولة" لتفادي وقوع الضرر<sup>3</sup>. وعلى ذلك، فلا تعني التدابير الضرورية التي يعفى الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات اتخاذها سوى التدابير المعقولة التي تقاس بالمعيار الموضوعي المعروف بمعيار الناقل الحريص أو رب الأسرة الحريص *B.P.F* الذي يوجد في نفس ظروف الناقل المسؤول<sup>4</sup>.

وبناء على ذلك، لا يلتزم الناقل الجوي بإقامة الدليل على أنه لم يرتكب أي خطأ لأن ذلك يؤدي إلى إقامة الدليل السلبي، أي إثبات سبب الحادث الذي أدى إلى وقوع الضرر وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه وهو أمر يستحيل على الناقل في أغلب الحالات، بل أن كل ما يطلب

<sup>1</sup> وفي القضاء أنظر: "L'expression "necessary measures" ne devait pas être prise à la lettre, car sinon la preuve serait très difficile, il suffit donc que le transporteur établisse qu'il a pris toutes les "reasonable mesures" qui on était en droit d'attendre". Trib. Du dist. Sud de New York 16 Avril 1977, cité par: G. Legier, art. précité, p267

<sup>2</sup> M. Lemoine, op.it, n:815; P. Chauveu, op.cit, n:333; M. Litvine, op.cit, p255; H. Zoghbi, Thèse précitée, p16,17,; et autres.

وفي الفقه المصري: ثروت الأسبوطي، المرجع السابق، ص 446، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 232، محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص36، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص340، فرج السيد سليمان، المرجع السابق، ص217.

<sup>3</sup> تعني عبارة التدابير المعقولة في القانون الإنجلو أمريكي بذل المهمة الواجبة *Due diligence* التي يترد أصلها إلى التشريع الأمريكي المعروف باسم Harter Act 1924 الذي أصدرته الولايات المتحدة لحماية الشاحنين البحريين الأمريكيين من تسلط المجهزين الأوروبيين الذين درجوا على تضمين عقودهم مع الشاحنين الأمريكيين شروطا تعفيهم من المسؤولية حتى عن أخطائهم الشخصية. فجاء هذا القانون لتحميل الناقل البحري الالتزام ببذل المهمة الواجبة في المحافظة على البضاعة وإعداد سفينة صالحة للملاحة، فإن هو قصر في هذا الالتزام تحققت مسؤوليته، وقد انتقلت فكرة المهمة الواجبة إلى اتفاقية بروكسل 1924 بشأن سندات الشحن، التي أخذت اتفاقية وارسو عنها هذه الفكرة. أنظر: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص408، وأيضا: Alain Levasseur, Droit des Etats-Unis, Dalloz, Paris, 1994. Loic Gard, La due diligence du droit anglo-saxon, RFDA, 1985, p126.

<sup>4</sup> يحي أحمد البناء، رسالته السابقة، ص 215، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 232؛ Chauveu, op.cit, n: 819; Lemoine, op.cit, n: 334

من الناقل هو أن يقيم الدليل الإيجابي فقط على انتفاء الخطأ وذلك من خلال إثبات اتخاذه للتدابير المعقولة قبل وأثناء الرحلة الجوية.<sup>1</sup>

وتتمثل التدابير المعقولة، وفقا لهذا الاتجاه الذي يتبناه المشرع الجزائري ، والتي من شأن

إثبات اتخاذه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الحاصل في:

- إقامة الدليل على أنه أعد طائرة صالحة للملاحة وفقا للقواعد والشروط الفنية، و أنها كانت محل

فحص دوري وصيانة مستمرة من جانبه للتأكد من صلاحيتها وخلوها من العيوب، وسيله إلى

ذلك هو تقديم شهادة قابلية الطائرة للملاحة<sup>2</sup>، وشهادات الفحص والصيانة الدورية لها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 316؛ عبد الرافع موسى، أبعاد ومفهوم التدابير الضرورية في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو

1929، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص9 وما يليها، A.Seriaux, op.cit, p35, M. Litvine, op.cit, p253.

<sup>2</sup> وتسمى أيضا بشهادة الصلاحية للطيران، وهي عبارة عن وثيقة تصدرها سلطات الطيران المدني، تقر فيها بصلاحية الطائرة للطيران خلال فترة زمنية محددة قابلة للتجديد، وذلك بشرط أن يلتزم الناقل بإتباع الشروط الواردة في الوثيقة. ويجب حمل هذه الوثيقة على متن الطائرة في كل رحلة تقوم بها وهي تتضمن بيانات عدة أهمها: نوع الطائرة ورقم تسجيلها وصور لأجهزتها ومعداتنا والرقم الصناعي لها ومكان التصنيع وسنته. وتدل هذه الشهادة على أن الطائرة مطابقة للشروط والمعايير الدولية لسلامة الرحلة الجوية في هذا الخصوص، أنظر: سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص32؛ جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص68؛ هاني دويدار، المرجع السابق، ص68.

وقد ألزم المشرع الجزائري في المادة 67 و68 من ق.ط.م. ومن خلال المرسوم التنفيذي رقم 207/09 الصادر في 11 جوان 2009 المتضمن الشروط العامة القابلية لملاحة الطائرات واستغلالها، ضرورة حيازة الناقل الجوي لشهادة القابلية للملاحة، وذلك أسوة بمعاهدة شيكاغو 1944 في مادتها 29 وما يليها، والتي تعد الجزائر طرفا فيها (المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 1963/03/05). أنظر أيضا: المرسوم التنفيذي رقم 108-04 المؤرخ في 13 أفريل 2004 المحدد لخصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحة ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران.

<sup>3</sup> : على الرغم من أن الطائرة دقيقة الصنع ومعقدة التركيب تقتضي صناعيتها تكنولوجيا متطورة وعالية، وليس لغير صانعيها العلم بها على وجه اليقين، فإنه يجب على الناقل عند اقتناء الطائرة القيام بفحصها للتحقق من صلاحيتها قبل بداية تشغيلها وطوال عمر الطائرة وحتى عند إجراء عمليات الصيانة الدورية والسنوية لضمان استمرار هذه الصلاحية، وهو الأمر الذي أكد عليه المشرع الجزائري في المادة 35 و36 من ق.ط.م. إلى جانب النصوص التنظيمية لا سيما المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 09-207 المؤرخ في 17 جوان 2009 المحدد للشروط العامة لقابلية ملاحة الطائرات واستغلالها والتي تقتضي بأنه "يجب صيانة الطائرة بما فيها محركاتها وتجهيزاتها وأجهزتها اللاسلكية دوماً وبانتظام طبقاً لإجراءات الصيانة الموصى بها من طرف صانعيها والتي اعتمدها المشغل وصادقت عليها السلطة المكلفة بالطيران المدني". وأوجبت المادة 7 من نفس المرسوم ضرورة تضمين ذلك في بطاقة الصيانة وسجلاتها. كما ألزم نفس المرسوم في مادته 14 الناقل الجوي، من خلال قائد الطائرة الذي يعد تابعاً له، بضرورة فحص الطائرة قبل كل رحلة تقوم بها بما يضمن أمن الطائرة وسلامة ركابها وذلك من خلال كشف وتسجيل الإختلالات والعيوب التقنية الملاحظة على الطائرة في رحلاتها السابقة بواسطة دفتر الرحلات الذي يشير إلى ذلك والمنصوص عليه في المادة 66 من نفس المرسوم. كما يجب على الناقل إعداد قوائم مراجعة لكل طائرة يتعين على أعضاء الطاقم تطبيقها قبل كل إقلاع وعند الإقلاع وأثناء الطيران وعند الهبوط وبعده وفي حالة الاستعجال طبقاً للمادة 14/4 من نفس المرسوم. وفوق كل ذلك، أخضع المشرع الجزائري من خلال المادة 37 من ق.ط.م. كل الطائرات للرقابة التقنية للدولة، بهدف ضمان وتعزيز أمن وسلامة الطيران المدني، وأكد على هذا المسعى المرسوم التنفيذي رقم 134/03 المؤرخ في 24/03/2003 المتضمن شروط وكيفيات احتجاز الطائرات وكيفيات رقابتها التقنية من الدولة.

وتتولى مهمة صيانة الطائرات في الجزائر طبقاً للمادة 9 من المرسوم رقم 207/09 المذكور أنفاً مصلحة صيانة تضم مستخدمين تقنيين ذوي خبرة، ورشات وتجهيزات. وقد تم استحداث مصلحة صيانة رئيسية على مستوى مطار هواري بومدين في ديسمبر 2003 تتولى صيانة وتصليح محركات وأجهزة الطائرة بنسبة 80%، أما 20% المتبقية فلا زالت تتولاها مؤسسات أجنبية في الخارج على غرار: L'Agence Européenne de la sécurité aérienne: A.E.S.A، التي تشرف على مراقبة جميع شركات الطيران الناشطة في الإتحاد الأوروبي سواء كانت طائراتها تابعة للإتحاد أم أجنبية عنه. للتفصيل أكثر أنظر:

Le phare, Inauguration de la base de maintenance des avions à l'aéroport, Houari Boumediène, n:57, Janvier 2004, p32; Le phare, Contrôle des compagnies aériennes, n:80, Décembre 2005, p17; A. Meterfi, Entretien et maintenance des impératifs de sécurité, art, précité, p25.

- وأن أعضاء طاقم الطائرة<sup>1</sup> على درجة عالية من الكفاءة وسبيله إلى ذلك تقديم الرخص والشهادات الدراسية والإدارية<sup>2</sup> التي تثبت صلاحيتهم لقيادة طائرة من ذات الطراز الذي يعملون عليه، وأنهم خضعوا للتدريب الكافي لهذا الغرض<sup>3</sup>، ولم يتجاوزوا الحدود القصوى لساعات الطيران المرخص بها تفاديا للتعب والإرهاق الذي يمكن أن يكون سببا في كارثة جوية<sup>4</sup>.

- إثبات أن تابعيه اتبعوا تنظيماً الملاحة الجوية المتعلقة بالطيران كقواعد الصعود في الجو والهبوط وإتباع مستويات التحليق، والتنظيمات المتعلقة باستخدام المطارات والممرات والطرق الجوية<sup>5</sup>، وأنه أعد وجهد الطائرة بالوسائل والأدوات اللازمة لسلامة الرحلة الجوية، بما في ذلك الطرق الفنية المختبرة والمبتكرة التي أثبت جدواها وفعاليتها في هذا الشأن<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> طاقم الطائرة هو مجموعة من الأفراد التي توجد على متن الطائرة باستمرار للقيام بالمهام التي تستلزمها الرحلة الجوية سواء كانت مهاماً فنية أو خدمة الركاب. ويشمل الطاقم الجوي فضلا عن قائد الطائرة والطارين والفنيين- مهندسين جويين وميكانيكيين وضباط لاسلكي- الأفراد الذين يقومون بخدمة الركاب أثناء الرحلة الجوية من مضيفين وممرضين. أنظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 82، محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص 97. وقد تناول المشرع الجزائري طاقم الطائرة ضمن المادة 174 وما يليها من ق.ط.م، وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، إلى جانب المرسوم التنفيذي رقم 09/207 (المادة 48 منه) والرسوم 09-208 (المادة 43 منه) السابق الإشارة إليها.

<sup>2</sup> تمثل الشهادات التي يتوجب توافرها لدى طاقم قيادة الطائرة على وجه الخصوص في شهادة الرخصة Brevet وشهادة الإجازة Licence وشهادة التأهيل Qualification أنظر: المرسوم التنفيذي رقم 04-109 المؤرخ في 13 أبريل 2004 المحدد لشروط اعتماد شهادات طيران أعضاء طاقم القيادة وكذا المستخدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقمة في الجزائر. وكذا المرسوم التنفيذي رقم 09-206 المؤرخ في 11 جوان 2009 والمتم للرسوم رقم 04-414 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، وكذا القرار الوزاري الصادر في 31 ديسمبر 1995 المحدد لقائمة وخصوصيات شهادات الرخص والإجازات والتأهيل للأشخاص الملاحين للطيران المدني (ج.ر. رقم 96/15) وأخيرا أنظر: MA.Meterfi, le pilote de ligne acteur de première ligne dans le système de transport, Le phare n51, Juillet 2003, p22.

<sup>3</sup> يكون الناقل مسؤولاً عن تحكم أعضاء طاقم الحجرة في أداء مهامهم، ولهذا الغرض يجري لهم بانتظام امتحانات تكوينية وتدريبية مرة واحدة في السنة على الأقل. وكذلك الشأن بالنسبة لطاقم القيادة الذي يتم مراقبته من خلال امتحانات داخلية لضمان استمرارية كفاءته. راجع المادة 43 وما يليها والمادة 51 وما يليها من المرسوم التنفيذي رقم 09-207 المتعلق بشروط قابلية ملاحه الطائرات واستغلالها.

<sup>4</sup> حول فترات الطيران القصوى وفترات خدمة الطيران وفترات الراحة لطاقم الطائرة، أنظر: المرسوم التنفيذي رقم 02-89 المؤرخ في 2 مارس 2002 (المتضمن مدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني (ج.ر. رقم 17/2002)، المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 09-205 المؤرخ في 11 جوان 2009. أنظر أيضا تأكيد المشرع الجزائري على القدرة الجسدية والعقلية للطيارين بوضع سن 65 سنة كحد أقصى لهؤلاء، المرسوم التنفيذي رقم 09-206 المؤرخ في 11 جوان 2009 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني وراجع: هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة في مجال النقل، الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص 8 وما يليها.

<sup>5</sup> أورد المشرع الجزائري قواعد الملاحة الجوية ضمن القسم الأول من الفصل الثامن من قانون ط.م، ونذكر من بين هذه القواعد: قاعدة شرط قيادة الطائرة بدون طيار، قاعدة التحليق بالارتفاع المطلوب، قاعدة سلوك الطريق الذي تحدده سلطة الطيران المدني والمنصوص عليها على التوالي ضمن المواد 75، 78، 83. أنظر أيضا المادة 14 من المرسوم الرئاسي 09/207 المتعلق بالقواعد العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها. راجع في هذا الصدد: هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل، ص 24.

<sup>6</sup> حرصت اتفاقية شيكاغو 1944 في ملحقها الثامن على أن تكون الطائرة مزودة بالأجهزة والمعدات المعتمدة والموثقة بشهادة صلاحية، وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري تنظيماً من خلال المرسوم التنفيذي رقم 09/208 المؤرخ في 11 جوان 2009 يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها. (ج.ر. 35)، ومن بين الأجهزة الواجب توافرها جهاز تسجيل معطيات الطيران وجهاز تسجيل المكالمات والأجهزة اللاسلكية، وتجهيزات مكافحة الصقيع، رادار أرسادي إضافة إلى معدات كصدية النجاة وقوارب النجدة وغيرها من الوسائل اللازمة لسلامة الرحلة.

- وأن الطائرة لم تقلع إلا بعد الاستيقان من حالة الجو، وأنه ظل على اتصال مستمر بقائدها لتزويده بانتظام بالمعلومات المتعلقة بالجو وغير ذلك من الظروف المحيطة بالطائرة، بالتنسيق مع مصلحة المراقبة الجوية ومصلحة الرصد الجوي.<sup>1</sup>
- وأن الطائرة كانت مزودة بوقود كاف لإتمام الرحلة<sup>2</sup>، وأنه لم يتم تحميلها بأكثر مما هو مصرح به.<sup>3</sup>
- وأخيرا على الناقل إثبات اتخاذه كافة التدابير اللازمة والضرورية التي من شأنها مواجهة خطر الإرهاب واختطاف الطائرات، ويدخل في ذلك تدابير السلامة والأمن التي تفرضها منظمة الطيران المدني الدولي<sup>4</sup>، والتي يتبناها المشرع الجزائري في قانونه الوطني<sup>5</sup>.
- وصفوة القول، تعد تدابير ضرورية تلك التي يتخذها الناقل الجوي قبل إقلاع الطائرة وبعد إقلاعها وأثناء تحليقها في الجو إلى حين وقوع الحادث، بما يدل على حسن سير مؤسسته بوجه عام<sup>6</sup>، وهو التفسير الذي يتبناه المشرع الجزائري كما سبق بيانه.

## ب- الاتجاه الثاني:

- لا ينكر هذا الاتجاه ما يراه سابقه من وجوب تفسير نص المادة 20 من الاتفاقية بما يتلاءم وطبيعة التزام الناقل الجوي<sup>7</sup>، إلا أنه يضيق من معنى التدابير الضرورية التي يجب على الناقل اتخاذا

<sup>1</sup> طبقا للمواد 21، 28، 31، 37، من المرسوم التنفيذي رقم 207/09 بل أن المشرع أوجب القيام بعملية الرصد الجوي حتى على متن الطائرة وتبليغها طبقا للمادة 30 من نفس المرسوم، وذلك بواسطة جهاز رادار أرسادي يجب توافره على متن الطائرة طبقا للمادة 25 من المرسوم التنفيذي رقم 208/09.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 207/09 المتعلق بالشروط العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها، والتي تأخذ في الحسبان جميع الظروف التي من شأنها استهلاك الوقود والزيوت أكثر مما هو مقرر في رحلة عادية.

<sup>3</sup> طبقا للمادة 16 و17 من المرسوم التنفيذي رقم 207/09 المذكور أعلاه.

<sup>4</sup> الأصل أن تأمين رحلة جوية قبل الإقلاع من مهام سلطة المطار على اعتبار أن أعمال التفتيش هي عمل من أعمال السلطة العامة في الدولة، إلا أن منظمة ICAO وضعت إرشادات خاصة بعمليات الإرهاب وأوصت الناقل باتباعها عن طريق مجموع الإجراءات الوقائية لتأمين سلامة الطائرة، أنظر:

R.H. Mankiewicz, *Terrorisme aérien et responsabilité civile du transporteur aérien*, art. précité, p385. ومن أهم الإجراءات الحق في منع صعود أي راكب إلى الطائرة أو دخول حقيبتها وإقتناء جهاز للكشف عن الأسلحة والمتفجرات بل أن القضاء الأمريكي قرر على عاتق الناقل الجوي واجب التحذير عن احتمال وقوع أحداث إرهابية، فإتخاذ التدابير الضرورية أصبح يشمل في معناه زيادة على التدابير اللازمة لدرء الخطر الإرهابي، تدابير إعلام المسافرين عن المخاطر التي تلحق بالرحلة الجوية التي يحق لل مسافر العلم المسبق بها أنظر: جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص75، أحمد البنا، رسالته السابقة، ص223.

<sup>5</sup> أنظر على سبيل المثال: المادة 43 من المرسوم التنفيذي رقم 207-09 التي تقضي بأن يكون أعضاء الطاقم على علم بالإجراءات الواجب اتباعها عند وقوع أعمال غير شرعية على متن الطائرة أو المواد من 67 إلى 71 من نفس المرسوم كضرورة غلق باب حجرة القيادة من الداخل لعدم تمكين دخول أي شخص يسعى إلى تحويل مسار الطائرة بالتهديد أو العنف.

<sup>6</sup> ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص450.

<sup>7</sup> محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص234.

حتى يعفى من المسؤولية وذلك من حيث أنه لا يقنع، كما هو الحال في الاتجاه الموسع، بالدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ أي إثبات اتخاذ التدابير المعقولة، بل تطلب فوق ذلك الدليل السلبي على تخلف هذا الخطأ، أي إثبات أن السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الذي ينجم عنه الضرر لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه، وكأن هذا الاتجاه يتطلب اجتماع شرطين لكي ينتج الدفع أثره بالإعفاء من المسؤولية: الأول، أن يثبت الناقل سبب الحادث الذي ينجم عنه الضرر، والثاني، أن يقيم الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه وذلك من خلال إثبات أنهم قد اتخذوا في مواجهة هذا السبب بالذات كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر<sup>1</sup>.

وبعبارة أخرى، إن التدابير الضرورية التي يتحتم على الناقل الجوي اتخاذها للتخلص من المسؤولية هي تلك التدابير التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً ومباشراً بسبب الحادث الذي ترتب عنه الضرر الحاصل<sup>2</sup>.

ولا شك أن هذا الرأي يضمن تشدداً بينا بالنسبة للناقل الجوي، بل أنه يؤدي، على حد تعبير الفقه<sup>3</sup>، إلى إفراغ المادة 20 من مضمونها ومعناها لتصبح مسؤولية الناقل الجوي أشد أنواع المسؤولية المدنية عموماً، ما دام أنه يطلب من هذا الأخير معرفة أسباب الحادث على وجه التحديد، وإثباته للتدابير الضرورية التي اتخذها لتفاديه، وهو أمر يبدو مستحيلاً في كثير من الأحيان<sup>4-5</sup>.

ورغم ما لقيه هذا الاتجاه من انتقادات، إلا أن تأثير القضاء بأحكام المسؤولية الموضوعية التي بدت في الأفق وسعيه نحو حماية ضحايا الكوارث الجوية جعله يتبنى هذا التفسير على شدته، فحملت المحاكم الناقل الجوي نتائج عدم توضيح ظروف الحادث الذي أدى إلى وفاة جميع الركاب، وبالتالي اعتبرته مسؤولاً عن عدم اتخاذ التدابير الضرورية<sup>6</sup>، كما أدين الناقل الجوي

<sup>1</sup> O. Riese, J. Lacour, op.cit, p272; D. Lureau, op.cit, p203; J. Sesseli, op.cit, 69ets.

<sup>2</sup> D. Barault, "L'évolution des causes exonératoires du transporteur aérien de la C.V 1929 à la C.M 1999. DESS, Aix. Marseille, 1999, p25.

<sup>3</sup> من بين هذا الفقه: Juglard, Saint-Alary, Rodiere, أشار إليهم: عبد السلام عثمان، رسالته السابقة، ص249، الهامش (1).

<sup>4</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص339.

<sup>5</sup> بالنظر لصعوبة هذا الإثبات سمي: "La preuve diabolique de l'absence de faute"، أنظر: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص234.

<sup>6</sup> حكم محكمة فرانكفورت الألمانية مشار إليه من طرف: أكرم ملكي، المرجع السابق، ص145.

بسبب عدم تقديمه الدليل على اتخاذ كافة التدابير التي لها علاقة مباشرة وحالة مع الحادث مسبب الضرر.<sup>1</sup>

### ثانيا: سبب الحادث المعلوم وسببه المجهول:

من خلال عرض الاتجاهات السابقة، تبدو لنا مسألة غاية في الأهمية وعنصر جوهري لن يكتمل تحديد المقصود بالتدابير الضرورية على وجه الدقة، ومن ثم تغليب اتجاه على آخر، إلا بإثارته، ويتعلق الأمر بسبب الحادث المنشئ للضرر الذي يتراوح بين المعلوم والمجهول. أما عن الحالة التي يكون فيها سبب الحادث معلوما، وبعد أن استبعدنا الاتجاه الذي يأخذ بالتفسير الحرفي لمعنى التدابير الضرورية، يبقى الاختلاف بين الاتجاهين الأخيرين -التفسير الموسع والتفسير المضيق- مجرد اختلاف ظاهري ونظري يتلشى أثره عمليا وعند التطبيق، وذلك لأن كلا الاتجاهين يفرضان على الناقل الجوي، إعفاء من المسؤولية فيما إذا عرف سبب الحادث، أن ينفي وقوع الخطأ من جانبه اتجاه هذا السبب بالذات، وبمعنى آخر لا ينفع الناقل الجوي للفكاك من المسؤولية التي تأتت عن سبب معروف إلا بإقامة الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا إزاءه كافة التدابير اللازمة التي ينتظر اتخاذها من الناقل الحريص لتجنب وقوع الضرر سواء قبل الرحلة أو أثناءها وحتى لحظة وقوع الحادث.<sup>2</sup>

وبناء على ذلك، إذا ما اتضح من تحليل الأحداث أن الحادث نشأ نتيجة لقصور في تجهيزات الرحلة الجوية أو لعدم توافر شهادات وإجازات صلاحية الطائرة أو الصيانة أو شهادات أهلية الطاقم الجوي، أو ثبت وجود خلل في تعليمات تشغيل الطائرة، أو نقص كميات الوقود اللازمة، أو عدم إتباع الناقل لبيانات الأرصاد الجوية والاتصالات الأرضية، أو عدم احترامه لقواعد الملاحة الجوية وأصول الطيران كعدم اختياره للمسلك الواجب إتباعه أو دنوه عن مستوى التحليق أو تغيير الاتجاه دون إخطار المصالح الأخرى، فمن شأن هذا وذاك أن يدل على عدم اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر لأن ما سبق سرده من أمثلة لا ينفي الخطأ عن الناقل وإنما

<sup>1</sup> "La compagnie ne démontrait pas avoir pris toutes les mesures en relation directe et immédiate avec l'accident, cause du dommage", C.A. Paris, 12/12/1961, Cité par: L. Gard, Art. Précité, p162.

<sup>2</sup> يسلم بهذا الإثبات الذي يميل أكثر نحو الاتجاه المضيق، حتى أنصار الاتجاه الموسع الذي يكتفي بإثبات حسن سير مؤسسة النقل وبذلها المهمة الواجبة في تنفيذ عملية النقل. أنظر أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 455، وقارن: M. Lemoine, op.cit, p814، عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص29.

يؤكدده في جانبه، بل أنها تمثل أسبابا مباشرة للحادث الذي يقع، يتحمل المسؤولية عنها الناقل الجوي.

ولكن رغم تقدم وسائل الاتصال أثناء الرحلة بين الطائرة والمنشآت الأرضية وتطور مقاييس السلامة والأمن، ورغم تقدم التحقيقات التي تتم بعد وقوع الحادث للكشف عن الأسباب التي أدت إلى وقوعه، فما زالت هناك نسبة كبيرة من الحوادث التي تظل أسبابها مجهولة ومن ثم لا يمكن معرفة سلوك أفراد الطاقم -تابعي الناقل- قبيل وقوع الحادث.

وبخصوص هذا الفرض -بقاء سبب الحادث مجهولا- فإن الاتجاهين يتعارضان بشدة، ذلك أن الاتجاه الذي يتبنى التفسير الموسع للتدابير الضرورية لا يحمل الناقل الجوي تبعه هذا السبب، لأن الناقل الجوي لا يكلف بإثبات سبب وقوع الحادث، بل يكفيه تحللا من المسؤولية أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر بوجه عام.<sup>1</sup>

ولم يتردد القضاء من جانبه في إصدار أحكام تقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بمجرد إثباته اتخاذ التدابير المعقولة لتوقّي الضرر حتى ولو بقي سبب الحادث مجهولا، فقضي بعدم مسؤولية شركة الطيران بالرغم من بقاء سبب الحادث مجهولا ما دام أنه ثبت اتخاذها للتدابير الطبيعية والضرورية لتفادي وقوع الضرر<sup>2</sup>، كما قضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية لأنه أثبت اتخاذ التدابير الضرورية لتجنب وقوع الحادث بالرغم من ادعاء المتضررين أن الطائرة قديمة وأنها كانت محل لإصلاح مستمر.<sup>3</sup>

أما الاتجاه الذي يأخذ بالتفسير المضيق للتدابير الضرورية، فلا يرضى بإقامة الدليل الإيجابي لانتفاء الخطأ، بل شدد عبء الإثبات بضرورة تقديم الناقل الدليل السلبي لانتفاء هذا الخطأ من خلال إثبات سبب الحادث، وإثبات اتخاذها هو وتابعيه كل التدابير الضرورية لتوقّي وقوع هذا الحادث، مما يترتب عليه تحمل الناقل الجوي تبعه بقاء سبب الحادث مجهولا.

<sup>1</sup> أحمد عبد الفضيل محمد، المرجع السابق، ص 316؛ يحيى البنا، المرجع السابق، ص 212؛ حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري البحري والجوي، دار النهضة العربية، 1998، ص 288.

<sup>2</sup> أشار إلى هذه القضية: عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 17.

<sup>3</sup> أشار إلى هذا الحكم: محمد موسى دياب، المرجع السابق، ص 266.



وإزاء الانتقادات التي واجهها القضاء بتبنيه للتفسير الموسع<sup>1</sup>، راح يتخلى عن موقفه هذا جزئياً، وأخذ يحمل الناقل الجوي مسؤولية الحوادث المجهولة السبب، فقضت محكمة فرانكفورت الألمانية بمسؤولية الناقل الجوي الذي لم يثبت اتخاذه التدابير الضرورية لأنه لم يبين سبب الحادث الذي أدى إلى وفاة جميع ركاب الطائرة بسقوطها فوق جبال الألب.<sup>2</sup>

كما قضت محكمة النقض المصرية بتحميل الناقل الجوي مسؤولية وفاة الراكب في حادثة جوية بقي سببها مجهولاً بالرغم من إثبات الناقل اتخاذه للتدابير المعقولة، وذلك لأنه لم يقف عند تحديد سبب الحادث الذي لا يعود إلى خطئه.<sup>3</sup>

ونرى من جانبنا أن عدم معرفة سبب الحادث مسألة تخضع لتقدير قاض الموضوع في ضوء تقرير خبراء التحقيق حول الحادث<sup>4</sup>، وهي لا تخرج عن فرضين:

الفرض الأول: بقاء سبب الحادث مجهولاً تماماً، وهنا تبقى مسؤولية الناقل الجوي قائمة، إذ من المقطوع فيه أنه لا يوجد سبب دون مسبب، ولا شك أن الناقل أقدر من المسافر على معرفة حقيقة الظروف التي سببت الحادث الضار. فإن هو عجز عن تبيان سبب الحادث، وإن هو عجز عن إثبات اتخاذه وتابعيه كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، فإنه يكون مسؤولاً على أساس افتراض الخطأ في جانبه طبقاً للمواد 17، 18، 19 من الاتفاقية<sup>5</sup>، وليس في هذا التحليل تشدد بالنسبة للناقل الجوي، وإنما هو إقرار العدالة للضحايا الذي أسلموا حياتهم رهينة لمشئعة الناقل، والقول بغير هذا يفرغ المواد المذكورة من مضمونها ويفضي إلى إفلات الناقل من المسؤولية في معظم الحالات.

وفي هذا الفرض نتفق مع الاتجاه المضيق من حيث النتيجة وإن كنا نختلف معه من حيث الأساس إذ يؤسس هذا الاتجاه قيام مسؤولية الناقل على المادة 20 التي تلزم الناقل بالعثور على

<sup>1</sup> من بين هذه الانتقادات سهولة إفلات الناقل الجوي من المسؤولية وبالمقابل تحميل الركاب ضحايا الحوادث المجهولة السبب تبعاً هذه الحوادث مما يشكل إخلالاً بتوازن المصالح الذي تسعى إليه الاتفاقية، أنظر: عبد الحكم عثمان، رسالته السابقة، ص 259.

<sup>2</sup> أنظر: عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 24.

<sup>3</sup> نقض مصري في 1967/04/27 أشار إليه: المرجع السابق، ص 30، أنظر قضايا أخرى عديدة أشار إليها: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 462 وما يليها.

<sup>4</sup> عالجت اتفاقية شيكاغو 1944 مسألة التحقيق في الكوارث الجوية من خلال الملحق 13 المتعلق بالتحقيق في الحوادث الجوية والصادر عن م.د.ط.م، كما تضمن ذلك قانون ط.م.ج في المادة 94 وما يليها، وقد تولت التعليم رقم 701 الصادرة في 2001/03/02 عن مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية مهمة تحديد تنظيم وقيادة التحقيق في حوادث الطائرات وتكون لجنة التحقيق من رئيس وهو نائب مدير الملاحه الجوية ومحققين (2) يمثلون شركة فريبتال و م.و.م.ج وخبراء جزائريين، وخبراء ممثلين لصانع الطائرة وهيئات أخرى متخصصة مثل الهيئة الأمريكية: NTSB National Transport Safty Board.

<sup>5</sup> وهي تقابل على التوالي المواد: 145، 146، 147، من ق.ط.م.ج.

سبب الحادث وأن يثبت أنه أجنبي عنه، مما يجعل الناقل مسؤولاً عن الحادث مجهول السبب. و من الواضح أن هذا التحليل يتعارض مع صريح المادة 20 الذي لم يكلف الناقل بإثبات السبب الأجنبي للإعفاء من المسؤولية.

الفرض الثاني: إذا كانت التحقيقات التي تمت بعد وقوع الحادث تشير إلى رجوع الحادث إلى أحد الأسباب التي عددها دون أن تحدد سبب وقوع الحادث على وجه الدقة<sup>1</sup>، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية اتجاهاً كل سبب من الأسباب التي يرجع الحادث إليها.

وهنا تختلف مع كلا الاتجاهين، إذ أن الاتجاه المضيق يبقى مسؤولية الناقل قائمة لفشله في إثبات السبب الأجنبي وهو ما يخالف نص المادة 20 من الاتفاقية، كما أن الاتجاه الموسع يذهب إلى إعفاء الناقل من المسؤولية في هذه الحالة بمجرد إثباته يقظته العامة في تنفيذ عملية النقل وهو ما يتعارض مع قرينة افتراض الخطأ التي تقوم عليها مسؤولية الناقل الجوي.

هذا وإن لم يفلح الناقل الجوي في الخلاص من المسؤولية بإثبات اتخاذه للتدابير الضرورية، فله أن يلجأ إلى إثبات استحالة اتخاذه لهذه التدابير أو ما يعرف بالقوة القاهرة.

### الفقرة الثانية :

#### استحالة اتخاذ التدابير الضرورية - القوة القاهرة -

تعد القوة القاهرة سبباً عاماً من أسباب دفع المسؤولية في جميع الشرائع<sup>2</sup>، إلا أنه لم يرد في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 و لا في ق. ط. م. ج. الذي أخذ عنها إشارة صريحة للقوة القاهرة كوسيلة من وسائل دفع المسؤولية. و مع ذلك فهي مستفادة حتماً من

<sup>1</sup> تشمل تقارير الحوادث على الوقائع الخاصة بالرحلة الجوية والأرصدة الجوية والطائرة من حيث صلاحيتها وصيانتها وتجهيزاتها وأعضاء طاقمها وإجازتها ورخصهم وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة بالحادث وتسجيلات الرحلة الجوية (الصندوق الأسود) والتي ركزت عليها المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 09-208 المحدد للشروط التقنيّة لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها من خلال المادة 9 منه والتي تقضي بضرورة تزويد الطائرة بجهاز تسجيل المعطيات الطيران و تسجيل المكالمات، بحيث يمكنها تسجيل المعطيات التي تسمح بإعادة تمثيل الرحلة عند وقوع حادث أو عارض.

ويتم في الأخير تحليل هذه المعلومات ووضع قائمة بالنتائج والأسباب التي أثبتتها التحقيق. ولا بد من اطلاع م. ط. م. د. بذلك بغرض إصدار توصيات السلامة. أنظر: بسرية عبد الجليل، المرجع السابق، ص 132، ص 205.

<sup>2</sup> أنظر المادة 127 من ق م ج التي تنص على انه " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة ..... كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ...". و هي تقابل المادة 1148 من ق م ف، و المادة 156 من القانون المدني المصري.

العبرة الأخيرة الواردة في الفقرة الأولى من المادة 20 من الاتفاقية "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، المقابلة للمادة 148 من ق. ط. م. ج.<sup>1</sup>

فإذا كان المقصود بإثبات الناقل اتخاذه التدابير الضرورية هو نفي الخطأ عن جانبه، فإن استحالة اتخاذ تلك التدابير تعتبر من قبيل القوة القاهرة.<sup>2</sup>

ويكاد الفقه يجمع على أن القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه و يؤدي إلى استحالة الوفاء، فيعفى المدين من التزامه.<sup>3</sup> ولعل هذا المفهوم ينطبق على القوة القاهرة في النقل الجوي، فهي تلك الحوادث المباغته التي تخرج عن نشاط الناقل ولا يمكنه توقعها ولا درء خطرها.<sup>4</sup>

وتتخذ القوة القاهرة عدة صور وأشكال إذ لا توجد حوادث تعتبر بذاتها قوة القاهرة، لكنها من حيث المصدر لا تخرج عن كونها متأتية من قوى الطبيعة كالضباب والعواصف و الثلوج والصقيع... الخ، أو من قوى الإنسان كالإضراب والحرب والبطالة والسرقة وأعمال السلطة العامة... الخ.<sup>5</sup>

ولعل أهم صورتين وأبرز تطبيقين للقوة القاهرة في مجال النقل الجوي هما عوامل الطبيعة والعيب الذاتي في الطائرة. فالأولى تشكل الجزء الأكبر من الوقائع والحوادث التي تكتسب وصف القوة القاهرة، حيث تعد الطائرة وسيلة النقل الأكثر احتكاكا بما باعتبار أن الجو هو الوسط الطبيعي الذي تعمل فيه الطائرة (أولا).

ومن ناحية أخرى قد يرجع الحادث إلى تدخل الإنسان - مصنع الطائرة - وذلك حينما تكون الطائرة نفسها معيبة بعيب خفي يكون سببا أو من بين أسباب الحادث الذي أودى بحياة المسافرين. (ثانيا)

<sup>1</sup> : المادة 1/148 من ق ط م ج " ... يعتبر الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك. "

<sup>2</sup> : J.P TOSI , Recu. précité, n:117 ; B . Mercadal , Transports aériens , Rep. Com , Dalloz, Paris, 2000, n: 162.

<sup>3</sup> : سليمان مرقس، الجزء الثالث في الفعل الضار، المرجع السابق ص 112. كما عرفها أيضا بأنها أمر غير متوقع حصوله و غير ممكن تلافيه يجبر الشخص على الإخلال بالالتزام. أنظر: سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، المرجع السابق، ص 491. و حول إجماع الفقه حول هذا التعريف أنظر: أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 470 (الهامش 3).

<sup>4</sup> : أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 344؛ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 409؛ فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص 201.

<sup>5</sup> : P. Le TOURNEAU, L. CADIET , Droit de la responsabilité, op.cit, p 302 et s.

فهل يمكن أن يستند الناقل الجوي إلى كل ظاهرة طبيعية أو عيب ذاتي في الطائرة كقوة قاهرة ليدفع المسؤولية عنه ؟

### أولاً: الظواهر الطبيعية :

يشترط في الظواهر الطبيعية ، على اختلاف صورها و تعدد أشكالها، حتى تكتسي وصف القوة القاهرة التي من شأنها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، أن تتوافر على عناصر ثلاث هي : أن تكون خارجة عن نشاط الناقل ، ألا يمكن توقعها ، و أن يستحيل دفعها .

#### أ- عنصر استحالة التوقع :

حتى تكون الواقعة قوة قاهرة يجب ألا يكون في الإمكان توقع حدوثها ، إذ على الناقل أن يتوقع كل ما يمكن أن يحول دون تنفيذ التزاماته ، فلا يكفي في الواقعة أنه لم يحصل توقعها من قبل الناقل، بل لا بد أن يكون من غير الممكن توقعها ، و ذلك عند عدم وجود ظروف تجعل احتمال حدوثها أمراً متوقعا<sup>1</sup> .

وبخصوص الظواهر الطبيعية، ذهب بعض الفقه إلى التشكيك في توافر هذا العنصر في النقل الجوي ، فالصاعقة و العاصفة الشديدة و تكون الثلوج على أطراف الطائرة يجب أن تكون احتمالات وقوعها واردة لدى الناقل خاصة بعد تقدم علم الأرصاد الجوية بحيث أصبح في الإمكان التنبؤ بحالة الطقس لعدة أيام قادمة. وعليه، فإن الظروف الجوية التي تحيط بالطائرة أثناء تحليقها في الجو من الممكن توقعها و يكون الناقل الجوي مخطئاً إن هو أهمل في الاطلاع على النشرة الجوية أو أقلع رغم عدم ملائمة هذه الظروف للقيام بالرحلة الجوية<sup>2</sup> .

وقد فات أصحاب هذا الرأي أنه ما من واقعة يمكن أن تعتبر على الدوام ممكنة التوقع ، فالواقعة قد تكون ممكنة التوقع و قد يستحيل توقعها بحسب الظروف التي أحاطت بها . كما أن التنبؤ بحالة الجو لا يصدق في مطلق الأحوال فتبقى هناك نسبة ولو ضئيلة من احتمال تغير مفاجئ في حالة الجو كتكون ضباب مفاجئ يمنع الرؤيا أو هبوب عاصفة مفاجئة ، مما يمكن معه القول أنه

<sup>1</sup> معيار عدم إمكان التوقع معيار موضوعي فالتقدير لا يكون بحسب مقدرة الناقل بل بحسب مقدرة غيره من الناقلين إذا وجدا في نفس الظروف التي أحاطت به. كما أن تقدير عدم إمكان التوقع هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع. أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 219 ، سليمان مرقس، المرجع السابق، ص489، سمير تناغو، نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 308.

<sup>2</sup> بهنساوي ، رسالته السابقة، ص 228 .

يمكن استحضار عنصر عدم إمكان التوقع في الظواهر الطبيعية أو الظروف الجوية التي تحف بال طائرة<sup>1-2</sup>.

### ب- عنصر استحالة الدفع :

لا يكفي أن تكون الظاهرة الطبيعية المدعى بأنها قوة قاهرة مستحيلة التوقع ، بل يجب ألا يكون في إمكان الناقل دفعها أو مغالبة آثارها . والمقصود باستحالة الدفع هو أنه بالرغم مما اتخذ الناقل من تدابير وحيلة وعناية من أجل تفادي وقوع الضرر، فإن الضرر كان سيقع لا محالة<sup>3</sup>.  
و يجب تقدير هذا العنصر وفقا لمعيار موضوعي لا ذاتي<sup>4</sup> ، و على ضوء ما أحرزه الطيران من تقدم وقت وقوع الحادث . فإذا كانت الطائرة في الماضي غير قادرة على مواجهة عوامل الطبيعة ، فإنها اليوم قد وصلت إلى ما درجة عالية من التطور و زودت بأجهزة متطورة لقياس الضغط الجوي و تنبيه الطيار إلى أي تغير مفاجئ في حالة الجو، مما يملي على الناقل ، و إلا عد مقصرا، استخدام هذه الوسائل العلمية الحديثة و المتداولة في عصره ، و التي تمكنه من التغلب على العقبات و العوائق التي قد تعترض الطائرة أثناء الرحلة<sup>5</sup> ، بحيث تفقد الواقعة صفة عدم إمكان الدفع و لو لم يكن في مقدور الناقل تفادي الآثار التي تترتب عليها إذا تبين أنه لو كان قد استخدم تلك الوسائل لما وقع الضرر<sup>6</sup>.

### ج - عنصر الخارجية:

يكاد ينعقد الإجماع لدى الفقه والقضاء حول الاكتفاء باشتراط عنصر عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع في الواقعة حتى تعتبر قوة قاهرة<sup>7</sup> . إلا أن هناك اتجاه فقهي يشترط علاوة على ذلك أن تكون هذه الواقعة أجنبية أو خارجية عن نشاط الناقل.

<sup>1</sup> : LEMOINE, op.cit, p 466 ; De JUGLART,op.cit, p 252 . D. LUREAU, op.cit, n: 79.

<sup>2</sup> و كذلك الشأن في القانون الإنجلو- أمريكي حيث تعرف الظواهر الطبيعية التي تشكل قوة قاهرة بفعل الله " Act of god " . في هذا أنظر: A.

LE VASSEUR, Droit des Etat-unies, op.cit, p 91

<sup>3</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، 408.

<sup>4</sup> محمد علي عمران ، المرجع السابق، ص219 .

<sup>5</sup> في هذا المعنى : " أليس أن التقدم الطرد في الاختراعات يضاعف كل يوم من مقدرة الانسان و يضيق بذلك من دائرة المستحيل ؟" سليمان مرقس ، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية ، ص 488 .

<sup>6</sup> أنيس الأسبوطي ، المرجع السابق ص488 ؛ M. LEMOINE.op.cit, p140

<sup>7</sup> راجع : عبد الرزاق السنهوري، الوسيط : نظرية العقد، المرجع السابق، ص 963 ، سليمان مرقس ، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية ، ص 488 ، محمد علي عمران ، المرجع السابق، ص 219 ، عبد الحكم فودة ، آثار الظروف الطارئة و القوة القاهرة على الأعمال القانونية،

المرجع السابق، ص296 . و في الفقه و القضاء الفرنسي أنظر: P. Le TOURNEAU, L. CADIET, Droit de la responsabilité, op.cit, p299; P. JOURDAIN, op.cit, p 79 et s ; R. RODIERE, R. ABADIR, CHAO, op.cit, p63 .

و هو الأمر الذي دعا هذا الاتجاه إلى إنكار صفة القوة القاهرة عن مخاطر الجو بالنظر لافتقادها لعنصر الخارجية ، على اعتبار أن عوامل الطبيعة مهما كانت صورها عواصف أو صواعق أو اضطرابات جوية ، لا تعدو أن تكون مجرد مخاطر لصيقة بالوسط الذي تخلق فيه الطائرات، وبمعنى آخر فإن الجو يعتبر عنصرا من عناصر الطيران و بالتالي لا يمكن أن تكون ظروفه خارجية عن نشاط الناقل<sup>1</sup>.

و مع وجاهة هذا الرأي ، فإن الغالب في الفقه هو التسليم بإمكان اعتبار عوامل الطبيعة من قبيل القوة القاهرة ، لأن هذه المخاطر هي بالتأكيد خارجة عن نشاط الناقل الجوي الذي لا بد أن يعامل كغيره من الناقلين الآخرين، البري و البحري، من حيث عدم إنكار صفة الخارجية على عوامل الطبيعة التي تحيط بهم جميعهم<sup>2</sup>.

و قد اتبع القضاء هذا المنحى، حيث قضت محكمة السين التجارية بأنه في ظل الظروف الجوية الرديئة التي تعرضت لطاقتهم الطائرة، لا يمكن لهذا الأخير القيام بأكثر مما قام به، و يكون بالتالي معفى من أية مسؤولية<sup>3</sup>. كما قضت محكمة وهران في حكم لها أن الصاعقة التي حطمت جهاز الاتصال L'antenne du poste radio تعتبر قوة القاهرة، ولا يمكن أن يتحمل الناقل مسؤولية هذا الحادث<sup>4</sup>.

غير أنه لا يمكن أن تعتبر من قبيل القوة القاهرة الحوادث الفجائية التي تدخل في دائرة نشاط الناقل كانهجار محرك الطائرة ، أو عجلات الهبوط و تلف أجهزتها بسبب الاستعمال، لأنها حوادث داخلية وليست خارجية و تنبع بذاتها على قرينة إهمال الناقل الجوي في الكشف الدوري على الطائرة أو في إصلاحها و صيانتها<sup>5</sup> ، إلا أن تكون هذه الحوادث راجعة إلى عيب ذاتي فيها .

<sup>1</sup> : Barthélemy Mercadal , op.cit , p 269 .

<sup>2</sup> أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 486 . M.LEMOINE, op.cit, n: 673 .

<sup>3</sup> : T.C. Seine 20/12/1963. Cité par: J.P TOSI , Recu. précité, n: 118.

<sup>4</sup> حكم محكمة وهران في 1980/01/09 - المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1980 ، الصفحة 314 .

<sup>5</sup> وهو الأمر الذي أراه في قيام مسؤولية شركة الخطوط الجوية الجزائرية عن وفاة 102 من المسافرين في 2003/03/06، إذ يرى تقرير الخبرة أن الكارثة ترجع إلى عطب تقني في المحرك الأيسر للطائرة .

## ثانيا: العيب الذاتي في الطائرة

قد تسقط الطائرة من الجو نتيجة عيب في تركيبها أو تقصير في تثبيت محركها أو أحد أجزائها<sup>1</sup>. فهل يفلح الناقل في الإفلات من المسؤولية بإثبات هذا العيب؟

انقسم الفقه بشأن مدى اعتبار العيب الذاتي في الطائرة قوة قاهرة إلى رأيين و ذلك بحسب اشتراط كل رأي منهما لعنصر الخارجية من عدم ذلك، إذ يرى خصوم هذا العنصر عدم تحميل الناقل تبعه العيب الذاتي في الطائرة وإعفاءه من المسؤولية عن ذلك متى أثبت عدم إمكان توقع هذا العيب، و كذلك عدم إمكان تفادي نتائجه<sup>2</sup>.

و لكي يتحقق عنصر عدم إمكان التوقع فيجب أن يكون هذا العيب خفيا أي أن الناقل كان يجهل وجوده و لم يتمكن من كشفه ببذل العناية المعقولة ، ولا يكفي لهذا الغرض إبراز شهادة الصلاحية للملاحة بل عليه أن يثبت عجزه عن الكشف عن العيب الخفي بالرغم من أن الطائرة كانت محل فحص دوري دقيق<sup>3</sup>. كما يجب أن يستحيل على الناقل تفادي وقوع الضرر فور ظهور العيب ، و ذلك بإثبات أنه لم يكن في وسعه و وسع تابعيه التصرف خلاف ما أو أكثر مما فعلوا لتجنب النتائج الضارة لهذا العيب<sup>4</sup>.

بينما يرى أنصار عنصر الخارجية أن العيب الذاتي في الطائرة يعتبر واقعة آتية من داخل منشآت الناقل و ليست أجنبية عن نشاطه، مما يجعلها مفتقدة لعنصر الخارجية الذي لا بد من توافره في كل واقعة يمكن اعتبارها قوة قاهرة. و من ثم يسأل الناقل عن كافة الأضرار الناجمة عن هذا العيب، و له، بالمقابل، أن يرجع على المصنع بدعوى الرجوع لاسيما أثناء فترة ضمان العيوب<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> : حول المسؤولية عن عيوب تصنيع الطائرات و تركيبها أو تجميع أجزائها المركبة و توزيعها، و التي تعتبر في نفس الوقت وجها من أوجه دفع المسؤولية عن الناقل الجوي ، أنظر : نادية محمد معوض ، مسؤولية مصنع الطائرة ، ط 2. ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000 ، ص 36 وما يليها ؛ يسرية محمد عبد الجليل ، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات ، رسالة دكتوراه ، جامعة الإسكندرية ، كلية الحقوق ، 2006 ، ص 23 و ما يليها ، و بوجه عام أنظر: شهيدة قادة ، المسؤولية المدنية للمنتج ، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان ، 2004.

<sup>2</sup> مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، ص 139 ؛ حمد الله محمد حمد الله ، عقد النقل البري و الجوي ، المرجع السابق، ص 288 ؛ أبو زيد رضوان ، مقاله السابق، ص 3 ؛ M. Lemoine, op.cit, n: 676.

<sup>3</sup> أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 489 ، M. LEMOINE, op.cit, n: 676.

<sup>4</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 420 .

<sup>5</sup> أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق: ص 489؛ بهنساوي، رسالته السابقة، ص 232 .

## \* موقف اتفاقية وارسو بشأن العيب الذاتي في الطائرة :

كان نص المادة 1/22 من المشروع التمهيدي للاتفاقية يقضي بأن الناقل لا يسأل إذا أثبت أنه و تابعيه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، ما لم يكن الضرر راجعا إلى عيب ذاتي في الطائرة. فوفقا لهذا النص، الذي يشايح أنصار عنصر الخارجية ، كان الناقل يتحمل تبعة الضرر الذي ينشأ عن عيب ذاتي في الطائرة ، إلا أن المندوب الفرنسي اقترح حذف العبارة الأخيرة " ما لم يكن الضرر راجعا إلى عيب ذاتي في الطائرة "تجنباً للمنازعات الكيدية. و رغم اعتراض المندوب السويسري على هذا الاقتراح لما فيه من توضحية بمصالح العميل و ذلك بإلقاء تبعة هذا العيب على عاتقه، فقد وافق المؤتمر على الاقتراح الفرنسي و تم حذف هذه العبارة من النص<sup>1</sup>.

و بذلك يكون النص النهائي ، متأثرا بخصوص عنصر الخارجية ، قد تغاضى عن هذا العنصر و أصبح العيب الذاتي في الطائرة أحد وسائل دفع مسؤولية الناقل، إذ يعفى هذا الأخير من تحمل تبعة هذا العيب متى اثبت أنه استحال عليه اتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر الناشئ عنه، أي أنه أصبح في مفهوم الاتفاقية قوة قاهرة ، وهو ما نراه أيضا في ق.ط.م.ج الذي أخذ عنها.

## الفقرة الثالثة:

### خطأ المضرور والعيب الذاتي في الأمتعة

لم تحصر اتفاقية وارسو، ولا ق.ط.م.ج الذي أخذ عنها ، وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في حالتي نفي الخطأ واثبات القوة القاهرة ، بل أهما وسّعا من دائرة الإعفاء من خلال اعتبار خطأ المضرور أيضا من بين حالات استبعاد هذه المسؤولية (أولا) .  
و قياسا على خطأ المضرور تعتبر بالضرورة طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها من وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي (ثانيا).

<sup>1</sup> O. Riese, J. Lacour, op.cit, p 328 .



## أولاً: خطأ المضرور

تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو ، المقابلة للمادة 149 من ق ط م ج<sup>1</sup> ، على أنه "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخففها". و في الحقيقة من الأمر، ما كان واضعاً الاتفاقية في حاجة إلى تنصيب خاص على هذه الطريقة من طرق دفع المسؤولية ، لأن المادة 20 تعني عن ذلك على اعتبار أن خطأ المضرور ما هو إلا صورة من صور السبب أجنبي الذي عبرت عنه المادة المذكورة " باستحالة اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر". و هذا ما كان قد استقر عليه المشروع النهائي للاتفاقية حيث جاء خلوا من هذه الحالة، غير أن المندوب البريطاني، متأثراً بقانون بلاده ، اقترح وضع نص من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية كلية إذا أثبت أن المضرور هو الذي تسبب بخطئه في إحداث الضرر حتى ولو كان قد ساهم في هذا الضرر خطأ الناقل أو تابعيه و ذلك إعمالاً للقاعدة الأنجلو أمريكية "الإهمال المشترك Contributory negligence"<sup>2</sup>. و قد لقي هذا الاقتراح ترحيباً من باقي الأعضاء الممثلين لدول القانون المكتوب، لكنهم رفضوا بشدة فكرة الإعفاء الكامل من المسؤولية للناقل في حالة مساهمة خطئه مع خطأ المضرور في إحداث الضرر، لأن ذلك يناقض فكرة الخطأ المشترك التي يعرفها قانونهم، فجاء نص المادة 21 من الاتفاقية بحل توفيقي على النحو المذكور أعلاه<sup>3</sup>.

و يتبين من هذا النص أن الاتفاقية قد أوكلت لقانون المحكمة المطروح أمامها النزاع *lex fori*<sup>4</sup> مهمة تحيد أثر خطأ المضرور على مدى إعفاء الناقل من المسؤولية ، بمعنى أن نص المادة 21 جاء متضمناً لقاعدة إسناد يحيل فيها إلى قانون القاضي مسألة تقدير دور خطأ المضرور في استبعاد مسؤولية الناقل أو التخفيف منها<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> المادة 149 من قانون الطيران المدني: " في حالة تقديم الناقل الجوي البينة على كون الخسارة صادرة من الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة".

<sup>2</sup> تقضي هذه القاعدة بإعفاء الناقل من المسؤولية تماماً بمجرد وجود خطأ المضرور حتى ولو كان الناقل قد ساهم بخطئه مع خطأ المضرور في إحداث الضرر. راجع : محمد موسى دياب، المرجع السابق، ص 147 و ما يليها؛ محمد شتا أبو السعود ، الخطأ المشترك ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، بدون سنة طبع ، ص 21؛ 78، p78، op.cit، Droit des Etats-Unis، Levasseur،

<sup>3</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 422 ؛ يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص 246 .

<sup>4</sup> إعطاء الاختصاص لقانون القاضي *lex fori* يعد خروجاً عن قاعدة قانون إبرام العقد *lex contractus* أي القانون الذي تحدده إرادة الأطراف.

أنظر: حسن كبيرة، مقاله السابق ، ص 38 . M. LITVINE, op.cit, p 265 .

<sup>5</sup> المقود بالإحالة هنا الإحالة للقواعد الموضوعية في قانون القاضي وليس إلى قاعدة الإسناد فيه. أنظر: M. Lemoine, op.cit, n:

824; Chauveau, op.cit, n: 351; J. Sesseli, op.cit, p 45.

فإذا طرح نزاع من هذا القبيل على القاضي الجزائري فإنه سوف يلجأ حتماً إلى تطبيق أحكام قانون الطيران المدني رقم 06/98، لكن هذا القانون لا يحتوي ضمن نصوصه أي مفهوم لخطأ المضرور ولا تحديداً لأثره في الإعفاء من مسؤولية الناقل، على اعتبار أن المادة 149 من هذا القانون و الواجبة التطبيق في هذا الشأن جاءت مطابقة للأصل و أقصد بذلك المادة 21 من الاتفاقية؛ " في حالة تقديم الناقل الجوي البيئة على كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة ". فيكون هذا النص بدوره قد أحال القاضي الجزائري إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني، حيث لا يخرج هذا الخطأ عن كونه سبباً عاماً من أسباب الإعفاء من المسؤولية. و بالتالي سوف يطبق القاضي المادة 127 من القانون المدني و التي تعدد بعض حالات السبب الأجنبي و منها خطأ المضرور<sup>1</sup>، و المادة 176 التي تعفي المدين التعاقدية من المسؤولية إذا أثبت أن استحالة تنفيذ الالتزام قد نشأت عن سبب أجنبي عنه<sup>2</sup>، و كذا المادة 177 التي تقرر أثر خطأ المضرور على نسبة الإعفاء التي سوف يتمتع بها الناقل<sup>3</sup>.

و عليه، إذا كان الضرر يجد مصدره في خطأ المضرور وحده كأن يلقي المسافر بنفسه من الطائرة بغية الانتحار<sup>4</sup>، أو كان هذا الخطأ يستغرق خطأ الناقل، انتفت بذلك مسؤولية هذا الأخير كلية. ويستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل إذا كان الخطأ متعمداً من جانب الأول أو بلغ حداً كبيراً من الجسام، أو متى كان خطأ الثاني مجرد نتيجة لخطأ المضرور أو مترتباً عنه<sup>5</sup>.

أما إذا كان خطأ المضرور قد ساهم مع خطأ الناقل الجوي في إحداث الضرر دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فنكون بصدد الخطأ المشترك، إذ يتعين على القاضي في هذه الحالة الحكم بتوزيع المسؤولية بنسبة مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضرر. وبمعنى آخر يكون للضرر

<sup>1</sup> المادة 127: " إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ... أو خطأ صدر من المضرور ... كان غير ملزم بالتعويض ..."

<sup>2</sup> المادة 176: " إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر... ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه، و يكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه."

<sup>3</sup> المادة 177: "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه."

<sup>4</sup> حكم محكمة باريس الابتدائية في 1969/06/28، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1969، ص 325. مشار إليه من طرف : E.D. Pontavice, Recu. précité, p 9.

<sup>5</sup> سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، المرجع السابق، ص 491؛ محمد شتا أبو السعود، الخطأ المشترك، المرجع السابق، ص 37، 45؛ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 163؛ إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية: التعويض في المسؤولية التقصيرية والعقدية، دار الكتب القانونية، مصر، 2006، ص 1063.

في هذا الفرض سببين فيترتب على ذلك تقسيم المسؤولية بين الناقل والضحية اعتمادا على درجة جسامة وإسهام خطأ كل منهما في وقوع الضرر، فلا تنتفي مسؤولية الناقل كلية ولا يستفيد المتضرر من التعويض الكامل عن الضرر الذي لحقه، وتلك مسألة تقدرها محكمة الموضوع<sup>1</sup>. وفي حالة تعذر تحديد نسبة مساهمة كل خطأ في إحداث الضرر، يكون توزيع المسؤولية بين المضرور والناقل المسؤول بالتساوي.

ويشترط لكي يكون خطأ الضحية معنيا للناقل الجوي من المسؤولية كلية أو مخففا منها أن تتوافر فيه عناصر السبب الأجنبي، أي أن لا يكون بإمكان الناقل توقعه لفعل المصاب وأن لا يكون بإمكان تفاديه أو دفعه، وبمعنى آخر أن يكون المصاب وهو بالضرورة شخص عاقل ومميز قد أتى تصرفا شاذا وغير مألوف لم يكن منتظرا من طرف الناقل، ولم يستطع بالنتيجة تلافيه<sup>2</sup>.

ومن تطبيقات ذلك في القضاء الفرنسي الذي يكاد يتطابق قانونه مع القانون الجزائري في هذا الشأن، الحكم صادر عن محكمة استئناف رين الذي قُضي فيه بعدم مسؤولية الناقل الجوي بسبب خطأ المضرور الذي اقترب من مراوح الطائرة فاجتذبه الهواء مما أدى إلى وفاته، لأنه لم يتبع تعليمات الناقل في الخروج من الخلف فذهب للخروج من الأمام<sup>3</sup>. كما قضت محكمة السين التجارية بأن امتناع الراكب وإصراره على الصعود إلى الطائرة دون حصوله على الوثائق اللازمة لذلك، هو الذي كان السبب الوحيد في تأخير نقله<sup>4</sup>. ولكن هل يمكن للناقل الجوي في حالة هلاك المسافر التمسك بخطأ هذا الأخير لدفع مسؤوليته اتجاه ورثته؟

لم تثر اتفاقية وارسو هذه المسألة، ولكن جانب من الفقه يرى أن الأمر يتوقف على كيفية مباشرة ورثة المضرور لدعوى التعويض، فإن كان رافعو الدعوى قد استعملوا اسم وحق المضرور، فإن الناقل الجوي يستطيع أن يتمسك في مواجهتهم بخطأ المصاب لدفع مسؤوليته عن الأضرار، بينما إذا استند رافعو الدعوى في مطالبتهم للناقل الجوي على ما لحقهم من أضرار

<sup>1</sup> عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 124؛ علي علي سليمان، نظرات قانونية مختلفة، د م ج، الجزائر، 1994، ص 257.

<sup>2</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 348، علي علي سليمان، نظرات قانونية مختلفة، ص 254، TOURNEAU, L. CADIET, Droit de la responsabilité, op.cit, n: 958. قارن: سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 496.

<sup>3</sup> قرار استئناف 1971/10/15 RENNES، المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1972، ص 60، مشار إليه من طرف: L. Grard, Art. précité, p162

<sup>4</sup> محكمة السين التجارية 1956/11/05، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1963، ص 105، مشار إليه من طرف: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 349.

شخصية نتيجة للوفاة أو الإصابة، سواء أكانت أضرار مادية أو أدبية، فإنه من المستقر عليه فقها أن المسؤول عن الضرر لا يمكنه التمسك بخطأ المضرور إلا باعتبار هذا الأخير من قبيل الغير بالنسبة للناقل في مواجهة رافعي الدعوى<sup>1</sup>.

### ثانيا : العيب الذاتي في الأمتعة

ينطبق على هذا الدفع ما ينطبق على العيب الذاتي في البضاعة<sup>2</sup> ، ولا يخرج العيب الذاتي في الأمتعة أو البضاعة عن كونه أحد الأسباب العامة لدفع المسؤولية في شتى الشرائع ، فضلا عن كونه وسيلة دفع مشتركة بين سائر وسائل النقل<sup>3</sup> ، وهو يغطي جميع الأضرار التي يمكن أن تلحق بالأمتعة أو بالبضاعة بسبب طبيعتها ولو كانت ذات جودة عالية<sup>4</sup> .

غير أن اتفاقية وارسو لم تنص صراحة على طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها كوسيلة من وسائل دفع المسؤولية، ومع ذلك فإن هذه الوسيلة مستفادة ضمنا من مفهوم الفقرة الأولى في عبارتها الأخيرة من نص المادة 20 "...أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ التدابير الضرورية". و بالرغم من ذلك ، فقد استحدثت بروتوكول لاهاي 1955 حكما جديدا بالنسبة لهذا الدفع ، إذ أجاز ،وفقا للمادة 12 منه التي أضافت فقرة جديدة للمادة 23 من الاتفاقية<sup>5</sup>، للناقل أن يشترط في عقد النقل إعفائه من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن طبيعة الأمتعة و البضاعة أو عيب الذاتي فيها.

و يبدو أن المشرع الدولي لم يكن موفقا بهذه الإضافة ، فالناقل لا يحتاج، في الحقيقة ، إلى اشتراط إعفائه من المسؤولية في عقد النقل عن الضرر الناشئ من العيب الذاتي في الأمتعة، لأنه من

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 349 ؛ أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 524 .

<sup>2</sup> من بنا أن اتفاقية وارسو وق ط م ج يوحدان في الحكم بين البضائع و الأمتعة المسجلة كونهما ذي طبيعة واحدة ، و بالنتيجة فإنه يكون منطقيا أن يتواجد العيب الذاتي في البضائع كما يمكن أن يتواجد في الأمتعة .

<sup>3</sup> في النقل البري أنظر المادة 48 من القانون التجاري الجزائري حيث تنص على أنه "يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية.... وذلك عند إثبات القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء...." و كذا المادة 7/803 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> في هذا الشأن راجع : أحمد محرز، القانون التجاري ، العقود التجارية ونظام الإفلاس ، النشر الذهبي للطباعة ، القاهرة ، 1996 ؛ جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون البحري والتجاري ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة طبع ؛ أكرم ياملكي ، القانون التجاري : الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1998 ؛ مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، الدار الجامعية ، مصر ، بدون سنة طبع؛ حسني المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري المقارن ، مكتبة الصقار ، الكويت، بدون سنة طبع..A. Seriaux , op.cit , p 122.

<sup>5</sup> المادة 23 : " كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا".

الأسباب العامة لدفع المسؤولية في كل التشريعات ، كما أن المادة 20 من الاتفاقية تغنيه عن هذا الاشتراط إذا ما استحال عليه تفادي الضرر الناجم عن هذا العيب.

أما المشرع الجزائري، فإنه في هذه المسألة، لم يسايره نظير الدولي كما عودنا، بل نص صراحة في المادة 2/148 من ق.ط.م.ج على أن "لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها"<sup>1</sup>. وقد حلّ هذا الإعفاء القانوني محل الإعفاء الاتفاقي الذي كان منصوصاً عليه بمقتضى المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، بل أن أول أغنى عن الثاني، و التي كانت تقرر أنه " ليس بيد الناقل استعمال أي شرط من شأنه إعفاءه من المسؤولية أو التخفيف منها ما عدا اشتراطه الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي في البضاعة"<sup>2</sup>.

و على أية حال ، و باعتبار العيب الذاتي في الأمتعة سبباً أجنبياً عن الناقل، فيجب ألا يكون في استطاعة هذا الأخير توقعه ولا دفعه. فإذا كان الناقل على علم أو كان عليه أن يعلم بالعيب الذاتي في الأمتعة المنقولة، أو أن هذا العيب سيؤدي إلى حصول ضرر، فإنه يكون مسؤولاً عن خطئه هذا<sup>3</sup>. و لا يقع على عاتق الناقل عبئ الإثبات أن الأمتعة أو البضاعة كانت معيبة في حد ذاتها وأن هذا هو السبب في هلاكها فحسب، بل عليه أن يثبت، فضلاً عن ذلك، أنه لم يكن في استطاعته الحيلولة دون وقوع الضرر بما يملكه من وسائل، و أنه بذل مجهود الناقل الحريص لحصر الضرر في أقل نطاق ممكن حتى يقلل من الخسائر<sup>4</sup>.

ولا يكتسي العيب الذاتي في الأمتعة صبغة السبب الأجنبي الذي يسقط المسؤولية عن الناقل، إلا إذا كان هو السبب الوحيد و المباشر للضرر، أي أن لا يكون هناك خطأ من جانب الناقل قد أسهم في إلحاق الهلاك أو التلف بالأمتعة المسجلة، وإلا فقد هذا العيب أثره الإعفائي<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> المادة 2/148 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، تقابل المادة 1/75 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية ، ولا مقابل لهما في اتفاقية واسوا 1929 .

<sup>2</sup> وهي تقابل المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بالمادة 12 من بروتوكول لاهاي 1955 .

<sup>3</sup> جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري ، المرجع السابق ، ص 306 .

<sup>4</sup> سعيد الجدار ، عقد نقل البضائع وفقاً للقانون التجاري الجديد، المرجع السابق ، ص 111 .

<sup>5</sup> عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 152 .

## الفرع الثاني :

### طرق دفع المسؤولية القائمة على أساس المخاطر

سبق و أن أوضحنا مدى تطور طبيعة و أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، في ظل نظام وارسو، و تحولها من المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ إلى المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر. وقد انعكس هذا التحول جليا على وسائل دفع المسؤولية المتاحة للناقل الجوي، حيث لم يعد بيد هذا الأخير أن ينفي الخطأ عن نفسه أو يرد الضرر إلى قوة القاهرة ، بل ضاقت دائرة الإعفاء من المسؤولية إلى أقصى حد لها و انحصرت في خطأ المضرور أو طبيعة الأمتعة فقط .

و قد تم تكريس ذلك بمقتضى اتفاق موريال لعام 1966 الذي جاء تلبية لرغبة الولايات المتحدة ( الفقرة الأولى) ، و بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 الذي حاول عدم قصر ذلك التحول على دولة واحدة ، و إنما تعميمه على الصعيد الدولي (الفقرة الثانية).

## الفقرة الأولى :

### اتفاق موريال 1966

فضلا عن ضالة الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق الركاب ، كان تمكين الناقل الجوي من دفع المسؤولية عنه و تيسير السبيل إلى ذلك من الأسباب الرئيسية التي أدت بالولايات المتحدة إلى التهديد بانسحابها من اتفاقية وارسو ، و ذلك بعد أن خيب بروتوكول لاهاي آمالها في توفير الحماية الكافية و اللازمة للمسافرين عبر الطائرة ، كونه استبقى نفس نظام المسؤولية الذي كان مقرا في اتفاقية وارسو مع مضاعفته للحد الأقصى للتعويض لا غير<sup>1</sup>. و أمام هذا التهديد، و رغبة في تجنب العواقب الوخيمة التي قد ترتب على هذا الانسحاب، سارع إ.د.ن.ج إلى دفع العديد من العديد من شركات الطيران الأعضاء فيه، إلى إبرام اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمر CAB يحقق ما تصبو إليه الولايات المتحدة . وقد تم توقيع هذا

<sup>1</sup> Mankiewicz, pourquoi les Etats-Unis n'ont pas ratifié le protocole de la Haye 1955, RFDA, 1967, p 349.

الاتفاق في الرابع من ماي عام 1966 ، و أصبح واجب النفاذ بعد أن أقرته هيئة الطيران المدني الأمريكي في 13 ماي 1966<sup>1</sup> .

وقد عكس هذا الاتفاق قصد الولايات المتحدة التحول نحو تبني المسؤولية الموضوعية و نيتها في حماية رعاياها من المسافرين بعد أن كان الناقل ينعم بتلك الحماية في ظل المسؤولية الخطئية وفقا لاتفاقية وارسو . وقد تجسّد هذا التحول وتلك النية في الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاق موريال 1966 التي نصّت على أنه "ليس للناقل فيما يخص دعاوى التعويض الناشئة عن وفاة أو جرح الراكب أو إصابته بأي أذى جسماني آخر أن يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة 1/20 من اتفاقية وارسو أو تعديلها في بروتوكول لاهاي".

فالناقل، وفقا لهذا النص ، لا يستطيع أن يدفع عنه المسؤولية بإقامة الدليل على أنه اتخذ رفقة تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك ، مما يعني أن نظام المسؤولية المقرر في ظل اتفاق موريال قد تخلّى عن فكرة الخطأ كأساس لهذه المسؤولية ، باعتبار أن الناقل لا يستطيع الفكك منها بإثبات انتفاء الخطأ أو القوة القاهرة ، و راح يتبنّى فكرة الخطر وتحمل التبعة بحيث تقوم مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر وبغض النظر عما إذا كان سلوكه خاطئا أم لا ، ولم يعد أمامه من سبيل للتخلص من هذه المسؤولية الشديدة سوى إثبات خطأ الراكب نفسه<sup>2</sup> .

و كما هو باد من نص المادة الأولى من الاتفاق المذكور أعلاه، لا يشمل هذا التعديل سوى المسؤولية عن الأضرار الناجمة في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو أذى جسماني آخر، أما باقي حالات المسؤولية؛ المسؤولية عن الضرر اللاحق بالأمتعة و أضرار التأخير في نقل المسافرين و أمتعتهم، فقد ظل بإمكان الناقل الجوي استبعادها بالاستناد إلى جميع الوسائل المتاحة له في ظل اتفاقية وارسو لاسيما المادة 20 منها.

<sup>1</sup> M. POURCELET, L'accord du 4 Mai 1966 sur les limites de responsabilité, Rev. Gén. Air , 1966, p 247 ets.

<sup>2</sup> Mankiewicz, le statut de l'arrangement de Montréal "Mai 1966" et la décision du CAB du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leurs passagers, Art précité, p 404, J.P.

Tosi, Rep. Précité, n 45, H. Cherkaoui, Op.cit, p 34, 35, . Constantinof, Art. Précité, p 406.

وفي الفقه المصري انظر : أبو زيد رضوان ، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ، ونظم التأمين عليها ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، العدد 1 ، مطبعة جامعة عين شمس ، 1974 ، ص 6 ؛ فاروق زاهر ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 ، ص 99.

وبذلك، يعد اتفاق موريال 1966 بمثابة اللبنة الأولى للمسؤولية الجوية الموضوعية التي تتقلص فيها دائرة الإعفاء و تُحتزل في أثبات خطأ المضرور فقط، إذ أنه تجرأ على إدخال هذا المبدأ في مجال النقل الجوي الدولي للمسافرين ومثّل خروجاً غير مسبوق عن نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو. إلا أن تطبيق هذا الاتفاق يبقى مرهوناً بأن تكون نقطة الإقلاع أو الرسو أو الوصول واقعة في إقليم الولايات المتحدة، فأصبحت وسائل دفع المسؤولية تتباين و تتراوح ضيقاً و اتساعاً بحسب مسّ عجلات الطائرة للتراب الأمريكي من عدم ذلك. الأمر الذي أدى إلى تشتت أحكام الاتفاقية الأصلية ، مما استدعى تدخل المشرع الدولي من جديد لحل هذه الأزمة من خلال بروتوكول جواتيمالا سيبي لعام 1971.

### الفقرة الثانية:

#### بروتوكول جواتيمالا سيبي لعام 1971

ضماناً لوحدة قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي تشتت بفعل توقيع اتفاق موريال في عام 1966، و الذي لم يأت إلا حماية لرعايا الولايات المتحدة مما يشكل انتقاصاً من قيمة غيرهم و مساساً بسيادة دولهم ، كان لزوماً على المشرع الدولي أن يعدل اتفاقية وارسو و يتبنى التغيير الحاصل في هذا الاتفاق. وقد تحقق ذلك بتوقيع ما يعرف ببروتوكول جواتيمالا سيبي في الثامن من مارس سنة 1971 من خلال اعتماد نظام المسؤولية الموضوعية للناقل ، و ذلك بالنسبة لحالات المسؤولية عن الضرر الناشئ من وفاة الراكب أو إصابته بدنياً أو هلاك أو فقد أمتعته. و قد انعكس هذا التعديل على طرق دفع المسؤولية في هذه الحالات ، حيث حصر البروتوكول الوسائل التي يستطيع بموجبها الناقل درء المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الركاب في خطأ الركب و حالته الصحية (أولاً) ، و عن الأضرار التي تصيب الأمتعة في طبيعتها أو العيب الذاتي فيها (ثانياً) .

#### أولاً: دفع المسؤولية عن الضرر اللاحق بالركاب

منح بروتوكول جواتيمالا للناقل الجوي وسيلتين لدفع مسؤوليته عما يلحق الركاب من أضرار هما: الحالة الصحية للراكب ، و خطؤه .



## أ- الحالة الصحية للراكب :

تقضي المادة 4 فقرة أولى من البروتوكول بأن "لا يسأل الناقل إذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية ناجمة فقط عن الحالة الصحية للراكب".  
و ترتباً عن هذا النص ، يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر قد نشأ فقط عن حالة الراكب الصحية. و حتى ترتب هذه الوسيلة أثرها الإعفائي الكامل للناقل ، لا بد أن تنفرد الحالة الصحية للراكب بإحداث الضرر ، أما إذا أثبت الناقل أن الحالة الصحية قد ساهمت إلى جانب خطئه في إحداث الضرر أياً كانت درجة هذه المساهمة ، فلا يعفى الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً، بل يسأل وحده عن الضرر. فلا يكون الناقل مسؤولاً لو توفي راكب فجأة بسكتة قلبية أثناء الرحلة الجوية دون أن تكون هناك علامات خارجية تدل على وجود إهمال واقع من الناقل، بينما يتحمل هذا الأخير المسؤولية كاملة عن وفاة راكب مريض بالقلب بسبب حدوث انخفاض طفيف مفاجئ في ضغط الهواء بالرغم من أن السبب الرئيسي للوفاة كان الحالة الصحية للراكب<sup>1</sup>.

## ب- خطأ الراكب:

تنص المادة السابعة من البروتوكول المعدلة للمادة 21 من الاتفاقية الأصلية على ما يلي :  
"في الحالة التي يثبت فيها الناقل أن خطأ الشخص المدعي في دعوى التعويض هو الذي سبب الضرر أو ساهم في إحداثه ، فإنه يعفى كلياً أو جزئياً من المسؤولية في مواجهة هذا الشخص بقدر تسببه في إحداث الضرر أو المساهمة فيه. فإذا رفعت دعوى تعويض من شخص آخر غير الراكب عن وفاته أو إصابته ببدنيا، فإن الناقل يعفى كذلك كلياً أو جزئياً بالقدر الذي يثبت فيه أن خطأ ذلك الراكب هو الذي سبب الضرر أو ساهم في إحداثه."  
و بناءً عليه ، يكون البروتوكول قد أقر قاعدة موضوعية موحدة تعفي الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية إذا ما أثبت أن خطأ الراكب هو الذي سبب الضرر أو ساهم في إحداثه، و تحاشياً ، بذلك، الوضع المعيب الذي تضمنه النص الأصلي محل التعديل بالإحالة إلى قانون القاضي لتحديد قدر التعويض المستحق في حالة مساهمة خطأ المضرور مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، و ما

<sup>1</sup> J. constantinoff, Art. précité, p 407 ; J. Rajski, Art. précité, p 15.

تؤدي إليه هذه الإحالة من اختلاف في الحلول بين الدول لاسيما بين النظامين الأنجلوساكسوني و اللاتيني<sup>1</sup> .

فإذا كان الراكب المضروب هو رافع الدعوى ، و كان خطؤه هو وحده الذي أحدث الضرر اللاحق به أو بأمتعته ، بإثبات من الناقل ، تحلل هذا الأخير من أية مسؤولية. أما إذا كان خطأ الراكب قد ساهم فقط في إحداث الضرر ، فإن الناقل يعفى جزئيا من المسؤولية بقدر مساهمة الراكب في إحداث الضرر ، فالمسؤولية في ذلك مشتركة بينهما. أما إذا كان رافع الدعوى شخصا آخر غير الراكب كورثته ، وهو فرض لم تتعرض له اتفاقية وارسو ، فإنه للناقل أيضا ، أن يتمسك في مواجهة رافع الدعوى بخطأ الراكب الذي أحدث الضرر بمفرده أو ساهم في إحداثه ، فيعفى من المسؤولية كليا أو جزئيا بقدر هذه المساهمة<sup>2</sup> .

#### ثانيا : دفع المسؤولية عن الضرر اللاحق بالأمتعة

على خلاف اتفاقية وارسو التي لا تتيح للناقل إعفائه من المسؤولية عن العيب الذاتي في الأمتعة المسجلة إلا باشرطه ذلك في عقد النقل ، قرر بروتوكول جواتيمالا أن يعفى الناقل من الضرر الناجم عن ذلك العيب إعفاء قانونيا دون حاجة إلى ذلك الإعفاء الاتفاقي ، سواء تعلق الأمر بأمتعة مسجلة أو غير مسجلة ، إذ نصت المادة 4 فقرة 2 منه على عدم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق أمتعة الراكب إذا أثبت أن هذا الضرر يرجع إلى طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي بها. ويصدق هنا ما سبق التعرض له ، في ظل الاتفاقية الأصلية ، من أحكام خاصة بهذا الدفع ، كأن يكون من مستحيل توقع العيب أو تفاديه ، و أن يكون السبب الوحيد الحادث للضرر. أما في ما يخص مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير في نقل الركاب و أمتعته فقد ظلت كما هي في اتفاقية وارسو مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض ، حيث يعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الحاصل في هذه الحالة ، طبقا للمادة السادسة من بروتوكول جواتيمالا التي عدلت نص المادة 20 من الاتفاقية ، متى أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية

<sup>1</sup> H. Mankiewicz, le protocole de Guatemala city du 8 mars 1971, p15 ets.

<sup>2</sup> J.P TOSI , Recu. précité, n: 131 .

لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها." و بالتالي، يعفى الناقل من المسؤولية عن أضرار التأخير استناداً إلى كافة وسائل دفع المسؤولية الخطئية التي تناولناها في الفرع السابق .

## المطلب الثاني:

### طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999

مرّ بنا أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد مزجت بين الطبيعتين الشخصية و الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي، حيث أنها لم تأخذ بأساس قانوني وحيد لبناء هذه المسؤولية ، بل بالعديد من الأسس القانونية التي يرتبط تحديدها بموضوع النقل من جهة و نوع الضرر الحاصل من جهة أخرى . ولما كان تحديد طرق دفع المسؤولية يرتبط بتحديد أساسها القانوني، فإن تعدد هذه الأسس أدى إلى تنوع طرق دفع المسؤولية .  
وعليه، سنقسم هذا المطلب إلى فرعين ،نتناول في الفرع الأول طرق المسؤولية في نقل الأشخاص، أما طرق دفعها في ما يخص نقل أمتعتهم فسنعالجها في الفرع الثاني.

## الفرع الأول:

### طرق دفع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين

بغية تحقيق التوازن، الذي كانت تصبو اتفاقية وارسو لإدراكه ، بين مصلحة الناقل الجوي من جهة و مصلحة المسافرين بالطائرة من جهة أخرى ، أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بنظام ثنائية المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن وفاة هؤلاء أو إصابتهم بأي أذى جسماني ، حيث قسمت المادة 21 منها هذه الأضرار إلى فئتين وذلك على أساس قيمة الأضرار الحاصلة ؛ فئة أولى: إذا كانت قيمة الأضرار لا تتعدى 100000 وحدة سحب خاصة، فإن الناقل يسأل مسؤولية موضوعية قوامها الضرر، وفئة ثانية: إذا تجاوزت قيمة الأضرار 100000 وحدة سحب خاصة ، فإن الناقل يسأل مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض. ومن ثم ، تباينت طرق دفع المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها لدرء مسؤوليته من فئة لأخرى ، و هو ما سنوضحه فيما يلي:

## الفقرة الأولى:

### وسيلة لدفع المسؤولية الموضوعية

إذا كانت قيمة الأضرار، الناجمة عن الوفاة أو الإصابة الجسدية، والمطالب بالتعويض عنها لا تتجاوز حدّ المائة ألف وحدة سحب خاصة، فإن مسؤولية الناقل حينذاك تكون مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر و تحمل التبعة، و لا يمكنه أن يتخلص منها إلا بإتباع سبيل واحد وهو إثبات خطأ المضرور<sup>1</sup>.

و يستنتج هذا الحكم من المادتين 1/21 و 20 من اتفاقية مونتريال. حيث تقضي المادة 1/21 بأنه: "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة 1/17، و التي تنشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، و التي لا تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للراكب أن ينفي مسؤوليته أو يجد منها." و لا تعني العبارة الأخيرة من هذا النص أن الناقل يكون مجردا من أية دفعات للفكك من المسؤولية، إذ أن المادة 20 من الاتفاقية أجازت له ذلك في حالة خطأ المضرور، فقررت 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 كليا أو جزئيا من مسؤوليته تجاه المطالب بالتعويض 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 كليا أو جزئيا من المسؤولية 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 21."

وعلى عكس ما هو مقرر في اتفاقية وارسو 1929، و أسوة بالمادة السابعة من بروتوكول جواتيمالا 1971، تحاشت المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999، والتي تطبق على كل أشكال المسؤولية، الإحالة على قانون القاضي المختص بنظر النزاع لتحديد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، و إنما تضمنت قاعدة موضوعية تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا بحسب ما إذا كان إهمال أو خطأ أو امتناع المضرور قد تسبب وحده في وقوع الضرر، فلا

<sup>1</sup> Gates, La convention de Montréal de 1999, R.F.D.A, p 444 et s;

يتحمل الناقل في هذه الحالة أية مسؤولية ، أو أن يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب المضرور، قد ساهم مع خطأ الناقل في حدوث الضرر ، فيعفى هذا الأخير في هذا الفرض إعفاء جزئيا من المسؤولية بقدر هذه المساهمة. والعبرة هنا ليست بدرجة جسامة كل خطأ بالنسبة للآخر ، بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر<sup>1</sup>.

هذا و يستفيد الناقل من هذا الإعفاء الكلي أو الجزئي، حتى ولو كان رافع الدعوى شخصاً آخر غير الراكب. و ليس هذا بالحكم بالمستحدث في الاتفاقية بل أن بروتوكول جواتيمالا قد أقر هذه القاعدة ، كما رأينا ، بعد أن كانت اتفاقية وارسو تفتقد إليها. و نلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 ، في حدود هذا المستوى الأول من المسؤولية، قد فاقت بروتوكول جواتيمالا تشددا ، حيث أنها حرمت الناقل من الدفع الذي كان مقررا فيه والقاضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي ينجم عن الحالة الصحية للراكب ، الأمر الذي يتماشى مع قواعد المسؤولية الموضوعية التي تحصر وسائل الدفع في أضيق نطاق، بما يصب في نهاية المطاف، في مصلحة الراكب. ولكن سرعان ما يتلاشى هذا الوضع و ينقلب لصالح الناقل، و ذلك إطار المستوى الثاني من المسؤولية .

### الفقرة الثانية:

#### وسائل دفع المسؤولية الشخصية

تكون مسؤولية الناقل الجوي، وفقا لاتفاقية مونتريال ، مسؤولية شخصية في حالتين اثنتين هما : المسؤولية عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة ، و المسؤولية عن أضرار التأخير .

أولا : دفع المسؤولية عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة: على عكس ما هو مقرر في المستوى الأول من المسؤولية عن الأضرار التي تقل قيمتها عن المائة وحدة سحب خاصة ، تكون مسؤولية الناقل حين تزيد قيمة الأضرار عن هذا الحد مسؤولية

<sup>1</sup> محمد فريد العريبي ، "القانون الجوي" ، طبعة 2004 ، ص 321.

شخصية قائمة على الخطأ المفترض ، إذ يجوز للناقل درء المسؤولية عنه بإثبات أحد الأسباب الثلاثة التالية : نفي الخطأ، خطأ الغير أو خطأ المضرور.

#### أ- انتفاء خطأ الناقل :

يمكن للناقل أن يتحلل من المسؤولية إذا ما أفلح في إثبات أن الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته جسدياً ، والتي تكون قيمتها مجاوزة لسقف المائة ألف وحدة سحب خاصة، لم تنشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه ، وذلك طبقاً للمادة 21 / 2 / 1<sup>1</sup>.

ويكون إثبات انتفاء إهمال الناقل الجوي أو خطئه أو امتناعه وفق معيار موضوعي هو معيار الناقل الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الناقل المدعى عليه<sup>2</sup>. ومع ذلك، فإنه لا يشترط لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، وفقاً لهذا السبيل ، أن يقيم الناقل الدليل على انتفاء خطئه بإثبات اتخاذها هو و تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها ، على غرار ما هو مقرر في اتفاقية وارسو و قانون الطيران المدني الجزائري ، لأن الاتفاقية لم تتطلب في هذا الفرض من الناقل مثل هذا الإثبات<sup>3</sup>.

و يعتبر هذا الحكم ، ظاهرياً ، في مصلحة المضرور ، إذ لا يطلب منه لنيل التعويض سوى إقامة الدليل على ما أصابه من ضرر، و أن قيمة هذا الضرر تتعدى مائة ألف وحدة سحب خاصة، حتى تنعقد مسؤولية الناقل و يقضى للمضرور بطلباته. و الحقيقة أن هذا الحكم إنما وُجد ترجيحاً لكفة الناقل لا الراكب ، على اعتبار أن الاتفاقية أجازت للأول نفي قرينة الخطأ المفترض بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه و وكلائه ، و هو ، ولا شك ، إثبات أسهل و أيسر من إثبات أنه و تابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتلافي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها<sup>4</sup>. ذلك أن الغاية النهائية من وراء تقرير هذا الحكم هو حمل المضرورين على القناعة بالمستوى الأول من المسؤولية الذي لا تتعدى قيمة التعويض فيه مائة وحدة

<sup>1</sup> المادة 21/2/أ : " فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة 1/17 و التي تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اثبت ما يلي: أ- أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه ."  
<sup>2</sup> محمد فريد العريني ، "القانون الجوي" ، ط 2004 ، ص 322.

<sup>3</sup> B. Mercadal, op.cit, 28 ; Schiller, de la convention de Varsovie à la convention de Montréal, RFDA, 1999, p 473.

<sup>4</sup> محمد فريد العريني ، "القانون الجوي" ، ط 2004 ، ص 318 ، 322 ،

سحب خاصة ، و العزوف عن المطالبة بتعويضات تتجاوز هذا الحد كون أن الحصول عليها ليس أكيدا ، بل مجرد احتمال<sup>1</sup>.

## ب- خطأ الغير :

على خلاف اتفاقية وارسو التي لم تشر إلى خطأ الغير كحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، و إن كان هذا الدفع يستفاد ضمنا من عبارة " استحالة اتخاذ التدابير الضرورية " الواردة في نص المادة 20 منها<sup>2</sup> ، نصت اتفاقية مونتريال صراحة على ذلك في مادتها 21/2/ب بقولها : "فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن الوفاة أو الإصابة الجسدية و التي تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة ، لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت ما يلي : (أ)..... (ب) أو أن الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير."

و يشترط أولا في الغير لكي يؤدي خطؤه أو امتناعه أو إهماله إلى دفع المسؤولية عن الناقل ، ألا يكون من الأشخاص الذين يستخدمهم هذا الأخير في تنفيذ التزامه بل ينبغي أن يكون أجنبيا عنه، بحيث لا تربط بينهما أية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف في تنفيذ عملية النقل<sup>3</sup> . و لذلك ، لا يأخذ وصف الغير تابعو الناقل على الأرض الذين يعملون في المطارات ، كالمستخدمين الذين يستعين بهم لإتمام إجراءات التسجيل و تسهيل عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها، أو أولئك المتواجدين على متن الطائرة كقائد الطائرة و المضيفين<sup>4</sup>.

وعلى العكس من ذلك، يعتبر من الغير بالنسبة للناقل الجوي ، و تبرر أفعالهم الخاطئة إعفائه من المسؤولية ، ضباط برج المراقبة الذين يهتمون واجبه في توجيه الطائرة أثناء هبوطها أو

<sup>1</sup> في أثناء جلسات مؤتمر اتفاقية مونتريال المنعقدة ما بين 10 و 28 ماي 1999 تقدمت 53 دولة افريقية باقتراح يقضي بتقسيم مستويات المسؤولية إلى ثلاثة : مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة سحب، و مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض عن الأضرار التي تزيد عن هذا الحد ولا تتعدى 500 ألف وحدة، و مسؤولية شخصية أساسها الخطأ الواجب الإثبات فيما يزيد عن 500 ألف وحدة. و قد تم العدول عن ذلك الاقتراح اكتفاء بنظام ثنائية المسؤولية ، على أن يتم تخفيف مسؤولية الناقل القائمة على الخطأ المفترض على النحو الوارد في المادة 21 من الاتفاقية بما يستجيب لاقتراح هذه الدول التي تسعى لحماية مصلحة الناقل الجوي. أنظر : محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت ، 2000، ص 150 ؛ M.G. Follot, La modernisation du système varsovien de responsabilité, RFDA, 1999, p 409 et s,

<sup>2</sup> أنظر : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 346 . فضلا عن أن خطأ الغير يعتبر سببا عاما من أسباب دفع المسؤولية لاسيما في دول القانون المكتوب بما في ذلك القانون المدني الجزائري في المادة 127 و 176 منه .

<sup>3</sup> حول تحديد المقصود بالغير الذي يؤدي فعله على الإعفاء من المسؤولية بوجه عام ، أنظر: عادل جبيري محمد حبيب ، المرجع السابق ، ص 504 و ما يليها .

<sup>4</sup> أنيس الأسيوطي، المرجع السابق ص 499 ؛ فرج السيد سليمان ، المرجع السابق، ص 220.

يخطئون في ذلك<sup>1</sup>، ومختلف الموظفين الإداريين التابعين لسلطات المطار و الجمارك و الأمن ، مع العلم أن مسؤولية هذه الأجهزة و الهيئات تخضع لقواعد المسؤولية في القانون الإداري بما يعرفه من تفرقة بين الخطأ الشخصي و الخطأ المرفقي. كما يحوز مصنع الطائرة صفة الغير ، إذ من شأن أخطائه أن تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية ، كالعيب أو الإهمال في تصميم الطائرة أو في تصنيعها أو تركيب أجزائها<sup>2</sup>. و يدخل في عداد الغير أيضا، تابعو أي ناقل آخر غير الناقل المدعى عليه، أو أي راكب غير الراكب المضروب<sup>3</sup>.

و ينبغي من جهة أخرى ، حتى يستفيد الناقل من الأثر الإعفائي لخطأ الغير ، أن يقيم الدليل على أن حدوث الضرر إنما يرجع إلى هذا الخطأ وحده<sup>4</sup> ، كأن يثبت الناقل أن الحادث ما كان ليقع لو أن ضابط برج المراقبة لم يأذن للطائرة بالهبوط فوق ممر أرضي مشغول بطائرة أخرى أو إهمال سلطة المطار في وضع أو صيانة أضواء هذه الممرات، أو ألا يتم تنبيه قائد الطائرة بتغير الأحوال الجوية و ضرورة توجهه إلى مطار آخر مما يؤدي إلى تحطم الطائرة بعد عدم نجاح عملية الهبوط بسبب انعدام الرؤية و تردّي الأحوال الجوية<sup>5</sup> ، أو أن يقوم أحد عمال المطار بسحب السلم المتنقل قبل إتمام نزول جميع الركاب مما يؤدي إلى سقوط الركاب و إصابتهم<sup>6</sup> ، أو أن يكون

<sup>1</sup> في هذا الصدد راجع : نادية محمد معوض ، المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية ، دار النهضة العربية ، ط 2 ، 2001 ، ص 83 و ما يليها ؛ Jean-Louis MAGDELENAT, Règlements internationaux actuelles en matière de responsabilité des services de contrôle de la navigation aérienne, RDFA, 1982, n°3; p270 ; Hélène SASSEVILLE, la responsabilité civile du contrôleur aérien, RDFA, 1985, n°03, 277 ; Fernand Garnault , réflexions sur la responsabilité du organismes de contrôle de la circulation aérienne , RFDA , n: 4, 1984 , p 370.

<sup>2</sup> حيث يتجه ضحايا كوارث الطيران لرفع دعوى المسؤولية على مصنع الطائرة كون أن مسؤوليته تعد مسؤولية موضوعية و غير محدودة؛ و كمثال عن ذلك ، أنظر قضية سقوط طائرتي Airbus تابعتين لدولة كينيا و سلطنة عمان في البحر ، حيث لجأ ورثة الهالكين إلى مخاصمة المصنع فضلا عن الناقل الجوي . راجع المجلة الفرنسية للقانون الجوي ، 2006 ، رقم : 03 ، ص 319 و ما يليها. و حول مسؤولية مصنع الطائرة التي تعتبر في الآن نفسه سببا من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي ، أنظر: يسرية عبد الجليل ، المرجع السابق، ص 23 ، 65 ، 210 ؛ أبو زيد رضوان ، مقاله السابق، ص 3 . André Garnault, la responsabilité du constructeur aéronautique, RDFA, 1980, n°2, p 137 et s. بل أن صفة الغير تتعدى المنتج نفسه ، فيعتبر من الغير أيضا بالنسبة للناقل ، مصنع الأجزاء المركبة و موزع ملحقات الطائرة أو الأدوات المساعدة ، و المستورد للبيع أو للتأجير التمويلي ، إذ أن كل واحد من هؤلاء يتحمل نصيبا من المسؤولية ، أنظر : نادية محمد معوض ، مسؤولية مصنع الطائرة ، ط.2 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000 ، ص 36 و ما يليها.

<sup>3</sup> و أكثر من ذلك ، يرى جانب من الفقه أنه ليس من الضروري أن يكون الغير معروفا على وجه التحديد لدى الناقل، إذ يعفى الناقل من المسؤولية ولو ظل هذا الغير مجهولا. أنظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 346.

<sup>4</sup> Henri et Léon Mazeaud et autres, op. cit, p 524 et s, Philippe le Tourneau , Loïc Cadiet , droit de la responsabilité , Dalloz , Paris , 1998, p309.

<sup>5</sup> لا يتردد القضاء الفرنسي و الأمريكي في تحميل هيئات المراقبة الجوية تبعة الحوادث التي يتسبب موظفوها في وقوعها لاسيما و إن تعلق الأمر بإرسال إشارات لاسلكية خاطئة لقيادة الطائرة أو التقصير في أداء واجب التحذير و التنبيه، فضلا عن مساءلتهم جزائيا. راجع: نادية محمد معوض ، المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية ، ص 44 و ما يليها؛ Garnault , art. Précité, p 370.

<sup>6</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 130.



السبب الرئيسي في حادث تصادم بين طائرة الناقل و طائرة أخرى خطأ قائد هذه الطائرة ، مما يحتمل هذا الأخير أو متبوعه مسؤولية ذلك<sup>1</sup>. كما يمكن أن يكون العيب الذاتي في الطائرة هو سبب وقوع الكارثة الجوية ، بما يقيم قرينة على خطأ مصنعها و يلقي بالمسؤولية عليه وحده<sup>2</sup>. أما إذا تبين أن خطأ الغير يقترن بخطأ آخر من جانب الناقل قد ساهم معه في إحداث الضرر ، انعقدت مسؤولية هذا الأخير دون تخفيف ، وتحمل دفع التعويض بما يجاوز حد المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة<sup>3</sup> ، حيث أن الاتفاقية لم تتبع في هذه الحالة ذلك المنهج الذي اتبعته بشأن الإعفاء الجزئي من المسؤولية في حالة الخطأ المشترك بين الناقل و الراكب المضور اعتمادا على نسبة مساهمة كل منهما في إحداث الضرر ، بل اشترطت أن ينفرد الغير بخطئه في إحداث الضرر حتى يعفى الناقل كلية من المسؤولية. و يكون للناقل في مقابل ذلك أن يرجع على الغير الذي أسهم معه بخطئه في إحداث الضرر ، إذا أثبت أنه كان لهذا الخطأ دور في ذلك<sup>4</sup> ، فضلا عن حق المضور في أن يرجع هو الآخر على هذا الغير بالتعويض وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية<sup>5</sup>. و فضلا عن ذلك، و كما في كل سبب أجنبي، يجب أن يتوافر عنصري عدم إمكان التوقع و عدم إمكان الدفع في خطأ الغير<sup>6</sup>. فلو أن سلوك الغير الخاطئ كان متوقعا من جانب الناقل ، أو كان بإمكانه تفادي ما ينجم عنه من أضرار باتخاذ الاحتياطات الواجبة فإنه يكون مقصرا في تنفيذ التزامه ، و يسأل من ثم عن هذه الأضرار الحاصلة . و ترتيبا عن ذلك ، لا تعتبر عمليات اختطاف الطائرات في الوقت الحاضر من قبيل خطأ الغير التي يمكن أن يدفع بها الناقل المسؤولية عنه ، على اعتبار أن هذه الحوادث قد أصبحت في الوقت الراهن خطرا محتملا من قبل الناقلين بل و مألوفا لدى بعضهم مما ينفي عنها صفة عدم إمكان التوقع ، فضلا عن أن استعمال الوسائل الأمنية

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص 502.

<sup>2</sup> للتذكير ، نشير إلى أنه في ظل اتفاقية وارسو و ق.ط.م.ج الذي أخذ عنها ، يعد العيب الذاتي في الطائرة من قبيل القوة القاهرة التي تعتبر حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية و الاستفادة ضمنا من العبارة الواردة في المادة 20 من الاتفاقية "...أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر"، أما في ظل اتفاقية مونتريال فلا يمكن أن نصبغ على هذا العيب إلا صفة خطأ الغير المنصوص عليه صراحة في المادة 2/21ب.

<sup>3</sup> D. Barault , L'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de Varsovie à la convention de Montréal 1999, Mémoire DESS, IFURTA, 1999, p 116.

<sup>4</sup> وجدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق، ص 167.

<sup>5</sup> كان يرجع المضور على الدولة في حالة الإخلال بواجب توفير الأمن للمسافرين جوا ضد الاعتداءات الإرهابية التي قد يتعرضون لها لاسيما داخل المطارات. في هذا المعنى أنظر: فتحي عبد الرحيم عبد الله ، دراسات في المسؤولية التقصيرية " نحو مسؤولية موضوعية"، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2005، ص123 .

<sup>6</sup> وجدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق، ص 167 ؛ فرج السيد سليمان، المرجع السابق، ص 220 .

الحديثة و اتخاذ تدابير السلامة المتطورة من شأنه أن يمكن الناقل من تفادي هذه الحوادث، مما ينفي عنها أيضا صفة عدم إمكان الدفع ، الأمر الذي يجرد هذه الحوادث من وصف خطأ الغير<sup>1</sup> . وبالإضافة إلى هاتين الوصيلتين ، نفي خطأ الناقل و إثبات خطأ الغير ، فإن المادة 20 من اتفاقية مونتريال، التي تمثل سببا عاما من أسباب الإعفاء من جميع أنواع المسؤولية في اتفاقية مونتريال، يمكن أن تخلص الناقل من المسؤولية و ذلك في حال إثباته وجود إهمال أو خطأ أو امتناع من الشخص الذي يطالب بالتعويض ، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه<sup>2</sup> .

### ثانيا : دفع المسؤولية عن أضرار التأخير في نقل المسافرين و أمتعتهم :

على الرغم من أن اتفاقية مونتريال قد أخذت بأساس القانوني واحد تقوم عليه كل من مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص و تتجاوز قيمتها حد المائة ألف وحدة سحب خاصة ، و مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب و أمتعتهم، على اعتبار أن كل منهما تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل للنفي، إلا أنهما - الاتفاقية - لم تنتهج نفس المنهج في تحديد طرق دفع هاتين الحالتين من المسؤولية ، فبينما تنتفي الأولى، كما رأينا ، إما بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الناقل و إما بإقامة الدليل على أنه نشأ فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع طبقا للمادة 2/21 من الاتفاقية ، تندفع الثانية ، أي المسؤولية عن التأخير، إذا أثبت الناقل أنه بذل العناية الواجبة التي يبذلها الناقل العادي في نفس الظروف، حيث تقضي المادة 19 من اتفاقية مونتريال على أن " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو و تابعوه و وكلاؤه كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها."

و ما يلاحظ على هذا النص براءة ، هو أن اتفاقية مونتريال قد ورثت هذا الدفع عن سابقتها وارسو التي تعتبره ، كما رأينا ، سببا عاما من أسباب الإعفاء و ينطبق على جميع حالات

<sup>1</sup> بل أن القضاء الفرنسي و الأمريكي قد أصبح على عمليات اختطاف الطائرات و تحويل مسارها بالقوة صبغة الحادث الجوي الذي يعد شرطا لقيام مسؤولية الناقل الجوي وفقا للمادة 17 من اتفاقيتي وارسو و مونتريال. للتفصيل أنظر : المطلب الثاني من المبحث الثاني من الفصل الأول من هذه الرسالة .

<sup>2</sup> و هو خطأ المضرور الذي يعد، كما رأينا ، الوسيلة الوحيدة لإعفاء الناقل في إطار المسؤولية الموضوعية ، و ذلك حينما يقل مبلغ التعويض المطالب به عن 100 ألف وحدة سحب خاصة طبقا للمادة 1/21 و 20 من اتفاقية مونتريال 1999.

المسؤولية ، إلا أن الاتفاقية الأولى قصرت تطبيقه على حالة واحدة و هي المسؤولية عن أضرار التأخير ، و تكون بذلك هذه الحالة من حالات المسؤولية ، بمثابة الحكم الوحيد الذي استبقته اتفاقية مونتريال أخذا عن اتفاقية وارسو الأصلية ، من دون أن تتناوله بالتعديل أو الاستحداث . غير أنه تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال قد استبدلت عبارة التدابير المعقولة *Mesures raisonnables* بعبارة التدابير الضرورية التي كانت واردة في اتفاقية وارسو و بروتوكولاتها المعدلة ، و ذلك تفاديا للخلاف الفقهي و القضائي الذي ثار طويلا حول تفسير العبارة الأخيرة ، و بالتالي تحقيق الهدف التوحيدي لأحكام الاتفاقية .

و بناءا عليه ، يقع على الناقل في سبيل التحلل من المسؤولية عن أضرار التأخير أن يثبت ابتداء السبب الذي أدى إلى حدوث التأخير الذي تولد عنه الضرر ، و أن يقيم الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه ، ثم يتعين على الناقل بعد ذلك ، أن يثبت أنه اتخذ حيال هذا السبب أو اتجاهه جميع التدابير المعقولة لمجابهته أو مقاومته إلا أنه لم يستطع أن يواجه هذا السبب باتخاذ هذه التدابير، أو أنه استحال عليه ذلك<sup>1</sup>. و بوجه عام ، يعفى الناقل من المسؤولية عن أضرار التأخير استنادا إلى كافة وسائل دفع المسؤولية الشخصية التي تناولناها في نظام وارسو ضمن المطلب السابق ، بما في ذلك إثبات القوة القاهرة ، مادام أن اتفاقية مونتريال لم تأت بجديد في هذا الشأن .

و فضلا عما سبق ، يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته عن أضرار التأخير ، أيضا، بإثبات خطأ المضرور طبقا للمادة 20 من اتفاقية مونتريال التي تمثل سببا عاما للإعفاء من جميع صور المسؤولية في هذه الاتفاقية.

<sup>1</sup> محمود أحمد الكندري ، مقاله السابق، ص141.

## الفرع الثاني :

### دفع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمته

على خلاف اتفاقية وارسو التي تعرضت لحالة المسؤولية في نقل الأمته المسجلة دون غير المسجلة منها<sup>1</sup> ، و بروتوكول جواتيمالا سيبي الذي وحد في الحكم بين المسؤولية عن كلا النوعين من الأمته ، ميزت اتفاقية مونتريال بين مسؤولية الناقل في حالة نقل الأمته المسجلة و مسؤوليته في حالة نقل الأمته غير المسجلة ، حيث عدت الأولى موضوعية فيما اعتبرت الثانية شخصية ، مما يعني أن طرق الدفع في كل واحدة منها تختلف عن الأخرى .

## الفقرة الأولى:

### دفع المسؤولية في نقل الأمته المسجلة:

تعتبر مسؤولية الناقل عن الضرر اللاحق بالأمته المسجلة ، وهي تلك الأمته التي يسلمها الراكب للناقل في مطار الإقلاع وتظل في حراسة هذا الأخير إلى حين تسليمها للراكب في مطار الوصول، مسؤولية موضوعية قوامها الخطر و تحمل التبعة ، و تستشف هذه الطبيعة من حكم المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال التي تقضي بأن "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمته أو ضياعها أو تعييبها ، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أية فترة تكون فيها الأمته المسجلة في حراسة الناقل." و لا يعني هذا أن الاتفاقية في هذه الحالة قد أغلقت باب الإعفاء من المسؤولية في وجه الناقل ، بل أنها مكنته من ذلك على اعتبار أن نص المادة 2/17 أضاف فقرة أخرى تقضي بالآ يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر كان ناجماً و بقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمته أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها .

ويصدق هنا ما سبق التعرض له ، في ظل اتفاقية وارسو، من أحكام خاصة بهذا الدفع ، حيث لا يخرج العيب الذاتي في الأمته عن كونه سبباً أجنياً مما يستلزم توافر عناصره ، كأن يكون

<sup>1</sup> تكون اتفاقية وارسو بعدم تعرضها لحكم المسؤولية عن الأمته غير المسجلة قد أحالت ، كما رأينا ، إلى قواعد تنازع القوانين التي تحدد القانون الواجب التطبيق على هذه الحالة ، و هو ما يخل بتوحيد أحكام الاتفاقية دولياً ، الأمر الذي جعل بروتوكول جواتيمالا ، كما هو وارد في المتن ، ينص على هذه الأمته بإخضاعها لنفس حكم الأمته المسجلة ، ثم جاءت اتفاقية مونتريال و فرقت بينهما حكماً كما سنرى .

من مستحيل على الناقل توقع وجود عيب أو خلل في الأمتعة و أن يكون من المتعذر عليه دفعه أو تفاديه ، كما يجب أن يكون هذا العيب أو ذاك الخلل السبب الوحيد الحادث للضرر. و كما في كل حالة من حالات المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999، للناقل وفقا للمادة 20 منها ، أن يدفع مسؤوليته عن الضرر اللاحق بالأمتعة المسجلة، أيضا ، بإثبات أن نشوء هذا الضرر إنما يرجع إلى إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه .

### الفقرة الثانية :

#### دفع المسؤولية في نقل الأمتعة غير المسجلة:

الأمتعة غير المسجلة هي الأغراض التي يحتفظ بها الراكب و تظل في حوزته طوال الرحلة دون أن يعهد إلى الناقل بحراستها. لذلك يكون أمرا طبيعيا ألا يفترض خطأ الناقل عن الضرر اللاحق بها، و من باب أولى ألا يسأل عنها مسؤولية موضوعية كما هو الشأن بالنسبة للأمتعة المسجلة. فمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيبها هي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ التعاقدى الواجب الإثبات. لذلك قضت الفقرة الأخيرة من المادة 2/17 بأنه "في حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية ، لا يكون الناقل مسؤولا إلا إذا كان الضرر ناتجا عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه."

وعليه، لا يكون الناقل مطالبا بدفع مسؤوليته في هذا الفرض إذ الأصل أنه غير مسؤول ، أما إذا أثبت المضرور أن الضرر اللاحق بهذه الأمتعة كان ناتجا عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، فللناقل أن ينفي هذا الخطأ بإثبات بذله للعناية التي يبذلها الناقل العادي ، على اعتبار أن التزامه بالمحافظة على هذه الأمتعة لا يعدو أن يكون مجرد التزام ببذل عناية<sup>1</sup> ، فضلا عن إمكانية إثبات السبب الأجنبي .

تلك هي الوسائل التي يمكن للناقل الجوي بواسطتها دفع مسؤوليته عن الضرر اللاحق بمسافريه و أمتعتهم، أما إذا لم يسعفه الحظ في ذلك فليس أمامه إلا جبر هذا الضرر من خلال تعويض مضروريه ، و هو ما سنراه في الفصل الأول من الباب التالي.

<sup>1</sup> راجع تحديد طبيعة التزام الناقل في نقل الأمتعة غير المسجلة ، و الذي تناولناه في الفرع الثاني من المطلب الثاني من ال مبحث الثاني من الفصل الاول من هذه الرسالة .

الباب الثاني:  
آثار مسؤولية الناقل الجوي  
للأشخاص و ضماناتها

## الباب الثاني:

### آثار مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و ضماناتها

رأينا أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض في كل من اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي و ق. ط. م. ج الذي أخذ عنها، فيما يقيم بروتوكول جواتيمالا هذه المسؤولية على أساس فكرة الخطر، أما اتفاقية مونتريال لعام 1999 فقد تبنت كلا الأساسين لبناء مسؤولية الناقل ، حيث تقيم هذه المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض في فروض معينة ، و على فكرة الخطر و تحمل التبعة في فروض أخرى.

و سواء كان مبنى المسؤولية هو فكرة الخطأ المفترض أو فكرة الخطر ، فإن المصلحة محل الرعاية و المراعاة من قبل المشرع الدولي أو الوطني في هذا الشأن هي ، ولا شك ، مصلحة متلقي خدمة النقل ، أي الراكب، على اعتبار أنه يعفى في كلا النظامين من عبء إثبات خطأ الناقل الجوي من جهة ، و يضمن من جهة أخرى ، وبالنتيجة من ذلك ، الحصول على التعويض الجابر للضرر اللاحق به ما لم يفلح الناقل في التخلص من المسؤولية باستعمال إحدى وسائل الدفع المخولة له .

ولا يعني هذا أن مصلحة الناقل لم تنل حظها من العناية و الاهتمام، بل أنها أحييت بحماية استثنائية مقابلة لتلك التي يحظى بها الراكب من شأنها أن توازن بين المصلحتين المتعارضتين ، ذلك أن المشرع الدولي قد أقر في اتفاقية وارسو و جميع تعديلاتها و حتى في اتفاقية مونتريال ، و من خلفه المشرع الجزائري ، مبدأ المسؤولية المحدودة و ذلك بوضع حد أقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه الناقل الجوي المسؤول للراكب المضرور. غير أن مبدأ تحديد المسؤولية لم يرد على إطلاقه ، بل أن هناك أحوال معينة يسأل فيها الناقل مسؤولية غير محدودة و يلتزم بدفع التعويض على قدر الضرر الحاصل ( الفصل الأول ) .

و لا شك أن ما يضمن للمضرورين إفتكك التعويض من الناقل المسؤول عما حاق بهم من ضرر، سواء في إطار مسؤوليته المحدودة أو غير محدودة، هي المطالبة القضائية التي تنفرد بقواعد إجرائية متميزة من جوانب عدّة ، فضلا عن ضمانات أخرى تم إقرارها ، لاسيما من قبل المشرع الدولي، من شأنها تعزيز حماية ضحايا الحوادث الجوية بما يكفل لهم الحق في التعويض ،

و أهم هذه الضمانات هي الوظيفة التعويضية التي يؤديها التأمين من مسؤولية الناقل اتجاه المسافرين (الفصل الثاني) .

## الفصل الأول:

### مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص بين التحديد و الإطلاق:

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي متى أخل بالتزاماته و لم ينجح في دفع هذه المسؤولية عن الأضرار الحاصلة جراء ذلك ، حيث تنشغل ذمته حينذاك بتعويض هذه الأضرار كاملة. فالأصل في القواعد العامة، أن يكون التعويض على قدر الضرر<sup>1</sup>. غير أن المشرع الجزائري، على غرار المشرع الدولي، قد خرجا عن هذا الأصل في مجال النقل الجوي ، و وضعاً للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي المسؤول حداً أقصى لا يجوز التزول دونه اتفاقاً ، وتلك هي المسؤولية المحدودة للناقل الجوي (المبحث الأول) .

و لا يعتبر هذا المبدأ حقاً مطلقاً في يد الناقل بل أن له استثناء ، و الاستثناء هنا هو الأصل في القواعد العامة ، حيث يلتزم الناقل الجوي في حالات محددة بإصلاح الضرر كاملاً دون أن يستفيد من مكنة تحديد المسؤولية، أي أنه يكون مجبراً على دفع التعويض على قدر الضرر الذي أصاب مستعملي الطائرة، وتلك هي مسؤولية غير محدودة للناقل الجوي (المبحث الثاني) .

## المبحث الأول:

### المسؤولية المحدودة للناقل الجوي للأشخاص:

كان تشييد نظام المسؤولية على دعامة من مبدأ تحديد هذه المسؤولية هو أكثر نظم المسؤولية ملائمة للنقل الجوي ، و لهذا تم إقرار مبدأ تحديد المسؤولية ليكون هو المحور الذي تدور من حوله جميع أحكام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو و القوانين التي أخذت عنها ، بما في ذلك قانون الطيران المدني الجزائري. وحتى في تعديلات اتفاقية وارسو ، ظل المشرع الدولي حريصاً على مبدأ تحديد المسؤولية على الرغم من أنه تحول، في آخر محطة منها، من المسؤولية

<sup>1</sup> طبقاً للمادة 131 و المادة 182 من القانون المدني الجزائري .



الخطئية إلى المسؤولية الموضوعية. بل أن اتفاقية مونتريال على حداثتها ، كونها جاءت لتخلف نظام وارسو ككل ، لم تتخلى عن هذا المبدأ إلا جزئيا في حالة واحدة كما سنرى في حينه.

وحتى تتجلى لنا أحكام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، يقع علينا ابتداء بحث ماهية هذه المسؤولية المحدودة من حيث الدوافع و المبررات التي دعت إلى تحديد مسؤولية الناقل الجوي وقت وضع الاتفاقية و هل لازالت تصلح لذلك ؟ ، و كذا من حيث طبيعة هذا التحديد أو تكييفه القانوني ( المطلب الأول ).

و تتمحور دراسة مبدأ تحديد المسؤولية في مجال النقل الجوي حول مقدار الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه الناقل المسؤول بحسب طبيعة الضرر الحاصل، و الذي سجل تطورا تصاعديا أملاه تغير ظروف المجتمع الدولي ، إلى أن تخلى المشرع الدولي جزئيا عن مبدأ تحديد التعويض في اتفاقية مونتريال لعام 1999 ( المطلب الثاني ) .

و تثور في هذا الشأن مسألة غاية في الأهمية تتعلق بكيفية حساب قيمة التعويض التي يتجاذبها الذهب كأساس لذلك من جهة و وحدات حقوق السحب الخاصة من جهة ثانية ( المطلب الثالث ).

## المطلب الأول:

### ماهية المسؤولية المحدودة للناقل الجوي:

يعود السبق في إرساء مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي لاتفاقية وارسو 1929، لكن هذا المبدأ ليس بالمبدأ الأصيل في نطاق النقل الجوي ، إذ وجدت تشريعات جوية وطنية تأخذ به حتى من قبل عقد قمة وارسو الدولية<sup>1</sup>. كما أنه ليس بالمبدأ المستحدث أو الفريد المقصور على مسؤولية الناقل الجوي، بل سبق وأن اعتنقته اتفاقيات أخرى قبل اتفاقية وارسو،

<sup>1</sup> مثلا قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1924 الذي حدد مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الشاحنين بـ 1000 فرنك عن الطرد الواحد ، و قانون الملاحة الجوية الألماني لسنة 1922 و التشريع الإيطالي لسنة 1923 . في ذلك أنظر: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 107 ، J. P Tosi ،

كاتفاقية بروكسل 1924 في مسؤولية الناقل البحري، واتفاقية برن 1890 في مسؤولية الناقل عبر السكك الحديدية<sup>1</sup>.

و لا يعني هذا أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي يعدّ مجرد تأثر بما عرفته أنواع النقل الأخرى من تحديد للمسؤولية أو قياسا عليه ، بل أن هناك ظروفًا و دوافع أملت على واضعي اتفاقية وارسو ضرورة تبني هذا المبدأ بما يستجيب لهذه الدوافع و يتلاءم و تلك الظروف، ولكن سرعان ما تلاشت هذه و تلك و أصبح تحديد مسؤولية الناقل الجوي محل إنكار و تفنيد ( الفرع الأول). ولا يمكن أن تتم دراسة ماهية تحديد مسؤولية الناقل الجوي من دون تبيان طبيعة هذا التحديد و تعيين خصائصه التي تميزه عن غيره من المصطلحات الأخرى التي قد تتشابه معه (الفرع الثاني) .

## الفرع الأول:

### تحديد مسؤولية الناقل الجوي بين التبرير و الإنكار

الأصل في التعويض أن يغطّي كل الضرر<sup>2</sup>؛ فيشمل بذلك ما لحق المضرور من خسارة و ما فاتته من كسب. و في مجال المسؤولية العقدية، لا يصح التعويض إلا عن الأضرار المباشرة و المتوقعة ما لم يكن الضرر ناشئا عن غش المدين أو خطئه الجسيم، إذ يسأل المدين في هذه الحالة عن كافة الأضرار المتوقعة منها و غير المتوقعة<sup>3</sup>. غير أن القواعد الخاصة للنقل الجوي، عبر كامل مراحل تطورها لاسيما على الصعيد الدولي، قد خرجت عن هذا الأصل بأن أقرت مبدأ تحديد المسؤولية للناقل الجوي في مواجهة المضرور في حالات وفاة الراكب أو إصابته، أو تضرر أمتعته، أو التأخير في نقله .

<sup>1</sup> محمد فريد العريبي، المرجع السابق، طبعة 1998، ص 123. و أيضا: R. Rodière, op.cit, p 125 et 249

<sup>2</sup> "... و التعويض يقاس على أساس الضرر كما حصل، ويكون حسابه بالشكل الذي يغطي هذا الضرر، فلا يكون وصف الخطأ أو درجته من مقومات حسابه، لأن الغاية من التعويض هي في الأصل إصلاح الضرر وليس إنزال الجزاء الخاص بمن أحدثه ". عاطف النقيب، المرجع السابق، ص 387. و في نفس المعنى، أنظر أيضا: علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 180؛ محمد حسنين، المرجع السابق، ص 174؛ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 160.

<sup>3</sup> طبقا للمادة 182 من القانون المدني الجزائري .

فما هي مبررات هذا الخروج عن الأصل العام؟ و ما هي الدوافع التي كانت وراء إقرار مبدأ تحديد المسؤولية و عدم التخلي عنه بالرغم من تحول هذه المسؤولية من الطابع الشخصي إلى الطابع الموضوعي في ظل بروتوكول جواتيمالا 1971 و اتفاقية مونتريال 1999 ( الفقرة الأولى ) ، و هل لازالت تلك المبررات والدوافع قائمة وصالحة لتبرير هذا المبدأ في الوقت الحاضر، أم أنها أضحت محل إنكار و انتقاد؟ ( الفقرة الثانية )

## الفقرة الأولى :

### دوافع تحديد مسؤولية الناقل الجوي

قام مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي على مجموعة من الأسس التي كانت تحت مرأى واضعي اتفاقية وارسو في عام 1929 ، حيث كانت الملاحة الجوية لا تزال في بداية عهدها ، ولم يكن قد تيسر بعد ، آنذاك ، السيطرة على ظروفها أو التحكم في عناصرها ، فضلا عن قلة خبرة القائمين عليها .

و للتفصيل، يمكن ردّ تبني مبدأ تحديد المسؤولية في النقل الجوي إلى الظروف والاعتبارات التالية :

### أولاً: المساندة الاقتصادية لصناعة النقل الجوي الحديثة<sup>1</sup>:

تتعرض الملاحة الجوية لمخاطر جسيمة، إذ كثيرا ما تؤدي الحوادث التي تتعرض لها الطائرة إلى تخطيمها بالكامل ، و غالبا ما تسفر عن هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متنها<sup>2</sup> . فلو كان الناقل الجوي مسؤولا عن تعويض كل هذه الأضرار التي قد تترتب جراء وقوع الحادث تعويضا تاما غير محدود ، لانتهى به الأمر إلى الإفلاس ، الأمر الذي ينجم عنه حتما شل حركة الملاحة الجوية والنقل الجوي.

<sup>1</sup> هذا الدافع بالذات هو نفسه الذي أملى على المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني تبني الطبيعة الشخصية لمسؤولية الناقل الجوي و استبقائها بالنظر للمركز المتواضع لشركة النقل الجوي الوطنية. راجع المطلب الثاني من المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة.

<sup>2</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 317.

و. بمعنى أوسع ، لو تم إلزام شركات ومؤسسات الطيران التجاري بالتعويض الكامل للضحايا من المسافرين ورجال الطاقم ، أو ورثتهم ، وهو ليس بالعدد القليل ، لاسيما وأنه من الطائرات ما يتسع لعدد هائل من الركاب<sup>1</sup> ، وكذا التعويض التام لأصحاب البضائع التي هلكت أو تلفت أو ضاعت ، فضلا عن تأثر المركز المالي لهذه الشركات و المؤسسات تأثرا سلبيا بالغا من جراء تحطم الطائرة أو فقدانها<sup>2</sup> ، يعني حتما في هذا التحليل وضع عراقيل جدية أمام مؤسسات النقل الجوي لأداء خدماتها الجليلة التي لا يمارى فيها أحد ، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى إحجام هذه المؤسسات و إعراضها عن الاستثمار في سوق النقل الجوي بسبب ما يتهدها من خسائر جمة ، و ما يترصدها من تعويضات ضخمة في حال تعرض طائراتها إلى كوارث جوية<sup>3</sup>.

و تفاديا لهذه الآثار الوخيمة ، وبغية حماية مرفق النقل الجوي الذي كان لا يزال في المهد عند وضع اتفاقية وارسو في عام 1929 ، وتشجيعا للاستثمار فيه لتحقيق استمراريته و تقدمه و من ثم ديمومة الخدمات الجليلة التي يقدمها للإنسانية ، كان وضع حدود قصوى للتعويضات التي يلزم بها الناقل المسؤول اتجاه المضرورين هو الحل الأنسب لتحقيق هذه الغاية<sup>4</sup>.

ولعل ما زاد في حجية هذا التبرير و ما ساعد على استمراريته ، هو أن العديد من الدول ظلت حريصة على استبقاء مبدأ تحديد المسؤولية في قوانينها الوطنية و متمسكة به سعيا منها لفرضه و تبنيه في الاتفاقيات الدولية كما فعلت في اتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999 ، بالرغم من تطور النقل الجوي و درجة التقدم العالية التي حققتها السلامة الجوية ، لاسيما بالنسبة للدول النامية<sup>5</sup> التي تشرف على خدمة النقل الجوي بنفسها بواسطة مؤسسات تابعة لها و بتمويل

<sup>1</sup> مثلا طائرة Airbus A. 380 التي تتسع إلى ما يقارب 800 راكب، في هذا أنظر : [www.lex-aero.com](http://www.lex-aero.com)

<sup>2</sup> من المعلوم أن الطائرة باهظة الثمن مقارنة بوسائل النقل الأخرى، فمثلا طائرة Boeing 747 يتراوح ثمنها بين 32,5 و 43,5 مليون دولار. حول أسعار الطائرات أنظر : Gérard Kéabdjian , Le prix d'un avion , Revue « problèmes économiques », n° 02, Août 1991, p28.

<sup>3</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 353. أنظر أيضا قضيتي Tuller سنة 1961 و Berner سنة 1964 المتعلقةين بدعوى مسؤولية في نقل جوي غير خاضع لاتفاقية وارسو ، حيث وصل القضاء الأمريكي بمقدار التعويض في القضية الأولى إلى مبلغ 350 ألف دولار ، و في القضية الثانية إلى نحو 924 ألف دولار ، فما بالك بتعويضات من هذا الحجم لجميع الركاب أو ورثتهم ؟ أشار إلى القضيتين : J. Constantinoff, Art. Précité, p396.

<sup>4</sup> Riese et Lacour , op.cit , p 275 ; M. Lemoine, op. cit, n° 828.

<sup>5</sup> تحرص الدول النامية على تبني سياسة تشريعية من شأنها توفير الحماية اللازمة لشركاتها الوطنية للنقل الجوي من خلال إحاطتها بنظام المسؤولية المحدودة حتى لا تتحمل أعباء مالية جسيمة تتعدى طاقتها الاقتصادية من جراء إطلاق قيم التعويضات . للتفصيل انظر : E. Du

Pontavice et autres, op.cit, n°2934, 2935,2936.

منها، كما هو الحال بالنسبة للجزائر حيث تحتكر شركة الخطوط الجوية الجزائرية أداء هذه الخدمة على الصعيد الداخلي<sup>1</sup>، و لا أدل على ذلك من احتواء قانون الطيران المدني رقم 06/98، على الرغم من حدائته و على غرار باقي تشريعات الطيران في الدول النامية، على نفس حدود التعويض التي أقرتها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 كما سنراه في حينه<sup>2</sup>.

## ثانيا: توزيع عبء مخاطر الاستغلال الجوي

ذهب جانب من الفقه المرجح علنا لمصلحة الناقل الجوي، إلى تبرير تحديد مسؤولية الناقل الجوي من حيث أنه لا ينبغي أن يتحمل هذا الأخير وحده تبعة مخاطر الاستغلال الجوي، بل أن يوزع هذا العبء بين الناقل و المسافر و ذلك من باب العدالة و انتهاجا لسياسة التوازن بينهما. و لعل وضع حد أقصى للتعويض، في نظر هذا الفقه، من شأنه أن يقوم بهذا الغرض، إذ لا يلتزم الناقل في هذا الفرض بتعويض كل الضرر، و إنما يلتزم بأن يدفع للمضرور مبلغا محددًا هو في الغالب أقل من قيمة الضرر الحاصل<sup>3</sup>.

و بمعنى آخر، يقع على الراكب أن يتحمل نصيبا من مخاطر السفر بالطائرة و ذلك بتنازله عن الحصول على التعويض الكامل عن الضرر الذي قد يلحق به في حالة وقوع حادث جوي، وقناعته بالحد الأقصى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية، " لأنه مهما بلغ تقدم نشاط النقل الجوي فهو لا يزال ناشئا و لا بد من رعاية أهله و القائمين عليه للصالح العام"<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> شركة الخطوط الجوية الجزائرية هي المتعامل الوطني الوحيد في سوق النقل الجوي الداخلي بالرغم من أن قانون الطيران المدني يتيح إمكانية تولي عدة شركات وطنية خدمة النقل الجوي العمومي (المادة 09 منه). كما يمكن أن يؤدي هذه الخدمة، من خلال عقود الامتياز، الأشخاص الطبيعيين من ذوي الجنسية الجزائرية، الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري وذلك طبقا للمادة 10 و 2/112 والمرسوم التنفيذي رقم 43/2000 المؤرخ في 2000/02/26 يحدد شروط وكيفيات استغلال الخدمات الجوية، وكذا المادة 05 من قانون 08/02 المؤرخ في 2002/01/23 يعدل ويتمم القانون 06/98 يحدد القواعد العامة للطيران المدني، والذي فتح مجال الاستثمار في النقل الجوي من خلال ما يعرف بالطاكي الجوي. وتجدر الإشارة إلى أن هناك شركة وطنية للنقل الجوي تدعى طاسيلي للخطوط الجوية التي تعدّ فرعاً لمؤسسة سونطراك للمحروقات منذ سنة 2004 بعد أن كانت محلّ شراكة بين هذه الأخيرة وشركة الخطوط الجوية الجزائرية منذ عام 1998 تاريخ استحداثها، وهي تضمّ ثلاثة فروع: نافطاسيلي لنقل عمال البترول، الخطوط الجوية طاسيلي للرحلات الجوية الوطنية والدولية، Tassili Agro Aérien. انظر: R. Nowar, Tassili Air lines, Une compagnie nationale en plein développement, Le Phare, n° 103, Novembre 2007, p 17.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 150 من ق. ط. م. ج.

<sup>3</sup> في هذا المعنى: حسن كيره، مقاله السابق، ص 41.

<sup>4</sup> حكم محكمة القاهرة الابتدائية في 2 يونيو 1952، أشار إليه: أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 546 هامش 2.

### ثالثا: التأمين ضد مخاطر الاستغلال الجوي

إن كان في استطاعة الناقل الجوي تجاوز مخاطر الملاحة الجوية عن طريق التأمين الجوي سواء بالتأمين على الطائرة أو بالتأمين من مسؤوليته عن الأضرار التي قد تصيب الركاب ، فإنه سيكون من الصعب على المؤمنين قبول تحملهم الوفاء بقيم التعويضات المطلقة أو الكاملة عن تلك الأضرار. لذلك ، فإن كفالة استمرار الاستغلال الجوي و ضمان تطوره الاقتصادي، مرتبط أشد الارتباط بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر التي يتعرض لها هذا الاستغلال.<sup>1</sup>

فلن تقبل الشركات المؤمنة على هذا النوع من التأمين إذا ما كان على الناقل الالتزام بتعويض كل الضرر، وذلك لاستحالة القيام مقدما بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروع النقل.<sup>2</sup> فالناقل لا يستطيع أن يتوقع جملة المبالغ التي سيلتزم بدفعها كتعويض للمضرورين من الركاب أو ورثتهم، لأن تقدير قيمة الضرر يتوقف على عوامل كثيرة منها المركز الاجتماعي للراكب و الظروف التي ترتبت عن وفاته أو إصابته. كما أنه لا يمكن للناقل أن يعرف مقدما قيمة البضائع والأمتعة التي يقوم بنقلها على متن طائراته.

وبالتالي ، يكون من الصعب على شركات التأمين تقدير احتمالات الخطر و من ثم تقدير مبلغ التأمين الذي يمكن الاتفاق عليه مع الناقل عندما تكون التعويضات مطلقة ، مما يؤدي بها، في وضع كهذا ، إلى العزوف عن دخول سوق التأمين الجوي لحماية لمصالحها الاقتصادية و التجارية ، و تجنباً للإفلاس الذي يتهدها ، في حال إقبالها على هذا السوق ، قبل أن تفلس شركات النقل الجوي نفسها.

و حتى و إن لم تحجم شركات التأمين عن إبرام عقد التأمين في حال إطلاق قيم التعويضات ، فإنها ، في أحسن الأحوال، سوف ترفع من قيمة قسط التأمين بما يتناسب مع مسؤولية الناقل غير المحدودة إلى درجة قد تجعل تكاليف النقل الجوي باهظة و مرهقة للغاية بالنسبة لجمهور المسافرين ، الأمر الذي يعوق من تقدم هذا المرفق الحيوي و يجد من نموه.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> : هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 317 .

<sup>2</sup> : Riese et Lacour , op.cit , p 275.

<sup>3</sup> : فاروق زاهر ، المرجع السابق، ص 109.

ولكن الوضع سيتغير حتما ، وهو الحال هنا، إذا ما كان التعويض الواجب على الناقل دفعه معنا ومحددا مسبقا، إذ يمكن لهذا الأخير أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه في حال تقرير مسؤوليته ، وبذلك يكون من الميسور عليه حساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعه و اكتتاب التأمين اللازم لمواجهةها<sup>1</sup> ، حيث لن يكون من العسير على شركات التأمين عندئذ قبول تحملها قيم التعويضات المحدودة ، بل أنها سترحب بإبرام عقد التأمين مع الناقل وستسعى لذلك ، الأمر الذي يؤكد استمرارية مرفق النقل الجوي و يضمن تطوره و ازدهاره<sup>2</sup>.

و في مقابل ذلك، كان لتقدم الطيران و تطور فنونه و ظهور الطائرات العملاقة التي تتسع لمئات الركاب و تفوق سرعتها سرعة الصوت الأثر البالغ في استبعاد شبح الكثير من مخاطر السفر بالطائرة ، حيث تضاءلت نسبة كوارث الطيران إذا ما قورنت بالزيادة المضطردة في حركة النقل الجوي سواء بالنسبة لعدد الرحلات أو عدد الركاب، وأصبح السفر عبر الجو أكثرأ أمنا و سلامة من طرق النقل الأخرى، الأمر الذي أدى إلى انتعاش سوق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي اتساع نطاقه<sup>3</sup>، و هو ما جعل هذا التبرير محل نظر كما سنرى.

#### رابعا: تقليل المنازعات و توحيد القانون

يستطيع الناقل الجوي في ظل نظام المسؤولية المحدودة تقدير التعويضات المستحقة وحسابها مما يتيح له التصالح وديا مع المضرورين ، وذلك بأن يقدم لهم مباشرة مبالغ التعويض عن الأضرار التي لحقتهم وفق ما هو محدد في الاتفاقية أو القانون ، دون ما حاجة إلى اللجوء للقضاء و ما ينجر عنه من إطالة أمد النزاع و إتاحة فرص استعمال الدعاوى الكيدية أمامه .

إذن، من شأن تحديد المسؤولية أن يؤدي عملا إلى تقليل المنازعات و سرعة استقرار الأوضاع ، و هذه غاية مبتغاة من قبل الناقل و المضرور على السواء ، حيث أن الأول يكون أكثر

<sup>1</sup>: محمد فريد العرييني، المرجع السابق ، طبعة 1998 ، ص 134 ، أبو زيد رضوان ، مقاله السابق، ص 12 ؛ وفي نفس المعنى : H. Zoghbi, op. cit, n° 80.

<sup>2</sup> Dans ce sens : « ... c'est surtout le seul moyen pour donner au transporteur la possibilité de contracter des assurances destinées à éviter pour lui une catastrophe commerciale dans le cas d'un sinistre important. » Riese cit, p 275. .et Lacour, op

<sup>3</sup>: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 116 ، أبو زيد رضوان ، مقاله السابق، ص 52 .

حرصا على إجراء التسوية الودية مع الثاني حتى يتفادى المثول أمام القضاء ، ويتجنب بالتالي نشر الأحكام التي قد تسيء إلى سمعته و اعتباره بين جمهور المسافرين و تحطُّ من مركزه بين نظرائه من الناقلين . كما يكون من مصلحة المضرور أيضا إجراء المصالحة الودية مع الناقل حيث تمكنه من الحصول على التعويض المستحق في حدوده المقررة في الاتفاقية في أسرع وقت ، لاسيما و أنه لن يحصل من المحكمة ، في حال لجوئه إليها ، على حكم بتعويض يتجاوز ما هو مقرر في الاتفاقية أو يتعدى ما كان يمكن أن يحصل عليه في حال قبوله التسوية الودية مع الناقل ، فضلا عن تكبده نفقات إضافية ، كمصاريف التقاضي و أتعاب المحامي، كان بإمكانه تجنبها لو أنه رضي بهذه التسوية<sup>1</sup>.

و زيادة على ما يضمنه تحديد المسؤولية من سرعة في استقرار في الأوضاع على النحو السابق عرضه، فإنه مما لا شك فيه أيضا أن هذا التحديد يمثل قاعدة موضوعية تبين قيمة الحد الأقصى من التعويض المستحق و التي تلتزم محاكم جميع الدول الأطراف في الاتفاقية بتطبيقها ، الأمر الذي يجعل الناقل غير معرض لمخاطر خضوعه للقوانين الوطنية للدول المختلفة التي تتباين فيها الحلول بالنسبة لمسألة تقدير التعويض و تحديده ، و مما يساعد في النهاية على توحيد القانون على الصعيد الدولي في هذا الصدد<sup>2</sup>.

### خامسا: رعاية مصلحة الراكب

و في الأخير ، قال بعض الفقه أن مبدأ تحديد المسؤولية إنما وُجد ، حقيقة و فعلا، لحماية مرفق النقل الجوي و ضمان استمراريته و نموه ، و الاستفادة الأول منه هو الناقل الجوي حتماً، لكن هذا لا يعني ، أن فائدته مقصورة على هذا الأخير فقط، وإنما هي تمتد لتشمل حتى مستعملي الطائرة، ذلك أن تعويضا محدودا ومؤكدا الحصول عليه خير وأجدى لهؤلاء من تعويض كامل لكنه محتمل الإدراك وصعب المنال<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 111.

<sup>2</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 112.

<sup>3</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 354؛ يحي أحمد البنا، المرجع السابق، ص 265.



و فضلا عن ذلك، فإن تحديد مسؤولية الناقل يتيح للراكب الذي يريد الحصول على تعويض يزيد على الحد الأقصى المقرر ، بحسبان أن الضرر الذي قد يلحق به يمكن أن يفوق هذا الحد ، إمكانية عقد تأمين إضافي يغطي الفرق بين قيمة هذا الضرر و الحد الأقصى الذي قرره الاتفاقية . و عادة ما تكون أقساط هذا التأمين ضئيلة لا تتجاوز قيمة ما يقدم للراكب من مشروبات أثناء الرحلة الجوية.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية:

#### إنكار و تفنيد مبررات تحديد المسؤولية

ليس لنا أن ننكر أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي كان هو المحور الرئيسي الذي شاء واضعو اتفاقية وارسو أن تدور من حوله أحكام و قواعد هذه المسؤولية ، و أن يظل كذلك لوقت غير قصير بالنظر للظروف و العوامل التي استدعت ذلك . إلا أن استمرارية التمسك بهذا المبدأ أوضحت اليوم محل جدل ، على اعتبار أن تلك الظروف و العوامل قد زالت و لم تعد قائمة و لا صالحة لتبرير تحديد مسؤولية الناقل الجوي ، الأمر الذي جعل هذا المبدأ محل انتقاد و إنكار و ذلك من الجوانب التالية :

#### أولا : تطور النقل الجوي و قوة مؤسساته الاقتصادية

إن كان مقبولا في ما مضى ، لاسيما تاريخ وضع اتفاقية وارسو في عام 1929، أن تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ أقصى للتعويض بحجة دعم صناعة النقل الجوي و مساندتها حتى تتطور و تزدهر ، فإنه لم يعد ، فيما ما يبدو، ما يبرر ذلك في الوقت الحالي ، فقد تحققت هذه الغاية بالفعل و إلى أبعد الحدود ، و أصبحت شركات النقل الجوي ذات قدرات مالية كبيرة بفضل الأرباح الهائلة المحققة و التي جعلتها في منأى عن المخاطر الاقتصادية التي قد تترتب عن الحوادث الجوية .

<sup>1</sup> : H. Zoghbi, op. cit, p 39 n° 80 ; D. Lureau, op. cit, p11.

وحتى وإن كانت هناك رغبة في عدم إثقال صغار الناقلين بأعباء مالية كبيرة بالتعويض الكامل عن الضرر الحاصل في حال تقرير مسؤوليتهم ، فإنه ليس من شأن المسافرين منح إعانات غير مباشرة لكبار الناقلين العاملين على الخطوط الدولية عن طريق تحديد مسؤوليتهم في مواجهة الركاب ، هذا فضلا عن أن المسافر بتعاقدته مع الناقل الجوي ، لا يقصد أن يكفل له تحقيق ريع.

و حقيقة أن نشاط مؤسسات النقل الجوي يحقق مصلحة عامة ، لكن الأحرى أن تلجأ لمساعدة الدولة إما باعتبارها تابعة لها مباشرة أو كونها مؤسسات خاصة تسدي خدمة عامة بترخيص منها، لا أن تغتنم من المسافرين بتحديد التعويض المستحق لهم.

و في واقع الأمر ، إن ما يفسر و يبرر تحديد المسؤولية ، و استمرار وجود هذا التحديد عبر كافة تعديلات اتفاقية وارسو و استبقائه حتى في اتفاقية مونتريال 1999 ، و إن كانت هذه الأخيرة قد تنازلت عنه في ما يخص المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الوفاة و الإصابة باعتبارها مسؤولية غير محدودة، هو القوة الاقتصادية و السياسية للشركات الجوية التي تمكنها من القيام بالدور الرئيسي في إنشاء القواعد القانونية المتعلقة بها خاصة بتكتلها فيما يعرف بالاتحاد الدولي للنقل الجوي<sup>1</sup>. فلقد أصبح مألوفاً أن تترأس هذه الشركات المؤتمرات و الأعمال الدبلوماسية المتعلقة بالملاحة الجوية، فضلا عن أن وفود الدول في هذه المؤتمرات و الأعمال غالبا ما تتكون من محامين أو مستشارين قانونيين لهذه الشركات أو ممثلين لمؤسسات وطنية تابعة لهذه الدول، و من المؤكد رغم نزاهتهم حين ممارستهم لمهامهم، أن الناقلين يجدون فيهم حلفاء مخلصين لهم و مدافعين عن مصالحهم في تلك المؤتمرات ، في حين أنه يكون من المتعذر فعلا على المسافرين ، إزاء ذلك، وجود من يُرافع لصالحهم ، بل أن دور البرلمانين عند مناقشة الانضمام إلى مثل هذه الأعمال الدولية، هو في الحقيقة، حال من الإيجابية في هذا الصدد<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف اختصاراً IATA تم تأسيسه بهافانا في عام 1945 و هو منظمة غير حكومية و يضم حالياً جل شركات النقل الجوي في العالم ، و يعمل بالتنسيق مع المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO . كما يعد شروط النقل الجوي و يتابع مشاكل شركات النقل الجوي و يدافع عن مصالحها في المحافل الدولية و بخاصة اتفاقيات النقل الجوي الدولي من خلال حضور ممثليه مختلف مناقشات و الأعمال المتعلقة بذلك. للتفصيل أنظر: J. M. DE JUGLARD, Traité de droit aérien, tome : 1, L.G.D.J, Paris, 1989, p 849 ; J. NAVEAU, op. cit, p 34; L. CARTOU, op. cit, p 47.

<sup>2</sup> عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، رسالته السابقة، ص 301 .

ثانيا: تراجع مخاطر الاستغلال الجوي و وجوب تحملها من قبل الناقل وحده:

أما عن تبرير تحديد المسؤولية بتوزيع عبء مخاطر الاستغلال الجوي بين الناقل و المسافر ، فقد لقيت هذه الحجة انتقادا شديدا من لدن الفقه ، على اعتبار أن هناك العديد من المشروعات الصناعية التي تعمل في ظروف خطيرة و مع ذلك فهي لا تُشرك عملاءها في تحمل مخاطر هذا الاستغلال بوضع سقف أعلى للتعويض<sup>1</sup>. و عليه ، ليست مخاطر الاستغلال ، في ذاتها، خصوصية ينفرد بها النقل الجوي لتبرير تحديد مسؤولية الناقل ، خاصة و أن هذه المسؤولية أضحت في ظل بروتوكول جواتيمالا 1971 و اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية موضوعية قائمة على أساس المخاطر التي لا يتحمل مغارمها سوى الناقل الجوي.

لذلك ، لم يعد هذا التبرير يجدي نفعا للقبول باستمرارية مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي لاسيما بعد أن تلاشت أخطار الاستغلال الجوي التقليدية أو كادت ، و بعد أن تطورت صناعة الطائرات و تقدمت علوم الطيران و الأرصاد الجوية و الفضاء و بعد أن ظهرت الطائرات العملاقة الأسرع من الصوت ، ليبدوَ جليا تحكّم الإنسان في عناصر الملاحة الجوية و ظروفها إلى حد بعيد ، و تتأكد السلامة الجوية كمبدأ يسود النقل الجوي.

ثالثا: انتعاش سوق التأمين الجوي و ازدهاره:

لقد أضحي القول بأن تحديد المسؤولية هو الدافع الرئيسي لإقبال شركات التأمين على دخول سوق التأمين الجوي ، و بالتالي كفالة استمرارية النقل الجوي و ازدهاره ، محل نظر اليوم . فبعد أن تراجعت مخاطر الاستغلال الجوي و قلت نسبة الحوادث الجوية بفضل تطور الصناعة الجوية و علومها ، و ما ترتب عن ذلك ، و بشكل مباشر، من انتعاش سوق التأمين الجوي و نموه ، لم يعد من المقبول التدرّج بأن تحديد المسؤولية يعد شرطا أساسيا لحساب نفقات التأمين و أن حدودا منخفضة للمسؤولية تعني أقساطا منخفضة للتأمين مما يمكن معه إدراجها بسهولة في قيمة التذكرة، و أنه في حالة إطلاق المسؤولية و إلزام الناقل بالتعويض الكامل فإن شركات التأمين

<sup>1</sup> أنظر موقف العميد DRION، أشار إليه: فاروق زاهر المرجع السابق، ص 109 ؛ و في نفس المعنى: Riese et Lacour , op.cit, p 282.

ستحجم عن إبرام عقود التأمين معه ، و إن فعلت ذلك فستكون أقساط التأمين باهظة للغاية مما يؤثر سلبيًا على تطور النقل الجوي.

وفي حقيقة الأمر ، إن تقدم حساب الاحتمالات في الصناعة الجوية و معرفة إحصاءات حوادث الطائرات يمكن معهما الحصول على فكرة دقيقة ، إلى حد كبير، بشأن نفقة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي . و كذلك ، لن تؤدي العودة لقاعدة المسؤولية غير المحدودة إلى زيادة نفقات التأمين ، فمن ناحية ، رغم ارتفاع أقساط التأمين بنسبة 60 % نتيجة لتبني اتفاق مونتريال 1966 فقد تحملها الناقلون دون صعوبة تذكر. ومن ، ناحية أخرى ، ففي الدول الولايات المتحدة، حيث حققت صناعة النقل الجوي تقدما كبيرا في ظل نظام قانوني يمنح تعويضا كاملا عن الضرر، قد انخفضت نفقات التأمين من المسؤولية الناقل الجوي للأشخاص بنسبة كبيرة<sup>1</sup> ، و أصبحت شركات التأمين لا تترعج من دفع التعويض الكامل لضحايا الكوارث الجوية<sup>2</sup>.

و حتى مع افتراض وجود زيادة في نفقات هذا التأمين ، فالأحرى أن تتحملها شركات النقل الجوي لا أن تدرجها في ثمن تذكرة النقل ليتحملها المسافر ، لاسيما و أن هذه الشركات أصبحت ذات قوة اقتصادية هائلة تُمكنها من تحمل هذه النفقات التي ليست مُكَلِّفَةً بالنسبة لها و لا تؤثر على مركزها المالي، وهو ما يضع ، في الوقت نفسه، مصلحة المسافرين محل اعتبار<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> : Mankiewicz ، أشار إليه: عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، رسالته السابقة، ص 302 ؛ بهنساوي، رسالته السابقة، ص 326.

<sup>2</sup> إثر حادث تحطم طائرة تابعة لـ Air Inter الفرنسية و الذي أسفر عن وفاة 87 راكبا في 1992/01/20 ، اتفقت الشركة الناقلة مع شركات التأمين في الأيام الموالية لوقوع الحادث على تعويض الضحايا بالكامل دون الوقوف عند الحد الأقصى 750000 فرنك ف المقرر في قانون الملاحة الجوية الفرنسي و دون انتظار نتائج التحقيق ، الأمر الذي يدل على أن مصلحة الراكب تكمن في حقه في الحصول على التعويض الكامل ، وأنها هي المصلحة الأولى بالرعاية حاليا .أنظر: Y. L. Faïre, op. cit, p 819.

<sup>3</sup> و فضلا عن ذلك، فإن ما يجري عليه العمل في الوقت الحالي في سوق تأمين الملاحة الجوية لا شأن له بتحديد المسؤولية ، إذ تبرم الشركات الجوية وثيقة تأمين واحدة تشمل كافة طائراتها على الخطوط الدولية التي من طراز واحد، و ذلك بقصد تغطية مسؤوليتها عن الأضرار الناشئة عنها، أيا كان نوع هذه المسؤولية ، و معدل قيمة التأمين في هذه الوثيقة يتراوح بين 200 و 400 مليون دولار. فلو فرضنا مثلا أن قيمة التعويضات في ظل بروتوكول جوا تيمالا لحوالي 400 مسافر ستكون 50 مليون دولار ، فضلا عن تعويضات عن الحاقب قيمتها 2 مليون دولار و عن أضرار الغير على السطح 3 مليون دولار ، بالإضافة إلى 40 مليون دولار عن قيمة الطائرة ذاتها و 5 مليون دولار لتعويض أضرار أخرى متنوعة، فإن مجموع هذا كله هو 100 مليون دولار أي ربع القيمة التي تدفعها الشركة الجوية لتؤمن بها على طائراتها. و نتيجة ذلك، أن حوالي 300 مليون دولار من قيمة غطاء التأمين لم يتم استخدامها ، مما يعني أن المستفيد من تحديد مسؤولية الناقل الجوي هو ، في هذا التحليل، شركات التأمين لا الناقل ، في حين أن المسافرين و خلفهم يتحملون جزءا من أضرارهم نتيجة ذلك !! أنظر: عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، رسالته السابقة، ص 302 .

## رابعاً: تحديد المسؤولية لا يضمن استقرار الأوضاع و لا توحيد القانون

حقيقة أنّ من شأن تحديد المسؤولية التقليل من المنازعات و سرعة استقرار الأوضاع ، و ذلك من خلال لجوء الناقل إلى التسوية الودية التي يعرض فيها على المضرورين التعويضات المستحقة لهم في الحدود المقررة في الاتفاقية أو القانون ، من دون اللجوء إلى القضاء . لكن ما الذي يضمن قناعة المضرور أو ورثته بما يعرضه عليهم الناقل من تعويض في إطار هذه التسوية الودية ؟ خاصة إن كان هذا التعويض، وفقاً لما يقدره الناقل، أقل من الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية ؟. و تزداد المسألة تعقيداً إن كان الراكب يدعي ارتكاب الناقل أو تابعيه لغش أو خطأ جسيم ، مما يعني أن مسؤولية هذا الأخير أو مسؤولية تابعيه في هذا الفرض تكون غير محدودة . و لا شك أن هذه الفروض ، التي ليست بالنادرة، تكتسي شكل التزاع الذي لا سبيل لحله سوى اللجوء أمام القضاء صاحب الاختصاص الأصيل في تقدير التعويض المستحق للمضرورين. لذلك، لا ينبغي التضحية بحق المضرور في جبر الضرر اللاحق به كاملاً بذريعة سرعة استقرار الأوضاع، إذ لا يهم المضرور سرعة الحصول على التعويض بقدر ما يهمه قيمة هذا التعويض و دوره في إصلاح الضرر الذي أصابه.

و إن كان وضع قاعدة موضوعية تحدد قيمة التعويض المستحق و تلتزم جميع الدول الأطراف في الاتفاقية بتطبيقها يساعد على توحيد القانون في هذه المسألة ، فإن تحقيق هذا التوحيد يتوقف على تعيين قدر الضرر القابل للتعويض و نوعه الناشئ عن الوفاة أو الإصابة و الذي يعد من أشق المسائل استجابة للتوحيد<sup>1</sup>، حيث أخفقت اتفاقية وارسو و حتى اتفاقية مونتريال الجديدة في الوصول إلى حل موحد لهذه المسألة ، و ذلك لاعتبارات تتعلق بتباين الظروف الاجتماعية و الاقتصادية و الإيديولوجية بين الدول، و تُرك الأمر لقانون القاضي المعروض عليه التزاع، مما يعني أن تحديد المسؤولية لا يضمن توحيد القانون في هذا الصدد إلا اعتماداً على تعيين قدر الضرر و طبيعته.

<sup>1</sup> حول تعدد أنواع و طبيعة الأضرار المترتبة عن وفاة الركاب و إصابتهم ، و الاختلاف بين القوانين اللاتينية و الإنجلوساكسونية حول مدى قابليتها للتعويض ، راجع : المطلب الثالث من البحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة .

## خامسا: مصلحة المضرور في إطلاق المسؤولية لا في تحديدها

قيل أنه من بين مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي مراعاة صالح المسافر ، على اعتبار أن تعويضا محدودا و أكيدا للمضرور خير له من تعويض كامل لكنه غير مضمون الحصول عليه . و لعل في هذا القول مجاوزة، ذلك أن مصلحة الراكب ليست ، على الإطلاق ، في إقرار المسؤولية المحدودة ، بل على العكس تكمن مصلحته في المسؤولية غير المحدودة ؛ فما يهم الراكب في المقام الأول هو جبر كل الضرر الذي أصابه و لا سبيل له إلى ذلك إلا الحصول على التعويض الكامل. و حقيقة أن الاتفاقية راعت مصلحة العميل ، لكن هذه المراعاة لم تكن في إقرار المسؤولية المحدودة ، بل كانت في افتراض خطأ الناقل بمجرد حصول الضرر ، و في بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية ، و في تشديدها و جعلها غير محدودة في الحالات التي يتبين فيها سوء نية الناقل.

فالاتجاه الحالي في مختلف الأنظمة القانونية يصب، بلا جدل، نحو حماية و رعاية حقوق المضرورين بما في ذلك المسافرين ضحايا الحوادث الجوية، و يبدو أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي مناقضٌ لهذا الاتجاه ، لاسيما و أن كافة الأسباب التي بررت الأخذ بهذا المبدأ قد اختفت و لم يعد هناك ما يدعو للتمسك به في الوقت الراهن ، و بالتالي ، لم يعد الناقل في حاجة إلى الحماية التي كان ينعم بها من خلال تحديد مسؤوليته في ما مضى بقدر حاجة الراكب إليها اليوم عن طريق كفالة التعويض الكامل له ، حيث بات من غير الطبيعي أن يُحرم الراكب المضرور أو ورثته من الحصول على التعويض الذي يعطي كل الضرر الذي أصابهم<sup>1</sup> . و قد عبّر الرأي العام الأمريكي ، من جانبه ، عن غضبه إزاء هذا التحديد للمسؤولية و رفضه إياه أمام المحاكم الأمريكية ، و ذلك من خلال دعاوى إنتقدت فيها نصوص الاتفاقية القاضية بهذا التحديد لمخالفتها النظام العام من ناحية ، و الدستور الأمريكي من ناحية أخرى<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> : " ... les limitations légales sont aujourd'hui obsolètes ." Y. L. Faire, op. cit, p 819.

<sup>2</sup> في العديد من الدعاوى المقامة أمام المحاكم الأمريكية ، انتقد محامو الضحايا تحديد المسؤولية كونه يسلب المدعين حق المساواة في المعاملة أمام القانون و يخرق نصوصه التي تكفل لكل مواطن أمريكي الحق في المحاكمة المشروعة التي من شأنها جبر كل الضرر اللاحق به . في هذا الشأن: أنظر موقف القضاء الأمريكي من خلال قضية Garcia في عام 1944 و قضية Bali في عام 1982 ، و قرار المحكمة الدستورية الإيطالية في 1985 /05/6 القاضي بعدم دستورية المادة 22 من اتفاقية وارسو ، أشار إلى هذه القضايا : G. Legier, Art. précité, p 276 . و يتساءل كاتب المقال: J. Constantinoff, Art. Précité, p 405. أنظر أيضا: قضية Burdell في عام 1968

و بالفعل، كان لهذا الانتقاد و الإنكار الذي لاحق مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي و الأسس التي قام عليها ، و التي لطالما بررت التمسك به عبر كافة التعديلات التي لحقت اتفاقية وارسو ، الأثر الواضح في تخلي المشرع الدولي حديثا و عدوله جزئيا عن الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية ، و ذلك بتبنيه للمسؤولية الموضوعية غير المحدودة للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن وفاة المسافرين أو إصابتهم طبقا للمادة 2/21 من اتفاقية مونتريال 1999 وهو ما سنراه في حينه.

## الفرع الثاني:

### طبيعة تحديد مسؤولية الناقل الجوي

إن وضع حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب و أمتعتهم مسألة تحتاج إلى وصف قانوني يتناسب والغرض الذي وجدت من أجله، ولن يتبين لنا هذا الوصف إلا من خلال بيان خصائص هذا الحد من التعويض، و التي من شأنها تمييزه عن غيره من المصطلحات التي قد تتشابه معه.

## الفقرة الأولى:

### الحد الأقصى للتعويض ذو طبيعة آمرة<sup>1</sup> :

أقرّ المشرع الدولي مبدأ تحديد التعويض عبر كافة حلقات تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي، و ذلك دعما منه لهذا الأخير، و كذلك فعل المشرع الجزائري في ق. ط. م. ج . غير أنه ، مراعاة منهما لمصلحة المسافر أيضا، قرر المشرعان حرمان الناقل من أن يضمّن عقد النقل أية شروط يبتغي بها تحديد مسؤوليته بأقل مما هو معين في الاتفاقية أو القانون، حيث تقضي المادة 23 من اتفاقية وارسو<sup>2</sup> ، المقابلة للمادة 78 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64<sup>3</sup> ، بأن "كل

<sup>1</sup> لهذه الخاصية علاقة بالشروط الاتفاقية التي يضعها الناقل الجوي بهدف التخفيف أو الإعفاء من المسؤولية ، و التي سنتحدث عنها بالتفصيل لاحقاً.

<sup>2</sup> و هي تقابل المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 .

<sup>3</sup> قد استجدنا بالمادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، الذي من المفترض أن قانون الطيران المدني رقم 06/98 قد حل محله، لأننا لم نجد نظيرا لها في القانون الأخير . و من المعلوم أن هذا النص يضع قاعدة تخرج عن الأصل العام الذي يجيز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية طبقا للمادة 178 من القانون المدني الجزائري.

شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية يكون باطلاً و كأن لم يكن ..."

فلا يجوز للناقل أن يتزل دون الحد الأقصى المعين بنص القانون أو الاتفاقية، و لو اشترط ذلك صراحة في عقد النقل أو نال رضا المتعاقد معه، إذ يعد هذا الشرط أو الاتفاق باطلاً و من شأنه أن يلحق أضراراً بالغة بمصالح مستعملي الطائرة<sup>1</sup>، حيث تُرفع عن هؤلاء الحماية التي تقرت لصالحهم إذا ما تمكن الناقل الجوي من تحديد مسؤوليته كيف ما يشاء و بالقدر الذي يريد، ويندثر الهدف الرئيسي الذي قامت من أجله الاتفاقية وهو تحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة للناقل من جهة و مستعملي الطائرة من جهة أخرى<sup>2</sup>.

و يعد تحديد المسؤولية، بهذا المعنى، من النظام العام الدولي الذي يلتزم به القاضي الوطني حتى و لو كان القانون الداخلي لا يقر وضع حدود على المسؤولية، أو كان يضع حدوداً أدنى من تلك الحدود التي قررتها الاتفاقيات الدولية<sup>3</sup>. كما أن اعتبار الحد الأقصى للتعويض من النظام العام، يدعو القاضي إلى إثارته من تلقاء نفسه ولو لم يشره من له مصلحة في ذلك، و بمعنى آخر إن الحدود القصوى للتعويضات تعتبر خطاباً موجهاً للقاضي مباشرة، حيث يتوجب عليه الحكم بما لا يتعداها دون أن ينتظر إبداءها أو التمسك بها من جانب الناقل<sup>4</sup>.

و مع ذلك، إذا كان جزاء اشتراط تحديد المسؤولية بأقل مما هو مقرر في الاتفاقية أو القانون هو البطالان، فإنه يكون صحيحاً ذلك الشرط الذي يهدف إلى الارتفاع بحد المسؤولية عما هو منصوص عليه، وقد نصت على هذا الحكم الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية وارسو التي قررت " و مع ذلك يجوز للراكب، بناءً على اتفاق خاص مع الناقل، أن يحدد للمسؤولية مبلغاً أكبر"<sup>5</sup>. و يستخلص بعض الفقه من هذه الإجازة أن الراكب بهذا الاتفاق الذي يعقده مع الناقل على زيادة حد المسؤولية عما هو مقرر، من شأنه أن يقضي على مبدأ تحديد

<sup>1</sup> طالب حسين موسى، المرجع السابق، ص 165.

<sup>2</sup> J.P Tosi, Rép. J. C., 3 cahier, n° 3.

<sup>3</sup> D. Lureau, op. cit, p 60.

<sup>4</sup> هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، ص 331.

<sup>5</sup> نص المادة نفسه و ارد في المادة 77 من ق.خ.ج. ج.



المسؤولية و صفته الآمرة<sup>1</sup>. لكن هذا الاستخلاص غير سليم ، ذلك أن الصبغة الآمرة للتحديد في الاتفاقية إنما تكمن في حظر نزول الناقل بحد المسؤولية إلى ما دون الحد المنصوص عليه ، و في ألا يتجاوز القاضي هذا الحد عند الحكم بالتعويض ، أما غير ذلك فهو جائز و لا يؤثر على الطبيعة الآمرة للتحديد. كما أنه ثبت في مجال التطبيق العملي للنص الذي يجيز الاتفاق على رفع حد المسؤولية، انعدام الحالات التي تمكن فيها الراكب من زيادة حد المسؤولية بموجب هذا الاتفاق خاص. فالراكب باعتباره طرفاً مدعياً في عقد النقل ، لا يملك مساومة الناقل بشأن حد المسؤولية ، وبالتالي إن كان التحديد مفروضاً قانوناً على الناقل ، بحيث لا يملك التزول به إلى أقل مما هو مقرر، فهو كذلك مفروض على الراكب عملاً بحيث يكون ملزماً بقبول الحد القانوني للمسؤولية دون أن يتمكن من استخدام مكنة طلب زيادته ، لأن هذه الزيادة هي ، في الحقيقة ، رهينة بإرادة الشركات الجوية وحدها<sup>2</sup>.

و استنتاجاً مما تقدم يمكننا القول أن تحديد المسؤولية يعتبر ذا طبيعة آمرة لتعلقه بالنظام العام الدولي، و يكون بهذه الصبغة مفروضاً على طرفي العقد ، الناقل و الراكب ، و كذلك على المحكمة التي تنظر في النزاع سواء بسواء.

### الفقرة الثانية :

#### الحد الأقصى للتعويض ليس إعفاءً للناقل الجوي:

تقضي القواعد العامة في المسؤولية العقدية بإلزام المسؤول عن الضرر بحره كله لأن مسؤوليته في الأصل غير محدودة ، و في مقابل ذلك أجازت نفس القواعد الاتفاق على تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها كلية فيما عدا حالي الغش و الخطأ الجسيم بطبيعة الحال<sup>3</sup>. و خروجاً عن هذه القواعد، ذهبت القواعد الخاصة بالنقل الجوي الواردة في اتفاقية وارسو و القوانين التي أخذت عنها بما في ذلك ق. ط. م. ج إلى إلزام الناقل ، في حال انشغال مسؤوليته، بأداء تعويض محدود ولو لم يكن كافياً لتغطية الضرر الحاصل بأكمله ، و يعد هذا امتيازاً ممنوحاً

<sup>1</sup> H. ZOGHBI, op. cit, p 46 n° 101 .

<sup>2</sup> عبد الحكم عبد السلام عثمان ، رسالته السابقة، ص316 ؛ فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 120 .

<sup>3</sup> طبقاً للمادة 178 من ق. م. ج .

لنقل الجوي للأسباب المبررة التي تعرضنا إليها سابقا. و لكنه لا يملك ، في مقابل ذلك ، أن يُضمّن عقد النقل أي شرط يهدف إلى الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها ، الأمر الذي يعني أن تحديد المسؤولية هو المقابل لحرمان الناقل من شروط الإعفاء<sup>1</sup>. و دليل ذلك أن الاتفاقية أوردت حكما ببطان شروط الإعفاء من المسؤولية و تقرير حد أدنى من الحد المقرر فيها ضمن نص واحد هو نص المادة 23 بالرغم من أنهما فرضان مختلفان ، ذلك أن الإعفاء من المسؤولية يعني عدم المسؤولية ، أما التحديد فيفترض وجودها ، و لكن لاعتبارات معينة رُوي تحديد التعويض الذي يلتزم الناقل بمبلغ معين ، فالإعفاء ينفي المسؤولية أما التحديد فإنه يؤكدها<sup>2</sup>.

فالحود التي وضعتها اتفاقية وارسو جاءت مرتفعة بشكل يمكن أن تغطي كل قيمة الضرر أو جانبا هاما منها لاسيما في ظل توجهها ، من خلال تعديلاتها المتعاقبة ، نحو رفع هذه الحدود و مضاعفتها، حيث بلغ الحد الأقصى للتعويض في آخر هذه التعديلات -بروتوكول جواتيمالا 1971 - نحو 100 ألف دولار، أي أنه زاد بما يعادل اثني عشر ضعفا عما كان مقررا في الاتفاقية الأصلية ، مما يصعب معه الإقرار بوجود إعفاء من المسؤولية ، و يكون من الأصوب القول أن حد المسؤولية يقترب من المسؤولية الكاملة أو غير المحدودة التي تعرفها القواعد العامة و يتعد كل البعد عن فكرة الإعفاء التي تعني انتفاء المسؤولية<sup>3</sup>.

و مع ذلك، يمكن القول بأن الحد الأقصى للتعويض يمثل في بعض الحالات ، وإن كانت نادرة الوقوع، إعفاء جزئيا من المسؤولية ، فإن كانت قيمة الضرر الحاصل أقل من الحد الأقصى المنصوص عليه ، أو كانت هذه القيمة مساوية للحد المنصوص عليه، ففي هاذين الاحتمالين لا يوجد أي إعفاء للناقل من المسؤولية ولو جزئيا لأنه من شأن ذلك الحد أن يغطي الضرر كلية. بينما إذا كانت قيمة الضرر الحاصل أكبر من الحد المنصوص عليه، فلن يكون الناقل ملزما إلا بدفع ذلك الحد الذي لا يمكن أن يغطي الضرر كاملا و إنما جزءا منه فقط و يبقى الجزء الآخر من دون إصلاح ، لنتهي بالقول إلى أن الناقل في هذه الحالة يكون قد أعفي جزئيا من المسؤولية .

<sup>1</sup> : H. ZOGHBI, op. cit, p 39 n° 80.

<sup>2</sup> فاروق زاهر ، المرجع السابق، ص 121.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق ، ص 167.

أما في ظل اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي استحدثت نظام المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن وفاة الركاب و إصابتهم ، فلا مجال للحديث عن وجود إعفاء و لو جزئي من المسؤولية لأن الناقل سيكون ، في مطلق الأحوال ، مجبرا على جبر الضرر كاملا ، حيث يستطيع الراكب ، طبقا للمادتين 17 و 21 من الاتفاقية ، المطالبة بما يفوق 100 ألف وحدة حسابية عما لحقه من ضرر ، مما يجعل التعويض الذي يلتزم بدفعه الناقل الجوي مطابقا للضرر الحاصل مهما بلغت قيمته. فيما تبقى مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالأمته ، سواء كانت مسجلة أو غير مسجلة، و المسؤولية عن التأخير خاضعة لمبدأ الحد الأقصى للتعويض مما يجعل احتمال الإعفاء الجزئي من المسؤولية واردا في هذه الحالات.

### الفقرة الثالثة:

#### الحد الأقصى للتعويض ليس تقديرا جزافيا Forfaitaire

إن التعويض المحدد الذي قرره اتفاقية وارسو وتبناه المشرع الجزائري ليس من قبيل التقدير الجزافي الذي تمنحه المحكمة دون تقدير منها ، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي أو الفعلي الذي لحق المسافر أو أمتعته ، بما قد يؤدي إلى خسارة المضرور في حالة كون قيمة الضرر أعلى من هذا الحد أو كسب له في الحالة العكسية ، و لكن الحقيقة هي أن هذا الحد المنصوص عليه ما هو إلا تحديد قانوني لأعلى أو أقصى تعويض يمكن أن يدفعه الناقل الجوي للمضرور<sup>1</sup>.

لذلك يتوجب على القاضي أن يحدد كافة عناصر الضرر في ضوء القواعد العامة للمسؤولية المدنية، توصلا إلى تقييم التعويض المقابل لهذا الضرر و كأن مسؤولية الناقل الجوي غير مقيدة بحد أقصى للتعويض. فإن كان التعويض، وفقا لتقدير القاضي، متجاوزا للحد الأقصى المقرر قانونا، فلا يستحق المضرور في هذه الحالة سوى هذا الحد من التعويض فقط ، وليس له أن يطالب بتعويض يزيد عنه مهما بلغت قيمة الضرر اللاحق به. أما إذا قدر القاضي التعويض عن الضرر

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، طبعة 1998 ، ص 135؛ 91 ، p. Rosine De BARBEYRAC , op.cit , E. Du PONTAVICE et autres, op.cit, n° 2856.; H. ZOGHBI, op.cit, p 46. قارن : D. LUREAU, op.cit, p122 حيث يرى المؤلف أن الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه يعد تقديرا جزافيا.

الحاصل بما يقل عن الحد الأقصى المقرر قانونا، فليس له أن يحكم هنا إلا بالتعويض المساوي لقيمة الضرر الحقيقي دون الالتفات إلى الحد الأقصى ، حيث لن يكون بيد المضرور في هذه الحالة أن يدعي أحقيته في الحصول على هذا الحد ، على اعتبار أن شرط الحصول على الحد الأقصى للتعويض بتمامه هو أن تكون قيمة الضرر مساوية له أو أكبر منه<sup>1</sup>.

وهذا ما أكدّه القضاء الفرنسي بالقول " أن التعويض المحدود بنص القانون ليس تقديرا جزافيا ولكنه سقف للتعويض، لا يمكن للمدعين المطالبة في نطاق هذا الحد، إلا بالتعويض عن الضرر الحقيقي الذي لحقهم شخصا"<sup>2</sup>. ومع ذلك لوحظ أن وجود الحد الأقصى للتعويض في القانون يؤثر نفسيا على قاضي الموضوع ، فيترك لديه انطبعا بأن المدعي يستحقه كله<sup>3</sup>.

و خلاصة القول أن التعويض يجب أن يكون في الأصل مساويا لقيمة الضرر ولكن بشرط عدم مجاوزة الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية أو القانون ، و معنى هذا أنه ليس للمضرور أن يحصل إلا على أحد المبلغين: قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى المنصوص عليه.

أما اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي تبنت نظام المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار المترتبة عن وفاة المسافرين أو إصابتهم فيعد التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي خاضعا لمطلق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع ، حيث لن يكون مجبرا على مراعاة أي حد أقصى للتعويض بالنظر لتخلفه في هذه الحالة من حالات المسؤولية ، و من ثم سيكون التعويض المحكوم به متناسبا تماما مع قيمة الضرر الحاصل فعلا في كل حالة يتوفى فيها المسافر أو يصاب ، الأمر الذي يكرّس مبدأ إصلاح الضرر الذي تبنته الاتفاقية في ديباجتها<sup>4</sup>. فيما تبقى مسؤولية الناقل عن الأضرار التأخير و مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الأمتعة محدودة بمبالغ قصوى للتعويض ، مما يجعل إصلاح الضرر كاملا ، في هاتين الحالتين، مسألة نسبية.

<sup>1</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 318 ؛ بريري، المرجع السابق، ص 171.

<sup>2</sup> حكم محكمة غرونبل الابتدائية في 1967/04/25 ، وقد جاء فيه : " ne s'agissant point d'une indemnité forfaitaire mais d'un plafond, les demandeurs ne peuvent prétendre dans la limite fixée par la loi, qu'a la réparation du préjudice par eux individuellement et effectivement subi." Cité par : J.P Tosi , Rép. J. C., 3 cahier, n° 2.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 168 . و يقترب هذا المعنى من رأي بعض الفقه الذي يرى أن الحد الأقصى للتعويض يعد تقديرا جزافيا من قبل المشرع، مادام أن القاضي يرى أن المضرور يستحقه كله و لا يلتفت إلى تقويم الضرر الحاصل فعلا. في هذا الرأي أنظر : D. LUREAU, op.cit, p122.

<sup>4</sup> " Reconnaissant ... et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation."

والآن وقد تعرفنا على ماهية المسؤولية المحدودة للناقل الجوي ، فما مقدار الحدود القصوى للتعويضات التي قد يلتزم بأدائها هذا الأخير في كل من نظام وارسو بما في ذلك ق. ط. م. ج. و اتفاقية مونتريال لعام 1999 ؟

## المطلب الثاني :

### الحدود القصوى للتعويض

من المعلوم أن مبدأ تحديد المسؤولية قد تقرّر أساسا لمصلحة الناقل الجوي ، و ذلك بهدف تمكينه من النهوض بمرفق النقل الجوي و دفعه إلى التقدم والتطور ، لاسيما و أن الطيران المدني في بداية عهده كان محل تهديد من قبل مخاطر الجو و قلة خبرة الطيارين، فضلا عن أن فنون الطيران و علومه لم تكن قد حققت بعد ما يمكن أن يضمن سلامة الرحلة الجوية و أمنها. لكن فكرة وضع حد أقصى للتعويض لا تتعلق بمصلحة الناقل فحسب و إنما ترتبط أيضا بالقيمة الحقيقية لمبالغ التعويض ، على اعتبار أن الحد الأقصى للتعويض أخذ يميل نحو التصاعد كلما تضاعفت القيمة الحقيقية لمبالغ التعويض نتيجة لانخفاض قيمة النقود بسبب ارتفاع الأسعار<sup>1</sup> منذ اتفاقية وارسو 1929 حتى بروتوكول جواتيمالا 1971 ، مروراً ببروتوكول لاهاي 1955 و اتفاق مونتريال 1966. ( الفرع الأول )

وقد كانت آخر مرحلة من مراحل هذا التطور التصاعدي لمبالغ التعويض ، أن نبذ المشرع الدولي مبدأ تحديد المسؤولية جزئيا و أقر مبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن وفاة الركاب أو إصابتهم، و ذلك في ظل اتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999. ( الفرع الثاني )

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 355؛ M. Lemoine, op.cit, p 551

## الفرع الأول :

### تصاعد الحد الأقصى للتعويض في ظل نظام وارسو

يعرف عن نظام وارسو أن قواعده مبالغة لمصلحة الناقل ، على اعتبار أنها ظلت متمسكة بمبدأ المسؤولية المحدودة عبر كافة مراحل تطورها بدءاً من اتفاقية وارسو الأصلية إلى غاية بروتوكول جواتيمالا 1971 . و لم تُهمل هذه القواعد مصلحة الراكب التي نالت بدورها حظها من العناية ، ويدل على ذلك الزيادة المضطردة التي عرفتها مبالغ التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب و أمتعتهم من خلال تلك التعديلات المتعاقبة. و بالنظر لكون قانون الطيران المدني الجزائري من بين القوانين التي أخذت عن اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 ، فلا تعدو أن تكون مبالغ التعويض التي احتوتها نصوصه هي نفسها تلك التي تضمنها هذا التشريع الدولي المعدل ( الفقرة الأولى ).

وقد ظل المشرع الدولي حريصاً على مبدأ تحديد المسؤولية حتى بعد بروتوكول لاهاي 1955 ، حيث أنه اكتفى بالمضاعفة من قيمة التعويضات المستحقة في كل من اتفاق مونتريال لعام 1966 و بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 و ذلك بشأن حالة المسؤولية عن أضرار اللاحقة بالركاب دون حالات المسؤولية الأخرى. ( الفقرة الثانية )

و بالرغم من سعي نظام وارسو إلى توحيد العملة التي يتم على أساسها حساب التعويض في الفرنك الذهب ، إلا أن مسألة كيفية تحويله إلى العملات الوطنية بقيت مطروحة ، باعتبار أن قيمة هذا الفرنك تتحدد بالذهب الذي لم يعد له أي ارتباط بتلك العملات الوطنية (الفقرة الثالثة).

### الفقرة الأولى : الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول

لاهاي 1955 و ق. ط. م. ج الذي أخذ عنهما:

اقتضى الحفاظ على مرفق النقل الجوي الدولي ، منذ البداية ، أن يُوضع حد أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي نتيجة لتقرير مسؤوليته المدنية في حوادث الطيران إزاء

الركاب ، وهو ما تقرر فعلا في اتفاقية وارسو في عام 1929 . غير أن تغير الظروف التي صاحبت التوقيع على الاتفاقية قد أملى على واضعيها ضرورة رفع حد المسؤولية بما يتناسب و الظروف الجديدة ، مما أسفر عن تعديل الاتفاقية بالتوقيع على بروتوكول لاهاي في عام 1955 (أولا) . و قد تمت مصادقة الجزائر على الاتفاقية و البروتوكول المذكورين في آن واحد، الشيء الذي ينبئ بتبني المشروع الجزائري في ق. ط. م. لنفس حدود التعويض التي أقرها بروتوكول لاهاي 1955. ( ثانيا)

### أولا : الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955

نتعرض بداية للحدود القصوى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 ، ثم نخرج على بروتوكول لاهاي 1955 الذي عدل هذه الحدود جزئيا فضلا عن أحكام أخرى استحدثتها كان من شأنها تعزيز نظام المسؤولية المحدودة .

### أ- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 :

وضعت اتفاقية وارسو 1929 حدودا القصوى للتعويض عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي، حيث تختلف هذه الحدود بحسب كون الضرر الحاصل لاحقا بالراكب ، أو بأمتعته المسجلة أو غير المسجلة ، أو ناجما عن التأخير في النقل.

ففي حالة الأضرار اللاحقة بشخص الراكب ، نصت المادة 1/22 على أن "تكون مسؤولية الناقل قبل كل ركب محدودة بمبلغ 125 ألف فرنك Franc or Poincaré<sup>1</sup>. على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة عائدات دورية، فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور. و مع ذلك يجوز للراكب المضروب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد للمسؤولية مبلغا أكبر."

<sup>1</sup> تشير الأعمال التحضيرية أنه كان قد اقترح في مؤتمر باريس سنة 1925 أن يكون حد المسؤولية 10000 فرنك ذهب الذي كان يزن 0.32258 من الغرام ذهب صافي عيار 900 في الألف. و في 25 يونيو 1928 صدر في فرنسا قانون تثبيت العملة الفرنسية حيث أنشأ الفرنك بوانكريه الذي يزن 65,5 من المبلغرام من الذهب عيار 900 في الألف ليحل محل الفرنك الذهب القديم. و على هذا أصبح حد المسؤولية المقترح طبقا لمشروع باريس يعادل 50 ألف فرنك بوانكريه . و قد تقرر في مؤتمر وارسو زيادة حد المسؤولية إلى الحد المذكور في نص المادة 22 المشار إليه في المتن و الذي يعادل ضعفين ونصف ضعف الحد الذي اقترح في باريس عام 1925 . أنظر: العميد Ripert نقلا عن : فاروق زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ص 128.

و يتضح من هذا النص أن الناقل ، في حال تقرير مسؤوليته ، يكون ملتزما بأداء تعويض لكل راكب ، أو خلفه ، في حدود 125 ألف فرنك ( حوالي 8300 دولار أمريكي )<sup>1</sup> . و يشمل هذا الحد الأقصى للتعويض كافة صور الضرر اللاحقة بالركاب سواء تلك الناجمة عن الوفاة أو الجرح أو الإصابة بأي أذى بدني آخر طبقا للمادة 17 من اتفاقية وارسو<sup>2</sup> ، و لا يمكن أن يتعدى مبلغ التعويض هذا الحد مهما بلغت جسامة الضرر الحاصل و مهما تنوعت و تعددت صورته ، بل أنه حتى وإن كان قانون المحكمة التي ينعقد لها الاختصاص يسمح بأن يكون التعويض المحكوم به في شكل مرتب ، فإنه لا يجوز أن يتعدى هذا المرتب الحد الأقصى المنصوص عليه، وذلك حتى يغلق باب التحايل على أحكام المسؤولية المحدودة.

و فيما يخص الأضرار التي تصيب الأمتعة من ضياع أو هلاك أو تلف ، فقد ميزت الاتفاقية بشأن حد التعويض عنها بين كون الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة ، حيث حددت الفقرة الثانية من المادة 22 من الاتفاقية التعويض الذي يمكن أن يلتزم به الناقل بـ 250 فرنك عن كل كيلوغرام بالنسبة للأمتعة المسجلة ، أما فيما يخص الأمتعة غير المسجلة ، و هي الأشياء التي يحتفظ بها الراكب معه كحقائب اليد ، فقد قررت الاتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة المذكورة تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ 5000 فرنك فرنسي لكل راكب<sup>3</sup>.

أما فيما يتعلق بالأضرار المترتبة عن التأخير في النقل ، فإن اتفاقية وارسو لم تضع حدودا قصوى للتعويض بشأنها ، مما يؤدي إلى تطبيق المادة 22 من الاتفاقية حسب كل حالة من حالات المسؤولية ؛ فإذا كان التأخير في النقل قد ألحق ضررا بالراكب فيسأل الناقل عن تعويض هذا الراكب في حدود 125 ألف فرنك ، فيما يكون التعويض عن ضرر التأخير في نقل الأمتعة غير المسجلة محدودا بـ 5000 فرنك لكل راكب، أما إذا كانت الأمتعة المسجلة هي محل ضرر التأخير فيكون التعويض عن ذلك في حدود 250 عن كل كيلوغرام منها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان، مقاله السابق، ص 11.

<sup>2</sup> المادة 17: " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني يلحق براكب إذا كانت الحادثة... " و يدخل في ذلك الأضرار المادية و الأضرار المعنوية، و تلك اللاحقة بالراكب شخصيا و اللاحقة بخلفه. حول صور الضرر، راجع : المطلب الثالث من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة.

<sup>3</sup> طبقا للمادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 .

<sup>4</sup> محمد فريد العربي ، المرجع السابق ، ص 126 ؛ 2818 n° E. Du Pontavice et autres, op. cit.



ولا يشمل الحد الأقصى للتعويض مصاريف و أتعاب المحاماة أو الرسوم ، بل أن المحكمة المختصة بالنظر في النزاع هي التي تحدد تلك المبالغ حسب قانونها الداخلي زيادة على مبلغ التعويض المحكوم به على الناقل و لو كان هذا المبلغ يعادل الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه<sup>1</sup>.

وما تجب الإشارة إليه، هو أن الفرنك Franc or Poincaré<sup>2</sup> الذي تبنته الاتفاقية ، و الذي يشتمل على 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 في الألف، إنما هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل الجوي ، وليس عملة للوفاء بالتعويضات المستحقة حيث تكون مبالغ التعويض ، المحسوبة على أساس هذه العملة، قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية<sup>3</sup>.

و قد ظل الحد الأقصى للتعوي ض الذي تقرر في اتفاقية وارسو عام 1929 مقبولا و مبررا في بداية عصر الطيران، لكنه لم يستمر طويلا ، إذ سرعان ما بدا هذا الحد، لاسيما بالنسبة للأضرار اللاحقة بالركاب ، ضئيلا و مجحفا بعد تقدم علوم الطيران و ظهور الاختراعات الحديثة التي تكفل سلامة الرحلة من لحظة إقلاعها إلى حين هبوطها فتلاشت أخطار الجو أو كادت . و قد واكب هذا التقدم التكنولوجي تغيرات اقتصادية و اجتماعية بالغة الأثر ، إذ انخفضت قيمة النقود و شهد العالم ارتفاعا في الأسعار مصحوبا في الوقت نفسه بزيادة الدخل و ارتفاع مستوى المعيشة لدى شعوب كثير من الدول.

و لهذا ارتفعت الأصوات المطالبة برفع حد المسؤولية في نقل الركاب حتى يكون متناسبا مع مستجدات العصر.

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 341 .

à 1920, il fut président de la république, 1913<sup>2</sup> Raymond Poincaré : Avocat et homme d'Etat français, de président du conseil et ministre des affaires étrangères de 1922 à 1924. il fut rappelé au pouvoir après l'échec financier du Cartel des gauches (1926-1929), et se résigna à dévaluer le franc (24 Juin 1928). Voir : petit Larousse, dictionnaire encyclopédique, Librairie Larousse, Paris, 1980, p 1488.

<sup>3</sup> الفقرة الرابعة من المادة 22 من اتفاقية وارسو . أنظر أيضا : هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 423 .

## ب- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955

ترتيا عمّا سبق ، بدأ التفكير في عقد مؤتمر دولي جديد يهدف أساسا إلى الرفع من قيمة مبالغ التعويض المستحقة للركاب أو خلفهم ، و ذلك عملا بنص المادة 41 من اتفاقية وارسو الذي يقضي بأنه : " لكل من الأطراف السامية المتعاقدة الحق، بعد انقضاء سنتين على الأقل من تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية ، في طلب عقد مؤتمر دولي جديد ابتغاء البحث عن أوجه التحسين التي قد يتسنى إدخالها على هذه الاتفاقية، و لأي من الأطراف المذكورين أن يتوجه بطلبه لتحقيق هذا الغرض إلى حكومة بولندا التي عليها أن تقوم باتخاذ التدابير اللازمة لإعداد الدعوة لهذا المؤتمر. "

و بالفعل ، قُدمت في بداية الخمسينيات مقترحات عديدة ترمي إلى زيادة الحد الأقصى للتعويض و ذلك في إطار اجتماعات اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO التي تمت في ريو دي جانيرو في سبتمبر سنة 1953 ، ثم في مدريد عام 1955<sup>1</sup> ، و أخيرا في مؤتمر لاهاي الذي دامت أشغاله ثلاث أسابيع في الفترة الممتدة من 5 إلى 28 سبتمبر 1955 ، و الذي تمخض عنه توقيع بروتوكول لاهاي في 28/09/1955<sup>2</sup> الذي دخل حيز التنفيذ اعتبارا من الفاتح أوت 1963.

غير أن هذا البروتوكول لم يعدل الحد الأقصى للتعويض إلاّ فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن وفاة الركاب أو جرحهم أو إصابتهم بأي أذى بدني آخر ، إذ تَقَرَّر مضاعفة الحد الأقصى للتعويض عن هذه الأضرار إلى 250 ألف فرنك عن كل راكب<sup>3</sup>. أما باقي حدود المسؤولية المتعلقة بالأضرار اللاحقة بالأمتعة ، و الأضرار المترتبة عن التأخير في النقل ، فقد أبقي عليها البروتوكول كما هي في الاتفاقية الأصلية ، أي أن الحد الأقصى للتعويض قي نقل

<sup>1</sup> كان مشروع ريو دي جانيرو الذي أعدته اللجنة القانونية للم. د. ط. م ICAO في عام 1953 و الذي يعتبر الأساس التشريعي لبروتوكول لاهاي 1955 ، ينص على رفع حد المسؤولية بنسبة 60 % من المبلغ المحدد في الاتفاقية الأصلية ليصبح الحد المقترح في المشروع 200 ألف فرنك بوانكريه، غير أن مندوب الولايات المتحدة لم يرض بأقل من 350 ألف فرنك أي ما يعادل 25 ألف دولار. و حلا لهذه المشكلة و إرضاء لهذا الأخير ، تم الاتفاق على أن يكون حد المسؤولية 250 ألف فرنك أي ما يعادل 16600 دولار ، وهو ما صدر به البروتوكول بالفعل . حول هذه المقترحات ، راجع : H. Zoghbi, op.cit, n° 138 et s.

<sup>2</sup> ضم هذا المؤتمر مندوبي أربع و أربعين دولة ، كما ضم منظمات دولية من بينها ، وبصفة خاصة ، الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA ، و اتحاد المؤمنين الجويين كمراقبين . أنظر: يحيى أحمد البنا ، رسالته السابقة، ص 267 .

<sup>3</sup> طبقا للمادة 11 / 1 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

الأمثلة المسجلة ظل 250 فرنك عن الكيلوغرام الواحد منها<sup>1</sup> و 5000 فرنك لكل راكب بالنسبة للأمثلة غير المسجلة<sup>2</sup>. و قد أكد البروتوكول لم على ألا تتضمن هذه الحدود ما قد تحكم به المحكمة ، طبقا لقانونها الوطني، من مبالغ مقابل نفقات و مصاريف الدعوى و أتعاب المحاماة<sup>3</sup>، و هو ما لم تقض به اتفاقية وارسو صراحة في نصوصها.

و إذا كان بروتوكول لاهاي لم يعدل الحد الأقصى للتعويض في المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الأمثلة المسجلة ، فإنه قد تولى بحسم الخلاف الذي ثار في ظل الاتفاقية الأصلية حول الأساس الذي يُعتمد عليه لاحتساب الحد الأقصى للتعويض عندما يكون الضرر الذي لحق بالأمثلة ضرا جزئيا ، حيث قرر البروتوكول بأنه في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمثلة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه فإن الوزن الكلي للطرد أو الطرود التي لحقها الضرر هو الذي يؤخذ في الحسبان لتحديد قيمة التعويض سواء صدر إيصال أمثلة واحد أو أكثر. بيد أنه إذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمثلة المسجلة أو البضائع أو أي شيء فيها يؤثر في قيمة طرود أخرى تشملها نفس استمارة الأمثلة أو نفس خطاب النقل الجوي ، فيجب في هذه الحالة أن يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الاعتبار عند تعيين حد المسؤولية<sup>4</sup>.

و قد مدّ بروتوكول لاهاي من أحكام المسؤولية المحدودة لتشمل حتى تابعي الناقل، حيث أن اتفاقية وارسو لم تنص على استفادتهم من حدود التعويض في حال تقرير مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب الركاب جراء أخطائهم الشخصية ، مما جعلها تواجه انتقادا في هذا الشأن مؤداه أن حرمان تابعي الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية سيؤدي بالضرورة إلى التحايل على هذا المبدأ و من ثم تعطيله ، على اعتبار أن المضرور يفضل رفع دعواه في مواجهة تابعي الناقل حتى يتمكن من الحصول على تعويض كامل. و درءا لهذا ، استحدثت البروتوكول نصا يميز لتابعي الناقل التمسك بحدود التعويض مثلهم مثل متبوعهم<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> طبقا للمادة 11 / 2 من بروتوكول لاهاي 1955.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 11 / 3 من بروتوكول لاهاي 1955.

<sup>3</sup> طبقا للفقرة الرابعة من المادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو 1929. و كذلك الشأن بالنسبة للمحاكم الجزائية، حيث أنها لا تدخل مصاريف الدعوى ضمن مبلغ التعويض المحكوم به ، بل تحكم بها استقلالا عنه في جميع أنواع الدعوى.

<sup>4</sup> طبقا للفقرة الأولى من المادة 11 المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو.

<sup>5</sup> طبقا للمادة 14 من بروتوكول لاهاي التي عدلت المادة 25 من اتفاقية وارسو .

والجدير بالذكر، أن الفرنك الذهب بوانكاريه Franc or Poincaré الذي نص عليه بروتوكول لاهاي 1955 هو نفسه الذي تحدثت عنه اتفاقية وارسو 1929 ، والذي يشتمل على 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 في الألف ، حيث أنه على الرغم من أن فرنسا قد تخلت عن استخدام الفرنك بوانكاريه و استبدلته بالفرنك الحالي في عام 1936<sup>1</sup> ، إلا أن البروتوكول قد أبقى على هذه الوحدة كأساس لحساب قيمة التعويض و ذلك ضمنا لتوحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل الجوي. كما أكد البروتوكول على أن تكون مبالغ التعويض قابلة للتحويل إلى عملات وطنية في أرقام صحيحة، و لكنه استحدث حكما يقضي بأن يجري تحويل هذه المبالغ، في حالة رفع دعوى قضائية، وفقا للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم<sup>2</sup>، و لعل تحديد تاريخ التحويل على هذا النحو يمثل رعاية أكثر لمصالح المتضررين.

### ثانيا : الحد الأقصى للتعويض في ق. ط. م. ج :

تم انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة بروتوكول لاهاي لعام 1955 في آن واحد بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964<sup>3</sup> ، غير أنها لم تصادق على باقي التعديلات اللاحقة بالاتفاقية و التي سنتعرض إليها لاحقا. وتبعاً لذلك ، أضحت أحكام اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي من النظام القانوني الجزائري ، و هي لا زالت سارية المفعول بالنسبة للجزائر إلى يومنا هذا ، الأمر الذي كان له الأثر الواضح و الانعكاس البين على القواعد المنظمة للنقل الجوي الداخلي، لاسيما تلك المتعلقة بالحدود القصوى للتعويضات إزاء الركاب و أمتعتهم .

وسنحاول أن نبين ، فيما يلي، الحدود القصوى للتعويضات عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي، وفقا لقانون الطيران المدني رقم 06/98 والقوانين المكملة له.

<sup>1</sup> عبد الحكم عثمان ، المرجع السابق، ص 188 .

<sup>2</sup> الفقرة 5 من المادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 .

<sup>3</sup> الجريدة الرسمية عدد 26 لسنة 1964.

## أ- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتعة الخفيفة:

تنص المادة 150 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على ما يلي: " مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر، وتحدد قيمتها بـ 250.000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر"<sup>1</sup>.

والملاحظ عن هذا النص بدءاً ، هو أنه قد استند في تقرير الحدود القصوى للتعويضات لأحكام اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 بشكل صريح<sup>2</sup>، حيث أن قيمة الوحدة الحسابية التي اعتمدها المشرع الجزائري في حساب الحدود القصوى للتعويضات هي نفسها قيمة الفرنك بوانكاريه الذي اعتمده المشرع الدولي كوحدة لقياس الحدود القصوى للتعويضات، وهي 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف ذهباً خالصاً.<sup>3</sup>

فالحد الأقصى للتعويض المتعلق بالأضرار اللاحقة بالأشخاص هو 250.000 وحدة حسابية عن كل مسافر منقول، أي أنه إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة، التزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية لكل مسافر أو خلفه.<sup>4</sup>

ويشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص، كافة الأضرار التي تضمنتها المادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين، وهي الأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي

<sup>1</sup> وهي مقابلة للمادة 1/77 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، وقد أخطأ المشرع حين قال "... مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه..." إذ أن المادة التي يجب مراعاتها في هذا الصدد هي المادة 151 المتعلقة بإقصاء الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة إذا ما ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً. وعلتنا في ذلك هي نص المادة 77 من القانون 166/64 التي نصت على مراعاة المادة 101 منه والمطابقة للمادة 151 من قانون الطيران المدني رقم 06/98.

<sup>2</sup> كذلك فعل المشرع الفرنسي في قانون الطيران المدني لعام 1957 إذ نص بشكل صريح على تطبيق اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي على النقل الدولي والداخلي على السواء، لكنه سرعان ما رفع الحد الأقصى للتعويض في عام 1974 إلى 290 ألف فرنك ثم إلى 300 ألف فرنك في عام 1976، ثم إلى 500 ألف فرنك في عام 1982، ثم إلى 750 ألف فرنك في عام 1989، ليستقر هذا الحد عند 100 ألف حق سحب خاص وفقاً للتوجه الأوروبي رقم 97-2027. أنظر: E. Du Pontavice et autres, op. cit, n° 2846.

<sup>3</sup> وذلك طبقاً للمادة 5/22 من اتفاقية وارسو 1929 بعد تعديل بروتوكول لاهاي 1955

<sup>4</sup> وذلك طبقاً للمادة 1/80 من القانون المتعلق بالخدمات الجوية التي تنص على أن "مسؤولية الناقل الجوي لا يمكن أن تمارس في أية صورة كانت إلا ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقهم الشخصية". وفي هذا المعنى أنظر: هاني دويدار، المرجع السابق، ص 416؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 163.

بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية<sup>1</sup>. كما يشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص، الأضرار الناجمة عن التأخير في إيصالهم، والتي نصت عليها المادة 147 من قانون الطيران المدني، بحكم أن المشرع الجزائري لم يفرد لأضرار التأخير حداً أقصى للتعويض عنها. أما عن الأضرار التي تصيب الأمتعة الخفيفة التي يحتفظ بها المسافر ويصطحبها معه على متن الطائرة، فإن قانون الطيران المدني رقم 06/98 لم يشر إليها إطلاقاً. ولكن بالرجوع لقانون الخدمات الجوية رقم 166/64 الذي يتحد مع ق. ط. م. الجديد من حيث المصدر، وهو اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955، نجد أن المشرع الجزائري قد وضع حداً أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بهذه الأمتعة وهو 5.000 وحدة حسابية عن كل مسافر<sup>2</sup>. وطبقاً للمادة 72 من نفس القانون، تشمل الأضرار اللاحقة بالأمتعة الخفيفة التلف والضياع والتحطيم، وكذا أضرار التأخير في نقلها.

#### ب- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة المسجلة:

لم ينص قانون الطيران المدني رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة المسجلة، ولكنه بالرجوع لقانون الخدمات الجوية رقم 166/64، السابق الإشارة إليه، نجد أن المادة 77 منه تنص في الفقرة الثالثة منها على أن "مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بالأمتعة المسجلة والبضائع، تكون محدودة بواقع 250 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد..." و الملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري قد جمع بين الأمتعة التي يعهد المسافر بجراستها إلى الناقل الجوي، وبين البضائع التي يكلف المرسل الناقل الجوي بنقلها في حكم واحد خاص بتعيين الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بهما. وقد تم تقدير هذا الحد بـ 250 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع التي تعرضت للأضرار، وهو

<sup>1</sup> ويمكن القول في هذا المقام أن الناقل الجوي المسؤول عن الأضرار النفسية والعقلية الناجمة عن أعمال القرصنة الجوية، كما سبق بيانه، و يستفيد من الحد الأقصى المقرر قانوناً أي 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر تضرر نفسياً جراء تلك الأعمال.  
<sup>2</sup> طبقاً للمادة 2/77 من القانون 166/64 المؤرخ في 08 جوان 1964 والمتعلق بالخدمات الجوية وهو نفس الحد الذي وضعه بروتوكول لاهاي لعام 1955.

نفس الحد الأقصى الذي تقرر في اتفاقية وارسو لعام 1929 من دون أن يشمل بروتوكول لاهاي لعام 1955 بالتعديل<sup>1</sup>.

ويشمل الحد الأقصى للتعويض جميع الأضرار التي تضمنها نص المادة 1/146 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 والمتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع، وهي الأضرار الناجمة عن الهلاك أو التلف أو الضياع، كما يمتد الحد الأقصى للتعويض ليشمل الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الأمتعة المسجلة طبقا للمادة 147 من قانون الطيران المدني، باعتبار أن المشرع الجزائري لم يخص أضرار التأخير في نقل البضائع والأمتعة المسجلة بحد أقصى للتعويض عنها.

ولقد اعتمد المشرع الجزائري ضابط الوزن في تقدير الحد الأقصى للتعويض دون الاعتماد على وضع حد معين مقابل كل راكب، والواقع أن لهذا النهج ما يبرره، إذ يلزم قبل انطلاق الرحلة وزن الأمتعة المسجلة و ذلك مراعاة للقواعد الخاصة بحمولة الطائرة<sup>2</sup>.

### الفقرة الثانية :

**الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال 1966 و بروتوكول جواتيمالا لعام 1971**

**وبروتوكولات مونتريال لعام 1975**

إذا كان المشرع الجزائري قد قنع ، ولا يزا ل ، بالحدود القصوى للتعويض التي أقرتها اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي لعام 1955 ، فإن المشرع الدولي في ظل نظام وارسو، على خلاف ذلك ، قد مضى قدما نحو مضاعفة هذه الحدود في تعديلات لاحقة تمثلت في اتفاق مونتريال لسنة 1966 ( أولا ) ، ثم بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 ( ثانيا ) .

<sup>1</sup> طبقا للمادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955، حيث أن الحد الأقصى فيما يتعلق بنقل البضائع لم يتعرض للزيادة في ظله و بقي 250 فرنك عن الكيلوغرام الواحد .

<sup>2</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 334 ؛ R. Rodière , op.cit , p 250

## أولا : الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال 1966

بالرغم من أن بروتوكول لاهاي قد ضاعف الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل الركاب ، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق على هذا البروتوكول<sup>1</sup> بحجة عدم كفاية هذا الحد من التعويض أمام قيمة الإنسان الأمريكي الذي تعتبر حياته أغلى بكثير من مبلغ 16600 دولار المنصوص عليه في البروتوكول<sup>2</sup> ، و رأت أنه من الأفضل الانسحاب كلية من اتفاقية وارسو والرجوع إلى قواعد القانون العام Common Law وتطبيقها على مسؤولية الناقل الجوي حتى يلتزم هذا الأخير بإصلاح ما قد يلحق بركابه من أضرار بالكامل.<sup>3-4</sup>

و قد بدا جليا إصرار الولايات المتحدة على رغبتها في الانسلاخ عن اتفاقية وارسو بعد أن أعلنت انسحابها بمذكرة تقدمت بها إلى الحكومة البولندية بهذا الشأن بتاريخ 1965/11/15 تطبيقا للمادة 39 من الاتفاقية التي تجيز هذا الإجراء لأية دولة طرف في الاتفاقية ، على ألا ينتج قرار الانسحاب أثره إلا بعد ستة أشهر من تاريخ إعلانه أي في 1966/05/15. ومع ذلك، أعربت الولايات المتحدة عن إمكانية العدول عن فكرة الانسحاب قبل حلول تاريخ نفاذه، إذا ما تمّ مراجعة المسؤولية وحدودها المقررة في الاتفاقية<sup>5</sup>. وقد أصيب المجتمع الدولي بصدمة كبيرة من هذا الموقف الأمريكي، ولم يكن أمامه سوى ستة أشهر قبل أن يصبح قرار الانسحاب نافذا<sup>6</sup>.

وقد وضع التهديد الرسمي بالانسحاب من اتفاقية وارسو بقية الدول الأطراف فيها في موقف صعب و حرج ، لأنّ خروج الولايات المتحدة التي يمثل ناقلوها نسبة عالية من حركة النقل

<sup>1</sup> تم توقيع الولايات المتحدة على بروتوكول لاهاي بعد نحو عام من صدوره ، ولم تصادق عليه إلا في 15 سبتمبر 2003 أي بعد عشرة أيام فقط من مصادقتها على اتفاقية مونتريال 1999 و هو ما يدعو إلى التعجب و الاستغراب . أنظر قائمة التوقيعات و التصديقات و الانضمام المنشورة على موقع م. د. ط. م. [www.icao.org](http://www.icao.org).

<sup>2</sup> اقترحت مجموعة وكالات الطيران الأمريكية IGIA على الحكومة الأمريكية أن ترفق عرض بروتوكول لاهاي على مجلس الشيوخ بمشروع قانون يلزم شركات الطيران بتأمين إجباري على كل راكب بمبلغ 50 ألف دولار ، وبالفعل تقدمت الحكومة الأمريكية بهذا الاقتراح في سنة 1964 إلا أنه قوبل بالرفض من قبل البرلمان الأمريكي " الكونغرس " بسبب الضغط المتزايد من قبل جمعية المحامين الأمريكية التي كانت تعبر عن الرأي العام المعارض للاتفاقية والبروتوكول. أنظر: J. Constantinoff, Art. Précité, p 398.

<sup>3</sup> جدير بالذكر أنّ الولايات المتحدة الأمريكية بامتناعها عن التصديق على بروتوكول لاهاي لعام 1955 كانت ترفض أن يخضع الناقل الجوي الدولي ، ومن باب أولى ناقلوها على الخطوط الداخلية ، لأحكام هذا البروتوكول كون أنّ الاتفاقيات الدولية الموقع عليها تكون نافذة في النظام القانوني الأمريكي بقوة القانون بمجرد التصديق عليها ودون حاجة لإصدار قانون داخلي يقضي بذلك ، انظر :

A.Yokaris, Art. Précité, p 152.

<sup>4</sup> : " La tête d'Américain vaut cher." V : R. Rodière , op.cit , p 135.

<sup>5</sup> جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 21.

<sup>6</sup> لقي اقتراح زيادة الحد الأقصى للتعويض معارضة شديدة لاسيما من قبل الدول النامية التي رأت، آنذاك، أن هذه الزيادة تعني أن تدفع الدول الفقيرة للدول الغنية ، و أنه سيؤدي إلى ارتفاع أسعار التأمين من المسؤولية. أنظر: أبو زيد رضوان، مقاله السابق، ص 14.



الجوي الدولي المنظم ، قد يؤدي إلى انهيار هذه الاتفاقية وإصابة مرفق الطيران الدولي بكارثة حقيقية<sup>1</sup>.

و إزاء فشل الاجتماع الذي عقدته المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO في فبراير 1966 ، على إثر إعلان الولايات المتحدة انسحابها من اتفاقية وارسو ، سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA من جانبه ، وهو منظمة غير حكومية، إلى إقناع مجموعة من شركات الطيران في بعض الدول بعقد اتفاق مع مجموعة أخرى من شركات الطيران في بعض الدول بعقد اتفاق مع مجموعة أخرى من شركات الطيران الأمريكية لتبني نظام جديد لمسؤولية الناقل الجوي الدولي. وبالفعل، تم توقيع هذا الاتفاق في 1966/05/04 من قبل 33 شركة طيران<sup>2</sup> ، لتقره هيئة الطيران المدني الأمريكية CAB في 1966/05/13 أي قبل أن يصبح قرار الانسحاب نافذا بيوم واحد<sup>3</sup> . ويضم هذا الاتفاق من حوله اليوم أغلب شركات الطيران التي تعمل على الخطوط الدولية المنتظمة، ومن بينها شركة الخطوط الجوية الجزائرية<sup>4</sup>.

و فضلا عن إضفاء الطبيعة الموضوعية على مسؤولية الناقل الجوي للركاب<sup>5</sup> ، حين يتولى هذا الأخير القيام بعملية نقل تكون نقطة القيام فيها أو نقطة الوصول أو مجرد رسو واقعا على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية<sup>6</sup> ، تقرر في هذا الاتفاق أن يُرفع الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن وفاة الركاب أو جرحهم أو إصابتهم بأي أذى بدني آخر إلى 58 ألف دولار لكل راكب من دون احتساب مصاريف التقاضي، و هو ما يوازي سبعة أضعاف الحد المقرر في اتفاقية وارسو 1929 ، أما إذا تم إدماج هذه المصاريف مع مبلغ التعويض المحكوم به فلا يمكن

<sup>1</sup> J. Constantinof, Art. Précité, p 398 et s. ; H. Mankiewicz, le protocole de Guatemala city, RFDA, 1971, p 15.

<sup>2</sup> من بينها 10 شركات طيران أمريكية و23 شركة أجنبية، انظر : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 313.

<sup>3</sup> في الحقيقة لا يصدق وصف "الاتفاق" على هذه الوثيقة الموقعة بين فئة من الناقلين الجويين ، لأنه لا ينطبق على هؤلاء صفة أشخاص القانون الدولي العام ، وإنما هو مجرد إعلان جماعي من مجموعة من الناقلين - مشروعات تجارية - ألزموا أنفسهم مسبقا بما تضعه هيئة الطيران المدني الأمريكية من شروط وأحكام تحمي بها رعاياها الأمريكيين ، وهو يخفي من ورائه اتفاقا ضمنا على تعديل جوهرى لمسؤولية الناقل الجوي المقررة في الاتفاقية لصالح دولة واحدة فقط هي الولايات المتحدة. حول هذا المعنى انظر :

Mankiewicz, Le statut de l'arrangement de Montréal "Mai 1966" et la décision du CAB du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leurs passagers, RFDA, 1967, p 387 et

s,

<sup>4</sup> بالرجوع إلى تذكرة السفر للخطوط الجوية الدولية الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie نجد تنصيحا صريحا على إمكانية خضوع النقل الجوي الدولي لأحكام هذا الاتفاق ، إذا ما كانت نقطة الإقلاع ، الوصول أو الرسو واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية.

<sup>5</sup> راجع في هذا الشأن المطلب الثالث من المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة .

<sup>6</sup> طبقا للمادة الأولى من اتفاق مونتريال 1966 .

أن يتعدى مجموع ذلك 75 ألف دولار لكل راكب<sup>1</sup>. و لم يتعرض الاتفاق إلى الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتهمة المسجلة منها أو غير المسجلة ، و لا إلى هذا الحد في حالة المسؤولية عن التأخير في النقل، مما يعني بقاء سريان حدود التعويض المنصوص عليها في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي في هذه الحالات من المسؤولية<sup>2</sup>.

### ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971

قد يبدو أن اتفاق مونتريال لعام 1966 قد أخرج اتفاقية وارسو من الأزمة التي كادت أن تعصف بها ، لكنّ هذا الذي يظهر على السطح سرعان ما يتبدد و تتجلى حقيقة أن هذا الاتفاق ، الذي لم يأت إلا إرضاءا للولايات المتحدة الأمريكية ، إنما زاد من حدة الأزمة التي تعرضت لها اتفاقية وارسو باعتبارها التشريع الدولي الموحد للنقل الجوي على الصعيد العالمي. ذلك أن هذا الاتفاق ، و الذي يعتبر التوقيع الثاني لهذه الاتفاقية و قد وُضع جنبا إلى جنب مع بروتوكول لاهاي سنة 1955 ، قد أسفر عن وضع غريب و شاذ و هو المفارقة بين قيمة الإنسان تبعا لخضوع دعوى المسؤولية لأحكام اتفاقية وارسو بجدها الأقصى 8300 دولار أو لبروتوكول لاهاي حيث التعويض هو 16600 دولار ، أو كانت دعوى المسؤولية خاضعة لأحكام اتفاق مونتريال الذي رفع الحد الأقصى للتعويض إلى 58000 دولار<sup>3</sup>.

و لهذا كان على منظمة ICAO عن طريق لجنتها القانونية أن تجد مخرجا من هذه الأزمة يرمي إلى مراجعة اتفاقية وارسو مراجعة شاملة ، بشكل يمكن أن يضمن التجمع الدولي حولها من جديد بعد أن تشتت أحكامها و كاد ينهار بناؤها<sup>4</sup>. و في سبيل ذلك، عقدت هذه اللجنة اجتماعين في جانفي و جوان من عام 1967 تمحور النقاش فيهما حول الاقتراحين التاليين: إما أن يصل حد المسؤولية إلى 75 ألف دولار شاملا لكافة المصاريف مع الاحتفاظ بالطبيعة الشخصية للمسؤولية كما هي في الاتفاقية الأصلية ، أو أن يكون حد المسؤولية كذلك 75 ألف دولار دون

<sup>1</sup> أكرم ياملكي ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، ص 148.

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أنه في حالة ما إذا انعقد الاختصاص للمحاكم الأمريكية ، فالحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتهمة أو عن التأخير في النقل هو ذلك المنصوص عليه في اتفاقية وارسو 1929 و ليس في بروتوكول لاهاي 1955 ، كون أن الولايات المتحدة لم تصادق على هذا البروتوكول آنذاك ، بل حديثا فقط في 15 سبتمبر 2003 .

<sup>3</sup> أبو زيد رضوان، مقاله السابق، ص 17 .

<sup>4</sup> J. Constantinoff, Art. précité, p 393.

أن يكون قابلاً للتجاوز و لكن مع التحول إلى المسؤولية الموضوعية كما هو الحال في اتفاق مونتريال لعام 1966<sup>1</sup>.

و توالى الاجتماعات في الأعوام التالية إلى أن عقدت اللجنة القانونية للإيكوا اجتماعها السابع عشر بمونتريال في فبراير و مارس 1970 لمناقشة المقترح النيوزلندي. و قد تم تقديم هذا المقترح، بعد أن حاز على الأغلبية، إلى المؤتمر الدبلوماسي الذي عُقد بمدينة جواتيمالا سيتي لتبنيه بشكل رسمي و التوقيع على البروتوكول الذي حمل اسم هذه المدينة في 8 مارس 1971. و أهم التعديلات التي جاء بها البروتوكول جواتيمالا سيتي في ما يتعلق بحدود مسؤولية الناقل الجوي ما يأتي:

أ- فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن وفاة الركاب أو إصابتهم بدنيا ، و رعاية لصالحهم، نص البروتوكول على رفع الحد الأقصى للتعويض إلى مبلغ مليون ونصف مليون 1500000 فرنك ، كما استحدثت البروتوكول لأول مرة الحد الأقصى للتعويض عن أضرار التأخير في نقل الركاب فجعله 62500 فرنك عن كل مسافر<sup>2</sup>، أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن فقد أو تحطيم أو تأخير الأمتعة سواء الخفيفة منها أو المسجلة، فقد عيّن بمبلغ 15.000 فرنك<sup>3</sup>.

ب- و طبقاً للفقرة الثانية للمادة 9 من البروتوكول و المعدلة لنص المادة 24 من اتفاقية وارسو ، فإن الحد الأقصى للتعويض النصوص عليه غير قابل للتجاوز أياً كانت الملابس التي يترد إليها أساس المسؤولية. و يحمل هذا النص في معناه حماية أكيدة للناقل حيث يحظر تجاوز حدود المسؤولية في جميع الأحوال، سواء أسس طالب التعويض دعواه على العقد أو على الخطأ التقصيري، و سواء كان الضرر ناشئاً عن واقعة عادية أو عن عمد أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه بقصد إحداثه ، و لعل الغاية من ذلك هي قطع السبيل على بعض جهات المحاكم و خاصة الأمريكية منها و الفرنسية للتوسع و التحايل في تفسير النصوص على نحو تستبعد فيه تطبيق حدود المسؤولية المقررة<sup>4</sup>. كما أن المادة العاشرة من البروتوكول و المعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو

<sup>1</sup> H. Mankiewicz, le protocole de Guatemala city 1971, RFDA, 1971, p 15- 21.

<sup>2</sup> طبقاً للمادة 1/8 المعدلة لنص المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

<sup>3</sup> طبقاً للفقرة "ج" من المادة 1/8 والفقرة الأولى من المادة 2/8 من بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 . و حول ذلك أنظر: عدلي أمير خالد، المرجع السابق ، ص 213 و 214 .

<sup>4</sup> H. Mankiewicz, Le protocole de Guatemala city 1971, RFDA, p 20 - 21.

استبعدت نظام المسؤولية غير المحدودة في نقل الركاب و الأمتعة على اعتبار أنها قصرت تطبيقه على نقل البضائع فقط.

ج- و بغرض التغلب على الصعوبات و المشاكل التي كانت تثور في كل مرة يتم فيها رفع حد المسؤولية ، و حتى لا تتكرر محاولات رفع هذا الحد من جديد تبعا لتغير الظروف و ما ينجر عنه من انخفاض في قيمة النقود و ارتفاع في الأسعار ، فقد استحدثت بروتوكول جواتيمالا ، من خلال المادة 15 منه، حكما جديدا يقضي بجواز إجراء مراجعة دورية لحد المسؤولية في نقل الركاب ، و ذلك بزيادة هذا الحد في نهاية السنة الخامسة و السنة العاشرة من دخول البروتوكول حيز التنفيذ بمقدار 187500 فرنك ، إلا إذا رأت أغلبية ثلثي الدول الأعضاء غير ذلك<sup>1</sup>.

و مع ذلك، فإن ما جاء به بروتوكول جواتيمالا من رفع لمبالغ التعويض و ما يمثله ذلك من ميزة لصالح الركاب ، كان في الوقت نفسه ، عائقا أمام انضمام الدول إليه و تجمعها حول نصوصه ، لاسيما من جانب الدول النامية التي لا تحتمل اقتصاديات النقل فيها مثل هذه الزيادة الرهيبة في حد المسؤولية، و هو ما جعله مجرد حبر على ورق كونه لم ير النور إلى يومنا هذا<sup>2</sup> . و على سبيل افتراض دخوله حيز التنفيذ، و لن يكون ذلك متصورا إلا بين الدول الغنية بطبيعة الحال، فلن يكون مستغربا، و إن يكن مؤسفا، أن نرى قيمة الإنسان تختلف باختلاف النظام القانوني الذي تخضع له دعوى المسؤولية: 8300 دولار في اتفاقية وارسو أو 16600 دولار في بروتوكول لاهاي، أو 58 ألف دولار في اتفاق مونتريال أو 100 ألف دولار في بروتوكول جواتيمالا<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> H. Mankiewicz, Art., précité, p 22.

<sup>2</sup> يشترط لدخول بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة بشرط أن تمثل شركات الطيران التابعة لخمسة دول من بينها 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي ، ولما كان الناقلون الجويون الأمريكيون في ذلك الوقت يمثلون أكثر من هذه النسبة ، فإن نفاذ ونجاح هذا البروتوكول يعتمد اعتمادا جوهريا على تصديق الولايات المتحدة عليه ، وهو ما لم يحدث إلى يومنا هذا ، وذلك بسبب فرض البروتوكول في المادة "2/19" قيذا على إجراءات التصديق بحيث لا يمكن أن يكون هذا البروتوكول نافذا إلا إذا قامت نفس الدولة المصادقة عليه بإقرار كل من اتفاقية وارسو وأيضا بروتوكول لاهاي 1955 ، وهو ما يمثل سبب عزوف الولايات المتحدة عن التصديق على بروتوكول جواتيمالا كونها تعارض مقررات بروتوكول لاهاي ولم تصادق عليه. انظر : جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 37 ، 38 ، H. Mankiewicz,

Art.précité, p 23

<sup>3</sup> أبو زيد رضوان ، مقاله السابق، ص 18 .

و فضلا عن ذلك، و بهدف إحلال ما يعرف بحقوق السحب الخاصة DTS محل الفرنك الذهب كأساس لحساب قيمة التعويض ، تم عقد أربعة بروتوكولات إضافية في 25 سبتمبر 1975 بمونتريال، هي كالتالي :

- البروتوكول الإضافي الأول المعدل لاتفاقية وارسو 1929 الذي جعل الحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل الركاب والأمتعة المسجلة والأمتعة الخفيفة على التوالي: 8300 ، 17 ، 332 حق سحب خاص (المادة 02 من البروتوكول رقم 01).

- البروتوكول الإضافي الثاني المعدل لاتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955، يكون الحد الأقصى في ظلّه كالتالي: 16600 بالنسبة للركاب ، 17 حق سحب خاص بالنسبة للأمتعة المسجلة و 332 حق سحب خاص بالنسبة للأمتعة الخفيفة ( المادة 02 من البروتوكول رقم 02).

- البروتوكول الإضافي الثالث المعدل لاتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 و بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971 ، فالحدود القصوى التي وضعها هي على التوالي أيضا: 100.000 حق سحب خاص عن الأضرار اللاحقة بالمسافر، 4150 عن ضرر التأخير في إيصاله و 1000 حق سحب خاص لكل راكب عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة المسجلة منها وغير المسجلة<sup>1</sup>. (المادة 02 من البروتوكول رقم 03)

و ما يمكن إبدائه في ظل مثل هذا التعدد في النظم القانونية هو أنه لن يكون ممكنا القول بأننا بصدد تشريع دولي موحد يحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي و مدى التعويض عنها، بل يكون من الأحرى القول بأننا أمام فوضى من التشريعات زاد من حدتها الاتفاقات الخاصة التي راحت تعقدها بعض الدول فيما بينها، مما أملى على المشرع الدولي إعادة لملمة قواعد النقل الجوي الدولي في تشريع دولي جديد يخلف نظام وارسو بأكمله، و هو ما تم بمقتضى اتفاقية مونتريال في عام 1999.

<sup>1</sup> تشير المبالغ المبينة في هذه البروتوكولات إلى حقوق السحب الخاصة التي وضعها صندوق النقد الدولي FMI ، والاعتماد عليها كوحدة قياس للحدود القصوى للتعويضات يكون بين الدول الأعضاء في الصندوق، أما بالنسبة للدول غير الأعضاء فيه فيحسب التعويض على أساس الفرنك الذهب المكون من 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف ذهبيا خالصا ، و ذلك طبقا للفقرة الأخيرة من المادة الثانية من البروتوكولات الإضافية رقم 1 ورقم 2 ورقم 3 الموقعة بمونتريال سنة 1975 .

## الفقرة الثالثة:

### حساب قيمة التعويض على أساس الذهب في ظل نظام وارسو

بدا لنا من خلال عرضنا لحدود المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو أن هذه الاتفاقية لم تضع على عاتق الناقل المسؤول التزاما محله مبلغا نقديا من وحدات الدفع الوطنية، بل مبلغا من وحدات الحساب ممثلة في الفرنك الفرنسي الذهبي<sup>1</sup> يتم ترجمتها إلى عملات وطنية<sup>2</sup>. و يتم تحويل هذه الوحدة إلى أية عملة وطنية وفقا لقيمة الذهب المقدر لتلك العملة، و ذلك حتى لا يتأثر المضرورون فيما يحصلون عليه من تعويضات بتباين قيم عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها فضلا عن تفادي تقلبها و احتمال هبوط قوتها الشرائية<sup>3</sup>.

و بالنظر لعدم دخول بروتوكولا مونتريال الأول و الثاني ، المتعلقين باستبدال حقوق السحب الخاصة بالفرنك الفرنسي كأساس لحساب التعويض المنصوص عليه في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي ، حيز النفاذ إلا حديثا في 15/02/1996 مع العلم أن الجزائر لم تصادق عليهما إلى حد الساعة<sup>4</sup>، و بالتالي بقاء اتفاقية وارسو الأصلية المعدلة ببروتوكول لاهاي و حدود التعويض فيها أساسا لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، فإن مشكلة تحويل الفرنك بوانكريه إلى العملات الوطنية لا تزال قائمة لاسيما بالنسبة للدول التي اعتمدت في قوانينها الداخلية، والشأن بالنسبة للجزائر، نفس قيمة الفرنك بوانكريه الذي تبنته اتفاقية وارسو كأساس لحساب التعويض وهي 65.5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف ( ثانيا ). و تجد مشكلة تحويل الفرنك إلى عملات وطنية أصلها في تطور النظام النقدي الدولي و تخليه عن قاعدة الذهب التي اتخذتها اتفاقية وارسو كأساس لحساب قيمة التعويض مما انعكس سلبا على تحديد كيفية تحويل الفرنك إلى العملات الوطنية (أولا).

<sup>1</sup> و قد تقررت هذه العملة بموجب القانون الفرنسي الصادر في 25 يونيو 1928 و الذي جاء خلفا للفرنك Germinal أنظر: هاني دويدار، المرجع السابق، الهامش 3، ص 423.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 4/22 من اتفاقية وارسو التي تقابل المادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955 و المادة 8 من بروتوكول جواتيمالا 1971 ، مع العلم أن البروتوكولين أضافا فقرة جديدة تقضي بتحويل مبالغ التعويض وفقا للقيمة الذهبية للعملات الوطنية يوم صدور الحكم.

<sup>3</sup> حسن كبيرة، مقاله السابق، ص 45.

<sup>4</sup> كما أن البروتوكول الإضافي الثالث لم يدخل حيز النفاذ إلى يومنا هذا. راجع الموقع الإلكتروني : [www.ICAO.org](http://www.ICAO.org)

## أولا : النظام النقدي الدولي و مشكلة تحويل الذهب إلى العملات الوطنية

لا شك أن الفضل في وجود النظام النقدي الدولي يرجع إلى اتفاقية Bretton woods المبرمة في 22 يوليو 1944 التي أنشأت ما يعرف بصندوق النقد الدولي<sup>1</sup>. و قد ربطت هذه الاتفاقية بين النقود و الذهب بتبنيها لقاعدة الذهب و ألزمت الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي بأن تحدد كل واحدة منها القيمة الأساسية لوحدة النقد الوطنية بوزن معين من الذهب و بمعادلتها بالسعر الرسمي له، أو بالدولار الأمريكي طبقا لدرجة نقائه في أول يوليو 1944 ( 35 دولار للأوقية ذهب خالص).

لذلك لم يثر تحويل الفرنك الذهبي المنصوص عليه في الاتفاقية أية صعوبات في العمل عند تحويله إلى عملة وطنية بفضل وجود سعر رسمي للذهب ، إذ تتم عملية التحويل بطريقة حسابية بسيطة تتمثل في قسمة وزن الذهب الموجود في الفرنك المنصوص عليه في الاتفاقية على وزن الذهب الموجود في العملة الوطنية<sup>2</sup>.

و عقب نهاية الحرب العالمية الثانية، تدهورت الأوضاع الاقتصادية في دول أوروبا و ظهرت مشكلة ندرة الذهب و سوء توزيعه في العالم و تزايد مشتريات الأفراد من الذهب، و أعلنت الدول الأعضاء في مجمع الذهب عن قصر عمليات شرائه و بيعه بالسعر الرسمي على البنوك المركزية و فيما بين بعضها البعض فظهر للذهب سعر حر إلى جانب سعره الرسمي ، و اتسعت الفجوة بين السعرين ، و بدأ العالم يعرف نظاما جديدا لسعر الصرف هو نظام سعر الصرف المعوم flottants Système des taux de changes، و هو النظام الذي تنتهجه الجزائر حاليا في معاملاتها المصرفية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> انضمت الجزائر إلى عضوية صندوق النقد الدولي بمقتضى القانون رقم 320/63 المؤرخ في 31 أوت 1963 ، يتضمن الموافقة على انضمام الجزائر إلى اتفاقي : الاتفاق الخاص بصندوق لنقد الدولي و الاتفاق الخاص بالبنك الدولي للإنشاء و التعمير الموقع عليهما في برين وودز في 22 جويلية 1944 . ج ر عدد 1963 /63 . و يضم هذا الصندوق اليوم 186 دولة عضواً. أنظر : [www.ladocumetationfrancaise.fr](http://www.ladocumetationfrancaise.fr)

<sup>2</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص147 ؛ أحمد البناء، المرجع السابق، ص 271.

<sup>3</sup> « Du 21 janvier 1974 au 1 octobre 1994, le taux de change du dinar était déterminé sur la base d'une relation fixe avec un panier de monnaies ajusté de temps à autre. Le 1 octobre 1994 la Banque d'Algérie instaurait un régime de flottement dirigé en vertu du quel le taux de change du dinar était déterminé lors de séances été remplacé le 2 janvier quotidienne de fixing auxquelles participaient six banques commerciales. Ce régime a 1996 par un marché de change interbancaire. Au 22 décembre 2008, la moyenne des taux acheteur et vendeur du dollar était de 1 dollar pour 71.2 dinars, soit 1 DTS pour 109.9 dinars. L'Algérie applique actuellement un

و إزاء هذا الوضع المتدهور لنظام النقد بالذهب، تم تعديل اتفاقية بريتن وودز في 31/05/1969<sup>1</sup> و ذلك بوضع نظام حقوق السحب الخاصة المقومة على أساس وزن معين من الذهب حيث كانت الوحدة منها تعادل 0.888671 غرام من الذهب<sup>2</sup>. و بعد إلغاء قابلية تحويل الدولار إلى ذهب عام 1971 و قيام العديد من الدول بتعويم عملاتها الوطنية، بات ضروريا البحث عن وسيلة جديدة لتحديد قيمة حقوق السحب الخاصة، فقرر صندوق النقد الدولي إرساء هذا التحديد على أساس عينة من العملات التي كان عددها في بادئ الأمر 16 عملة. و في جانفي 1976 تم التوقيع على التعديل الثاني لاتفاقية بريتن وودز المعروف باتفاق جاميكا Accord de Jamaïque و الذي دخل حيز النفاذ في أول أبريل 1978 و الذي نص في المادة الرابعة فقرة "ب" منه على أن "يكون لكل دولة الحق في أن تربط عملتها الوطنية بحقوق السحب الخاصة أو بعملة دولة أخرى عضو في الصندوق أو بسلة من العملات أو بأي قاسم مشترك من اختيارها ، بشرط ألا يكون هذا القاسم هو الذهب ، ويترك للصندوق تحديد الأساس الذي يتم على ضوءه تقدير قيمة هذه الحقوق"، ففصل بذلك كل علاقة أو ارتباط كانت قائمة من قبل بين العملات الوطنية والذهب و ذلك بإلغاء سعره الرسمي و تجريده من صفته النقدية<sup>3-4</sup>.

و على هذا النحو أصبح النظام النقدي الدولي الجديد الذي جاءت به اتفاقية جاميكا عائقا حقيقيا أمام استخدام الفرنك الفرنسي كوحدة قياس لتعيين قيمة التعويض بالعملات الوطنية، الأمر الذي دفع بالمشرع الدولي من خلال بروتوكولات مونتريال لسنة 1975 إلى استبدال حقوق السحب الخاصة بالفرنك الذهبي كوحدة حساب يتحدد بها قدر التعويض . بيد أن مشكلة تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية لا تزال مطروحة بالنظر لبقاء اتفاقية وارسو أساسا لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي بسبب عزوف الدول عن الانضمام إلى بروتوكولات مونتريال لعام 1975 التي لم تدخل ، ترتيبا عن ذلك، حيز النفاذ إلا في عام 1996 بين عدد محدود من الدول،

---

régime de flottement dirigé sans annonce préalable de la trajectoire du taux de change. » Rapport du fonds monétaire international sur les économies nationales n° 09/2009. V : www.imf.org

<sup>1</sup> صادقت الجزائر على هذا التعديل بموجب الأمر رقم 69 / 78 المؤرخ في 18 / 09 / 1969 يتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي و الترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة. ج ر عدد 1969/93.

<sup>2</sup> و هي تمثل نفس وزن الذهب الذي كان يشتمل عليه الدولار الأمريكي حتى تاريخ إلغاء قابليته للتحويل إلى ذهب أنظر : E. Du PONTAVICE et autres, op. cit, n° 2863.

<sup>3</sup> رفعت فخري، فريد العربي، دراسات في القانون البحري و الجوي، الدار الجامعية، مصر ، 1992، ص 176، 178.

<sup>4</sup> « Les accords de Jamaïque, conclus par le comité intérimaire du FMI, entérinent le nouveau système de changes flottants avec l'abandon officiel des changes fixes. » V : www.ladocumentationfrançaise.fr



بل أن العديد منها بقيت وفيه لاتفاقية وارسو بإحجامها عن الانضمام لاتفاقية مونتريال 1999 التي جاءت لتخلف نظام وارسو بالكامل، هذا فضلا عن أن العديد من الدول، و من بينها الجزائر، قد تبنت في قوانينها الداخلية وحدات قياس ذهبية لحساب التعويض تعادل قيمة الفرنك المنصوص عليه في اتفاقية وارسو.

### ثانيا : كيفية تحويل الوحدات الذهبية إلى العملة الوطنية

لقد انعكس تطور النظام النقدي الدولي على نظام المسؤولية المحدودة المقررة في اتفاقية وارسو، حيث كان له وقعٌ على اختلاف الحلول التي قال بها الفقه و طبقتها المحاكم لدى الدول الأطراف في الاتفاقية حول الأساس الذي يتم به تحويل الفرنك الذهبي إلى عملة وطنية، و ذلك أمام إغفال المشرع الدولي تنظيم هذه المسألة. و الشأن كذلك بالنسبة لقانون الطيران المدني الجزائري على اعتبار أنه تبني نفس الوحدة الذهبية التي اعتمدها اتفاقية وارسو كأساس لحساب التعويض من دون أن يبين الكيفية التي يتحقق بها التحويل إلى العملة الوطنية، فأى من تلك الحلول يكون أنسب للتطبيق على النقل الداخلي؟

#### أ - تباين طرق تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية:

على الرغم من أنه لم تتح للمحاكم الجزائرية ، على حد علمنا ، فرصة البت في مسألة تحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية و أعمال الطريقة التي تراها مناسبة لذلك، إلا أنه يمكن أن ينعقد لها الاختصاص في إحدى دعاوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي فتثار بشأنها مشكلة التحويل عند الحكم بالتعويض ، الأمر الذي يضطرننا و إياها إلى الاستعانة بالحلول التي اقترحتها الفقه و استخدمها القضاء في الدول الأخرى حلا لمشكلة تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية.

فذهب اتجاه أول<sup>1</sup> إلى الأخذ بالسعر الرسمي للذهب في عملية تحويل الفرنك الذهبي للعملة الوطنية وهو ما يتفق مع قصد و روح الاتفاقية في اختيار وحدة نقدية يتحقق لها الثبات و الاستقرار و يضمن عدم تغير قيمة التعويض لذوي الشأن من حيث المكان و الزمان. و يتم أعمال

<sup>1</sup> في عرض هذا الاتجاه أنظر: رفعت فخري - محمد فريد العربي، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، مصر، 1992، ص 210، 211 و 212.

طريقة السعر الرسمي للذهب من خلال التشريعات الداخلية الوطنية التي تبين المقابل النقدي بالعملة الوطنية للفرنكات الذهبية المنصوص عليها في الاتفاقية<sup>1</sup>، أو بقواعد القانون النقدي داخل كل دولة و الخاصة بتحديد سعر الذهب بالنسبة للعملة الوطنية<sup>2</sup>.

و قد اتبع القضاء في العديد من أحكامه هذا الاتجاه<sup>3</sup>، بما في ذلك القضاء المصري<sup>4</sup>، غير أنه تعرض للانتقاد من حيث أنه يعتمد على السعر الرسمي للذهب الذي اندثر بدخول اتفاقية جاميكا حيز التنفيذ في 1978 كونها حظرت على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي تحديد سعر تعادل عملاتها الوطنية بالذهب، و من ثم أصبحت تلك التشريعات ذات الطابع النقدي لاغية و عديمة الأثر لتعارضها مع الاتفاقية المذكورة، فضلا عما يترتب عن تعدد هذه التشريعات من تفاوت في قيمة التعويض من دولة لأخرى، كما أن التحويل، وفقا لهذا الرأي، يتم وفقا لقيمة العملة الوطنية وقت صدور التشريع وهو ما يناقض حكم الاتفاقية بأن يتم التحويل بحسب قيمة العملة تاريخ صدور الحكم بالتعويض<sup>5</sup>.

أما بالنسبة للجزائر فلا وجود لتشريع داخلي يحدد المقابل النقدي بالعملة الوطنية للفرنكات الذهبية المشار إليها في اتفاقية وارسو، كما أنه لم يسبق للبنك المركزي الجزائري أن قام بعملية معادلة العملة الوطنية بالفرنك الفرنسي الذهبي و لا بتحديد قيمة الدينار بالذهب<sup>6</sup>، يضاف إلى ذلك أن انضمام الجزائر إلى عضوية صندوق النقد الدولي و التزامها باتفاقيات بريتون وودز 1944 و بالأخص التعديل الثاني الذي أُدخل عليها بمقتضى اتفاق جاميكا لعام 1976، قد أدى إلى تجريد الذهب من صفته النقدية وإلغاء سعره الرسمي وفصل أي ارتباط بينه و بين العملة

<sup>1</sup> كما هو الشأن بالنسبة للقرار الملكي الصادر عام 1973 الذي يحدد المقابل بالجنيه الإسترليني للمبالغ المذكورة في بروتوكول لاهاي 1955. أنظر: رفعت فخري، فريد العريني، المرجع السابق، ص 210.

<sup>2</sup> كالقرار الصادر في عام 1969 الذي يحدد سعر تعادل الفرنك الفرنسي بوزن معين من الذهب قدره 160 ميلغرام، و القانون رقم 158 لسنة 1951 الذي حدد سعر تعادل الجنيه المصري ب 2.55187 غرام من الذهب الخالص أنظر: رفعت فخري - محمد العريني، المرجع السابق، ص 210.

<sup>3</sup> أنظر على سبيل المثال في القضاء الفرنسي: Trib. Gr. Inst. Paris, 10 fev. 1973, RFDA, 1973, p 212. و في القضاء الأمريكي أنظر مجموعة من القرارات التي أخذت بالسعر الرسمي للذهب، أشار إليها: G. Legier, Art. Précité, p270.

<sup>4</sup> نقض مصري 28 ابريل 1986 سرد حيثياته و علق عليه: محمد فريد العريني، تطور النظام النقدي و أثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون البحري و الجوي، الدراسة انتقادية لأحكام القضاء المصري، منشور في مؤلف دراسات في القانون البحري و الجوي، رفعت فخري فريد العريني، المرجع السابق، ص 173 ، 212.

<sup>5</sup> رفعت فخري، فريد العريني، المرجع السابق، ص 210.

<sup>6</sup> Rabah Touafak, La sureté et la sécurité aéronautique, op.cit, p 129.

الوطنية، مما يعني أن اعتماد السعر الرسمي للذهب، زيادة على ما تعرض له من انتقادات، لا يصلح للتطبيق أمام القضاء الجزائري.

و ذهب رأي ثان إلى أن يتم تحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية على أساس سعر الذهب في السوق الحرة لاسيما بعد انتهاء كل ارتباط رسمي بين الذهب و العملات الوطنية، فهو سعر يعبر بصدق عن القيمة الحقيقية للتعويض المقرر في اتفاقية وارسو و عن الغرض من فرض شرط الذهب فيها، و يمكن للقاضي أن يستهدي بسعر الذهب في الأسواق الدولية كسوق لندن أو نيويورك مثلا لتحديد سعره الحقيقي<sup>1</sup>. و كون هذا الاتجاه يصب في مصلحة الركاب جعله يلقي تأييدا لاسيما من قبل الفقه الانجلوساكسوني<sup>2</sup>، و مشايعة من أحكام غير قليلة صادرة عن محاكم الدول المختلفة<sup>3</sup>، و نراه قابلا للتطبيق في القضاء الجزائري و إن كنا لا ندعمه كونه لا يحقق ثبات قيمة التعويض بالنظر لتعرض سعر الذهب في السوق الحرة للتقلبات صعودا و هبوطا بسبب المضاربات المتزايدة عليه<sup>4</sup>.

فيما يرى اتجاه ثالث قالت به محكمة استئناف باريس في قضية Chamie، و شايعتها في ذلك بعض المحاكم الفرنسية، أن تحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية يتم استنادا إلى معادلة هذا الفرنك بالعملة الفرنسية التي خلفته بعد إلغاء قاعدة الذهب بمقتضى اتفاق جاميكا 1976، و من ثم يتعين تقدير مبالغ التعويض المنصوص عليها في المادة 22 من اتفاقية وارسو بالفرنك الفرنسي الجديد<sup>5</sup>. و قد أخذ على هذا الرأي أن اعتبار الفرنك الجديد مسويا للفرنك الذهبي يعني الخلط بين بين الفرنك كوحدة حساب و بين الفرنك كوحدة دفع، فالفرنك الجديد لا يمكن أن يكون إلا

<sup>1</sup> على افتراض أن التعويض حدد ب100 ألف فرنك و على اعتبار أن الأوقية في السوق الدولية = 89269.46 دج (1209.17 دولار للأوقية، كان هذا في منتصف شهر ماي 2010 أخذنا عن النشرة الاقتصادية التي تبثها التلفزة الجزائرية) مع العلم أن الأوقية تحتوي على حوالي 31 غرام ذهب خالص، بمعنى أن الغرام الواحد = 2900 دج تقريبا و بالتالي 1 مليغرام = 2.9 دج. ثم: 2.9 دج (قيمة المليغرام بالدينار) x 65.5 ملغ (قيمة الوحدة الحسابية) = 189.95 دج (قيمة الوحدة الحسابية بالدينار الجزائري) x 100000 وحدة حسابية = 18995000 دج.

<sup>2</sup> مر بنا أن الفقه الإنجلوساكسوني يناهض الحدود المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو و في سبيل التملص منها يرى ضرورة الاعتماد في عملية التحويل على سعر الذهب في السوق الحرة بالنظر لغز ارتفاع قيمة الذهب فيها و هو ما يوفر للمضروب قيمة أعلى من التعويض. حول هذا الفقه أنظر: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 152.

<sup>3</sup> أنظر عديد الأحكام القضائية التي أخذت بالسعر الحر للذهب كأساس للتحويل في فرنسا و ألمانيا و إيطاليا و اليونان و كندا و الولايات المتحدة، أشار إليها: محمد فريد العريني، تطور النظام النقدي و أثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون البحري و الجوي، الدراسة انتقادية لأحكام القضاء المصري، منشور في مؤلف دراسات في القانون البحري و الجوي، رفعت فخري فريد العريني، المرجع السابق، ص 212، الهامش (1).

<sup>4</sup> ضف إلى ذلك أن م. د. ط. م أصدرت قرارا في شهر أكتوبر عام 1974 يقضي بوجوب عدم إجراء تحويل الفرنكات الذهبية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو على أساس سعر الذهب في السوق الحرة. أنظر: RFDA, 1975, p 141.

<sup>5</sup> C.A. Paris, 31 jan. 1980, RFDA, 1981, p 148. Cité par : E. Du Pontavice et autres, op.ci, n° 2862.

وحدة دفع لا وحدة حساب. فضلا عن أن مصير المضرورين في شتى أنحاء العالم يبقى رهينا بالسياسة النقدية الفرنسية في تحديد قيمة الفرنك الفرنسي صعودا و هبوطا<sup>1</sup>.

بينما يذهب آخر هذه الاتجاهات إلى أن تحويل الفرنك بوانكريه إلى العملة الوطنية يجب أن يتم على أساس حقوق السحب الخاصة D.T.S التي ابتدعها صندوق النقد الدولي و التي تعادل الوحدة منها خمسة عشر 15 فرنكا ذهبيا، حيث يمكن لوحدة حقوق السحب الخاصة أن تملأ الفراغ الذي تخلف عن إلغاء قاعدة الذهب في المعاملات الدولية منذ عام 1978، على اعتبار أن صندوق النقد الدولي قد استحدث نظاما نقديا عاما حلت فيه قاعدة قياس جديدة يُعمل بها في تحديد المقابل النقدي للوحدات الحسابية الذهبية المشار إليها في المادة 22 من اتفاقية وارسو<sup>2</sup>. و نرى أن هذا الاتجاه هو الأولى بالإتباع من قبل القضاء الجزائري<sup>3</sup> لاسيما و الجزائر قد صادقت على تعديل صندوق النقد الدولي لعام 1969 المتعلق باستعمال حقوق السحب الخاصة<sup>4</sup>، و ذلك في انتظار أن تلتحق الجزائر باتفاقية مونتريال 1999 التي أقرت تلك الحقوق كأساس لحساب التعويض.

هذا و على الرغم من اختلاف الحلول التي اتبعت لمواجهة مشكلة تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية و ما لقيته من انتقادات، فإن الذهب سيظل أساسا لهذا التحويل كأمر واقع طالما أن اتفاقية وارسو لازالت سارية المفعول، و لن يفقد الذهب هذه الوظيفة إلا عندما تخلف اتفاقية مونتريال 1999 نظام وارسو بالكامل و تحل حقوق السحب الخاصة التي أقرتها محل الفرنك بوانكريه.

## ب - تحويل الوحدات الذهبية إلى الدينار الجزائري وفقا لقانون ط. م. ج.

إن مشكلة التحويل ذاتها التي تثار في النقل الدولي يمكن أن تطرح بالنسبة للنقل الداخلي على اعتبار أن المشرع الجزائري قد تبني في ق. ط. م. وحدة قياس ذهبية مشكّلة من 65.5 مليغرام

<sup>1</sup> هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، ص 426.

<sup>2</sup> تبني القضاء الهولندي هذا الاتجاه في حكم صدر عن المحكمة العليا بتاريخ 1 ماي 1981، أشار إليه: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 153، الهامش(1).

<sup>3</sup> اعتمادا على هذه الطريقة يصبح الحساب كالتالي: 250 ألف فرنك(الحد الأقصى للتعويض) ÷ 15 ( حق سحب خاص = 15 فرنكا) = 16666.66 حق سحب خاص x 110 (قيمة حق سحب خاص بالدينار) = 1833333.3 دينار جزائريا كحد أقصى عن وفاة المسافر أو إصابته.

<sup>4</sup> الأمر رقم 69/78 المؤرخ في 18/09/1969 يتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي و الترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة. سبق الإشارة إليه.

من الذهب عيار 900 من الألف<sup>1</sup>، والملاحظ أنها تمثل نفس قيمة الفرنك بوانكاريه الذي اعتمده  
المشرع الدولي في اتفاقية وارسو كوحدة قياس للحدود القصوى للتعويضات<sup>2</sup>. ولا شك أن ذلك  
مظهر من مظاهر تأثر قانون الطيران المدني الجزائري باتفاقية وارسو 1929 المعدلة بروتوكول  
لاهاي 1955، وسعي لتوحيد أحكام التعويض في النقل الجوي على الصعيدين الدولي و الداخلي.  
وإذا كان المشرع الجزائري، على غرار نظيره الدولي، قد أشار إلى إمكانية تحويل مبالغ  
التعويض المنصوص عليها في القانون إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية<sup>3</sup>، إلا أنه لم يبين كيفية  
التحويل و أي سعر للذهب يتعين التحويل عليه عند إجراء هذه العملية. فنستبعد أولاً السعر الرسمي  
للذهب لأنه لم يعد له وجود في الوقت الراهن إلا في المعاملات التي تربط بين البنوك المركزية  
بعضها ببعض. كما أن المشرع الجزائري لم يحدد المقابل النقدي بالعملة الوطنية لوحدات الحساب  
الذهبية التي تحدث عنها في قانون الطيران المدني رقم 06/98. و بالرجوع إلى التشريع النقدي  
نجد أن المشرع الجزائري قد جعل النظام النقدي الجزائري قائماً على أساس قيمة الدينار التي يتولى  
تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية، وتبعاً لذلك ويكون للأوراق والقطع النقدية التي  
يصدرها البنك المركزي دون سواها سعراً قانونياً ولها قوة إبرائية غير محدودة<sup>4</sup>.

وطالما أن الذهب قد فقد صفته كنقد و أضحي سلعة يخضع سعرها لقانون العرض  
والطلب، فلا مناص إلا بالأخذ بالسعر الحقيقي له في السوق الحرة ، حيث يمكن للقاضي  
الجزائري الاستناد إلى السوق المحلية، ويكون ذلك في تاريخ النطق بالحكم طبقاً للمادة 3/150  
السابق الإشارة إليها. و لا شك أن الاعتماد على السوق الحرة في تحديد سعر الذهب مسألة  
تتمشى ومصالحة للمضورين بسبب ارتفاع قيمته فيها، لاسيما و أنه سجل في السنوات الأخيرة  
تصاعداً غير مسبوق. فلنفرض أن مسافراً توفي إثر حادث جوي، والحد الذي تقرر عن وفاته هو  
100 ألف وحدة حسابية، ولنفرض أن سعر الذهب في السوق المحلية تاريخ النطق بالحكم كان

<sup>1</sup> تنص الفقرة الثالثة من المادة 150 من ق. ط. م بأنه: "يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون، وحدة حساب مشكلة من 65,5 ميلغرام من الذهب على أساس 900 من الألف من الذهب الخالص".

<sup>2</sup> وذلك طبقاً للمادة 5/22 من اتفاقية وارسو 1929 بعد تعديل بروتوكول لاهاي 1955 .

<sup>3</sup> المادة 3/150 من قانون الطيران المدني: " يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة، يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة يوم النطق بالحكم" و هي مقابلة للمادة 5/22 من اتفاقية وارسو

<sup>4</sup> المادتين 1 و 4 من القانون رقم 11/03 المؤرخ في 26/08/2003 المتعلق بالنقد والقرض. ج. ر عدد 52 ، و في التشريع النقدي الجزائري  
يراجع: Mabrouk Hocine, Code monétaire et financier algérien, Edition Houma, Alger, 2005.

0.4 ميلغراما بالدينار الجزائري الواحد (بافتراض 2500 دج للغرام في السوق المحلية)، فنقوم بالحساب التالي :

$$100000 \text{ (وحدة حسابية ) } \times 65,5 \text{ ميلغراما من الذهب (قيمة الوحدة الحسابية الواحدة)} = 6550000 \text{ ميلغراما من الذهب. ثم:}$$
$$\frac{6550000 \text{ (وزن الذهب في الوحدات الحسابية)}}{0.4 \text{ (كمية الذهب التي يشتريها الدينار)}} = 16375000 \text{ دج عن وفاة المسافر.}$$

لا شك أن هذه المبالغ من التعويض مرتفعةٌ جدا و تتجاوز حتما ما قصده المشرع الجزائري من تحقيق توازن معقول بين حماية شركة النقل الجوي الوطنية و توفير قدر معقول من التعويض للمضرور، ولن تتجرأ المحاكم الجزائرية على القضاء بها، لأن دفع أمثال هذه المبالغ لجميع الضحايا سيؤدي حتما إلى إفلاس الشركة الجوية في حادث جوي واحد فقط، مما يجعل الحكمة من تحديد مسؤولية الناقل الجوي تنتفي و تنعدم، ذلك أن تحديد المسؤولية على هذا النحو لا يخدم الناقل الجوي الوطني على الإطلاق كون أن اقتصاديات النقل الجوي في الجزائر لا تستوعب هذه المبالغ الرهيبة من التعويض.

لذا نرى أنه يكون جديرا بالمشرع الجزائري أن يضع حدا أقصى للتعويض اعتمادا على العملة الوطنية يراعي فيه توفير قدر معقول من التعويض للمضرور و ينأى بشركة النقل الجوي الوطنية عن المخاطر الاقتصادية في نفس الوقت، لأنه حتى و إن كان يتبغي من وراء إقرار نفس وحدة الحساب الذهبية التي اعتمدها المشرع الدولي في اتفاقية وارسو توحيد طريقة تحديد التعويض على الصعيدين الدولي و الداخلي ، إلا أنه من الأنسب أن يكون التعويض الذي يلتزم بدفعه الناقل الجوي في النقل الداخلي محددًا بوحدات الدفع أي بالدينار الجزائري و ليس بوحدات القياس أي بوحدات الحساب الذهبية، و ذلك على غرار المشرع المصري الذي حدد التعويض بشأن نقل الركاب ب 150 ألف جنيه عن كل راكب، و 50 جنيها عن كل كيلوغرام بالنسبة للأمتعة المسجلة و 500 جنيه بالنسبة للأمتعة غير المسجلة(المادة 292)<sup>1</sup>، على اعتبار أن تحديد قيمة

<sup>1</sup> كذلك الشأن بالنسبة للمشرع الفرنسي الذي حدد في القانون الصادر في عام 1989 مبلغ التعويض بالنسبة للركاب ب 750 ألف فرنك فرنسي، أنظر: E. Du pontavice et autres, op.cit, n° 2846 ، و كذلك فعل المشرع الإماراتي في قانون المعاملات التجارية حيث جعل الحد الأدنى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص بما لا يقل عن مقدار الدية الشرعية المقررة التي تدفع للمتوفى خطأ والتي حددها القانون الاتحادي رقم 17 لسنة 991 بمبلغ 150000 درهم . كما جعل حدا أقصى للتعويض عن الأمتعة المسجلة 150 درهما و 3000 درهم عن الأمتعة غير المسجلة أنظر: ابراهيم الشيخ، رسالته السابقة، ص 357 ، 337.

التعويض بالعملة الوطنية -الدينار الجزائري- من شأنه أن يُسهل على القاضي الجزائري تحديد قيمة التعويض المستحق للمضرور تاريخ النطق بالحكم، فضلا عن تفادي تضارب الأحكام بين الجهات القضائية الوطنية حول كيفية تحويل الوحدات الحسابية المنصوص عليها إلى العملة الوطنية و ما ينجر عن ذلك من تفاوت في قيمة التعويض و اختلافها بما لا يخدم مصلحة المضرور و الناقل على السواء، هذا إن لم تتهرب المحاكم من تحمل عناء القيام بعملية التحويل من خلال القضاء مباشرة بأن يدفع الناقل التعويض للمضرور نقدا من دون أن تبين حد التعويض المستحق و لا كيفية حسابه ، و هو ما يتعارض حتما مع أحكام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي التي يُعتبر الحد الأقصى للتعويض فيها من النظام العام و تلزم القاضي بإثارته من تلقاء نفسه<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني:

### الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال لعام 1999 :

قبل أن تُبرم اتفاقية مونتريال في 28 ماي 1999 التي جاءت في الأساس لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي بما في ذلك حدود المسؤولية و تقر مبدأ المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار اللاحقة بالركاب ( الفقرة الثانية)، بادرت بعض الدول و المنظمات غير الحكومية إلى عقد اتفاقات تهدف إلى الرفع من تلك الحدود، الأمر الذي أدى إلى تعدد حدود التعويض و اختلافها و زاد في شتات قواعد نظام وارسو و تبعثها، و هو نفس الأمر الذي أدى إلى عقد الاتفاقية الجديدة(الفقرة الأولى).

وبعد أن كان الفرنك الذهب الفرنسي هو وحدة القياس التي يُؤخذ بها لحساب قيمة التعويض في ظل نظام وارسو، بات من الضروري، بالنظر لتغير الظروف لاسيما الاقتصادية منها،

<sup>1</sup> و هو ما نلاحظه في قضية بين شركة سوريا للطيران ضد ف-م في نقل دولي خاضع لاتفاقية وارسو؛ حيث أنه إثر رفع دعوى بسبب تعرض أمتعة ركاب مسجلة للضياع تزن إجمالا 209 كيلوغراما أصدرت الغرفة المدنية لمجلس قضاء الجزائر في 2004/22/05 قرارا يقضي بتحميل الشركة الناقلة مسؤولية تسليم الأمتعة طبقا للمادة 18 من اتفاقية وارسو و في حالة ضياعها الالتزام بدفع ما يقابلها نقدا. وقد كان من المفروض أن يقضي المجلس، بعد القيام بعملية تحديد التعويض في حدود 250 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد المنصوص عليه في المادة 2/22 من اتفاقية وارسو و تحويل المبلغ المقوم بالوحدات الحسابية الذهبية إلى العملة الوطنية وفقا للقيمة الذهبية لهذه العملة يوم صدور الحكم طبقا للمادة 5/22 من اتفاقية وارسو، بمبلغ محدد من التعويض بالدينار الجزائري لا أن يحكم مباشرة بدفع ما يقابل قيمة الأمتعة نقدا و من دون تحديد. فلا يمكن تفسير هذا القرار إلا إغفالا من القضاء الجزائري لقواعد اتفاقية وارسو التي يجب مراعاتها باعتبارها جزءا من النظام القانوني الجزائري، مما يجعله مشوبا بعييب الخطأ في تطبيق القانون. و قد تم الطعن بالنقض في هذا القرار من قبل شركة النقل من جوانب أخرى، غير الجانب الذي أثارناه، ترمي إلى استبعاد المسؤولية عن الشركة الناقلة، إلا أنه رُفض بقرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2007/12/18. أنظر: ملف رقم 392346، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2008، ص 171 و ما يليها.

الاعتماد على ما يعرف بوحدات حقوق السحب الخاصة، التي ابتدعها صندوق النقد الدولي، كقاعدة لحساب قيمة التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين جوا (الفقرة الثالثة

### الفقرة الأولى:

#### الحلول المحدودة النطاق لرفع الحد الأقصى للتعويض:

كانت الغاية من وراء عقد بروتوكول جواتيمالا هي وضع حد لمشكلة الحد الأقصى للتعويض تلك التي طال الجدل حولها منذ بروتوكول لاهاي 1955، لكنّ الآمال التي عقلت عليه قد تحطمت بالنظر لأنه لم يدخل حيز التطبيق، بل أن دخوله حيز التطبيق كان سيزيد المسألة تعقيدا بالنظر لما يرتبه ذلك من تعدد حدود التعويض بتعدد الأنظمة التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، و ذلك بحكم انعدام آليات من شأنها أن تضمن التجمع الدولي حول نصوصه<sup>1</sup>.

و بغرض تجاوز مشكلة الحد الأقصى للتعويض التي خلفها تعدد الأنظمة و سعيًا لاستفادة جمهور المسافرين من حدود مُرضية للتعويض بشكل يوائم الواقع الجديد ويعالج قصور نظام وارسو، أخذت بعض الدول و شركات الطيران تعقد اتفاقات إقليمية و جهوية فيما بينها، وكانت أول مبادرة في هذا الشأن من قبل حكومات دول أوربا الغربية بدعوة بريطانية لتشجيع ناقلي هذه الدول على تبني حدود أعلى للتعويض في عقود النقل، و التي أسفرت عن توقيع اتفاق مالطا Accord de Malte في عام 1975 الذي رفع سقف التعويض إلى 58 ألف دولار عن كل راكب، و هو نفس الحد الذي تضمنه اتفاق مونتريال 1966. وقد تلاه اتفاق مالطا آخر رفع هذا الحد إلى 80 ألف وحدة حق سحب خاص<sup>2</sup>.

و من جانبها اتفقت شركات النقل الجوي اليابانية في نوفمبر 1992 على تعديل شروط النقل من خلال تنازلهم صراحة عن التمسك بالدفع المقرر في المادة 20 من اتفاقية وارسو في حالة

<sup>1</sup> إذ كيف لنا بتشريع جوي موحد ونحن أمام اتفاقية أصلية وارسو 1929 وستة بروتوكولات إضافية لاهاي 1955، جواتيمالا 1971 وبرتوكولات مونتريال الأربع 1975، إلى جانب اتفاق مونتريال لسنة 1966 ولكل منها نطاق تطبيقه و حده الأقصى للتعويض، فضلا عن أن عدد الدول الأطراف في إحداها لا يتطابق مع عدد الدول الأطراف في غيره، الأمر الذي كان سيؤدي في النهاية إلى تنازع ضخم في القوانين من حيث الزمان والمكان.

<sup>2</sup> E. Du Pontavice et autres, op. cit, n° 2844.



المطالبات التي لا تزيد عن 100 ألف وحدة من حقوق السحب الخاصة، حيث أوضحت مسؤولية الناقل الياباني عند هذا الحد مسؤولية موضوعية<sup>1</sup>. و بمفهوم المخالفة، يحق للراكب المطالبة بما يزيد عن هذا الحد ، مما يعني أن مسؤولية الناقلين الأطراف في هذا الاتفاق أصبحت غير محدودة<sup>2</sup>.

و قد انتهج الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA هذا النهج حيث أبرم في جوان 1995 ما يعرف باتفاق " I.I.A " I.A.T.A. Intercarrier agreement on passanger liability ، والذي تلاه الاتفاق الخاص بإجراءات تطبيقه والمعروف باسم : "MIA" : Agreement on : "MIA" measures to implement the IATA Intercarrier Agreement.<sup>3</sup> ، إذ يتعهد الناقل الذي يوقع على هذا الاتفاق بعدم التمسك بالدفع الوارد في المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 القاضي بإثبات انتفاء الخطأ، حين لا تزيد المطالبة عن 100 ألف حق سحب خاص، مما يعني أن مسؤولية الناقل الذي يرتبط بهذا الاتفاق أوضحت غير محدودة مادام أنه بإمكان الراكب المطالبة بتعويض يفوق ذلك الحد<sup>4</sup>.

كما اتبع الاتحاد الأوروبي نفس النهج الذي انتهجه إتحاد IATA وأقره من خلال مجلسه الذي أصدر لائحة في 09 أكتوبر 1997 تحت رقم 2027/97 يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين، و دخل حيز التنفيذ اعتبارا من 17 أكتوبر 1998 ويسري بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و في داخل كل دولة منه، حيث تبني مبدأ المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين وهي ذات مستويين: المستوى الأول تكون فيه المسؤولية موضوعية حين لا تتجاوز قيمة التعويضات المطالب بها 100 ألف حق سحب خاص، أما حين تتجاوز هذه التعويضات تلك

<sup>1</sup> Delphine Barault, Mémoire DESS précité, p 52.

<sup>2</sup> تجد هذه المبادرة اليابانية جذورها في ندوة القانون الجوي الدولي التي انعقدت في "الفور" بالبرتغال، و التي انتهت إلى إعداد مشروع اتفاقية بشأن النقل الدولي بطريق الجو، والذي اعتبر مسؤولية الناقل موضوعية دون 100 ألف حق سحب خاص وشخصية حين يتجاوز مبلغ التعويض هذه القيمة، وقد تبنت هذا النظام المزدوج الشركات اليابانية كما هو وارد في المتن. للتفصيل أكثر، أنظر: رفعت فخري، مقالة السابق، ص 6 وما يليها.

<sup>3</sup> رفعت فخري، مقالة السابق، ص 6 وما يليها.

<sup>4</sup> كما أبرمت الجمعية الأمريكية للنقل الجوي ATA في ماي 1996 اتفاق "I.P.A" : "The ATA's provision Implementing the IATA : Intercarrier agreement to be included in conditions Carriage and Tariffs." ، ليحل محل اتفاقمونتريال 1966 ويتجاوب مع اتفاق M.T.A المشار إليه في المتن. أنظر: رفعت فخري، مقالة السابق، ص 12، وما يليها، أنظر أيضا: M.G. Folliot, La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur aérien, RFDA, 1999, p 409.

القيمة، وهو المستوى الثاني، فتكون مسؤولية الناقل شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل للنفي<sup>1</sup>.

هذا وإزاء تباين حدود المسؤولية و تعددها على النحو المتقدم و ما انجر عنه من اختلاف في قيمة الإنسان و مساس بسيادة الدول، وما أدى إليه هذا الوضع من انهيار و تصدع في النظام الموحد الذي لطالما سعت اتفاقية وارسو إلى إرسائه، بات من الضروري وضع نظام جديد يضمن الاستقرار والأمن القانوني و يكرّس مبدأ مساواة الأفراد أمام المرافق والعامّة بغض النظر عن جنسهم أو جنسيتهم أو موطنهم، و يكفل لهم الحق في الحصول على تعويض عادل من شأنه أن يجبر الضرر اللاحق بهم ، و لم يكن ذلك ليتم إلا عن طريق وضع اتفاقية جديدة تعيد للممة قواعد نظام وارسو وتنسّق بينها وتنقّحها و تحلّ محلّ هذا النظام بالكامل.

وبالفعل ، تم إعداد مشروع اتفاقية جديدة كان نتاجا لمشاورات مكثفة من قبل اللجنة القانونية لمنظمة ICAO ولجنة خاصة شكّلت لدراسة تحديث اتفاقية وارسو وإدماج البروتوكولات المكتملة والمعدلة لها بين نصوصها. وقد تم تقديم هذا المشروع إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي عقد في الفترة من 10 إلى 28 ماي 1999 بحضور 121 دولة 11 منظمة إقليمية ، ليتم في آخر يوم من هذه الفترة التوقيع على الاتفاقية الجديدة المعروفة باسم "اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة 1999"<sup>2</sup>، وهو ما يمكن أن يضمن مستقبلا وحدة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي و يعبر عن نجاح هذه الاتفاقية في بلوغ هدفها الشكلي ، و لعل هذا ما يُنبأ به التفاف المجتمع الدولي حول الاتفاقية الجديدة بدخولها حيز التنفيذ منذ ما يقارب السبعة أعوام ابتداء من الرابع نوفمبر 2003<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Concernant le règlement (CE) 2027/97 relatif a la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, voir : G. de Engnac, Responsabilité civile du transporteur aérien vis-à-vis des passagers transportés, RFDA 1997, Voir aussi : [www.Senat.Fr/Transport aérien](http://www.Senat.Fr/Transport_aerien).

<sup>2</sup> حول الأشواط المستقطعة لعقد اتفاقية مونتريال 1999 والجهود المبذولة في سبيل ذلك من قبل ICAO ، انظر: رفعت فخري، مقالة السابق، ص 14 وما يليها، محمود أحمد الكندري، مقالة السابق، ص 150 ، انظر أيضا: [www.ICAO.org](http://www.ICAO.org).

<sup>3</sup> دخول اتفاقية مونتريال 1999 حيز التنفيذ، طبقا للمادة 53 منها، كان بعد مرور 60 يوما من تاريخ إيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الانضمام، وكانت الوثيقة الثلاثين قد أودعت من طرف الولايات المتحدة الأمريكية في 2003/09/05، وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة التي سبق لها وأن عارضت بشدة التصديق على بروتوكول لاهاي 1985، قد سارعت إلى التصديق عليه في 15 سبتمبر 2003، أي بعد 10 أيام فقط من تصديقها على اتفاقية مونتريال 1999 ، انظر: [www.ICAO.org](http://www.ICAO.org). و يبلغ عد الدول الأطراف في هذه الاتفاقية إلى غاية أبريل 2010 حوالي 95 دولة ، و الجزائر ليست من بينها ، أنظر نفس الموقع الإلكتروني.

و من أهم القواعد التي عنت بها الاتفاقية و عملت على توحيدها و إصباغها بمبدأ التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب تلك المتعلقة بحدود التعويض، حيث جاءت بشكل يكرس مبدأ تحديد المسؤولية و قاعدة التعويض على قدر الضرر في آن واحد، و هو ما سنراه في الفقرة التالية.

### الفقرة الثانية:

#### نقل الأشخاص بين مبدأ التحديد و قاعدة التعويض على قدر الضرر

وضعت اتفاقية مونتريال ، أخذا عن نظام وارسو ( اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها )، حدودا قصوى لما يلتزم الناقل بدفعه من تعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمتهمة مسجلة كانت أو غير مسجلة و عن الضرر الناشئ عن التأخير في النقل ( ثانيا )، و لم يشمل تحديد المسؤولية جميع الأضرار التي تنجم عن وفاة الراكب أو إصابته بل أخضعت الاتفاقية شقا منها لقاعدة التعويض على قدر الضرر حين تتجاوز قيمتها حد 100 ألف وحدة سحب خاصة ( أولا).

أولا: التعويض عن الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابتهم بين التحديد و

#### الإطلاق:

الأصل ألا تكون الأضرار اللاحقة بالأشخاص إلا محل مسؤولية موضوعية، يستحق المضرور في ظلها حقه في التعويض عنها تلقائيا<sup>1</sup>. و كذلك لا يمكن أن يكون التعويض عن هذه الأضرار إلا على أساس قاعدة التعويض على قدر الضرر، حيث أنه لم يعد مقبولا أن يوضع سقف أعلى للتعويض عنها بعد أن تلاشت مسوغات مبدأ تحديد المسؤولية و اختفت مبرراته<sup>2</sup>.

و لا شك أن اعتبار مسؤولية الناقل موضوعية و غير محدودة يصب في مصلحة الراكب فقط، و لكن سعيا منه لتحقيق التوازن بين مصلحة هذا الأخير من جهة و مصلحة الناقل من جهة

<sup>1</sup> Y.L.Faire , op.cit , p 466,751, 814 , P. Tourneau , L. Cadiet , op.cit , p 20. Dans ce sens , V :  
<sup>2</sup> حول تفنيد و إنكار مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي راجع المطلب الأول من المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الثاني من هذه الرسالة.

أخرى<sup>1</sup>، أخذ المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال الجديدة، كما سبق و أن رأينا<sup>2</sup>، بنظام مزدوج للمسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته؛ حيث أصبحت مسؤولية ذات مستويين<sup>3</sup> : إذ تعتبر مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر إذا كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وهو المستوى الأول، ولا يملك الناقل دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور فقط<sup>4</sup>. بينما تعتبر مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض حين تتجاوز قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور ذلك الحد، أي ما يفوق 100 ألف وحدة حق سحب خاصة وهو المستوى الثاني، و يجوز للناقل درؤها عنه، بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو فعل أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه، أو بإقامة الدليل على أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو فعل أو امتناع صادر عن الغير<sup>5</sup>، فضلا عن إثبات خطأ المضرور.

وقد صاحب هذا النظام المزدوج لمسؤولية الناقل الجوي، في نظرنا، موازنة أخرى لا تقل شأنًا عن سابقتها تبدو بوضوح من خلال المزج بين مبدأ التحديد الذي وضع لصالح الناقل و قاعدة التعويض عن كل الضرر التي تقررت لصالح الراكب، حيث يمكن اعتبار 100 ألف وحدة حق سحب خاصة بمثابة حد أقصى للتعويض عند تطبيق المسؤولية الموضوعية، ذلك أن الغاية من

---

<sup>1</sup> "Reconnaissant l'importance d'assurer la protection des **intérêts des consommateurs** dans le transport aérien et la nécessité d'une **indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation**...Réaffirmant l'intérêt d'assurer **le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international** ...Convaincus que l'adoption de mesures collectives par les Etats en vue d'harmoniser davantage .. est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts." Préambule de la C. de Montréal 1999.

<sup>2</sup> راجع الفرع الثاني من المطلب الثالث من المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة.  
<sup>3</sup> و بهذا يكون المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال 1999 بدوره قد انتهج نفس النهج الذي انتهجه الدول و المنظمات في إطار الاتفاقات الإقليمية التي عقدتها بدءًا من المبادرة اليابانية لعام 1992 ثم اتفاقات الياتا لعام 1995 و 1996 فالتوجيه الأوربي لعام 1997 ، حيث ضمت جميع هذه التعديلات نظام المسؤولية ذات المستويين، ليتم إقراره على الصعيد الدولي الموحد من خلال اتفاقية مونتريال 1999 .

<sup>4</sup> طبقا للمواد 17,20,21/1 من اتفاقية مونتريال 1999 .

<sup>5</sup> طبقا للمادة 17,21/2 من الاتفاقية المذكورة.

وراء إقرار المسؤولية الموضوعية للناقل حين لا تتجاوز قيمة التعويضات المطالب بها المائة ألف وحدة سحب خاصة هي حمل المضرورين على القناعة بهذا الحد، لأنها مسؤولية يتأكد للمسافر المضرور أو ورثته في ظلها الحصول على التعويض على اعتبار أنها لا تدحض إلا بإثبات خطأ المضرور، بمعنى أنه من يرغب في الحصول على تعويض أكيد لا يحول دونه إلا إثبات الناقل لخطأ المضرور فإن هذا التعويض لا يمكن أن يتعدى 100 ألف وحدة سحب خاصة، فهو حد أقصى للتعويض في إطار المستوى الأول من المسؤولية فقط<sup>1</sup>، و يكون بذلك تحديدا نسبيا لقيمة التعويض و ليس تحديدا مجردا لها على اعتبار أن هنالك مستوى ثانٍ من المسؤولية يتبنى المسؤولية الشخصية التي تقررت لصالح الناقل كونه يستطيع التخلص منها بنفي الخطأ أو بإثبات خطأ الغير فضلا عن إثبات خطأ المضرور، مما يعني أن الحصول على التعويض في ظلها ليس أكيدا ولكن تقديره يخضع لقاعدة التعويض على قدر الضرر و من دون أي تحديد مادام أنه يمكن للمضرور المطالبة بما يفوق 100 ألف وحدة سحب خاصة، و ذلك متى أثبت أن حجم الضرر يجاوز هذه القيمة و لم يفلح الناقل في دفع مسؤوليته بإقامة الدليل على انتفاء الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو بإثبات أن ذلك كان من جانب الغير، وهو ما يعكس لنا تكريس مبدأ الموازنة بين مصالح الراكب ومصالح الناقل الذي سعت اتفاقية مونتريال لإرسائه من خلال محاولة دفع المضرورين إلى القبول بالمائة ألف وحدة سحب خاصة كحد أقصى للتعويض في كنف المسؤولية الموضوعية من جهة، وإقرار قاعدة التعويض على قدر الضرر التي تخول لهم حق المطالبة بما يجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصة في إطار المسؤولية الخطئية للناقل من جهة ثانية<sup>2</sup>.

و تجدر الإشارة إلى أنه يوجد انفصال كامل بين نظامي المسؤولية داخل مبلغ التعويض الواحد، فإذا طالب المدعي بتعويض مقدر بـ 200 ألف وحدة سحب خاصة، فإن الناقل يكون

<sup>1</sup> ندعم اعتبارنا لقيمة 100 ألف وحدة حسابية بمثابة حد أقصى للتعويض بنصين من اتفاقية مونتريال 1999؛ حيث تقضي المادة 2/23 بأنه " على الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي أن تعلن عند التصديق أو الانضمام إلى اتفاقية مونتريال بأن تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 1500000 وحدة نقدية عن كل راكب (و هو ما يعادل قيمة 100 ألف حق سحب خاص المنصوص عليها في المادة 21 من الاتفاقية). كما تنص المادة 6/22 بأن " الحدود المقررة في المادة 21 ( المقصود 100 ألف حق سحب خاص ) لا تمنع المحكمة من أن تقضي بالإضافة إلى ذلك وفقا لقانونها بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى و نفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي".

<sup>2</sup> نشير إلى أن الاتحاد الأوروبي قد أصدر في 2002/05/13 النظام رقم 889/2002 بشأن مسابقة نظام مسؤولية الناقل في الاتحاد الأوروبي للأحكام الدولية الجديدة التي جاءت بها اتفاقية مونتريال 1999، و هو يحتوي على نفس أحكام هذه الاتفاقية وقد دخل حيز التطبيق بمجرد دخول هذه الأخيرة حيز النفاذ: règlement 889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement 2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, Voir: le rapport du sénat européen du 16 janvier 2003 sur le site : www.Senat.fr/transportaerien.

ملتزما بتعويضه ، وفقا لقيمة الضرر، بما لا يزيد عن 100 ألف وحدة سحب خاصة وفقا لقواعد المسؤولية الموضوعية، و بالقدر الذي يزيد على 100 ألف وحدة سحب خاصة وفقا لقواعد المسؤولية المستندة على الخطأ المفترض<sup>1</sup>.

و نخلص مما سبق إلى أن موازنة اتفاقية مونتريال بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن وفاة الركاب أو إصابتهم كانت بالمزج بين طبيعة هذه المسؤولية من جهة و مدى تحديدها من جهة ثانية؛ فإن كانت المسؤولية الموضوعية في صالح الراكب فإن تحديد التعويض فيها بقيمة 100 ألف و س خ هو، و لا شك، في صالح الناقل. و إن كانت المسؤولية الشخصية في صالح الناقل، فإن إطلاقها و عدم تحديدها بحد أقصى للتعويض يكون لا محالة في صالح الراكب.

**ثانيا : حدود التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة و عن تلك الناشئة عن**

**التأخير:**

لم تستحدث اتفاقية مونتريال حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة و لا عن تلك الناشئة عن التأخير، ذلك أنها أخذت في هاتين الحالتين من المسؤولية بنفس الحدود التي وضعها بروتوكول مونتريال الإضافي الثالث لعام 1975 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 و بروتوكول جواتيمالا<sup>2</sup>، 1971، و الذي لم يكتب له أن يدخل حيز النفاذ كون بروتوكول جواتيمالا نفسه لم يوضع موضع التنفيذ، و هو ما يبين لنا حرص اتفاقية مونتريال 1999 على الاحتفاظ بالقواعد و الأحكام التي أرساها نظام وارسو.

و عليه، حُدِّد التعويض عن هلاك أو ضياع أو تلف أو تأخير الأمتعة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب من دون تمييز بين كونها مسجلة أو غير المسجلة<sup>3</sup>، و هو ما يعادل ثلاثة أضعاف الحد الذي كان مقررا في اتفاقية وارسو، فيما عُنِّي الحد الأقصى للتعويض عن

<sup>1</sup> محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 151، هشام فضلي، المرجع السابق، ص 67 .

<sup>2</sup> طبقا للمادة الثانية من بروتوكول مونتريال الثالث لسنة 1975 .

<sup>3</sup> المادة 2/22 من اتفاقية مونتريال 1999. و تجدر الإشارة إلى أنه خلافا لاتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي اللذان اعتمدا على ضابط الوزن ( كلغم) كأساس لحساب التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة المسجلة، فإن اتفاقية مونتريال أخذت عن بروتوكول جواتيمالا قد وضعت حد أقصى مجرد للتعويض مقابل كل راكب هو 1000 و س خ سواء تعلق الأمر بأمتعة مسجلة أو غير مسجلة.

الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب بمقدار 4150 وحدة حقوق السحب الخاصة و ذلك بعد أن كانت المحاكم في ظل نظام وارسو تقضي بمبالغ متفاوتة للتعويض عن هذه الأضرار أمام غياب نص صريح يضع حدا أقصى للتعويض عنها<sup>1</sup>. و كما هو باد من هذه الحدود، فقد ظلت حقوق السحب الخاصة هي وحدة القياس المعول عليها كأساس لحساب التعويض.

### الفقرة الثالثة:

#### حساب قيمة للتعويض على أساس حقوق السحب الخاصة

تجنبنا للمشاكل التي نشأت عن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية بسبب تخلي النظام النقدي الدولي عن الذهب كمرجع لتحديد قيمة هذه العملات ، و التي لم يفلح نظام وارسو في حلها أو تجاوزها بالنظر لعدم وضع بروتوكولات مونتريال لعام 1975 موضع التنفيذ إلا مؤخرا في عام 1996 ، أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب يمكن من خلالها تعيين قيمة التعويض بالعملة الوطنية . و حقوق السحب الخاصة، كما سبق بيانه، هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي كانت مقومة في البداية على أساس وزن محدد من الذهب الخالص بما يعادل 0.888671 غرام . و في أول جويلية 1974 احتسبت قيمة الوحدة على أساس سلة مكونة من ستة عشرة عملة رئيسية<sup>2</sup> ، ثم أصبحت هذه السلة مكونة من خمس عملات للدول التي تمثل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية وهي الدولار الأمريكي و الجنيه الإسترليني و المارك الألماني و الفرنك الفرنسي و الين الياباني<sup>3</sup>. و بتوحيد العملة في دول المجموعة الأوربية أصبحت السلة تشتمل على أربع عملات فقط هي الأورو والدولار و الجنيه و الين<sup>4</sup>. و يقوم صندوق النقد الدولي بتحديد قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة يوميا على أساس تحويل

<sup>1</sup> المادة 1/22 من اتفاقية مونتريال 1999 .

<sup>2</sup> و هي عملات الدول التي يزيد معدل نصيبها من في الصادرات العالمية للسلع و الخدمات على 1 % خلال الفترة من 1968 إلى 1972 . أنظر رفعت فخري ، فريد العريني، المرجع السابق، ص 188 .

<sup>3</sup> تم تقليص العملات إلى خمس في 1 يناير 1981 . وفي 01 جانفي 1991 كانت نسب العملات في السلة كالتالي: 40 % للدولار الأمريكي و 11 % للجنيه الإسترليني و 21 % للمارك الألماني و 11 % للفرنك الفرنسي و 17 % للين الياباني. أنظر: E. Du Pontavice, op.cit, n° 2863 . و قد كانت وحدة حق سحب خاص في تلك الفترة = 15,06 فرنك بوانكاريه = 1,364 دولار = 7,964 فرنك فرنسي. في هذا أنظر :

Rosine de Barbeyrac, op . cit, p 77

<sup>4</sup> تكوين سلة العملات التي تحسب على أساسها حقوق السحب الخاصة يراجع كل خمس سنوات و آخر تعديل كان في جانفي 2006 أما التعديل المقبل فيسكون في نهاية هذه السنة 2010 . راجع الموقع : www.imf.org

كمية العملات المكونة للسلة إلى ما يعادلها بالدولار، و ذلك بسعر السوق السائد في بورصة الصرف الأجنبي في لندن، ثم تجمع العملات مقومة بالدولار، وبذلك تستخرج قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة مقومة بالدولار<sup>1</sup>.

و قد عاجلت اتفاقية مونتريال 1999 في مادتها 23 كيفية تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى عملات وطنية لدى الدول الأطراف فيها ، فقررت أن يتم هذا التحويل عند التقاضي وفقا لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض<sup>2</sup>، لكنها ميزت بين كون تلك الدول أعضاء في صندوق النقد الدولي من عدم ذلك، و بين ما إذا كان نظامها النقدي يجيز حساب عملتها الوطنية استنادا إلى حقوق السحب الخاصة أم لا يجيز ذلك.

### أولاً: الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي

لا تثير مسألة تحويل و ح س خ إلى العملات الوطنية أي إشكال بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ، حيث تحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الفئة من الدول وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق فيما يخص عملياته و معاملاته السارية يوم التحويل و هو يوم صدور الحكم<sup>3</sup>. و في حال ما إذا انضمت الجزائر إلى اتفاقية مونتريال 1999، و باعتبارها عضوا في صندوق النقد الدولي، فإن عملية التحويل لن تطرح إشكالا حينذاك، على خلاف ما يثيره تحويل الوحدات الذهبية من صعوبات، و هو ما يعتبر من محفزات المصادقة على هذه الاتفاقية<sup>4</sup>.

### ثانياً: الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي

تتوزع هذه الفئة من الدول على نوعين: دول تجيز أنظمتها النقدية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة، و دول أخرى لا تسمح بذلك. و يختلف أسلوب التحويل بين هذين النوعين من الدول على النحو التالي:

<sup>1</sup> هشام فضلي، المرجع السابق، ص 82.

<sup>2</sup> أن يكون التحويل في تاريخ الحكم بالتعويض قاعدة موروثية عن اتفاقية وارسو 1929 المادة 4/22 .

<sup>3</sup> طبقا للمادة 1/23 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>4</sup> نشير إلى أن 1 حق سحب خاص يعادل حوالي 110 دينار جزائريا. و على افتراض أن قيمة التعويض في إحدى الدعاوى قُدرت بـ 100 ألف وحدة فإن مبلغ التعويض بالعملة الوطنية يكون 11000000 دج ، و هو مبلغ مرتفع بالنظر لانخفاض و تدني قيمة الدينار في السوق الدولية. أنظر:

www.imf.org ، و بخاصة : Rapport du fonds monétaire international sur les économies nationales n° 09/2009.



## أ- الدول التي تميز الحساب استنادا إلى حق السحب الخاص:

تحسب العملة الوطنية للدول التي تسمح بحساب التعويض استنادا إلى حقوق السحب الخاصة وفقا للطريقة التي تحددها كل دولة منها عن طريق قانونها النقدي<sup>1</sup>، بشرط أن تعبر هذه الطريقة إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية عن نفس القيمة الحقيقية لمبالغ الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في الاتفاقية<sup>2</sup>.

وحتى يتحقق هذا الهدف، ألزمت اتفاقية مونتريال الدول الأطراف فيها أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب المزمع إتباعها لتحويل حقوق السحب الخاصة للعملة الوطنية، وذلك عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية، كما يقع عليها واجب الإبلاغ أيضا عند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب<sup>3</sup>.

## ب- الدول التي لا تميز الحساب استنادا إلى حق السحب الخاص:

هناك من الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي من لا تسمح أنظمتها بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة، وهو ما اضطر اتفاقية مونتريال، إزاء هذا الحظر، إلى العودة إلى الوحدات الذهبية التي كانت تسمى الفرنك بوانكريه في اتفاقية وارسو 1929، ولكنها لم تسمها كذلك وإنما أسمتها "وحدة نقدية" تعادل قيمتها 65.5 ميلغرام من الذهب بنسبة نقاء تبلغ 900 في الألف، وهي نفس كمية الذهب التي كان يحتويها الفرنك بوانكريه.

و بناءً عليه، يجوز لهذه الدول عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن وفاة الركاب أو إصابتهم المنصوص عليها في المادة 21 محدودة بمبلغ يعادل مليون و 500 ألف وحدة نقدية عن كل راكب عند التقاضي داخل إقليمها، و بمبلغ يعادل 62500 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للأضرار الناشئة عن التأخير في النقل،

<sup>1</sup> طبقا للمادة 1/23 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 3/23 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>3</sup> طبقا للمادة 3/23 من اتفاقية مونتريال 1999.

و بمبلغ يعادل 15000 وحدة نقدية عن كل راكب أيضا فيما يخص الأضرار التي تصيب الأمتعة مسجلة كانت أم غير مسجلة<sup>1</sup>.

و يلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 بإدراجها هذه الحدود القصوى للتعويضات المقومة بالذهب قد بعثت الحياة من جديد في بروتوكول جواتيمالا 1971 الذي لم يكتب له أن يدخل حيز النفاذ إلى يومنا هذا، ذلك أنها نفس الحدود التي اشتمل عليها البروتوكول، و هو ما يعكس لنا حرص المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال على الاحتفاظ ببعض قواعد نظام وارسو التي رأى أنها لازالت مجدية وصالحة للتطبيق.

و من باب تنقيح هذه القواعد و تحديثها، أجازت اتفاقية مونتريال أن تحول مبالغ التعويض إلى العملة الوطنية بأرقام دائرة وفقا لقانون الدولة المعنية، و لكن بشرط أن يتم إجراء عملية التحويل بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية لهذه الدولة عن نفس القيمة الحقيقية للحدود القصوى للتعويض الواردة في الاتفاقية. كما يجب على الدولة، عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام للاتفاقية، أن تبلغ جهة الإيداع بنتيجة التحويل و بأي تغيير في نتيجة هذا التحويل<sup>2</sup>.

## المبحث الثاني:

### المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي للأشخاص:

يعد تقرير نظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي بوضع حد أقصى للتعويض، على نحو ما تعرضنا له في المبحث السابق، خروجاً عن القواعد العامة، ذلك أن الأصل في المسؤولية المدنية أن يلتزم المسؤول بتعويض المضرور تعويضا كاملا عن للضرر الذي لحق به. و بهذا المفهوم يمثل نظام المسؤولية المحدودة ميزة حقيقية للناقل الجوي ما دام أنه لا يُسأل، في ظله، عن تعويض الضرر كله.

غير أن هذا النظام الذي تقرر في اتفاقية وارسو و قانون الطيران المدني الجزائري الذي أخذ عنها ليس مطلقا بل يرد عليه استثناء، و الاستثناء هنا يعود بالناقل الجوي إلى الأصل في القواعد

<sup>1</sup> طبقا للمادة 2/23 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 3/ 2/23 من اتفاقية مونتريال 1999.

العامّة ، حيث يلتزم في حالات محدّدة بإصلاح الضرر كاملاً دون أن يستفيد من مكنة تحديد المسؤولية، أي أنه يكون مجبراً على دفع التعويض الكامل على قدر الضرر الحاصل و لن يستفيد من النصوص القانونية التي تحد من مسؤوليته أو تعفيه منها إذا ما تخلفت وثائق النقل الجوي أو لم تتضمن البيانات الإلزامية ، ويكون الجزاء كذلك في حالة ثبوت سوء نيته اتجاه مستعملي الطائرة. بيد أن اتفاقية مونتريال 1999 قد قلصت من حالات المسؤولية غير المحدودة و حصرتها في الحالة الأخيرة و استحدثت في مقابل ذلك مبدأ المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار اللاحقة بالركاب(المطلب الأول).

كما يمكن للناقل الجوي أن يتنازل بمحض إرادته عن حقه في التمسك بحدود المسؤولية التي تقررت لصالحه بمقتضى اتفاق بينه وبين الراكب على أن يتجاوز التعويض تلك الحدود المقررة، سواء تعلق الأمر بالأضرار اللاحقة بالركاب أو بتلك التي تصيب الأمتعة المسجلة (المطلب الثاني).

## المطلب الأول:

### الحالات القانونية لإطلاق مسؤولية الناقل الجوي:

تختلف حالات إطلاق مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1999 عنها في اتفاقية مونتريال 1999 ، فبينما تتمثل وفقاً للاتفاقية الأولى في حالتين هما حالة تخلف وثائق النقل أو بياناتها الإلزامية و حالة الخطأ الموصوف (الفرع الأول)، تشمل في الاتفاقية الثانية الحالة الأخيرة لكنها تقصرها على الأضرار اللاحقة بالأمتعة أو الناشئة عن التأخير دون تلك التي تصيب الركاب و استحدثت في مقابل هذه الفئة الأخيرة من الأضرار مبدأ المسؤولية غير المحدودة (الفرع الثاني).

## الفرع الأول:

### حالات إطلاق المسؤولية في ظل نظام وارسو:

ترتبط فكرة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، وفقاً لاتفاقية وارسو و ق. ط. م. ج، بتنفيذه لعملية النقل دون الإخلال بواجباته القانونية المقررة التي تتلخص أساساً من ناحية في ضرورة إصداره لوثائق النقل مستوفية للبيانات والشروط اللازمة، و أيضاً في ضرورة تنفيذه لعملية النقل على هدى ما تستلزمه المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن نية من ناحية أخرى. و بناءً عليه، يترتب على عدم مراعاة الناقل للشكلية المقررة في مستند النقل أن يسقط حقه في الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة لترتد مسؤوليته في هذه الحالة إلى الأصل العام في المسؤولية المدنية وتصبح غير محدودة (الفقرة الأولى) .

كما يصبح الناقل في حالة تعدي سلوكه أو سلوك تابعيه قدر الخطأ العادي ليصل إلى حد العمد و الجسامة ناقلاً سيء النية و غير جدير بأن يتمتع بالحماية و المزايا التي يوفرها له نظام المسؤولية المحدودة، إذ يقع عليه حينذاك الالتزام بإصلاح الضرر كله (الفقرة الثانية) .

## الفقرة الأولى:

### تخلف واثق النقل أو بيانها اللازمة:

تتفق اتفاقية وارسو 1929 مع ق. ط. م. ج. الذي أخذ عنها في تقرير الجزاء عن تخلف واثق النقل تخلف حول بيانها الإلزامية و هو حرمان الناقل الجوي من التمسك بحدود المسؤولية التي تقررت لصالحه، و مع ذلك فإن الأمر يختلف بين ما إذا كان النقل دولياً أو داخلياً. و توضيحاً لذلك، سنعرض بين تخلف واثق النقل في النقل الدولي (أولاً) ، و بين تخلفها في النقل الداخلي (ثانياً).

## أولاً: تخلف وثائق النقل في النقل الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 :

أُلقت اتفاقية وارسو لعام 1929 على عاتق الناقل الجوي التزاماً يتعلق بتسليم الراكب ووثائق النقل المتمثلة في تذكرة السفر و بيان الأمتعة بعد أن بينت له ما يجب أن تشتمل عليه هذه الوثائق من البيانات اللازمة التي حددها المادة الثالثة و الرابعة من الاتفاقية ، حيث نصت المادة الثالثة من الاتفاقية في فقرتها الأولى على أن يصدر الناقل الجوي تذكرة سفر تحتوي على مكان الإصدار و تاريخه ، نقطتي الإقلاع و الوصول ، المحطات ، اسم و عنوان الناقل ، و بيان يتضمن أن الناقل يخضع لاتفاقية وارسو. و تنص الفقرة الثانية من نفس المادة على حرمان الناقل الجوي من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحذ منها إذا لم يسلم للمسافر تذكرة سفر. و بالتالي تكون الحالة التي يقبل الناقل الجوي فيها مسافراً دون تزويده بتذكرة السفر هي الحالة الوحيدة التي تسقط عن الناقل الحماية المقررة له بموجب المسؤولية المحدودة ، ف لا يهم إن تخلفت البيانات اللازمة لتذكرة السفر و لكن المهم أن يتم تسليمها للراكب، و لا فرق بين أن يتم تسليمها إلى شخص المسافر أو لمن ينوب عنه<sup>1</sup>، مما يعني أنه يحق للناقل الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة أو دفعها حتى في الحالة التي يصدر فيها تذكرة سفر لا تشتمل على البيانات التي عددها المادة الثالثة .

أما عن بيان الأمتعة فقد قضت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من اتفاقية وارسو على ضرورة اشتمال هذا البيان على ما يلي: مكان و تاريخ إصدارها ، نقطتي القيام و الوصول ، اسم و عنوان الناقل أو الناقلين، رقم تذكرة السفر، النص على أن يتم تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة، عدد الطرود و وزنها، مقدار القيمة المبينة في الإقرار المتعلق بإعلان المصلحة في التسليم، و أخيراً النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية و بخاصة المسؤولية المحدودة. و تقضي المادة الرابعة من نفس المادة بأن قبول الناقل لأمتعة لم يسلم عنها استمارة أو تم تسليم الاستمارة لكنها تفتقد إلى البيانات التي حددها الفقرة السابقة و المتعلقة برقم تذكرة السفر

<sup>1</sup> و هو ما حكمت به محكمة ريويم في حكمها الصادر بتاريخ 1973/01/24. مشار إليه من طرف: هاني دويدار- المرجع السابق- ص 431. و طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 185.

وعدد الأمتعة ووزنها، وخضوع نقلها لنظام المسؤولية الذي وضعته الاتفاقية فليس للناقل أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحددها<sup>1</sup>.

و يتضح من نص الفقرة الأخيرة أنه ، على خلاف ما تقرر بشأن تذكرة السفر، فضلا عن أنها تحرم الناقل الجوي من التمسك من أحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحددها بسبب قبوله نقل أمتعة لم تسلم عنها استمارة ، يجرم الناقل من ذات الأحكام أيضا في حالة ما إذا كانت الاستمارة غير محتوية على البيانات التي أوجبت عليه الاتفاقية تضمينها فيها.

وإزاء الشروط الشكلية الزائدة التي وضعتها الاتفاقية و بالنظر لوجود بعض البيانات غير الجوهرية التي لا طائلة من اشتراطها، وانصراف القضاء إلى الحكم بالمسؤولية المحدودة بالرغم من تخلف بعض البيانات، وبهدف إرساء تناسب بين تخلف الوثائق أو بياناتها وبين الجزاء المترتب عن ذلك، كان موقف المؤتمرين في لاهاي مخففا من الروح الشكلية السائدة في الاتفاقية ومضيقا بالتالي من نطاق أعمال الجزاء المترتب عن الإخلال بها<sup>2</sup>، حيث قرر هؤلاء توحيد وثائق النقل الجوي ، من حيث البيانات الواجب توافرها فيها ، تذكرة السفر و استمارة الأمتعة فضلا عن ذلك رسالة النقل الجوي المتعلقة بالبضائع، وقصرها على ثلاث بيانات فقط هي: نقطتنا الإقلاع و الوصول و إن كانتا في إقليم دولة واحدة و وجدت محطات في إقليم دولة أخرى و جب ذكر إحدى المحطات، و تبييه مستعمل الطائرة إلى أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل إزاء الركاب<sup>3</sup>.

كما تم من خلال هذا البروتوكول حصر الجزاء في حرمان الناقل الجوي من التمسك بأحكام المادة 22 فقط التي تحدد مسؤوليته، و بذلك تم استبعاد الجزاء الخاص بحرمان الناقل التمسك بالأحكام التي تدفع عنه المسؤولية فبقي في هذه الحالة باب الإعفاء مفتوحا في وجه الناقل الجوي. و ترتيبا عن توحيد البيانات في جميع وثائق النقل ببيانات ثلاث ، تم توحيد الجزاء و القضاء على الاختلاف الذي كان موجودا بين تذكرة السفر و استمارة الأمتعة، حيث يجرم الناقل

<sup>1</sup> وقد ذهبت محكمة بيروت في حكمها الصادر بتاريخ 1965/03/12 إلى القضاء بمسؤولية الشركة الناقلة مسؤولية غير محدودة لأنها دمجت استمارة الأمتعة مع تذكرة السفر ومثل هذا الدمج لم تنص عليه الاتفاقية في هذا أنظر : J.p Tosi , op.cit , n° 129

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، 1998. ص 144.

<sup>3</sup> المواد 1/3 ، 2/4 و 6 من البروتوكول لاهاي 1955.

الجوي من التمسك بتحديد مسؤوليته في حالة عدم وجود المستند أصلاً أو في حالة عدم اشتماله على البيان الخاص بتنبيه الراكب إلى أن مسؤولية الناقل محدودة .

وعلى الرغم من وضوح هذا الجزاء الذي قرره بروتوكول لاهاي إلا أن القضاء الأمريكي، الذي ينتهز أية فرصة لتعويض الضحايا بشكل كامل، اشترط أحياناً، خروجاً عن أحكام الاتفاقية والبروتوكول المعدل لها ، شروطاً إضافية تعتبر بمثابة التعديل القضائي لقواعد الاتفاقية ، كاشتراطه تسليم تذكرة النقل في الوقت المناسب حتى يتمكن المسافر من التأمين على نفسه إذا لم يرض بالحدود القصوى للمسؤولية<sup>1</sup>، أو أن تكون بيانات تذكرة السفر مكتوبة بحروف واضحة حتى يسهل على المسافر معرفة خضوع النقل للاتفاقية . بمجرد الاطلاع على التذكرة ، حيث اعتبرت المحاكم أن الحالة التي لا تكون فيها البيانات مقروءة و ظاهرة بشكل جيد تأخذ نفس حكم الحالة التي لا يسلم فيها الناقل للركب أية تذكرة مادام أن الغاية الرئيسية من تسليم التذكرة لم تتحقق و هي إعلام الراكب بخضوع النقل للمسؤولية المحدودة و من ثم لا يكون بوسع الناقل التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحدها.<sup>2</sup>

أما بروتوكول جواتيمالا 1971 و من خلال تشديده لمسؤولية الناقل الجوي يجعلها مسؤولية موضوعية و مضاعفة حدداً الأقصى إلى أضعاف ما كان مقرراً في اتفاقية وارسو 1929 ، فقد اعتبر واضعوه أنه لم يعد هناك داع في ظل هذا النظام المشدد من المسؤولية أن يسلط على الناقل جزاء المسؤولية غير المحدودة إذا لم يسلم للراكب تذكرة السفر أو بيان الأمتعة أو جاءت أي من الوثيقتين غير متضمنة للبيانات اللازمة ، فأسقط في مادته التاسعة المعدلة للمادة 24 من الاتفاقية هذا الجزاء و نص على عدم إمكانية تجاوزه أياً كان سبب المسؤولية أو سندها، و قصر تطبيق المسؤولية من دون تحديد في ما يخص رسالة النقل الجوي المتعلقة نقل البضائع فقط و ذلك طبقاً للمادة العاشرة من البروتوكول.

<sup>1</sup> في قضية رفعت أمام القضاء الأمريكي تتلخص وقائعها في أن الحكومة الأمريكية قامت بالتعاقد مع شركة للطيران لنقل 92 فرداً من قوات الجيش الأمريكي إلى فيتنام ، و في نقطة الإقلاع سلمت الشركة الناقلة كل جندي بطاقة ركوب الطائرة ، و أثناء طيرانها اختفت لم يتم العثور عليها بعدئذ ، فقررت المحكمة أنه على الرغم من وجود تسليم فعلي لتذاكر السفر إلا أنه لم يكن هناك وقت كاف للجنود حتى يقوموا بتغطية تأمينية خارج حدود المسؤولية التي قررتها اتفاقية وارسو ، أي أن مجرد تسليم التذاكر للركاب و اشتغالها على البيانات لا يعني أن يستفيد الناقل تلقائياً من مبدأ تحديد المسؤولية، بل يجب أن يتم هذا التسليم في وقت مناسب حتى تتاح للراكب الفرصة لإبرام تأمين إضافي و اتخاذ الاحتياطات الأخرى. في هذه القضية أنظر: جلال و فاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي، ص 114.

<sup>2</sup> عن هذا القضاء انظر: الأحكام المشار إليها من طرف: طالب حسن موسى - المرجع السابق - ص 185 و 186. محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص 145 و 146. و أيضاً: J.P.Tosi, Rep. Précité, n° 130 ، جلال و فاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي، ص 114.

والجدير بالذكر، أن كافة شركات الطيران تتضمن وثائق النقل الخاصة بها تنبيها آخر، يتعلق بخضوع النقل الجوي من أو باتجاه الولايات المتحدة الأمريكية لنظام المسؤولية المحدودة بـ 75 ألف دولار وفقا لاتفاق مونتريال لعام 1966 .

### ثانيا : تخلف وثائق النقل في النقل الداخلي:

نظم قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وثائق النقل، وهي نفس الوثائق المتعلقة بنقل الأشخاص التي تناولتها اتفاقية وارسو وهي تذكرة السفر و بيان الأمتعة .  
كما نص القانون على الجزاء بحرمان الناقل الجوي من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها في حالة تخلف تلك الوثائق.

فقد نصت المادة 132 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب. ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضيا ع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل و لا على صلاحيته. غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها " .

و يتبين من الفقرة الأولى من المادة المتقدمة أنها تتعلق بإثبات عقد نقل الأشخاص بوثيقة الركوب والتي ليست الوسيلة الوحيدة لذلك و لكن دورها في الإثبات يتقرر بمجرد صدورها. غير أن وثيقة الركوب وإن كانت مجرد وسيلة من وسائل إثبات عقد النقل، إلا أن جزاء تخلفها يعد قاسيا على الناقل الجوي.

و بناء عليه، إذا ما قبل الناقل مسافرا دون تزويده بوثيقة الركوب، فلن يحق له التمسك بالأحكام المنصوص عليها في قانون الطيران المدني والمتعلقة بتحديد مسؤوليته أو الإعفاء منها. كما يتضح من النص المتقدم أيضا أن الجزاء خاص بحالة واحدة فقط وهي حالة عدم إصدار تذكرة السفر وعدم تسليمها إلى المسافر، و بالتالي فلن يترتب ذلك الجزاء في حالة تخلف البيانات التي يستوجب القانون توفرها في وثيقة الركوب.

وكذلك الأمر بالنسبة لبيان الأمتعة، فقد نصت المادة 137 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه " ينبغي إثبات نقل الأمتعة غير الأشياء الصغيرة التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان



الأمتهة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب. ولا يؤثر غياب أو وعدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتهة، لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته. غير أنه إذا قبل الناقل أمتهة دون تسليم بيان بشأنها فلا يمكنه الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

فإن كانت استمارة الأمتهة لا تعدو أن تكون وسيلة من وسائل إثبات العقد، إلا أن أهميتها تظهر وتتجلى، هي الأخرى، في الجزء الذي يترتب عن تخلفها، إذ لا يحق للناقل الجوي التمسك بحدود المسؤولية أو حالات الإعفاء التي قررها القانون لصالحه إذا قبل أمتهة دون تحرير بيان عنها، وهي الحالة الوحيدة التي يترتب عنها هذا الجزء. فلا يترتب في حالة عدم اشتمال بيان الأمتهة على البيانات اللازمة.

إلا أن الناقل الجوي يمكنه الاستفادة من أحكام تحديد المسؤولية والإعفاء منها حتى في حالة عدم تحرير بيان الأمتهة، وذلك إذا ما تم تسجيلها على وثيقة الركوب طبقا للفقرة الأولى من المادة المتقدمة.

و تأتي أحكام قانون الطيران المدني في هذا الشأن على خلاف ما تقرر في بروتوكول لاهاي، الذي صادقت عليه الجزائر بمصادقتها على اتفاقية وارسو، و الذي رتب جزاء الحرمان من التمسك بحدود المسؤولية في حالة تخلف وثائق النقل وكذلك في حالة اشتمالها على البيان المتعلق بخضوع النقل الجوي لأحكام ق. ط. م. ج، دون أن يحرم الناقل من حقه في الإعفاء من المسؤولية<sup>1</sup>، أما قانون الطيران المدني فيوقع جزاء عدم الاستفادة من أحكام التحديد والإعفاء من المسؤولية في حالة عدم تسليم وثائق النقل فقط.

ومع ذلك نجد أن تذكرة السفر وبيان الأمتهة الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية للخطوط الداخلية تشير في البند الثالث من شروط عقد النقل إلى أن النقل يخضع بموجب هذا العقد للقواعد الخاصة بالمسؤولية والمقررة في اتفاقية وارسو والمطبقة داخل الوطن بموجب القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> وهذا أيضا على خلاف المادة 134 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني التي تنص على أنه: "إذا قبل الناقل الجوي بضاعة دون إعداد رسالة النقل الجوي أو إذا كانت الرسالة لا تتضمن البيانات اللازمة، فلا يكون للناقل حق الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها"  
<sup>2</sup> هذا قبل بداية صدور التذاكر الالكترونية.

وندعو المشرع الجزائري في هذا المقام إلى إلغاء توقيع الجزاء المترتب عن عدم تسليم وثائق النقل، لأن الواقع العملي يفرض ذلك ، فضلا عن تبني المشرع الدولي لهذا الحل في اتفاقية مونتريال 1999 كما سيأتي شرحه، فالتطبيقات المستحدثة في مجال إصدار تذاكر السفر كالتذاكر الإلكترونية المعمول بها حاليا على المستوى الوطني أصبحت تتجاوز الطرق التقليدية في تسليم التذاكر .

## الفقرة الثانية

### خطأ الناقل الموصوف :

إذا كان مبدأ التحديد القانوني للمسئولية مقررًا في ظل اتفاقية وارسو، كقاعدة عامة، حماية للناقل الجوي، فمن الطبيعي ألا تظل هذه الحماية مبسطة عليه إذا كان لا يستحقها نتيجة ارتكابه هو أو تابعيه أخطاء عمدية أو شبه عمدية ، حيث يلتزم عندئذ بالتعويض دون الوقوف عند الحد القانوني الأقصى المقرر.

و بينما تكتفي اتفاقية وارسو 1929 بتقرير حرمان الناقل من المسؤولية المحدودة دون أن تحدد مفهوم هذه الأخطاء التي يترتب عن ارتكابها هذا الجزاء تاركة تحديده لقانون المحكمة التي يعرض عليها النزاع ، قرر بروتوكول لاهاي وضع قاعدة موضوعية يتحدد و يتوحد مفهوم تلك الأخطاء في ضوءها. ( أولا )

و على الرغم من ذلك، فإن قانون الطيران المدني الجزائري الذي يعد من القوانين التي أخذت عن اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 لم يحدد مفهوم الخطأ الذي يُقصد الناقل بارتكابه من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة و ترك الأمر لقاضي الموضوع الذي عليه أن يرجع بشأن ذلك إلى القواعد العامة. ( ثانيا )

### أولا : الخطأ الموصوف في اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955

تنص المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929 على أنه: " ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش."

و مردّ صياغة هذا النص على هذا النحو يرجع في الأساس إلى مشكلتين : مشكلة الصعوبة الاصطلاحية في التعبير عن طبيعة الأخطاء التي تحرم الناقل من حكم التحديد ، ذلك أن اصطلاح الغش Le Dol الذي يمكن التعبير به أساسا عن هذه الأخطاء في اللغة القانونية الفرنسية ، و هي اللغة الرسمية لاتفاقية وارسو، لا يجد مقابلا له في بعض الشرائع و خاصة الشرائع الإنجلوساكسونية التي تعرف اصطلاحا آخر هو اصطلاح Wilful misconduct الذي لا يقتصر على مدلول الدقيق لاصطلاح الغش الفرنسي . أما المشكلة الثانية فتتعلق بتسوية الخطأ الجسيم، الذي ليس له اصطلاح مقابل مطابق هو الآخر في القوانين الأنجلوساكسونية ، بالغش من حيث الحرمان من تحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

و انتهى الأمر إلى خروج اتفاقية وارسو في هذا الشأن بالصيغة المذكورة أعلاه مستندة أساسا إلى اصطلاح الغش الفرنسي من دون أن تحدد ما هو الخطأ المعادل له الذي من شأن ارتكابه أن يحرم الناقل من المسؤولية المحدودة ، الأمر الذي نجم عنه جدل و تباين كبير عند تطبيق النص بالنظر إلى أنه اكتفى في تحديد الخطأ المعادل للغش بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع ، و هو ما من شأنه أن يعرض غرض التوحيد الذي استهدفته الاتفاقية للتهديد<sup>2</sup>. و قد انقسم الفقه من جانبه بشأن تحديد مفهوم الخطأ الوارد في نص المادة 25 إلى رأيين : رأي يقول به الفقه اللاتيني الذي اعتبر أن المادة 25 تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الداخلي، و على ذلك لللقاضي، بالتطبيق لأحكام هذه المادة الحرة في تحديد مفهوم الخطأ المعادل للغش وفقا لقانونه الوطني<sup>3</sup>. و رأي ثان ذهب إلى القول بأن هذه المادة تتضمن قاعدة موضوعية مؤداها أن واضعي الاتفاقية لم يقصدوا، بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، تسوية بعض أنواع الخطأ بالغش و إنما قصدوا من وراء ذلك السماح للدول، التي لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاح مقابل و مطابق لفكرة الغش Dol ، بالاستعانة بأقرب فكرة في قانونها الداخلي إلى فكرة الغش<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> حسن كبيرة، مقاله السابق، ص 50.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط. 1998، ص 148.

<sup>3</sup> M. Lemoine, op. cit, n° 832 ; P.Chauveau, op. cit, n° 365, M. litvine, op. cit, n° 340.

<sup>4</sup> في هذا الفقه أنظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 368.

و في الحقيقة يعود اختلاف الفقه على هذا النحو إلى اختلاف القوانين في شأن تحديد السلوك الذي من شأنه جعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة ، فالقوانين التي تنتمي إلى العائلة اللاتينو جرمانية تأخذ بفكرة الغش الذي يمكن تعريفه بأنه ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد الإضرار بالغير<sup>1</sup> ، كما تأخذ بفكرة الخطأ الجسيم ، و هي أقرب فكرة إلى فكرة الغش حين وضع الاتفاقية، و هو كل إهمال جسيم فعلا كان أو امتناعا في اتخاذ العناية الواجبة ولو لم تصحبه نية الإضرار بالغير<sup>2</sup> ، و هو ما يعبر عن القاعدة الرومانية *culpalata dolo equiparatur*. و من بين القوانين التي ساوت في الحكم بين الغش والخطأ الجسيم في هذا الشأن القانون الفرنسي<sup>3</sup> و القانون المصري<sup>4</sup> ، فضلا عن القانون الجزائري.

أما العائلة الانجلوساكسونية، فقوانينها لا تعرف فكرة الغش أو الخطأ الجسيم، وإنما تأخذ بمفهوم الخطأ الإرادي *wilful misconduct*<sup>5</sup>، والخطأ الإرادي هو كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو احتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث ورعونة، أو لا يعنيه ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> « Le dol ; la faute intentionnelle ou la faute dolosive : la faute volontaire dont l'auteur a délibérément recherché le dommage causé. » : Jean-Luc AUBERT, Yvonne FLOUR, Eric SAVANX, op. cit, p 124. V. aussi :Philippe Le TOURNEAU, La responsabilité civile professionnelle, Economica , Paris , 1995, p 59 ; Philippe Le TOURNEAU, Loïc CADRET, Droit de la responsabilité, op. cit . P 1606. Geneviève VINEY, Patrice Jourdain, Traité de droit civil, « Les conditions de la responsabilité », 2<sup>ème</sup> édition, édition Delta et LGDJ , Paris , 1998, p 565 ; Henri et Léon MAZEAUD, Jean MAZEAUD, François CHABAS « Leçons de droit civil : Obligations théorie générale », 9<sup>ème</sup> édition, tome 2 , Edition Montchrestien , Paris , 2000, p 452.

<sup>2</sup> هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 436. يعرف الخطأ الجسيم أيضا بأنه كل مجانية للعناية التي يبذلها الرجل المعتاد مجانية جسيمة. أنظر : J. Sesseli, op. cit, n°1068.

<sup>3</sup> أنظر: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص149؛ و أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص369. وأيضا : Louis Cartou, op. cit, R. Rodière , op.cit , p 254,373 ; J.P Tosi , op.cit , p 150 ; A. Seriaux , op.cit , p 205 ; p332.

<sup>4</sup> "الخطأ الجسيم ، مرحلة ما بين الخطأ التصيري البسيط و الخطأ العمدي ، فهو تقصير يتجاوز الخطأ البسيط و لا يرقى إلى الخطأ العمدي ، و يتحقق عندما يتوافر احتمال حدوث الضرر و مع ذلك يقترف الفاعل سلوكه الذي قد يؤدي إلى حدوث الضرر ، و بذلك يقترّب الخطأ الجسيم من مرتبة الغش و لا يرقى إلى مرتبة العمد" . أنظر : أنور طلبة، المرجع السابق، ص 538.

<sup>5</sup> G. LEGIER, Art. précité, p 283.

<sup>6</sup> في مفهوم *Wilful misconduct* ومقارنته بالخطأ الجسيم أنظر:

H. CHERKAOUI , , La responsabilité internationale des transporteurs maritimes et aériens - Incidence de la faute de l'équipage, Edition SOCHEPRESS, 1987, p 46,47 et 56,57,58.

و قد أدي هذا الاختلاف في المفاهيم القانونية إلى وجود اختلاف قضائي عند تطبيق نص المادة المذكورة بين المحاكم دول القانون المكتوب من ناحية ، و محاكم دول Common law من ناحية أخرى.

أما محاكم دول القانون المكتوب بما في ذلك القضاء الفرنسي فقد تأثرت بالرأي الأول و قضت بأن الخطأ المعادل للغش هو الخطأ الجسيم<sup>1</sup> La faute lourde. و مثال ذلك الطيار الذي يخرج عن الخط الملاحي الجوي و يطير فوق منطقة خطيرة بسبب طبيعتها أو لاعتبارها منطقة حربية مما يتوافر معه احتمال سقوط طائرته أو إسقاطها<sup>2</sup> ، فهذا سلوك يتجاوز الخطأ التقصيري البسيط المتمثل في الخروج عن الخط الملاحي المحدد ، و يتجاوزه إلى الطيران فوق منطقة خطيرة. و يجب أن يتحقق علم الطيار بطبيعة تلك المناطق ليتحقق احتمال وقوع الضرر ، فإن لم يثبت ذلك، فينحصر سلوكه في الخطأ التقصيري البسيط و بالتالي ينتفي الخطأ الجسيم.

وكذلك قضت محكمة النقض المصرية بأن نص المادة 25 من الاتفاقية ، يتضمن قاعدة إسناد تحميل إلى قانون القاضي في تعريف الخطأ المعادل للغش ، الذي يستوجب مسؤولية كاملة غير محدودة بالحدود الواردة في المادة 22 من الاتفاقية المذكورة . و أضافت المحكمة أنه لما كانت المادة 217 من القانون المدني الخاصة بشروط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها، لا تعتبر من أنواع الخطأ ما يعادل الغش و يأخذ حكمه سوي الخطأ الجسيم ، الأمر الذي يشترط معه للحكم على شركة الطيران الناقلة بالتعويض الكامل، أن يقع خطأ جسيم من جانبها<sup>3</sup> .

كما قضى بأن تقصير إدارة العمليات التابعة للناقل في تزويد الطيار بالمعلومات الجوية الخاصة بسلامة الرحلة، و بتنبؤات الهبوط بالمطار في الوقت المناسب مما أدى إلى ارتطام الطائرة بالأرض، يعد من قبيل الأخطاء الجسيمة. بمفهوم نص المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929<sup>4</sup> . و قضى بأن " الطيار الذي يقلع طائرته في جو عاصف ملبد بالغيوم ، و يقتحم عاصفة جوية كان

<sup>1</sup> حكم محكمة السين التجارية في 1952/02/24 و أحكام أخرى أشار إليها : فاروق زاهر، المرجع السابق، 505.

<sup>2</sup> أنظر قضية تحطيم الطائرة الكورية التي دخلت أجواء روسيا فتعرضت للقصف و سقطت: Gilbert – Guillaume, La destruction, le 1ère septembre 1983, de l'avion des Korean Airlines (vol n° 007), RFDA, n°3, 1984, p 356.

<sup>3</sup> محكمة النقض المصرية – جلسة 1976/1/26 ، أشار إليه : عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 143.

<sup>4</sup> محكمة النقض المصرية ، جلسة 1967/4/27 ، السنة 18 العدد الثاني ص 896 . نقلا عن : يحي أحمد البنا: المرجع السابق، ص 298.

عليه أن يتفادها و يمر بجوارها مما نجم عنه سقوط الطائرة يكون قد ارتكب خطأ جسيماً بمفهوم نص المادة 25 "1-2".

أما محاكم دول Common Law فقد اعتنقت المذهب الثاني بتفسيرها نص المادة 25 على أنه يتضمن نوعاً واحداً من الخطأ هو Wilful misconduct و الذي يتم بارتكاب فاعله سلوكاً أو امتناعاً مصحوباً برعونة مع وعي باحتمال نشوب الضرر<sup>3</sup>. فهو لا يتحقق إلا بتوافر الشرطين الآتيين: أولاً: اتجاه الإرادة إلى ارتكاب فعل ما أو إلى الامتناع عن أداء واجب معين، و ثانياً: توفر حالة نفسية معينة لدى مرتكب هذا الامتناع أو ذلك الفعل تتمثل في وعيه بالنتائج الضارة المحتمل ترتبها على فعله أو امتناعه و عدم اكترائه رغم ذلك بهذه النتائج<sup>4</sup>.

لا شك أن هذا التباين في التفسير القضائي قد أدى إلى تفويت للقصد الذي وضعت من أجله الاتفاقية، و هو توحيد للقواعد القانونية المطبقة على الناقل الجوي بهدف القضاء على مشكلة تنازع القوانين و ما ينجم عنها من عدم استقرار للمراكز القانونية. لذلك عدل بروتوكول لاهاي 1955 نص المادة 25 السابق الإشارة إليه بتضمينها قاعدة موضوعية دولية موحدة لتحديد الخطأ<sup>5</sup>، فنص في المادة 13 منه والمعدلة للمادة 25 من الاتفاقية الأصلية على " أن لا تسري الحدود المذكورة في المادة 22 إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة مقرونة بوعي باحتمال نشوب ضرر، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم تصرفوا في نطاق تأدية وظيفتهم".

وفي الحقيقة، يكون واضعاً هذا التعديل قد نجحوا في التعبير، دون تورط في استعمال اصطلاحات معينة قد يكون لها مفهوم وطني محدد، عن فكرة الغش الشائعة في القوانين التي تنتمي إلى العائلة اللاتينو جرمانية، وكذلك عن فكرة الخطأ الإرادي المعروفة في القوانين التي تنتسب إلى

<sup>1</sup> محكمة النقض المصرية، جلسة 1967/1/26، أشار إليه: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 143. راجع أيضاً: Zoghbi. Op.cit.p.98 no 218

<sup>2</sup> حول تطبيقات قضائية أخرى للخطأ الجسيم المساوي للغش، أنظر: طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 176. و عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 138، 144، وأيضاً: -Hassania CHERKAOUI, op. cit, p 45 et 46.

<sup>3</sup> ; 58, 57, 56, 47, 46, op.cit, Hassania CHERKAOUI, Rep. Précité, 3 cahier, n 58 et s, J.P.Tosi,

<sup>4</sup> العربي، المرجع السابق، ص 164

<sup>5</sup> العربي المرجع السابق، ص 164، 165

بين العائلة الانجلوساكسونية ، لأن نص التعديل يتضمن شقين: الشق الأول هو ارتكاب الفعل أو الامتناع بقصد إحداث الضرر وهو نفس مفهوم الغش المعروف في القانون اللاتيني، كما أنه يدنو من مفهوم الشق الأول من الخطأ الإرادي الأنجلوساكسوني السابق الإشارة إليه <sup>1</sup>. أما الشق الثاني من التعديل وهو الفعل والامتناع المقرون برعونة ووعي باحتمال وقوع الضرر، فهو يوافق الشق الثاني من الخطأ الإرادي في القانون الانجلوساكسونية لكنه يختلف عن الخطأ الجسيم وفي نفس الوقت يقترب من فكرة الخطأ غير المغتفر المعروفة في القانون الفرنسي *La faute inexcusable* <sup>2</sup>.

و لقد كان من المفروض أن يؤدي هذا التعديل إلى القضاء على كل تباين و اختلاف في التفسير كان قائما من قبل ، و مع ذلك ظلت دول القانون المكتوب متمسكة بمذهبها القديم القائل بأن المادة 25 تتضمن نوعين من الخطأ: الغش و الخطأ المعادل له و هو الخطأ المغتفر <sup>3</sup>. فالمحاكم الفرنسية إذن استبدلت الخطأ غير المغتفر " *faute inexcusable* " <sup>4</sup> بالخطأ الجسيم *Faute Lourde*. وقد تبعتها في ذلك المحاكم الإيطالية إذ اعتبرت أن نص المادة 25 بعد تعديلها يحتوي على نوعين من الخطأ: الغش و الخطأ غير المغتفر الذي يتوسط بين الغش و الخطأ الجسيم <sup>5</sup>. فهو أقل من الغش لأنه لا يستلزم قصد إلحاق الضرر، و لكنه أعلى درجة من الخطأ الجسيم لأنه يتطلب

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 150. ويوافقه في الرأي هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 439، وأيضا أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 372.

<sup>2</sup> « ... Le doyen CHAUVEAU proposa une définition de la faute inexcusable , qui fut retenue par le législateur . Est inexcusable dit l'art 321/4 du code de l'aviation civile , la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. » Cité par : A. Seriaux , op.cit , p 205.

« La faute lourde s'est usée, la faute inexcusable est en train de s'user ». R- Rodière , op.cit, p 374. <sup>3</sup> ظهور الخطأ غير المغتفر كان في مجال حوادث العمل حيث إذا ثبت هذا الخطأ التزم رب العمل بإصلاح الضرر كاملا أي أنه يدفع تعويضا فوق التعويض الذي تدفعه مصلحة الضمان الاجتماعي . أنظر : Jean-Luc AUBERT, Yvonne FLOUR, Eric SAVANX, op. cit, p124. و الخطأ غير المغتفر هو خطأ ذي جسامه غير عادية و لابد أن يتوافر فيه: - انحراف إرادة الفاعل إلى القيام بما لا يجوز القيام به أو الامتناع عما يجب القيام به ، مع معرفة الخطر و الضرر الذي ينجم عن ذلك، عدم وجود أي مبرر أو حالة ضرورة. أنظر : حسن الذنون ، المرجع السابق، ص 173. و هذا المفهوم مأخوذ عن قرار الغرف مجتمعة للمحكمة الصادر في 1980/07/18. أشار إليه : Jean-Luc AUBERT, Yvonne FLOUR, Eric SAVANX, op. cit, p 124.

<sup>4</sup> « Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de probabilité du dommage et on accptation sans raison valable » Cass. Civ. 05 /12/1968 cité par : M. GODFROID, Vers une autre interprétation de l'article 25 du protocole de La Hay, RFDA, n° 4, 1982.

<sup>5</sup> يحي أحمد البنا ، المرجع السابق، ص 299.

إما العنصر الإرادي أو العلم أو الإدراك في حال إتيان الفعل بعدم اكتراث بأن ضررا قد يترتب عليه<sup>1</sup>.

و كذلك الشأن بالنسبة للقضاء الأمريكي إذ ظل وفيما و متمسكا باعتبار السلوك الذي يجرم الناقل من المسؤولية المحدودة هو ارتكابه لخطأ الإرادي<sup>2</sup> Wilful misconduct.

و مع ذلك، لم يثر الفرض الأول من التعديل – الفعل أو الامتناع بقصد إحداث الضرر – أي إشكال على اعتبار أنه فرض نادر الوقوع، لكن الفرض الثاني – الخطأ غير المغتفر أو الرعونة المقرونة بإدراك أن ضررا يمكن أن يقع – هو الذي أثار خلافات حول المعيار الواجب إتباعه في تقدير الوعي أو الإدراك باحتمال نشوب الضرر، أهو المعيار الشخصي الشخصي يتطلب علم الناقل أو تابعه شخصيا ، أو إدراكه فعلا بأن ضررا قد يحدث in concreto . Appréciation subjective أم المعيار الموضوعي المعتمد فيه على الظروف المحيطة بالناقل و بمدى دلالتها على علمه أو علم تابعيه بحدوث الضرر ، أو أنه كان يجب عليه إدراك حدوث الضرر نتيجة لفعله أو امتناعه in abstracto. Appréciation objective ؟

تبدو أهمية هذه المسألة من ناحية نطاق تطبيق نص المادة 25 المعدلة على حالات مسؤولية الناقل الجوي ، و حرمانه من حدود المسؤولية . فإذا أخذنا بالمعيار الشخصي ، فإن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى تضيق نطاق مثل هذه الحالات ، حيث يتطلب " علم الناقل أو التابع شخصيا أو إدراكه فعلا بأن ضررا قد يحدث " . أما إذا أخذنا بالمعيار الموضوعي ، فإنه سوف يؤدي إلى التوسع في هذه الحالات إذ يكفي بمقارنة سلوك الناقل المسؤول بسلوك الناقل الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الواقعة<sup>3</sup> .

ويتبين من الاقتراح الذي قدمه بعض أعضاء المؤتمر الذي صدر عنه بروتوكول لاهاي عند صياغة هذا النص ، و طلبوا فيه حذف عبارة "دون مبالاة" و أبدلوا بها عبارة مع وعي avec

<sup>1</sup> Henri et Léon MAZEAUD, et autres, op. cit, p 454. ; Philippe Le TOURNEAU, Loïc CADIET, Droit de la responsabilité, op. cit . P 582.

<sup>2</sup> Gérard LEGIER, L'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines , art. précité ; Seriaux , op.cit , P 206, 467. p283. A.

<sup>3</sup> رفعت أبابير , المرجع السابق ص 215 .



conscience<sup>1</sup> ، أن الخطأ المقصود هو السلوك الذي يشكل إهمالا ، و لكنه ليس إهمالا عاديا بل مصحوبا بوعي ، ووعي فحسب ، و ليس الوعي الذي كان يتعين أن يوجد ، و أن تقدير هذا الوعي مسألة لصيقة بشخص الفاعل ذاته<sup>2</sup> . و هذا هو المعيار الذي أخذت به المحاكم الأمريكية التي تعتبر أن المعيار في ال Wilful misconduct ، هو معيار شخصي ، و أن الأخذ بالمعيار الموضوعي يسلبه أحد عناصره المكونة له<sup>3</sup> .

ولا يثير هذا المعيار أية مشاكل حينما نكون بصدد فعل أو امتناع من جانب الناقل ، أو تابعيه ، تم بنية إحداث الضرر ، ذلك أن نية إحداث الضرر، الغش في دول القانون المكتوب ، هي حالة نفسية بحتة يستلزم التحقق منها البحث فيما تنطوي عليه نفس المدين و ما يحتويه ضميره و هي أمور لا يمكن التحقق منها إلا وفقا للمعيار الشخصي . و لكن الخلاف يثور عندما نكون بصدد فعل أو امتناع من جانب الناقل مصحوب برعونة ووعي باحتمال نشوب الضرر ، الذي يقابل الخطأ غير المغتفر في دول القانون المكتوب ، إذ تزعمت محكمة النقض الفرنسية ، و منذ عام 1966 ، اتجاهها مغايرا للقضاء في الدول الأخرى تبنت فيه المعيار الموضوعي في تقدير الوعي باحتمال نشوب الضرر . و يبدو أنها أرادت بذلك أن تحرر مضمون نص المادة 25 ليتفق مع مفهوم الخطأ غير المغتفر في قانونها الوطني. فقضت بأن الطيار الذي يقوم بغير مقتضى بمحاولة ثانية للهبوط بالرؤيا، ارتطمت خلالها الطائرة بسطح البحر، فإن هذا الطيار الذي كان بمقدوره أن يستخدم الأجهزة في الهبوط متى أراد الهبوط فورا ، يكون قد تصرف على نحو من عدم التبصر الواجب<sup>4</sup> . كما أنه من المؤكد جدا أن هذا الطيار قد أدرك الخطر المحتمل الذي يتعرض له الركاب عند الإقدام على فعله<sup>5</sup> .

و من نافلة القول أن تابع الناقل مثله في ذلك مثل الناقل لا يجوز له أن يتمسك بحدود المسؤولية إذا رفعت عليه دعوى المسؤولية و ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع صدر عنه، و يجب فضلا عن ذلك، إقامة الدليل على أنه تصرف في نطاق تأدية وظيفته و هو ما قررته المادة

<sup>1</sup> أنظر محاضر المناقشات ، زاهر ، المرجع السابق ، ص 546 .

<sup>2</sup> J. Sesseli, op. cit, p 199.

<sup>3</sup> عبد الحاكم عثمان ، المرجع السابق ص 363 ،

<sup>4</sup> يحي أحمد البنا ، المرجع السابق، ص 302

<sup>5</sup> Cass. Civ. 05 /12/1968 cité par : M. GODFROID, Vers une autre interprétation de l'article 25 du protocole de La Hay, art. précité, P 467.

25 من اتفاقية وارسو 13 و أكدته المادة 25 من بروتوكول لاهاي. وتابعوا الناقل هم من يستخدمهم في تنفيذ التزاماته، ويكفي أن تكون علاقة التبعية اقتصادية ولا يشترط أن تكون قانونية<sup>1</sup>.

### ثانيا: في قانون الطيران المدني الجزائري:

تنص المادة 151 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني على ما يلي: " لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش الذي ارتكبه الناقل أو مندوبه خلال ممارسة وظيفتهم". يبدو واضحا أن نص المادة المتقدمة يكاد يتطابق و نص المادة 25 من اتفاقية وارسو لعام 1929، بل أن المشرع الجزائري استبدل عبارة " خطأ يعتبره قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش" التي تتضمنها المادة 25 من الاتفاقية، بعبارة "خطأ يقدر أنه معادل للغش" ليس أكثر من ذلك.

فإن كانت اتفاقية وارسو قد أحالت إلى القوانين الوطنية مهمة تحديد مفهوم الخطأ المساوي للغش تفاديا لوضع قاعدة محددة قد لا ترتضيها كافة الدول، فما الذي منع المشرع الجزائري من تحديد الخطأ المساوي للغش في قانون الطيران المدني رقم 06/98؟

وما يزيد حدة في تساؤلنا هو أن الجزائر قد صادقت على بروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لعام 1929 من خلال المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02، وقد جاء هذا البروتوكول بمفهوم واضح للسلوك الذي يجعل الناقل مسؤولا مسؤولا مسؤولية غير محدودة، وهو الفعل أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه الواقع إما بقصد إحداث الضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك<sup>2</sup>.

فما الذي منع المشرع الجزائري من تبني هذا المفهوم الواضح على غرار بعض المشرعين العرب كالمشرع المصري والعراقي اللذين عبرا عن الغش بالفعل أو الامتناع من جانب الناقل أو

<sup>1</sup> : « ... on sait que la jurisprudence n'exige pas un lien de dépendance juridique, mais se suffit d'une dépendance économique pour caractériser en droit aérien le lien de préposition . » J.p. Tosi ,Rep. précité, n° 65

<sup>2</sup> طبقا للمادة 13 من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو الأصلية.

تابعية بقصد إحداث الضرر، وعن الخطأ الجسيم بالفعل أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنه من ضرر<sup>1</sup>.

فالمشرع الجزائري لم يحدد المقصود بالغش والخطأ المساوي له في القواعد الخاصة بالنقل الجوي، ولا في القواعد العامة الواردة في القانون التجاري أو المدني<sup>2</sup>.

إن تحديد مفهوم الغش في القانون الجزائري لا يثير إشكالا، فطالما أن الجزائر تعد من الدول المتأثرة بالنظام القانوني الفرنسي، يمكن القول أن الغش هو كل فعل أو امتناع يكون بقصد الإضرار بالغير<sup>3</sup>.

أما عن الخطأ الذي يقدر أنه معادل للغش، فيمكن القول أيضا أنه الخطأ الجسيم La *faute lourde*، ولا شك أن في ذلك تأثرا آخر بالنظام القانوني الفرنسي، وما يؤكد هذا الفرض هي النصوص المتعلقة بالقواعد العامة للالتزامات الواردة في القانون المدني الجزائري، والتي لا تتضمن لفظ "غش" إلا وكان معطوفا على لفظ الخطأ الجسيم<sup>4</sup>.

ومع ذلك، فإن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوما للخطأ الجسيم ولعله قد ترك تقدير جسامته الخطأ التي من شأنها أن تجعله مساويا للغش لسلطة القاضي المطلقة، لكن هذا الأخير سيتجنب الكثير من العناء، لو أن المشرع يبادر إلى تحديد مفهوم الغش والخطأ المعادل له فضلا عما يمكن أن تحققه هذه المبادرة من توحيد بين الأحكام القضائية في هذا الصدد.

ومن بين تطبيقات، قيام الناقل بالتصرف في الشيء محل النقل لحسابه الخاص، ثم الادعاء بهلاكه وعرض دفع تعويض في حدود مسؤولية الناقل المحدودة. أما تطبيقات الخطأ الجسيم فهي كثيرة، كإقلاع قائد الطائرة رغم تحذيره باحتمال سوء الأحوال الجوية أو أن يجيد

<sup>1</sup> لقد اقتبس المشرع المصري تعديل بروتوكول لاهاي 1955 للمادة 25 من الاتفاقية وضمه في المادة 4/292 وكذا المادة 217 من قانون التجارة رقم 1999/17 في هذا أنظر: عدلي أمير خالد - أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي - المرجع السابق - ص 314، 319. وكذلك فعل المشرع العراقي في المادة 2/17 من قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 وفي هذا أنظر: أكرم يا مالكي، المرجع السابق، ص 150

<sup>2</sup> هذا على خلاف المشرع البحري الذي وضع مفهوما محددا للسلوك الموجب للمسؤولية غير المحدودة. أنظر المواد: 809-849 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> وهو مفهوم الغش في قانون الدول اللاتينية السابق الإشارة إليه.

<sup>4</sup> كمثل عن ذلك أنظر المواد 2/172 و 2/178 و 2/182 من القانون المدني الجزائري.

عن الخط المنتظم المحدد للطائرة تفاديا للتأخير عن الوصول في الميعاد، فيكون بذلك قد ارتكب خطأ جسيماً<sup>1</sup>.

ولا شك أنه لا بد أن تتحقق بعض الشروط المتعلقة بالغش أو الخطأ الجسيم، حتى يكون الناقل الجوي مسؤولاً مسؤولية غير محدودة :

فلا بد أن يقع الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه، كما يتوجب على المضرور أن يثبت ارتكاب الناقل للغش أو الخطأ الجسيم، فإن وقع الغش أو الخطأ الجسيم من طرف تابعي الناقل فعليه أن يثبت أيضاً أنهم كانوا خلال تأدية وظيفتهم، ويكون الإثبات بكافة الطرق كالقرائن. كما يستطيع المدعي بالمسؤولية الاستناد إلى تقرير لجنة التحقيق في حادث الطائرة لأجل إقامة الدليل على الغش أو الخطأ الجسيم المرتكب من طرف الناقل الجوي أو تابعيه<sup>2</sup>. ثم لا بد أن يكون الغش أو الخطأ الجسيم هو السبب في حدوث الضرر، فلا يكفي أن يقع غش أو خطأ جسيم خلال فترة النقل الجوي، بل لا بد أيضاً من إثبات رابطة السببية بينه وبين الضرر الحاصل، ذلك أن الغش أو الخطأ الجسيم لا يفترض<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني:

#### حالات إطلاق المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999 :

نشير بداية إلى أن تخلف واثق النقل أو عدم انتظامها و لو لم تشمل على بيان خضوع النقل للمسؤولية المحدودة، لم يعد حالة من حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999 سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو الأمتعة<sup>4</sup>، وذلك طبقاً للمواد 5/3 من اتفاقية موريل الجديدة لعام 1999 التي تأثرت في هذا الشأن إلى حد بعيد بما ورد في المادة 3 و 4 من برتوكول جواتيمالا 1971، حيث نصت على اشتمال تذكرة السفر على بيانين فقط هما نقطة

<sup>1</sup> هذه الأمثلة وغيرها : هاني دويدار المرجع السابق- ص 343

<sup>2</sup> عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص 146. كما تناول المشرع الجزائري دور لجنة التحقيق في حوادث الطائرات في المواد 94، 95، 96 و 97 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98. أنظر أيضاً: J. P. Tosi, Rep. Précité, 3 cahier, n 68.

<sup>3</sup> J.P Tosi , , Rep. Précité, n 70.

<sup>4</sup> « ...de même l'inobservation des dispositions relatives aux documents de transport est supprimée définitivement comme cause d'aggravation de la responsabilité du transporteur aérien par la convention de Montréal tant pour le transport des passagers que pour le transport des marchandises . » Lassad KHECHANA , Mémoire DESS , op.cit , p 132.

الإقلاع و الوصول و نقطة التوقف إن وجدت ، و مفاد ذلك تحديد الصفة الدولية للنقل. كما أتاحت للناقل إمكانية الاستغناء عن تسليم مستند النقل بأية وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة ، و إذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة. كما يتوجب على الناقل أن يسلم للراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة. و قد فرضت اتفاقية مونتريال على الناقل التزاماً بتبصير الراكب بأنه في الحالات التي تطبق فيه الاتفاقية مسؤولية الناقل تخضع لأحكامها و حدودها في حالة الوفاة أو الإصابة أو تضرر الأمتعة أو التأخير في النقل.

ومع ذلك ، فإن عدم التزام الناقل بهذه الواجبات و الالتزامات لا يؤثر في وجود أو صحة العقد، الذي يظل بالرغم من ذلك خاضعاً لأحكام الاتفاقية بما في ذلك القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية ، و إن دل هذا على شيء فإنما يدل على مساهمة اتفاقية مونتريال للممارسات الحديثة في إصدار التذاكر الالكترونية و عمليات الحجز عن طريق شبكة الانترنت .

أما عن الحالات التي تستدعي إقصاء الناقل من دائرة المسؤولية المحدودة وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال فهي حالة استبقتها الاتفاقية أخذاً عن نظام وارسو ( الفقرة الأولى ) ، و أخرى استحدثتها بجعلها مسؤولية الناقل غير محدودة عن الأضرار اللاحقة بالركاب ( الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى:

#### الخطأ الموصوف في اتفاقية مونتريال 1999

إذا كانت اتفاقية وارسو 1929 تبسط حكم الإقصاء من الاستفادة من حدود المسؤولية على كافة حالات المسؤولية سواء تعلق الأمر بالأضرار اللاحقة بالركاب أو الأمتعة أو الناجمة عن التأخير، فإن خليفتها اتفاقية مونتريال 1999 قد استبقت هذا الحكم لكنها قصرت تطبيقه على نطاق محدود<sup>1</sup>، إذ لم تورد إلا في ما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالأمتعة وتلك المترتبة عن التأخير وفقاً للمادة 5/22، "التي نصت على أن لا تسري الأحكام المتعلقة بحدود المسؤولية في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب ، و في حالة تلف أو ضياع أو تعيب الأمتعة أو تأخيرها إذا ثبت

<sup>1</sup> B. MERCADAL, Transports aériens, Rép. Com, Dalloz, Paris, 2000 , n° 214.

أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب . و يشترط أيضا في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد تابعي ه أو وكلائه إثبات أن التابع أو الوكيل يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته".

و يتبين جليا من هذا النص أن اتفاقية مونتريال 1999 قد تحاشت الصياغة المعيبة التي جاءت بها اتفاقية وارسو 1929 في مادتها 25 و شايحت الصياغة التي وردت في بروتوكول لاهاي إذ بدورها وضعت قاعدة موضوعية عرفت فيها الخطأ الذي يؤدي إلى انشغال مسؤولية الناقل غير المحدودة و حددت عناصره على نحو ما هو وارد في نص المادة 5/22 من الاتفاقية اعترافا من واضعيها بما حققته من توحيد في مفهوم الخطأ المفضي إلى إقصاء الناقل من المسؤولية المحدودة في هذا الصدد منذ عام 1963 تاريخ دخول بروتوكول لاهاي حيز النفاذ .

ويتضح من هذا النص أيضا أن مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم غير مشمولة بالحكم الذي جاء به النص المذكور ، وهذا أمر طبيعي ، لأن مسؤولية الناقل في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم أضحت مسؤولية غير محدودة و يكفي المضرار للحصول على التعويض على قدر الضرر الذي أصابه أن يثبت أن قيمة الأضرار تتعدى حد المائة وحدة حق سحب خاصة مال م يفلح الناقل في إثبات عدم إهماله، و تلك هي الحالة الثانية من حالات إطلاق المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال و التي سنتعرض لها في الفقرة الموالية .

و إلى جانب ذلك ، حرمت اتفاقية مونتريال 1999 تابعي الناقل و وكلاءه ، على غرار اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي، من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة في حالة هلاك الأمتعة أو تلفها أو التأخير في نقلها أو في نقل الركاب إذا ما ثبت أن هذا الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث الضرر ، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> المادة 30 من اتفاقية مونتريال تحرم تابعي الناقل من المسؤولية المحدودة و تؤكد ما ورد في المادة 5/22 .

## الفقرة الثانية:

### أضرار المستوى الثاني من المسؤولية المترتبة عن وفاة الركاب أو إصابتهم :

عمدت اتفاقية مونتريال 1999 إلى تقسيم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب في حالة الوفاة أو الإصابة إلى فئتين : الفئة الأولى هي الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، و تكون مسؤولية الناقل عنها مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر و تحمل التبعة بحيث يسأل الناقل عن تعويض هذه الأضرار بحد أقصى يبلغ 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة دون أن يدفع هذه المسؤولية إلا بإرجاع الضرر إلى خطأ المضرور نفسه<sup>1</sup>. أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار هذا الحد فتنتقل المسؤولية من الفئة الأولى إلى الفئة الثانية حيث يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تجاوز الحد الأقصى المشار إليه مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس بإقامة الدليل على أن الضرر لا يرجع إلى خطأ الناقل أو إهماله أو بإثبات خطأ الغير<sup>2</sup>.

و بناء على هذا التقسيم، فإن الناقل الجوي يسأل عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة مسؤولية غير محدودة حيث يجبر التعويض كل الضرر الزائد عن هذا الحد، و من هنا يأتي هذا الحكم لمصلحة المضرور إذ لا يطلب منه للحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى، سوى إقامة الدليل على ما أصابه من ضرر و قيمة هذا الضرر حتى تعتقد مسؤولية الناقل و يقضي للمضرور بتعويض كل الضرر الذي أصابه.

بيد أن الاتفاقية سرعان ما أعادت التوازن إلى ميزان مصالح الناقلين و الركاب عندما جعلت مسؤولية الناقل عن أضرار هذه الفئة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، و بالتالي أجازت للناقل درء مسؤوليته عن تعويض الأضرار التي تجاوز الحد الأقصى عن طريق نفي قرينة الخطأ المفترض في جانبه، و ذلك بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه. و هو إثبات أيسر على الناقل من إثبات أنه و تابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. الأمر الذي يخشى معه أن

<sup>1</sup> المادة 21 / 1 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>2</sup> المادة 21 / 2 من اتفاقية مونتريال 1999.

يكون المقصد النهائي من هذا الحكم هو حمل المضرورين على القناعة بالمسؤولية المحدودة التي لا يجاوز التعويض فيها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة لكونها مسؤولية موضوعية قوامها الضرر و يصعب على الناقل تقويضها<sup>1</sup>.

و مع ذلك يمكن أن يأتي هذا الحكم في صالح المضرور و ذلك لأنه إذا أراد أن يحصل على تعويض يجاوز الحد لأقصى المقرر في الاتفاقية فما عليه إلا أن يثبت أن الضرر قد تسبب عن إهمال الناقل أو خطأه أو امتناعه هو أو تابعيه أو وكلائه و لا شك أن هذا الإثبات أسهل من الإثبات الذي كان ملقى على عاتقه في ظل اتفاقية وارسو و بروتوكولاتها المعدلة حيث كانت اتفاقية وارسو 1929 التي تلزم المضرور إذا ما أراد الحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى الذي قرره بإقامة الدليل على غش الناقل أو خطأ يعادل للغش<sup>2</sup>، و كان بروتوكول لاهاي 1955 يلزم المضرور، في هذه الحالة ، بإقامة الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل واقع إما بقصد إحداث الضرر و إما برعونة مصحوبة بإدراك أن ضررا ما يمكن أن يحدث<sup>3</sup>، كما كان بروتوكول جواتيمالا 1971 لا يجيز، بأي حال من الأحوال تجاوز الحد الأقصى للتعويض الذي قرره<sup>4</sup>.

و هكذا فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد راعت مصلحة الراكب المضرور عندما تبنت في هذا الشأن معيارا معدّلا لإهمال الناقل يجعل من اليسير على الراكب أن يثبتته، و ذلك عندما طالبت الراكب المضرور بإثبات الإهمال البسيط غير الموصوف للناقل الجوي حتى يتقاضى تعويضا يجاوز الحد الأقصى المقرر، بعد أن كان المضرور مطالباً، حتى يصل إلى هذا الهدف في ظل اتفاقية وارسو، بإثبات غش الناقل أو خطئه المساوي للغش، و في ظل بروتوكول لاهاي بإثبات السلوك الشائن للناقل « Wilful Misconduct ».

و لكن ما تجدر الإشارة له هنا هو التعارض بين سهولة إثبات خطأ الناقل من جانب المضرور، وفقاً للفقرة (أ) من المادة 2/21 و بين سهولة دفع الناقل لهذه المسؤولية التي تجاوز الحد

<sup>1</sup> محمد فريد العربي، المرجع السابق، ط. 2004، ص 318.

<sup>2</sup> المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929.

<sup>3</sup> المادة 13 من بروتوكول لاهاي 1955

<sup>4</sup> المادة 10 من بروتوكول جواتيمالا 1971..



الأقصى للتعويض عن طريق إثبات خطأ الغير وفقاً للفقرة (ب) من المادة 2/22 خاصة عندما يتعلق الأمر بحوادث الإرهاب الجوي، حيث يسهل على المدعي المضرور أن يثبت أن شركة النقل قد كانت مهملة عندما سمحت لشخص خطير بالصعود على متن الطائرة حاملاً أسلحة أو أدوات استخدمت في اختطاف الطائرة، كما يسهل على شركة الطيران من جهة أخرى أن تثبت خطأ الغير الذي خطط للعملية الإرهابية و ارتكبها بسوء نية، و هو الأمر الذي يقع عبء الفصل فيه على عاتق المحاكم القضائية في الدول المختلفة لتقرر ما إذا كانت الاتفاقية قد راعت في هذا الشأن مصلحة الراكب المضرور على حساب مصلحة الناقل الذي سيكون بمثابة كبش الفداء في حالة حوادث الإرهاب الجوي، أم أن الاتفاقية قد راعت مصلحة الناقل عندما أعطته مكنة التخلص من هذه المسؤولية غير المحدودة بإثبات نفي خطئه البسيط أو بإثبات خطأ الغير. و بالتالي نطرح التساؤل حول مدى اعتبار الناقل الجوي مسؤولاً مسؤولاً غير محدودة و التزامه بالتعويض على قدر الضرر في حوادث القرصنة الجوية<sup>1</sup> ؟

## المطلب الثاني:

### الاتفاق على إطلاق مسؤولية الناقل الجوي :

إن كانت الحالات القانونية لإطلاق المسؤولية محل خلاف بين اتفاقية وارسو 1929 و قانون الطيران المدني الجزائري الذي أخذ عنها و اتفاقية مونتريال 1999، فإن هذه التشريعات لا تكاد تختلف في مجموعها حول حق الأطراف في الاتفاق على الزيادة من حدود المسؤولية المقررة فيها سواء تعلق الأمر بالأضرار اللاحقة بالركاب أو بتلك التي تصيب الأمتعة، على اعتبار أن حدود المسؤولية إنما شُرعت لمصلحة الناقل و من ثم فله أن يتنازل عن هذا الحق بمحض إرادته متى شاء ذلك. (الفرع الأول)

<sup>1</sup> في ظل نظام وارسو اعتبر القضاء أن أعمال القرصنة الجوية تعد من قبيل الحادث الذي يسال عنه الناقل الجوي، و نرى أن القضاء في ظل اتفاقية مونتريال سيحذو حذو سابقه و لن يكون متساهلاً في قبول الإعفاء من المسؤولية بإثبات الناقل لخطأ الغير المتمثل في أعمال القرصنة الجوية، بل أنه سيتقبل من الراكب بسهولة أن شركة النقل كانت مهملة و يحكم بالتالي بالتعويض على قدر الضرر. أنظر: دلال يزيد، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، المركز الجامعي غيلزان، العدد الأول، جانفي 2010، ص 73.

غير أن هذا التنازل لا يكون جائزا إذا كان الطرف المتنازل هو الراكب؛ حيث يبطل كل اتفاق يرمي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التزول بحدود المسؤولية إلى أدنى مما هو منصوص عليه ( الفرع الثاني ) .

### الفرع الأول:

#### حالات الخروج الاتفاقي على حد المسؤولية:

يجوز للراكب أن يتفق مع الناقل على أن يزيد حد المسؤولية عما هو منصوص عليه، و يأخذ هذا الاتفاق صورتين: الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في حالة الأضرار التي تنجم عن وفاة الركاب أو إصابتهم ( الفقرة الأولى )، و الاتفاق على الارتفاع بحد المسؤولية في حالة الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة و هو ما يُصطلح عليه بإعلان المصلحة في التسليم ( الفقرة الثانية ) .

### الفقرة الأولى:

#### الاتفاق على زيادة حد المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالراكب:

تمثل الحدود القصوى للتعويض حماية للناقل الجوي، و يجوز لهذا الأخير التنازل عن هذه الحماية بقبوله حدا أعلى من تلك الحدود ، فيعتبر صحيحا كل اتفاق على الارتفاع بالتعويض إلى ما يفوق الحد الأقصى المقرر.

بهذا المعنى جاء نص المادة 1/22 من اتفاقية وارسو 1929 الذي قضى بأنه " .. و مع ذلك يجوز للراكب، بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغا أكبر للمسؤولية."

و بذات المعنى قضت الفقرة الأخيرة من المادة 1/77 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 : " غير أنه يجوز للراكب بناء على اتفاق بينه وبين الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية"<sup>1</sup> . و بالتالي يمكن للراكب المضرور أو ورثته، في ضوء هذا الاتفاق المشدّد لمسؤولية الناقل الجوي، أن يحصلوا على حد أعلى للتعويض يفوق حد 250 ألف فرنك فرنسي ( 250 ألف وحدة حسابية في ق. ط. م. ج ) المنصوص عليه في الاتفاقية أو القانون.

<sup>1</sup> يرتد هذا الاتفاق إلى ما يعرف في القواعد العامة بالشرط الجزائي أو التعويض الاتفاقي الذي نصت عليه المادة 183 من ق. م. ج بقولها: " يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد، أو في اتفاق لاحق.."

و مع أن النص لم يفرض على الناقل دفع مبلغ يضاف إلى الأجرة العادية للنقل يقابل هذه الميزة، فإن المنطق، فضلا عن القياس على الحكم المتعلق بحالة الخروج الاتفاقي عن حد المسؤولية في نقل الأمتعة المسجلة بإعلان المصلحة في تسليمها، يقضي بدفع هذا المبلغ الإضافي كشرط للحصول على تعويض أكبر من حد المسؤولية المقرر.

و لكن هل يستفاد من جواز الاتفاق على الارتفاع بمبلغ التعويض إلى ما يفوق الحد الأقصى أنه يقع على عاتق الناقل الالتزام بأن يعرض على الراكب الخيار بين هذا الحد الأقصى مقابل دفع الأجرة العادية التي تحددها تعريفه النقل، و بين حد أعلى للمسؤولية مقابل دفع مبلغ إضافي؟ تولى القضاء الأمريكي الإجابة على هذا التساؤل في قضية طلب فيها المدعون استبعاد تطبيق حد المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو بحجة أن الراكب لم يُعط الخيار وفقا لعقد النقل بين الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية و تحديد المسؤولية بمبلغ أكبر ، فرُفض هذا الإدعاء على أساس أنه لا يوجد في الاتفاقية ما يلزم الناقل بتخيير الراكب على هذا النحو<sup>1</sup>.

و في حقيقة الأمر، إن كان قد تقرر أنه بإمكان الناقل التنازل عن حد المسؤولية المقرر بقبوله حدا أعلى للتعويض ، فإن الراكب هو الذي عليه أن يبادر إليه بهذا الطلب لأنه هو من له مصلحة في ذلك، و ليس متصورًا أن يتنازل الناقل على ما توفره له المسؤولية المحدودة من حماية من تلقاء نفسه لأن مصلحته تتنافى مع ذلك، كما أنه ليس في الاتفاقية أو القانون ما يلزم الناقل بأن يعقد مع الراكب اتفاقا خاصا على زيادة حد التعويض عن الحد المقرر.

وإن كان ليس هناك ما يمنع من تجاوز التحديد القانوني للمسؤولية، إلا أنه يلاحظ أن هذا الفرض نادر الحصول في شأن نقل الركاب، حيث يكثر عادة، أمام تمسك الناقلين بمحدود المسؤولية و رفضهم التنازل عنها، الالتجاء إلى التأمين لضمان تعويض قدر ضرر الذي يعجز الحد القانوني لمسؤولية الناقل عن تغطيته<sup>2</sup>.

ومع ذلك، يمكن الاتفاق على أن تكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في جميع الأحوال أو في أحوال معينة، كالاتفاق على إطلاق المسؤولية في حالة الوفاة وحدها مع بقاء

<sup>1</sup> أشار إلى هذه القضية: فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 135.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ط 1998، ص 152 .

مسؤولية الناقل الجوي محدودة في حالات أخرى. ويتعين أن يكون الاتفاق بين الناقل الجوي والمسافر خاضعا لمساومتها، فلا نكون بصدد اتفاق إذا كان الحد الجديد الأعلى مفروضا على أي منهما<sup>1</sup>.

ولا يعد التعويض الذي يقضي به الاتفاق بين الناقل والمسافر من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصفة تلقائية مهما كانت قيمة الضرر، بل هو بمثابة حد أقصى جديد للتعويض لا يصح تجاوزه ولكن ليس من المحتم بلوغه<sup>2</sup>، إذ ينبغي دوما مراعاة قاعدة التعويض على قدر الضرر<sup>3</sup>، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى الاتفاقي الجديد للتعويض فلا يلتزم الناقل إلا بالقيمة الأقل<sup>4</sup>.

ويشترط أن يكون هذا الاتفاق صريحا و مع ذلك لا يشترط أن يكون مكتوبا، فلا يجب بالضرورة أن تتضمنه وثيقة الركوب، ولكنه من مصلحة الراكب أن يكون الاتفاق محررا سواء على وثيقة الركوب أو على وثيقة أخرى مرفقة<sup>5</sup>.

و على كل، فإن هذا التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي ليست له سوى قيمة نظرية بحتة كونه لم ينل حظه من التطبيق العملي، كما أنه ألغي في تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول جواتيمالا 1971 الذي قرر عدم قابلية حد المسؤولية للتجاوز بأي حال من الأحوال، و أيا كان الأساس الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية<sup>6</sup>.

غير أن اتفاقية مونتريال 1999، بعد لملتتها لقواعد نظام وارسو، قد احتفظت بهذا التشديد الإرادي للمسؤولية لكنها علّقت على إرادة الناقل فقط الذي لا يستطيع التنازل عن حد المسؤولية المقرر فيها بوضع حد أعلى منه فحسب و إنما له أن يجعل مسؤوليته غير محدودة على الإطلاق<sup>7</sup>، و ذلك عندما نصت في مادتها 25 على أنه: "يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود

<sup>1</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 332

<sup>2</sup> و من باب أولى لا يستحق المضرور التعويض المتفق عليه إن لم يصبه ضرر على الإطلاق، وتقضي المادة 184 من ق.م. ج في هذا الصدد بأن: "لا يكون التعويض المحدد في الاتفاق مستحقا إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر."

<sup>3</sup> طبقا للمادة 2/184 من ق.م. ج ك "يجوز للقاضي أن يخفض مبلغ التعويض أن أثبت المدين أن التقدير كان مفرطا.."

<sup>4</sup> عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص 99.

<sup>5</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 333

<sup>6</sup> المادة 9 من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 24 من اتفاقية وارسو 1929.

<sup>7</sup> القول بأن اتفاقية مونتريال علقت التشديد الإرادي على إرادة الناقل لا يعني أنه تصرف قانوني من جانب واحد، و إنما يعتبر شرطا اتفاقيا طالما أنه يدرج في عقد النقل و يحظى بموافقة الراكب و رضاه.

مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية." و يأتي هذا الحكم ليصبح الشرعية على الاتفاقات الجهوية و الإقليمية التي من المحتمل أن تعقدها شركات الطيران أو المنظمات غير الحكومية أو بعض الدول فيما بينها مستقبلا من أجل رفع حدود المسؤولية بما يجاوز الحدود المقررة في اتفاقية مونتريال 1999، على غرار تلك الاتفاقات التي عُقدت في ظل نظام وارسو<sup>1</sup>.

و لكن ، إذا كانت اتفاقية مونتريال قد أخذت بمبدأ المسؤولية غير المحدودة في نقل الأشخاص، فإن التساؤل يكون ماثرا حول جدوى تطبيق المادة 25 المشار إليها أعلاه ؟

إن الإجابة على هذا التساؤل تعتمد على المادة 21 من اتفاقية مونتريال المتعلقة بحدود المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص و التي تميز بين نوعين من الأضرار و من ثم بين مستويين من المسؤولية: النوع الأول هي الأضرار التي لا تزيد قيمتها عن 100 ألف حق سحب خاص و يسأل عنها الناقل المسؤولية الموضوعية. و النوع الثاني هي الأضرار التي تزيد قيمتها عن 100 ألف وحدة سحب خاصة و يسري عليها نظام المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ المفترض.

و مفاد ما سبق أنه لا سبيل لإعمال نص المادة 25 من اتفاقية مونتريال المتعلقة بإطلاق مسؤولية الناقل الجوي عن طريق الاشتراط بشأن المستوى الثاني من المسؤولية و الذي يسأل فيه الناقل مسؤولية غير المحدودة عن الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته ، على اعتبار أن هذا المستوى من المسؤولية يعتبر حالة قانونية لإطلاق مسؤولية الناقل الجوي يستفيد منها كل مضرور تتعدى قيمة الضرر الذي أصابه 100 ألف وحدة حق سحب خاص ، و هي بذلك حالة من شأنها أن تُغني الراكب عن اللجوء إلى الاتفاق مع الناقل حتى يقبل بحد أعلى للتعويض مادام أنه سينال تعويضا على قدر الضرر الذي أصابه.

إلا أنه يمكن للاشتراط المنصوص عليه في المادة 25 من اتفاقية مونتريال أن يؤدي دوره في شأن المستوى الأول من المسؤولية ، ذلك أن أقصى ما يلتزم به الناقل وفق قواعد المسؤولية

<sup>1</sup> كاتفاق مالطا لعام 1975، و المبادرة اليابانية لعام 1992، و الاتفاقيين الذين وقعهما IATA في عام 1995 و 1996 ، و اللائحة الأوروبية لعام 1997 . راجع الحلول المحدودة النطاق لرفع الحد الأقصى للتعويض قبل عقد اتفاقية مونتريال 1999 و التي تحدثنا عنها في الفرع الثاني من المطلب الثاني من المبحث السابق.

الموضوعية في إطار هذا المستوى هو 100 ألف وحدة سحب خاصة و الذي يعد بمثابة نوع من تحديد المسؤولية ، و لكنه ليس تحديدا مجردا لقيمة التعويض و إنما تحديد لقيمة التعويض ارتباطا بنوع محدد من المسؤولية و هي المسؤولية الموضوعية المؤسسة على الخطر لا الخطأ. و عليه ، فإنه يجوز للناقل الجوي أن يشترط في عقد النقل<sup>1</sup> ، أو أن يتفق مع الراكب على تعديل الحدود الواردة في الاتفاقية و المرتبطة بالمستوى الأول من المسؤولية كالاتفاق مثلا على الارتفاع بالحد الأقصى للتعويض داخل المستوى الأول إلى 200 ألف وحدة سحب خاصة، والمسؤولية الشخصية فيما زاد على ذلك من أضرار .

### الفقرة الثانية:

#### إعلان المصلحة في تسليم الأمتعة:

تكون الأمتعة المسجلة في بعض الأحيان من الأشياء ثمينة أو الباهظة الثمن، كالجوهرات و التحف و غيرها و التي تزيد قيمتها بالطبع على الحد الأقصى للتعويض المقرر<sup>2</sup>، و يكون من العدالة أن يحصل الراكب على تعويض مساو للقيمة الحقيقية لهذه الأمتعة في حالة فقدانها. لأجل هذا قررت المادة 2/22 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة شكلا و مضمونا لنفس الفقرة و المادة من اتفاقية مونتريال 1999 أنه " حين نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل محدودة .. ما لم يقيم الراكب، عند تسليم الأمتعة المسجلة، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، بدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك . و في هذه الحالة، يكون الناقل ملزما بأن يدفع مبلغا لا يتجاوز الضمان، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مدى الأهمية الحقيقية التي يعلقها الراكب على استلام الأمتعة عند نقطة المقصد."

كما جاء حكم القانون رقم 166 /64 المتعلق بالخدمات الجوية صريحا حول جواز الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض المقرر في نقل الأمتعة المسجلة وهو 250 وحدة حسابية عن الكيلو غرام الواحد، فنصت المادة 3/77 منه على " أن تكون مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق

<sup>1</sup> و هو ما يمكن تصوره في شكل اتفاق بين شركات الطيران أو بين منظمات غير حكومية مثل IATA و حتى بين الدول في المستقبل على غرار ما عُقد من اتفاقات في ظل نظام وارسو.

<sup>2</sup> ينطبق هذا الحكم من باب أولى على نقل البضائع ، لذلك تتفق اتفاقيتي وارسو و مونتريال إلى جانب ق. ط. م ج على شمولية إعلان المصلحة في التسليم للأمتعة المسجلة و البضائع.

بنقل البضائع والأمتعة المسجلة محدودة بـ 250 وحدة حسابية عن الكيلو غرام الواحد. ما عدا الحالة التي يقوم فيها المرسل بإعلان القيمة".

و تتعرض في ما يلي إلى الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة في التسليم إن كان اتفاقاً أو تصرفاً قانوناً من جانب واحد و شروط إعماله (أولاً) ، ثم إلى الآثار التي يترتبها هذا الإعلان على مسؤولية الناقل الجوي (ثانياً)

### أولاً: الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة في التسليم شروطه :

بالرغم من وضوح الشروط الواجب توافرها في إعلان المصلحة في التسليم ، إلا أن الفقه اختلف حول طبيعة هذا الإعلان.

### أ- الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة في التسليم:

يرى جانب من الفقه أن إعلان المصلحة في التسليم لا يعد اتفاقاً بين الراكب و الناقل على وضع حد أعلى من الحد المقرر فلا يعد بذلك تحديداً جديداً لقيمة الأمتعة المسجلة ، و إنما هو تصرف من جانب واحد يقدر الراكب بمقتضاه مقدماً قيمة الضرر الذي قد يصيبه من جراء خطأ الناقل في تنفيذ عقد نقل أمتعته<sup>1</sup> ، و بالتالي، ليس من الضروري في هذا الإعلان حتى يترتب أثره أن يوافق الناقل عليه<sup>2</sup>.

و على خلاف هذا الرأي، يذهب فقه آخر إلى أن إعلان القيمة الذي يقوم به الراكب طابع تعاقدية محض طالما أن الناقل بإمكانه أن يقبل أو يرفض نقل الأمتعة المعلن عن قيمتها<sup>3</sup> ، و بمعنى آخر يعتبر إعلان المصلحة في التسليم بمثابة اتفاق ضمني على تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد الأقصى المقرر لأن الناقل متى قبل النقل مع وجود إعلان المصلحة في التسليم ، فإنه يكون قد وافق ضمناً على زيادة مبلغ التعويض إلى حدود القيمة المعلنة، و متى تم ذلك فإنه يمتنع على أي منهما أن ينقض هذا الاتفاق بمحض إرادته<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> : محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 153 .

<sup>2</sup> D. Lureau, op. cit, p 122.

<sup>3</sup> :A. ZAHI , op.cit , p261.

<sup>4</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 567 ؛ 361 P. Chauveau, op.cit, n°

و يظهر أن الرأي الثاني هو الأقرب إلى الصواب ، فإعلان المصلحة في التسليم هو في الواقع اتفاق بين الراكب الذي صدر عنه الإيجاب بإعلانه المصلحة في تسليم أمتعته و الناقل الذي قبل ضمنا بأن يرتفع بالحد الأقصى للتعويض إلى حدود القيمة المعلنة من خلال قبوله القيام بعملية النقل بوجود الإعلان، و يؤكد هذا القول حق الناقل في رفض النقل إذا قدر أن الراكب قد بالغ كثيرا في تحديد القيمة المعلنة و ذلك طبقا للمادة 33 من اتفاقية وارسو المقابلة للمادة 27 من اتفاقية مونتريال. أما القول بأن إعلان المصلحة في التسليم هو تصرف قانوني من جانب واحد فمؤداه إفراغ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي من مضمونه و محو طبيعته الآمرة حيث يصبح تطبيق هذا الحد معلقا على إرادة الراكب و مشيئته<sup>1</sup>.

و بالتالي ، يكون إعلان المصلحة في التسليم أو التصريح بالقيمة هو ذلك الاتفاق الذي يقوم الراكب أو المرسل من خلاله بإعلام الناقل بقيمة البضاعة أو الأمتعة، بهدف الحصول على التعويض الكامل في حالة وقوع الضرر.<sup>2</sup>

#### ب- شروط إعلان المصلحة في التسليم

لكي يكون الناقل الجوي ملزما بدفع التعويض في حدود القيمة المعلنة من طرف الراكب، لابد من أن يتوفّر الإعلان على شرطين التاليين:

1- أن يتم إعلان القيمة عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل الجوي، فلا يعتد بأي إعلان يتحقق بعد التسليم، ويصح أن يكون ذلك من طرف الراكب نفسه أو من ينوب عنه. و يشترط أن يكون الإعلان مدونا في بيان الأمتعة المسجلة أو في بيان مستقل<sup>3</sup>.

ويجب أن يكون الإعلان بقصد تقرير مسؤولية الناقل الجوي بما يجاوز الحد الأقصى، فلو تبين من ظروف الحال أن الإعلان لم يكن يستهدف الارتفاع بالتعويض إلى حدود القيمة المعلنة فلا مجال للأخذ بهذه القيمة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 136.

<sup>2</sup> : « C'est l'acte par lequel, l'expéditeur porte à la connaissance du transporteur la valeur de la marchandise en vue de bénéficier de la réparation intégrale en cas de préjudice ». A. ZAHY, op.cit, p 259 .

<sup>3</sup> محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 153. وأيضا: P. Chauveau, op.cit, n° 361 ؛ A. ZAHY, op.cit, p 260 .

<sup>4</sup> : « ...et sont exclus toutes les déclarations de valeur qui ne sont pas faites dans l'intention d'élever la limite de responsabilité ». E. Du. Pontavice, Rep. Précité, n 108.



2- أن يدفع الراكب للناقل الجوي الرسم الإضافي المستحق، و مقتضى ذلك أن الناقل يكون له الحق في طلب زيادة أجره النقل عن الأجرة العادية و تتحدد هذه الزيادة الإضافية في تعريفه الأجور أو بالاتفاق في كل حالة على حدة ، و التي تتناسب صعودا و هبوطا مع القيمة المعلنة للأمتعة<sup>1</sup> ، و إذا تم إعلان القيمة دون أن يُدفع الرسم الإضافي فإن ذلك لا يحول دون طلبها فيما بعد.

أما إذا لم يتحقق دفع هذا الرسم إطلاقا كأن يمتنع الراكب عن تسديده ، فإن إعلان القيمة في هذه الحالة لا ينتج أثره بزيادة حدود المسؤولية إلى القدر المعلن عنه سقط حقه في التمسك بالتعويض في حدود القيمة المعلنة<sup>2</sup>. و على العكس من ذلك، يرى بعض الفقه أن التخلف عن دفع الرسم الإضافي لا يؤثر على حق الراكب في المطالبة بالتعويض في الحدود الواردة في الإعلان، على اعتبار أنه شرط تقرر لمصلحة الناقل الذي له أن يتنازل عن حقه في ذلك الرسم<sup>3</sup>.

#### ثانيا: آثار إعلان المصلحة في التسليم :

إذا تحقق الشرطان السابقان ، أنتج الإعلان بالقيمة أثره الذي يتمثل في ما يلي:

- 1- استبدال الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في القانون أو الاتفاقية بالقيمة الجديدة المعلنة ، ومن تم يسري على مسؤولية الناقل الجوي حد اتفاقي جديد محل الحد القانوني المقرر
- 2- القيمة المعلنة ليست من قبيل التقدير الجزائي دون ما النظر إلى قدر الضرر، وإنما هي بمثابة حد أقصى للتعويض لا تُستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية لها أو أكبر منها. و ترتيبا عن ذلك، يستطيع الناقل الجوي أن يثبت أن قيمة الضرر الفعلي أقل من القيمة المعلنة بأن يقيم الدليل على أن هذه الأخيرة تفوق ما يعلقه الراكب على تسليم الأمتعة أو الطرود من أهمية حقيقية في مكان الوصول، فيرتد التعويض حينذاك إلى القيمة الفعلية للضرر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> P. Chauveau, op.cit, n° 361

<sup>2</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 422؛ 123 D. Lureau, op. cit, p

<sup>3</sup> فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 140.

<sup>4</sup> أنظر قرار محكمة النقض اللبنانية الصادر في 26 مارس 1970 حيث ألزمت المحكمة الشركة الناقلة بان تدفع التعويض وفقا للقيمة المعلنة لأنها أخفقت في إقامة الدليل على أن هذه القيمة تفوق القيمة الفعلية للضرر عند التسليم . مشار إلى القرار في المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1972، ص 190.

غير أن مجال سريان قرينة مساواة الضرر الحاصل للقيمة المعلنة يجب أن يقتصر على حالتي  
الفقد الكلي أم الهلاك دون حالات التلف أو الفقد الجزئي أو التأخير في النقل ، لأن المنطق يوحي  
في الحالات الأخيرة أن الضرر الحاصل أقل من القيمة المعلنة و من ثم ينبغي إعمال قاعدة التعويض  
على قدر الضرر في الحدود القصوى للتعويض<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني:

### بطلان الاتفاق على التخفيف من المسؤولية أو الإعفاء منها:

إذا كان بإمكان الناقل الجوي أن يتنازل عن حد المسؤولية المقرر لمصلحته فإن الركاب لا  
يملكون ذلك بحسبانهم الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي، حيث أنه خلافا لما تقضي به القواعد  
العامة من جواز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية  
، لما لسلطان الإرادة من دور في هذا المجال، إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم<sup>2</sup>، اعتبرت المادة  
30 من اتفاقية وارسو 1929 باطلا كل شرط يرمي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو وضع  
حد أدنى من الحد المقرر ، على أن بطلان هذا الشرط لا يؤثر على بطلان العقد الذي يظل  
خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية<sup>3</sup>.

و الحرص على التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب هو الذي فرض على الاتفاقية  
مسلكها هذا، على اعتبار أنها أحاطت الناقل الجوي برعاية كبيرة فلم تجعل التزامه التزاما بتحقيق  
نتيجة كما هي الحال في أغلب القوانين بل مجرد التزام ببذل عناية حيث يملك التخلص من  
المسؤولية بإثبات عدم تقصيره و اتخاذه الإجراءات الضرورية و التدابير المعقولة لتفادي الضرر، و لا  
يمكنها منحه مزيدا من الرعاية على حساب الركاب بتجوز ما يضمنه في عقد النقل من شروط  
ترمي إلى الإعفاء من المسؤولية و إلا أصبح قيام مسؤولية الناقل فرضا نادر الحصول، بل أن التوازن  
بين طرفي عقد النقل الجوي الذي وضعته الاتفاقية نصب عينها عبر كامل نصوصها، يفرض و

<sup>1</sup> ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 571.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 2/178 من القانون المدني الجزائري ، و مختلف القوانين الوطنية تقر بجواز الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية العقدية  
بما في ذلك ق. م . المصري في المادة 217 منه .

<sup>3</sup> طبقا للمادة 78 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية .

يبرر في آن واحد المسلك الذي اتخذته الاتفاقية من تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية الاتفاقية أيا كانت درجة جسامه الخطأ المشترك للإعفاء من المسؤولية عنه<sup>1</sup>.

و الحرص على التوازن كذلك هو الذي فرض على الاتفاقية مسلكها أيضا بمد حكم البطلان ليشمل اتفاقات التزول بمد المسؤولية عن الحد الأقصى المقرر، إذ ما دام أن المقصود بتقرير هذا الحد الأقصى للتعويض هو شمول الناقلين بحماية فعالة فيجب في الناحية المقابلة و في الوقت نفسه اعتبار هذا الحد بمثابة حد أدنى لضمان تعويض الراكب إذا كان الضرر مساويا أو مجاوزا له ، بحيث يكون فتح باب الاتفاق على التزول عن هذا الحد الأدنى من الضمان مناقضا لغرض الاتفاقية لما فيه من إهدارا خطير للتوازن الذي تحرص عليه.

و لم يشذ التشريع الجوي الجزائري عن هذا الحكم و ما يكرسه من توازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب، حيث تقضي المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية بأنه : "يعتبر باطلا كل اتفاق يرمي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو وضع حد أدنى من الحد الذي قرره القانون، وبطلان الاتفاق لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذا القانون."

والاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو تخفيف منها إنما يرمي إلى تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بعقد النقل الجوي على نحو مخالف لما هو مقرر في الاتفاقية أو القانون، إما برفع المسؤولية عن الناقل بحيث تنعدم آثارها في ذمته مما يجعله غير ملزم بدفع أي تعويض للراكب رغم توافر جميع عناصرها بما في ذلك الضرر، وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق الناقل فيتقلص أثرها اتجاهه فلا يلتزم، ترتيبا عن ذلك، إلا بدفع تعويض يتدنى عن الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية أو القانون.

والاشتراط في العقد بقصد التخفيف أو الإعفاء من المسؤولية قد يكون بشكل مباشر، كأن يتضمن عقد النقل الجوي نصا صريحا يقضي بعدم إمكانية الرجوع على الناقل في حالة إصابة المسافر بأذى معين<sup>2</sup>، أو في حالة هلاك أمتعته<sup>1</sup>، أو في حالة التأخير في نقله<sup>2</sup>. كما يمكن أن تكون

<sup>1</sup> حسن كبيرة ، مقاله السابق، ص 54.

<sup>2</sup> من غير المتصور و لا المنطقي أن يشترط الناقل إعفاءه من المسؤولية عن وفاة الركاب أو إصابتهم فلا حاجة لنص يمنع مثل هذا الشرط حتى يكون باطلا بالنظر لمخالفته للنظام العام ، و مع ذلك و بالرجوع للقواعد العامة الواردة في القانون التجاري الجزائري تنص المادة 66 منه على

الشروط المعفية أو المخففة من المسؤولية واردة بصفة غير مباشرة على نحو يؤدي إلى الانتقاص من الحقوق التي تقررت للمضروور في سبيل تعويض ما يلحقه من ضرر، كالنص على تقصير مواعيد الاحتجاج أو تقصير مدة تقادم أو سقوط دعوى المسؤولية<sup>3</sup>، أو تضمين وثائق النقل شرطا من شأنه أن يفضي إلى نقل عبء الإثبات من الناقل الجوي إلى المسافر الأمر الذي يؤدي إلى تعجيز متلقي خدمة النقل وإرهاقه، وبالتالي الإخلال بالتوازن الذي لطالما سعى المشرع الدولي و الجزائرى إلى تحقيقه بين مصالح مستغلي الطائرة و مصالح مستعمليها<sup>4</sup>.

و يرى جانب من الفقه أن بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التزول بجدها عما هو مقرر لا ينصرف إلا إلى الاتفاق مقدا على ذلك، فيكون صحيحا إذن كل اتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية بعد وقوع الضرر، و سندهم في ذلك مستخلص بالقياس مع المادة 32 من اتفاقية وارسو<sup>5</sup>، المقابلة للمادة 78 من ق. خ. ج. ج، التي تنص على أن تكون كل أحكام في عقد النقل و كل اتفاقات الخاصة سابقة لوقوع الضرر باطلة إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص<sup>6</sup>.

فيما يذهب فقه آخر ، و نحن نشايه ، إلى بسط حكم البطلان على جميع الاتفاقات المعفية أو المخففة من المسؤولية سواء كانت سابقة على وقوع الضرر و لاحقة له، على اعتبار أن نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929، المقابل لنص المادة 78 من ق. خ. ج. ج، جاء عاما بحيث

---

إمكانية اشتراط الناقل إعفاءه من المسؤولية لكن في غير حالات الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين . مما يؤكد حرص المشرع الجزائري على بطلان الشروط المعفية من المسؤولية في هذه الحالة.

<sup>1</sup> يراعى في هذا الشأن ما استحدثته بروتوكول لاهاي 1955 من حكم جديد بالنسبة لدفع المسؤولية عن الأمتعة عن طريق الاشتراط، إذ أجاز، وفقا للمادة 12 منه التي أضافت فقرة جديدة للمادة 23 من الاتفاقية للناقل أن يشترط في عقد النقل إعفاءه من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن طبيعة الأمتعة و البضاعة أو عيب الذاتي فيها. و هو ما نص عليه ق. ط. م. ج في المادة 2/148 لكن بصيغة لا تحتاج إلى الاشتراط في عقد النقل.

<sup>2</sup> و مع ذلك، يدرج الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA بنودا ضمن الشروط العامة للنقل الجوي تتنصل بمقتضاها شركات الطيران من المسؤولية عن التأخير ، حيث تنص المادة 10 منها والتي تتضمنها تذكرة السفر على أن: "يتعهد الناقل ببذل أفضل الجهود لنقل الركاب والأمتعة، والأوقاف المبينة في جدول المواعيد أو في أماكن أخرى ليست مؤكدة وهي تقريبية ولا تشكل جزءا من هذا العقد" (2). ويتذرع الناقلون الجويون بأنه من شأن تقرير مسؤوليتهم من كل تأخير أن يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية التي ترتبط بظروف كثيرة ليس بمقدور الناقل السيطرة عليها جميعها ، فهي مرهونة بالأحوال الجوية التي تسمح بالملاحة أو لا تسمح ، أو تسمح ولكن بحال تقل فيه سرعة الطائرة ، كما قد تضطر الطائرة إما لظروف جوية أو لأسباب تقنية أن تحمل حمولة زائدة من الوقود مما يحد من قدرتها على حمل الركاب ، وهو ما يؤدي إلى التأخير في نقل بعضهم، و هو ما يخاف نص المادة 23 من اتفاقية وارسو ، الأمر الذي حدا بالفضاء إلى البحث عن معيار مناسب و دقيق للتأخير الذي يسأل عنه الناقل الجوي. راجع الفرع الثالث من المطلب الثاني من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة.

<sup>3</sup> R.Rodière , op.cit, p 240.

<sup>4</sup> P. Chauveau. op. cit, N° 366.

<sup>5</sup> تقابل المادة 49 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>6</sup> محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1998، ص 256؛ حسن كبيرة ، مقاله السابق، ص 55.

يشمل بالبطلان كل شرط سواء تضمنه عقد النقل الجوي من خلال تذكرة النقل أو كان معدّلاً له بوثيقة ملحقة فلم يميز بين الاشتراط السابق على وقوع الضرر و ذلك اللاحق له<sup>1</sup> ، و في مقابل ذلك فإن نص المادة 32 من الاتفاقية جاء واضحاً بشكل لا يقبل التأويل لأن يُحمل معناه على اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.

غير أنه يبقى من حق المضرور إبراء الناقل الجوي، أي تبرئة ذمته إزاءه وإعفائه من التزامه بالتعويض كلياً أو جزئياً، لكن الإبراء تصرف قانوني من جانب واحد أي من صور الإرادة المنفردة و يعتبر تنازلاً صريحاً من جانب المضرور عن حقه في الحصول على التعويض بعد وقوع الضرر، و هو بذلك يتميز عن اتفاقات المسؤولية التي ترمي إلى الإعفاء منها أو تحديدها بأقل مما هو مقرر.

و في كل الأحوال، إذا كان البطلان هو الجزء الذي يجب أن تناله هذه الشروط، فإن اتفاقية وارسو و ق. خ. ج. ج. قد حرصاً، كما هو وارد في النصين المذكورين أعلاه، على عدم تأثر عقد النقل ذاته من حيث وجوده وصحته ببطلان هذه الشروط، فتبطل الشروط وحدها و يظل عقد النقل الجوي بالرغم من ذلك قائماً و صحيحاً.

و قد تضمنت اتفاقية مونتريال 1999 حكماً مماثلاً لما قضت به المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 حيث نصت المادة 26 من الاتفاقية الجديدة على أن: "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً و لاغياً ، و لكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية". و بالتالي، ما سبق الحديث عنه بشأن اتفاقية وارسو ينطبق على اتفاقية مونتريال بشأن المسؤولية في نقل الأمتعة و عن التأخير.

بيد أنه فيما يخص مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالركاب وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، و على اعتبار أنها مسؤولية ذات مستويين، فلا يصح أن يشترط الناقل أي حد أقصى للتعويض في إطار المستوى الثاني من المسؤولية أي حين تتجاوز قيمة الأضرار 100 ألف وحدة سحب خاصة لأن مسؤوليته في الأصل هي مسؤولية غير محدودة، و لا أن يخفض المستوى الأول من المسؤولية ، و الذي لا تتجاوز قيمة الأضرار فيه 100 ألف وحدة سحب خاصة، إلى ما دون

<sup>1</sup> P. Chauveau, ibid., M. Lemoine, op. cit, n 830.

ذلك، كأن يشترط مثلاً أن لا تزيد المطالبة بالتعويض في إطار المستوى الأول الذي يمثل المسؤولية الموضوعية للناقل عن 50 ألف وحدة سحب خاصة<sup>1</sup>.

و فضلاً عن ذلك، يمتد جزاء بطلان هذه الشروط في نظر اتفاقية مونتريال ليشمل، وفقاً للمادة 47 منها، ليس ما يشترطه الناقل المتعاقد فحسب، بل حتى النصوص التعاقدية التي يدرجها هذا الأخير في عقد النقل لفائدة الناقل الفعلي الذي يتولى تنفيذ كل عملية النقل أو جزء منها، وذلك حتى لا يفلت أي من الناقلين من جزاء البطلان و تتعزز بالتالي حماية الراكب.

و خلاصة القول، أنه متى كان من الجائز لأطراف عقد النقل الجوي الاتفاق على الارتفاع بمبلغ التعويض إلى ما يفوق الحدود القصوى للتعويضات وبالتالي تشديد مسؤولية الناقل الجوي من جهة، وكان باطلاً كل اتفاق يرمي إلى إعفاء الناقل الجوي أو التزول دون الحدود القصوى للتعويضات من جهة أخرى، فإن المشرع يكون في هذه المرة قد وقف إلى جانب الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي وهو مستعمل الطائرة ووفر له الحماية إزاء الطرف القوي في العقد وهو الناقل الجوي، و لعل ما يمكن أن يعزز هذه الحماية هو حق الطرف الأول في مقاضاة الطرف الثاني، وهو ما سنتعرض له فيما يلي .

## الفصل الثاني :

### دعوى المسؤولية و ضماناتها

إذا ما أحل الناقل الجوي بتنفيذ التزامات ه التي يلقيها عليه عقد النقل، وترتب عن هذا الإخلال ضرر أصاب الراكب، فإن المسلك الطبيعي الذي يتبعه هذا الأخير أو ورثته من أجل الحصول على تعويض قد يجبر ما حاق بهم من ضرر هو اللجوء إلى القضاء، و ذلك من خلال رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي.

و بالنظر لخصوصية الجانب الموضوعي لنظام مسؤولية الناقل الجوي على النحو السابق عرضه، فإن الأحكام الإجرائية لهذه المسؤولية، و إن كانت لم تنل حظها الوافر من التنظيم سواء

<sup>1</sup> و لكن العكس جائز، إذ مر بنا أنه يمكن للراكب من باب الاتفاق مع الناقل على رفع حد المسؤولية أن يرفع حد المسؤولية الموضوعية إلى ما يزيد 100 عن ألف وحدة سحب خاصة أو أن لا يضع أي حد من الحدود طبقاً للمادة 25 من اتفاقية مونتريال .

في الاتفاقيات الدولية أو في ق. ط. م. ج، قد انفردت بدورها بقواعد متميزة لاسيما من حيث الجهات القضائية المختصة بالفصل فيها و أطرافها من مدعي و مدعى عليه و الآجال الواجب احترامها حتى لا تتعرض الدعوى للانقضاء ( المبحث الأول).

و فضلا عن دعوى المسؤولية، يتمتع الراكب المضروب، أو خلفه ، بمجموعة من الضمانات التي تأخذ بيده و تكفل له الحق في تعويض عادل، لاسيما في ظل التوجه الجديد نحو حماية الطرف المتضرر من أية علاقة و الذي تَكَرَّس بتبني المسؤولية الموضوعية، حيث تحيط بمسؤولية الناقل الجوي مجموعة من الآليات التي تؤدي دورا فعالا في ضمان التعويض للمسافر المضروب و المتمثلة أساسا في نظام التأمين من المسؤولية، الوفاء المعجل و المصالحة الودية ، و المراجعة الدورية لحدود المسؤولية ( المبحث الثاني ).

## المبحث الأول:

### أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص:

لم تحظ جميع الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي بتنظيم خاص من قبل المشرع الدولي، إذ اقتصر هذا التنظيم على وضع بعض الأحكام الخاصة بالمشاكل التي تثيرها دعوى المسؤولية و ذلك مراعاة منه لتباينها في مختلف الدول بما قد يؤدي إلى تفاوت الحقوق والحماية المقررة به بالنسبة إلى المضروبين، فيما تُركت بقية المسائل لقانون القاضي و أخرى للقانون الواجب التطبيق. وعلى الرغم من ذلك، فقد حذا المشرع الجزائري حذو المشرع الدولي فيما سعى إلى وضعه من أحكام تضبط وتنظم دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي.

ويمكن تقسيم أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي إلى قسمين رئيسيين: يتمحور الأول حول رفع دعوى المسؤولية، فتبرز من خلاله المحكمة المختصة بنظر هذه الدعوى و كذا أطرافها من مدعي و مدعى عليه ( المطلب الأول)، بينما يتعلق الثاني بالحالات التي تنقضي فيها الدعوى وهي حالة الدفع بعدم القبول و حالة التقادم (المطلب الثاني).

## المطلب الأول :

### رفع دعوى المسؤولية

تتميز دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة عقد النقل الجوي ببعض القواعد التي لم تألفها الأحكام العامة لدعوى المسؤولية، إذ يظهر أن مبدأ التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب ظل لصيقا بالتنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي حتى في مرحلته النهائية و هي مرحلة رفع الدعوى، لاسيما فيما يتعلق بتحديد المحكمة المختصة بنظرها ( الفرع الأول)، بالإضافة إلى تحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من تُرفع ( الفرع الثاني).

### الفرع الأول:

#### الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية:

لما كانت اتفاقية وارسو تهدف إلى توحيد القواعد القانونية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، فإن واضعيها قد أولوا لضوابط الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية بين الدول الأعضاء أهمية بالغة لما لهذا الجانب من دور في وضع نظام المسؤولية الموحد موضع التنفيذ، على اعتبار أن دعوى المسؤولية في مفهوم الاتفاقية لا تنصب إلا على حالات المسؤولية عن وفاة أو إصابة الركاب أو ضياع أو تلف الأمتعة أو التأخير في تنفيذ النقل.

وقد عرف الاختصاص القضائي تطورا هاما من حيث تعداد الجهات القضائية المخول لها الفصل في الدعاوى التي يرفعها المضرور على الناقل الجوي، و ذلك منذ اتفاقية وارسو التي أوجدت أربعة اختصاصات قضائية حاولت أن توازن فيها بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب ( الفقرة الأولى) إلى غاية اتفاقية مونتريال 1999 التي استحدثت اختصاصا قضائيا خامسا رجحت فيه الكفة لصالح الراكب المضرور (الفقرة الثانية).



## الفقرة الأولى:

### الاختصاصات القضائية التقليدية

منحت اتفاقية وارسو الاختصاص بالنظر في دعوى المسؤولية إلى أربعة جهات قضائية مختلفة، حيث قررت أنه بيد المدعي المضرور اختيار واحدة من بينها على نحو ما سيأتي تفصيله. وقد انعكس ذلك جليا على التشريع الوطني لكن ليس إلى درجة التطابق، إذ خيّر المشرع الجزائري، في قانون الطيران المدني، المدعي بين ثلاث جهات قضائية حول لها الفصل في دعوى المسؤولية المقامة ضد الناقل الجوي لكنها ليست جميعها نفس الجهات المقررة في اتفاقية وارسو. لهذا، فإن مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي، تختلف بحسب كون عملية النقل الجوي دولية أو داخلية. و عليه، لا بد من التمييز بين الاختصاص الدولي (أولا) و الاختصاص الداخلي بنظر دعوى المسؤولية (ثانيا).

### أولا: المحكمة المختصة في النقل الدولي:

نعالج أحكام الاختصاص و قواعده ، ثم نتطرق إلى ضوابط هذا الاختصاص في النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو .

### أ- أحكام الاختصاص في اتفاقية وارسو:

كان الطابع الدولي للنقل الجوي محل اعتبار و مراعاة من قبل واضعي اتفاقية وارسو عند تحديدهم الجهة القضائية المختصة التي يحق للمضرور أن يرفع أمامها دعوى المسؤولية على الناقل، إذ حاول هؤلاء أن يخضعوا النزاع الذي يثور بشأن نقل جوي دولي وفقا لمفهوم الاتفاقية إلى أكثر من جهة، و يبدو ذلك جليا في نص الفقرة الأولى من المادة 28 من الاتفاقية الذي أعطى الحق للمدعى في أن " يقيم دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة وفقا لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، و إما أمام محكمة جهة الوصول".

و يتضح من هذا النص ابتداءً أنه يُشترط لكي يعقد الاختصاص لإحدى المحاكم التي وردت فيه أن تكون واقعة في إقليم دولة متعاقدة في الاتفاقية، وهذا حتى يتأكد تقيدها والتزامها

بنصوص الاتفاقية ، إقامة المدعي دعواه أمام قضاء دولة غير منضمة إلى الاتفاقية يؤدي لا محالة إلى تطبيق القانون الوطني الذي تحيل إليه قواعد الإسناد في قانون هذه الدولة، و هو ما يخالف قصد الاتفاقية التوحيدي.

كما يفهم أيضا من النص المذكور أن الاتفاقية أعطت للمدعي الخيار في رفع الدعوى بين محكمتين: محكمة الناقل و محكمة جهة الوصول، و أنها توسعت في تحديد المحكمة الأولى فجعلتها إما محكمة موطن الناقل نفسه أو التي يوجد في دائرتها المركز الرئيسي لمؤسسته ، أو المحكمة التي يقع فيها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة إذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذا الفرع، و يعكس هذا تأثر الاتفاقية بالقوانين الوطنية التي تتفق في مجموعها على مبدأ أن ترفع الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه<sup>1</sup>.

غير أن هذا لم يحل دون أن يثور الخلاف بين القضاء الأمريكي و نظيره الفرنسي حول ما إذا كان نص المادة 28 من الاتفاقية يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دوليا بنظر الدعوى دون أن يخوض في تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى، و هي وجهة نظر القضاء الأول<sup>2</sup>، و بين ما إذا كان النص، على العكس من ذلك، يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا داخل إقليم الدولة المتعاقدة في آن واحد ، و هو موقف القضاء الثاني<sup>3</sup>. فالأخذ بالرأي الأول يُفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها دوليا بنظر الدعوى لتحديد المحكمة المختصة نوعيا ومحليا، أما الأخذ بالرأي الثاني فمؤداه تحديد اتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دوليا ومحليا ويُترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة المختصة نوعيا فقط.

و على خلاف ما يراه جانب من الفقه<sup>4</sup>، يبدو أن الاتجاه الأول هو الأقرب إلى الصواب، ذلك أن المادة 28 لم تتضمن سوى قاعدة تنازع الاختصاص القضائي بين الدول الأعضاء في الاتفاقية و التي يتحدد بمقتضاها ولاية محاكم هذه الدول بنظر المنازعات المتعلقة بمسؤولية الناقل

<sup>1</sup> تطبيقاً لقاعدة: الدين مطلوب و ليس محمولاً.

<sup>2</sup> " ...Selon la jurisprudence américaine, est compétent non pas tel tribunal directement désigné par l'article 28 à l'intérieur d'un Etat , mais n'importe quel tribunal de cet Etat ." J.P Tosi, Recu. précité, Cahier n° 4, n° 28.

<sup>3</sup> C.A. Paris, 30 mai 1975 cité par : E. Du Pont avice et autres, op. cit, n° 3006.

<sup>4</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 444. و الذي يؤيد الاتجاه الثاني.

الجوي الدولي . فقاعدة الاختصاص الواردة في نص المادة 28 تبين للقاضي الجزائري ما إذا كانت محاكم دولته تختص بنظر النزاع المطروح عليه من عدمه، فإذا تبين له أن النزاع يدخل في اختصاص محاكم دولته بصفة عامة كان له الرجوع بعد ذلك إلى قانون الإجراءات أو المرافعات لبيان المحكمة المختصة نوعيا و محليا بنظر النزاع من بين محاكم نفس الدولة، و بالتالي فلا تعارض بين قاعدة الاختصاص التي تضمنتها المادة 28 من الاتفاقية و بين قواعد الاختصاص الداخلي في القوانين الوطنية، حيث أن الأولى تحدد ولاية محاكم الدولة بصدد المنازعات المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو، و تقابلها قواعد الاختصاص الداخلي التي تحدد اختصاص كل محكمة إزاء غيرها من المحاكم في نفس الدولة.

و تتعلق قواعد الاختصاص الواردة في الاتفاقية بالنظام العام، إذ لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها، فيبطل كل شرط و لو كان يرمي إلى قصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم التي حددتها المادة 28 من الاتفاقية<sup>1-2</sup>. و يأتي هذا الحكم في مصلحة متلقي خدمة النقل، بوصفه المدعي في غالب الأحوال، و حمايته من شبهة الإذعان خوفا من فرض الناقل صاحب المركز الأقوى اقتصاديا لسيطرته و شروطه من خلال تعيينه في شروط العقد للمحكمة التي يجب أن ترفع أمامها دعوى المسؤولية دون سواها بما يتماشى و مصلحته. لذلك أبطلت الاتفاقية كل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يكون من شأنه سلب المدعي حقه في الاختيار بين المحاكم التي حددتها الاتفاقية المادة 32 من اتفاقية وارسو<sup>3</sup>.

و الجدير بالذكر، أن المادة 28 من الاتفاقية لا تنظم سوى الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب و أمتعتهم، فلا تسري على دعوى الناقل ضد الراكب عن الضرر الذي لحقه به هذا الأخير بسبب بيانات خاطئة أملاها في بيان الأمتعة، أو تلك التي يقيمها الراكب بطلب بطلان عقد النقل الجوي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 447.

<sup>2</sup> استثناءا من ذلك، أجازت الاتفاقية طبقا للمادة 32 منها، الالتجاء إلى شروط التحكيم في نقل البضاعة بشرط أن يجري هذا التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في الاتفاقية، وذلك حتى يلتزم المحكمون بأحكامها.

<sup>3</sup> تقابل المادة 49 من اتفاقية مونتريال 1999 .

<sup>4</sup> علي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 105 ؛ 237 n° B. Mercadal, Rep. Précité.

## ب- ضوابط الاختصاص:

لقد حددت اتفاقية وارسو المحاكم التي لها أن تنظر في دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي بشكل حصري و ذلك وفق ضوابط معينة نصت عليها المادة 28 ، و تتمثل هذه المحاكم المختصة فيما يلي:

### \* محكمة موطن الناقل الجوي أو المركز الرئيسي لنشاطه :

يبدو أن الاتفاقية ميزت بشأن هذا الاختصاص بين كون الناقل شخصا طبيعيا و بين كونه شخصا اعتباريا، لذلك نصت على منح الاختصاص لمحكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه. ومع ذلك، يلاحظ أن الدول تختلف فيما بينها حول تحديد مفهوم الموطن و المركز الرئيسي للنشاط مما أدى إلى تباين الاختصاص الذي يتحدد بموجبهما من دولة لأخرى، فبينما يعتبر موطن الشخص الطبيعي في نظر القوانين اللاتينية هو المكان الذي يقيم فيه عادة، تكتفي القوانين الإنجلوسكسونية بنية الشخص الطبيعي في العودة للإقامة في مكان معين لكي يعد موطنا له بغض النظر عن تغيبه عنه و إقامته في أماكن أخرى متفرقة. أما بالنسبة للشخص المعنوي، حيث غالبا ما يكون نشاط الناقل الجوي في شكل شركة، فالاتفاقية تأخذ بمعيار المركز الرئيسي للنشاط، و هو يختلف عن المركز الرئيسي للإدارة الذي يعد ضابط موطن الشخص المعنوي في القوانين اللاتينية<sup>1</sup>، كما يختلف عن ضابط موطن الشخص المعنوي في القوانين الإنجلوسكسونية الذي يتحدد بمكان الإنشاء<sup>2</sup>.

### \* محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل<sup>3</sup>:

أعطت الاتفاقية الاختصاص أيضا للمحكمة التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة لمؤسسة النقل الجوي، إذا كان عقد النقل الجوي قد أبرم بواسطة هذا الفرع<sup>4</sup>. و يشترط لصحة

<sup>1</sup> « Lorsque l'entreprise du transporteur est constituée sous forme sociale, l'équivalent du domicile est, en France, le siège sociale. » E. Du Pontavice et autres, op. cit, n° 3007.

<sup>2</sup> رفعت أبادير، الموجز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 264 .

<sup>3</sup> « .. les auteurs se sont référés ici à la notion d'établissement telle qu'elle est utilisée dans la jurisprudence des gares principales dites encore jurisprudence des succursales. » E. Du Pontavice et autres, op. cit, n° 3008.

<sup>4</sup> لم تمنح الاتفاقية الاختصاص لمحكمة مكان إقلاع الطائرة على اعتبار أن هذا المكان غالبا ما يكون نفسه الذي توجد فيه المنشأة التي تولت إبرام عقد النقل المسافرين.

انعقاد الاختصاص لهذه المحكمة أن يتوافر ثلاثة شروط رئيسية: أولهما أن تكون المنشأة واقعة في مكان آخر غير المكان الذي يقع فيه المركز الرئيسي للشركة و إلا ما الفائدة من منح الاختصاص لهذه للمحكمة التي تقع في دائرتها المنشأة، و ثانيها أن تكون هذه المنشأة تابعة لمؤسسة النقل الجوي و قدرة في الوقت نفسه على إجراء التصرفات القانونية و بخاصة إبرام العقود و ذلك وفقا لمفهوم عدم التركيز المؤسسي<sup>1</sup>، و ثالثها أن تكون المنشأة هي من تتولى إبرام عقد النقل الجوي مع الركاب من خلال عملية بيع تذاكر السفر<sup>2</sup>.

و لا تختلف هذه الشروط في مجموعها عن تفسير القضاء الفرنسي للفظ " منشأة " و الذي ينصرف إلى كل منشأة تجارية مملوكة للناقل و تدخل ضمن عناصر ذمته المالية، و تكون هي التي تولت إبرام عقد النقل، أما مكتب الوكيل المكلف ببيع تذاكر السفر فإنه لا يعد منشأة في مفهوم نص المادة 28 من الاتفاقية و بالتالي لا تعتبر مختصة المحكمة التي يقع في دائرتها هذا المكتب، و كذلك الشأن بالنسبة لمحكمة مقر وكالة السفر التي تستقل في نشاطها عن شركة النقل<sup>3</sup>. أما القضاء الأمريكي فهو يفسر المنشأة تفسيرا موسعا إذ يكفي أن يكون الفرع الذي أبرم العقد مع المسافرين قد تصرف باسم و لحساب الناقل الجوي، حتى تكون المحكمة مقر ذلك الفرع مختصة بالنظر في الدعوى<sup>4</sup>.

و على كل، فإن اعتبار محكمة مكان إبرام عقد النقل الجوي مختصة بنظر الدعوى فيه تيسير على المدعين، نظرا لإقامتهم في أغلب الأحوال في المكان الذي يوجد فيه الفرع الذي تولى إبرام عقد النقل معهم<sup>5</sup>، فضلا عن أنه من شأن إقرار هذا الاختصاص تخفيف العبء عن الاختصاص السابق أي محكمة المقر الرئيسي للشركة من خلال توزيعه على بقية المحاكم الأخرى التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة للشركة.

<sup>1</sup> لا بأس من التمييز بين مصطلحي "عدم التركيز Déconcentration" و "اللامركزية Décentralisation" حيث تعني الأولى وجود شخص معنوي مركزي واحد تتبعه فروع غير ممركرة لا تتمتع بذمة مالية أو شخصية معنوية مستقلة، أما الثانية فينجم عنها تمتع الأجهزة غير المركزية بالشخصية المعنوية و الذمة المالية المستقلة.

<sup>2</sup> : J.P Tosi, Recu. précité, Cahier n° 4, n° 28. E. Du Pontavice et autres, op. cit, n° 3008.

<sup>3</sup> " L'établissement est un centre d'opérations d'une société géographiquement distinct du siège de celle-ci, mais qui n'a pas un patrimoine propre, ni une personnalité morale autonome." C.A Paris, 2 mars 1962. Dans le même sens : T. Com. Paris, 23 mars 1983, cités par : E. Du Pontavice et autres, op. cit, n° 3008.

<sup>4</sup> التطبيقات القضائية حول ذلك أنظر : E. Du Pontavice, Rep. précité, n° 130.

<sup>5</sup> فايز نعيم رضوانن المرجع السابق، ص 225.

## \* محكمة جهة وصول الطائرة:

يمكن للمدعي أن يرفع دعواه أيضا أمام محكمة الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلا أو التي كان محددًا وصولها إليها بغض النظر عن مكان وقوع الحادث، وحتى وإن قام الناقل بتوصيل المسافر إلى محل إقامته فالمحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة و إلا لجاز للمسافر أن يرفع الدعوى أمام محكمة مقر إقامته<sup>1</sup>.

و وجهة الوصول يحددها عقد النقل الجوي من خلال وثائق الركوب التي تحمل المقصد النهائي للراكب، فلا يعتد بمحطات الرسو الجوي أو محطة الهبوط الاضطراري. و يلاحظ بالنسبة لرحلات الذهاب و الإياب التي تكون فيها نقطة الإقلاع هي ذاتها نقطة الوصول مثلا: الجزائر - باريس - الجزائر، أن المحكمة المختصة هي محكمة مكان إقلاع الطائرة و هي محكمة الجزائر في هذا المثال<sup>2</sup>.

و قد ثار التساؤل في حالة النقل الجوي المتتابع عن مدى اعتباره عملية واحدة و بالتالي تكون جهة الوصول واحدة ، أو عدة عمليات متتالية تتعدد بها جهات الوصول وبالتالي تزداد الاختيارات المتاحة أمام المدعي برفع دعوى المسؤولية. و تتبع المحاكم الفرنسية في هذا الشأن الاتجاه الأول القائل بتعدد محاكم جهة الوصول بتعدد عمليات النقل<sup>3</sup>، فيما تتبنى المحاكم الأمريكية الاتجاه الثاني الذي يرى في النقل بالتتابع عملية واحدة و بالتالي تكون هناك جهة وصول واحدة هي صاحبة الاختصاص<sup>4</sup>. أما إذا قرر المدعي الرجوع بدعوى المسؤولية ضد الناقل الفعلي، و هو شخص غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى ترخيص من هذا الأخير بكل أو بجزء من عملية النقل دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا بالتتابع<sup>5</sup>، فإن اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961 أعطت له الخيار في رفع الدعوى إما على الناقل المتعاقد أمام إحدى المحاكم التي عددها المادة 28 من اتفاقية وارسو، و إما أمام محكمة موطن الناقل الفعلي أو محكمة المقر الرئيسي لأعماله<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 105.

<sup>2</sup> بل وقد تكون نفس المحكمة التي يوجد في دائرتها المنشأة التي أبرمت العقد. في هذا المعنى أنظر: هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 96. وعن لتطبيقات القضائية حول ذلك: J.P.Tosi, Op.cit, n° 32-33.

<sup>3</sup> C.A. Paris 27 mars 1962, RFDA, 1962 , cité par : E. Du Pontavice et autres, op. cit, n° 3011.

<sup>4</sup> Voir les décisions de la jurisprudence américaines cités par : G. Legier, Art. précité, p 289.

<sup>5</sup> طبقا للمادة الأولى من اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961 .

<sup>6</sup> طبقا للمادة 8 من اتفاقية جوادالاجارا 1961.

و لا يؤخذ على الاتفاقية أنها أغفلت النص على اختصاص محكمة محل الضرر التي كان ينبغي اعتبار اختصاصها رئيسيا في هذا الشأن كما يرى بعض الفقه<sup>1</sup>، ذلك أن هذا الإغفال كان صائبا، و إن كان الدافع الحقيقي لذلك مختلفا تماما<sup>2</sup>، بالنظر إلى أن النقل الجوي الدولي يتم فوق دول كثيرة و حصول الحادث في إحداها يكون عارضا و فجائيا و هو ما يمكن ألا يمت بأية صلة بين مكان وقوع الحادث وبين الشخص المضرور أو الناقل الجوي، فضلا عن أن اختصاص محكمة مكان وقوع الضرر يتناسب و دعوى المسؤولية عن العمل التقصيري أو غير المشروع و الحال ليس هنا إذ أن مسؤولية الناقل تنشأ عن الإخلال بالتزامات تجدد مصدرها في عقد النقل الجوي.

و يعتبر تعدد جهات الاختصاص القضائي في الاتفاقية، على هذا النحو، و تخيير المدعي بينها من مصلحة الركاب كونه يرمي إلى إتاحة الفرصة أمام المضرورين منهم لاختيار محكمة الدولة التي يرون أن قانونها و القانون الذي تحيل إليه قواعد الإسناد فيها أكثر استجابة لدعواهم و تجاوزا معها؛ فقانون المحكمة المعروض عليها التزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي<sup>3</sup>، و هو الذي يحدد أيضا أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي بالإعفاء أو التخفيف<sup>4</sup>، و هو الذي يبين كذلك قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى. و فضلا عن ذلك، فإن القانون الواجب التطبيق على المسائل التي أغفلتها الاتفاقية مثل ماهية الضرر القابل للتعويض، و بيان الأشخاص الذين لهم الحق في التعويض، و ماهية رابطة السببية، لا يتحدد إلا على أساس قواعد تنازع القوانين في قانون القاضي الذي ينظر التزاع<sup>5</sup>.

ويلاحظ أن ترك الخيار للمدعي في رفع دعواه أمام إحدى هذ المحاكم قد يؤدي إلى رفعها أمامها جميعا لاسيما في الحالة التي يهلك فيها الراكب و يتولى خلفه مقاضاة الناقل، إذ يمكن تصور لجوء كل واحد منهم إلى محكمة غير المحكمة التي لجأ إليها الآخر مما قد يفضي إلى اختصاص أكثر من محكمة في آن واحد دون إمكانية طلب ضم الدعاوى للارتباط ودون إمكانية فض

<sup>1</sup> حسن كبيرة، مقاله السابق، ص 57، يحي أحمد البنا، المرجع السابق، ص 328؛ M. Lemoine, op. cit, n° 837.  
<sup>2</sup> كان استبعاد واضعي اتفاقية وارسو لاختصاص محكمة مكان وقوع الضرر الذي تم بمقتضى اقتراح بريطاني، في الحقيقة، مبنيا على التخوف من أن ينعقد الاختصاص وفقا لذلك لمحاكم الدول النامية التي تنفق إلى تنظيم قضائي يقدم ضمانات كافية في دعوى المسؤولية. أنظر: M. Lemoine, op. cit, n° 837 ; M. Litvine, op. cit, p 220.  
<sup>3</sup> المادة 2/28 من اتفاقية وارسو.  
<sup>4</sup> المادة 21 من اتفاقية وارسو.  
<sup>5</sup> ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 765، 768.

التنازع الإيجابي في الاختصاص بالنظر لتعلق اختصاص المحاكم بسيادة الدول التي تنتمي إليها، ولعل في ذلك إصابة لنظام المسؤولية المحدودة في الصميم و إجحافا بالناقل الجوي كان يتعين على المشرع الدولي تداركه بتحديد محكمة معينة، نرى أن تكون محكمة المقر الرئيسي للناقل، تختص دون سواها بالنظر في عوى المسؤولية المرفوعة من قبل ذوي حقوق الراكب الهالك على الناقل الجوي<sup>1</sup>.

هذا ولم تأت التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو لعام 1929 بالشيء الجديد في مجال الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية، في ماعدا اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961<sup>2</sup>، إلا بالتوقيع على آخرها وهو بروتوكول جواتيمالا 1971، الذي تقرر فيه، تحت ضغط الولايات المتحدة الأمريكية<sup>3</sup>، وضع خيار خامس يكفل للمدعي الحق في رفع دعوى المسؤولية في موطنه أو في محل إقامته الدائم حيث جاء البروتوكول بفقرة جديدة تقضي بأنه " في حالة الضرر الناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجراح أو تأخيره أو فقد أو تلف أمتعته يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو محل إقامة دائم في إقليم نفس الدولة المتعاقدة الذي تقع عليه تلك المنشأة." <sup>4</sup> و لا يشترط في هذه المنشأة، على خلاف الاختصاص الذي منحه المادة 28 من اتفاقية وارسو للمحكمة التي يوجد بها منشأة، أن تكون هي من تولت إبرام العقد بل يكفي أن تكون مملوكة للناقل و متواجدة في نفس إقليم الدولة التي للمسافر موطن أو محل إقامة دائم بها <sup>5-6</sup>. إلا أن هذا الاختصاص بقي حلما يراود المضرورين بالنظر لعدم دخول بروتوكول جواتيمالا حيز النفاذ، لكنه سرعان ما تحقق بمجيء اتفاقية مونتريال 1999 التي أحيت هذا الاختصاص.

<sup>1</sup> و هو ما كان يتعين على واضعي اتفاقية مونتريال 1999 أخذه بعين الاعتبار و إدراجه ضمن أحكامها ، إلا أن هذا لم يحصل. و يمكن أن يملأ هذا الفراغ الاختصاص القضائي الخامس المتعلق بمحكمة محل إقامة المدعي و الذي جاءت به الاتفاقية المذكورة كما سيأتي بيانه .

<sup>2</sup> أنظر الصفحة السابقة.

<sup>3</sup> « En fait, il s'agissait d'instituer la compétence universelle des tribunaux américains. » J. P. Tosi, op. cit, n ° 36.

<sup>4</sup> المادة 12 من بروتوكول جواتيمالا 1971.

<sup>5</sup> H. Mankiewicz, Le protocole de Guatemala city 1971, Art. Précité, p 21, 22

<sup>6</sup> J. P. Tosi, op. cit, n ° 38.



## ثانيا: المحكمة المختصة في النقل الداخلي :

لم يتبن المشرع الجزائري قواعد الاختصاص في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل الجوي فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي مثلما وردت في اتفاقية وارسو لعام 1929، كما أنه لم يدع أو يُحل تنظيمها للقواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية<sup>1</sup>، و إن كانت تجد أصلها فيها.

فقد تكفل قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بتحديد المحكمة المختصة بنظر

دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي في النقل الداخلي، إذ قضى بنص صريح في المادة 155 منه بأنه "يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل المسؤولية عن الخسارة المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشح ن المنقول، إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيس لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد."

و يفهم من هذا النص أن المشرع الجزائري، على غرار المشرع الدولي في اتفاقية وارسو، قد خير المدعي أمام مجموعة من المحاكم التي منح لها ولاية الفصل في الدعاوى المرفوعة على الناقل الجوي و أوردتها على سبيل الحصر والتعداد. وتتمثل هذه المحاكم في محكمة موطن الناقل الجوي، محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته ومحكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد.

### \* محكمة موطن الناقل الجوي :

محكمة موطن الناقل الجوي هي المحكمة التي يوجد بها الموطن القانوني للناقل، وأصل هذا الاختصاص هو القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية التي تقضي بأن الجهة القضائية المختصة هي التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه<sup>2</sup>، و مصدره هو ولا شك اتفاقية وارسو. ولقد حدد القانون المدني الجزائري مفهوم الموطن بالنسبة للأشخاص الطبيعيين، فنصت المادة 36 منه على أن "موطن كل جزائري هو المحل الذي يوجد فيه سكنه الرئيسي، وعند عدم وجود سكنى يقوم محل الإقامة العادي مقام الموطن."

<sup>1</sup> القانون رقم 03/08 المؤرخ في 3 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

<sup>2</sup> : طبقا للمادة 37 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

إذن، موطن الناقل الجوي كشخص طبيعي هو محل سكنه الرئيسي واستثناء هو مكان الإقامة العادي.

### \* محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة النقل :

يُقصد بالمقر الرئيسي لمؤسسة النقل موطن الناقل الجوي باعتباره شخصا اعتباريا أو معنويا، وبمعنى أدق "شركة تجارية"، و هو الشأن بالنسبة للناقل الوطني شركة الخطوط الجوية الجزائرية. و قد أخذ المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 بمعيار المقر الرئيسي للمؤسسة وهو المركز الرئيسي للإدارة وفقا للمادة 50 من القانون المدني، فتكون محكمة الجزائر العاصمة مختصة على اعتبار أن المركز الرئيسي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية يقع بالعاصمة. بينما إذا كان لشركة النقل مركز رئيسي في الخارج ولها نشاط في الجزائر، يعتبر مركزها في نظر القانون الداخلي واقعا في الجزائر وفقا للنص المتقدم من القانون المدني، مما يعني أنه يمكن أن ينعقد الاختصاص للمحاكم الجزائرية التي يقع في دائرتها مقر النشاط حتى بالنسبة للدعاوى التي ترفع ضد ناقل أجنبي يزاول نشاطه بالجزائر.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد أخذ في شأن ضابط الاختصاص هذا بمعيار المركز الرئيسي للإدارة عكس المشرع الدولي الذي أخذ بمعيار المركز الرئيسي للنشاط، ولا شك أن مركز الإدارة يختلف عن مركز النشاط، و هو ما يعكس وجه الخلاف بين اتفاقية وارسو و قانون الطيران المدني.

### \* محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد:

يمكن للمدعى أيضا رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها فرع من الفروع التابعة لشركة النقل الجوي، كالفروع التابعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية المتواجدة عبر كامل التراب الوطني. ولكن يشترط أن تكون المؤسسة الفرعية هي التي تولت إبرام عقد النقل الجوي مع الركاب، وكذلك أن تكون هذه المؤسسة الفرعية تابعة لشركة النقل الجوي أي أنها مملوكة لها و تعمل باسمها و لحسابها، و أن تتواجد في مكان آخر غير المكان الذي يوجد به المقر الرئيسي للمؤسسة و إلا لانعدمت الجدوى من تقرير هذا الاختصاص الذي من شأنه أن يجعل محكمة

العاصمة، التي يقع في دائرة اختصاصها المقر الرئيسي لمؤسسة الخطوط الجوية، تتفادى تراكم دعاوى التعويض أمامها ضد هذه المؤسسة<sup>1</sup>.

والملاحظ أن هذا الاختصاص يجد مصدره هو الآخر في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، إذ يقضي هذا الأخير بأن الدعاوى المرفوعة ضد شركة تختص بالفصل فيها الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروع الشركة<sup>2</sup>، كما أنه لا يعدو أن يكون أحد الاختصاصات التي وردت ضمن المادة 28 من اتفاقية وارسو.

غير أنه على خلاف ما تقرر في اتفاقية وارسو من حق المدعى في رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول و هي الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلا أو التي كان محمدا وصولها إليها، فإن المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 قد سحب هذا الاختصاص من هذه المحكمة بعد أن كان منصوصا عليه في المادة 104 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64. و لا نجد لهذا الإغفال مبررا سوى أن المشرع الجزائري لم يشأ أن يخرج عن القواعد العامة للاختصاص القضائي المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية فحصرها في محكمة موطن الناقل أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة المؤسسة الفرعية التي أبرم فيها العقد، و هو ما يعكس لنا رعاية المشرع الجزائري لمصلحة الناقل الجوي من خلال سعيه إلى عدم إتهال كاهله بمنح الاختصاص بنظر دعاوى المسؤولية المرفوعة ضده لمحكمة جهة الوصول، و هو و ما يمثل في الوقت نفسه إجحافا بمصلحة مستعملي الطائرة في عمليات النقل الداخلي على اعتبار أنه من الممكن أن يكون محل إقامة المدعي واقعا في دائرة اختصاص هذه المحكمة، الأمر الذي قد يوفر عليه الكثير من العناء.

و قانون الطيران المدني رقم 06/98 طبقا للمادة 155 منه، لا ينظم سوى الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب و أمتعتهم، فلا يسري نص المادة السابقة إذا ما تعلق الأمر بالمسؤولية التقصيرية غير العقدية للناقل الجوي. كما أن قواعد الاختصاص المنصوص عليها في قانون الطيران المدني، على خلاف اتفاقية وارسو، لا تتعلق بالنظام

<sup>1</sup> نلاحظ هذه الشروط من خلال الصياغة الفرنسية للنص التي نجدها أكثر دقة و أحسن معنى حيث جاء في نص المادة 155: «...soit du lieu où il (le transporteur) possède un établissement auprès duquel le contrat a été conclu.»

<sup>2</sup> المادة 4/39 من ق إ م ج .

العام إذ لم يرد به نص يقابل نص المادة 32 من الاتفاقية الذي يحظر كل شرط من شأنه تعديل قواعد الاختصاص و يكون سابقا لوقوع الضرر. إلا أنه بالرجوع لقانون الإجراءات المدنية نجد أنه يعتبر لاغيا و عدم الأثر كل شرط يمنح الاختصاص الإقليمي لجهة قضائية غير مختصة<sup>1</sup>، و يأتي هذا الحكم حماية للطرف الضعيف في عقود الإذعان، والحال بالنسبة لعقد النقل الجوي، التي يكون فيها هذا الاشتراط قبل وقوع الضرر، بينما أجاز نفس القانون للأطراف أن يختاروا أية جهة قضائية حتى و لو لم تكن مختصة إقليميا<sup>2</sup>، و يفسر هذا الجواز على أن يكون هذا الاختيار اتفاقيا و رضائيا و لاحقا على وقوع الضرر و ذلك حتى تنتفي شبهة الإذعان، و هو ما يتفق في الأخير مع حكم المادة 32 من اتفاقية وارسو.

و نشير إلى أن المشرع الجزائري لم يعط للأطراف الحق في اللجوء إلى التحكيم و قصر مهمة الفصل في النزاع المتعلق بنقل جوي داخلي، على الجهات القضائية السابق الإشارة إليها، و ذلك على غرار المشرع الدولي الذي لم يمكن الأطراف من اللجوء إلى التحكيم إلا بشأن النقل الجوي للبضائع.

## الفقرة الثانية:

### الاختصاص القضائي الخامس

بغرض الحفاظ على أكبر قدر ممكن من التّسق الموحد لنظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي، بما في ذلك قواعد الاختصاص، الموروث عن نظام وارسو، تبنى واضعو اتفاقية مونتريال لعام 1999 نفس الخيارات الأربعة التي كانت متاحة للمدعي في ظل هذا النظام، على اعتبار أن بروتوكول جواتيمالا لم يدخل حيز النفاذ، حيث نصت المادة 33 في فقرتها الأولى على أن " تقام دعوى التعويض، وفقا لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام محكمة 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 القصد." لذلك، لا تعدو أن تكون قواعد الاختصاص التي تضمنتها الاتفاقية الجديدة نسخة طبق الأصل لتلك التي احتوتها اتفاقية وارسو

<sup>1</sup> المادة 45 من ق.إ.م.إ.ج .

<sup>2</sup> المادة 46 من ق.إ.م.إ.ج .

1999 سواء من حيث أحكام الاختصاص أو من حيث ضوابطه على النحو السابق بيانه في الفقرة السابقة.

غير أن قواعد الاختصاص الواردة في اتفاقية مونتريال 1999 لم تخلو من وجه التجديد الذي يظهر في استحداث اختصاص خامس يضاف إلى الاختصاصات التقليدية التي احتوتها الفقرة الأولى من المادة 33 ، و التي كان منصوصا عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو. فقد نصت المادة 2/33 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أنه "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز أن ترفع الدعوى إما أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة و الذي يشغل الناقل إليه و منه خطوطا لنقل الركاب جوا ، إما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري، و يزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري."

فما هي خلفيات اعتماد اتفاقية مونتريال لاختصاص محكمة محل إقامة المدعي؟ (أولا) و ما هي الشروط الواجب توافرها حتى ينعقد هذا الاختصاص؟ (ثانيا)

#### أولا: خلفيات تقرير الاختصاص القضائي الخامس

ليس نص المادة 2/33 مستحدثا بالكامل، بل أنه يجد أصله فيما ورد في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 من إناطة اختصاص خامس لمحكمة موطن المدعي<sup>1</sup>. و مع ذلك، فهناك العديد من الاختلافات بين الاختصاصين؛ حيث أن اتفاقية مونتريال 1999 قصرت الاختصاص الخامس على الحوادث التي تنجم عن وفاة الراكب أو إصابته بينما يمتد هذا الاختصاص في بروتوكول جواتيمالا ليشمل، فضلا عن ذلك، الضرر الناشئ عن تأخير الركاب و كذلك الناجم عن هلاك الأمتعة أو تلفها أو تأخيرها. كما أن الاختصاص القضائي الخامس يثبت في بروتوكول جواتيمالا لمحكمة موطن الراكب أو محل إقامته الدائم شريطة أن يكون للناقل منشأة في ذات دائرة المحكمة ، أما اتفاقية مونتريال فاستلزمت أن يكون للناقل في دائرة محكمة المدعي نشاط تجاري

<sup>1</sup> المادة 12 من بروتوكول جواتيمالا 1971. للتفصيل راجع الفقرة السابقة.

يتمثل في تشغيل خطوط منها وإليها، و أن يزاول هذا النشاط من مبان يستأجرها أو يملكها أو من مباني ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري. هذا فضلا عن أن اتفاقية مونتريال قد عيّنت بتحديد المقصود بموطن المدعى عليه على وجه أكثر تحديدا من بروتوكول جواتيمالا و اشترطت أن يتزامن ذلك مع تاريخ وقوع الحادثة. مما يعني أن الاختصاص القضائي الخامس جاء في اتفاقية مونتريال أكثر تدقيقا و أشد تقييدا منه في بروتوكول جواتيمالا سيتي، و هو ما يعكس لنا وجه التحديث في الاتفاقية الجديدة.

و قد حظيت المادة 2/33 التي تبنت الاختصاص القضائي الخامس بمناقشات واسعة و خلافات عميقة بين الدول قبل إقرارها، حيث انقسمت الوفود الممثلة لها في المؤتمر إلى اتجاهين: اتجاه أول تنزعمة الولايات المتحدة وتتبعها دول أوروبا الغربية و اليابان و دول شرق آسيا و أمريكا اللاتينية يرى ضرورة إضافة اختصاص محكمة محل إقامة الراكب، و اتجاه ثان معارض للأول ممثلا في الدول العربية و الدول الأفريقية و تدعمه فرنسا بعض الشيء<sup>1</sup>.

أما عن الحجج التي ساقها الاتجاه الأول دعماً لإضافة الاختصاص الخامس "محكمة محل إقامة الراكب" للاختصاصات الأخرى، فتتمثل فيما يلي:

- إن هذا الاختصاص ليس جديدا و لا مبتكرا فقد سبق و أن أدرج في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 كما سبق بيانه، فيكون عدم إدراجه في الاتفاقية الجديدة بمثابة تراجع عما أُحرز من تقدم في عام 1971. كما أن هذا الاختصاص يتناغم و ينسجم مع القوانين الوطنية لكثير من الدول التي تسمح للمدعي بأن يرفع دعواه في المكان الذي يناسبه<sup>2</sup>.

- إن دولة محل إقامة الراكب هو المكان الذي يوجد فيه معظم المضرورين، و تطبق المحاكم فيه قوانين المسؤولية المدنية التي يتوقعها هؤلاء، فضلا عن أن قانون بلد الموطن هو القانون الذي

<sup>1</sup> محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 183.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 219.

يفترض فيه تنظيم تركة الراكب و تأمينه قبل وقوع الحادث في حال وفاته، و هو القانون الذي يتم بمقتضاه التحقق من هذه التركة<sup>1</sup>.

- منذ عام 1929 سجلت صناعة النقل الجوي تقدما معتبرا حيث كانت مؤسسات النقل الجوي في البداية صغيرة و مستقلة و تقدم خدمات محدودة من نقطة إلى أخرى، و أصبحت اليوم شركات عملاقة و متكاملة توفر خدمات نقل من و إلى أية نقطة في العالم مستخدمة في ذلك الممارسات الحديثة في عمليات النقل الجوي من تحالفات بين الناقلين **Alliance** و المشاركة في الرموز **code sharing** و إصدار التذاكر الالكترونية و الحجز عن طريق شبكة الانترنت.. الخ، و قد انعكس هذا على الاختصاصات القضائية الأربع لاتفاقية وارسو حيث أدى إلى تعقيد مهمة تحديدها، و من شأن إضافة الاختصاص الخامس أن يبسط هذه المهمة كثيرا<sup>2</sup>.

- إن العبء الذي قد تشكله ولاية قضائية خامسة على الناقلين هو عبء ضئيل جدا إذ أن مشروع الاتفاقية يكفل عدم إخضاع الناقل لهذه الولاية إلا في الدول التي يكون له فيها وجود تجاري كبير، و من شأن هذا أن يضمن رفع العناء عن شركات الطيران في الدفاع عن نفسها في الدعاوى التي تقام هنالك ضدها، و في الوقت نفسه، يعتبر الاختصاص القضائي الخامس مطلبا منصفا و عادلا للمسافرين المضطربين إذ يوفر لهم الوقت و الجهد و المال و الحماية القانونية.

- قد يتبادر إلى الأذهان أن الاختصاص الخامس سيجعل دعاوى التعويض المرفوعة من جانب المضطربين تتهاطل و تتراكم على المحاكم الأمريكية باعتبارها محاكم تتجرأ على إدانة الناقل بدفع مبالغ كبيرة و عالية لتعويض الضحايا، و ذلك عن طريق تعيين ممثلين لهم دون أن يكون لهذه المحاكم أدنى صلة بالحادث. و لكن القائلين بهذه الحجة تناسوا أن هناك مبدءا قانونيا في الولايات المتحدة يدعى مبدأ "عدم ملاءمة المحكمة أو المحكمة لا توافق" "Forum Non conveniens" ، و الذي يجيز لأية محكمة مختصة قانونا بنظر النزاع أن تستخدم سلطتها التقديرية في الحكم بعدم ملاءمتها لنظر هذا النزاع و إحالة الدعوى إلى محكمة أخرى مختصة، و يكون ذلك في حالات عدة

<sup>1</sup> محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 184

<sup>2</sup> محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 184.

من بينها اختيار المدعي محكمة تمثل عبئا ثقيلًا على المدعى عليه أو الشهود أو إذا لم يقدم المدعي أسبابًا وجيهة و مقنعة تؤكد ملاءمة المحكمة التي اختارها لممارسة دعوى التعويض<sup>1</sup>.

أما الفريق الذي أنكر إضافة الاختصاص الخامس ضمن بنود اتفاقية مونتريال فقد تمسك بالحجج التالية:

- إن تطبيق الاختصاص القضائي الخامس يقتضي توافر شروط محددة وبالتالي سيكون محدود النطاق و لن يؤدي أي دور إلا في حالات محدودة للغاية، مما يجعل إضافته غير ضرورية لحماية كافة المسافرين، فضلا عن أنه من الثابت أن الاختصاصات التقليدية الأربعة كفيلة بتسوية الغالبية العظمى من دعاوى التعويض.

- لا يشكل إلغاء الاختصاص القضائي الخامس ارتدادا عن مبادئ بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971 أو رجوعا إلى الخلف، إذ أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ و بالتالي فهو لا يشكل سابقة، كما أنه أخذ بمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية. أما اتفاقية مونتريال و بما أنها أطلقت سقف التعويضات التي يمكن أن يحكم بها في المستوى الثاني للمسؤولية، فيكون واجبا استبعاد مثل هذا الاختصاص و ذلك إعمالا لمبدأ التوازن بين مصالح الركاب و مصالح ناقليهم، و بالتالي تكون المقارنة بين هذين التشريعين الدوليين غير مقبولة.

- من شأن أعمال الاختصاص القضائي الخامس أن يؤدي إلى ارتفاع أقساط التأمين الملقاة على عاتق شركات الطيران نظرا لزيادة قيمة التعويضات المقضي بها، إذ سيسعى المضرورون دوما إلى التقاضي أمام المحاكم التي تحكم بقيمة تعويضات أعلى من غيرها<sup>2</sup>، و هو الأمر الذي قد يفضي إلى تعثر و إفلاس شركات الطيران الصغيرة و المتوسطة الحجم لاسيما المنتمية منها إلى الدول النامية، و لن يكون لهذه الدول أن تتحاشى هذه الكارثة إلا بالعزوف عن الانضمام إلى اتفاقية مونتريال أو التصديق عليها مما يجعل هذه الاتفاقية حلقة من سلسلة حلقات التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى تنامي التراعات الإقليمية في مجال القانون الجوي

<sup>1</sup> S. Gates, La convention de Montréal 1999, RFDA, 1999, p 443.

<sup>2</sup> بل أن الركاب المنتمين إلى البلدان التي تدفع تعويضات أقل سيمولون بطريقة غير مباشرة جزءا من تعويضات البلدان التي تدفع تعويضات أكبر مادام أن قيمة التأمين موحدة بين الفئتين. في هذا الدفع أنظر : محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 191.



بدلاً من إحراز الهدف التوحيدي الذي لم تأت اتفاقية مونتريال كخليفة لنظام وارسو ككل إلا لأجله<sup>1</sup>.

- تمثل فكرة الاختصاص القضائي الخامس فكرة دخيلة على القانون الدولي و تتناقض مع المعاهدات الدولية الأخرى<sup>2</sup>، لذا فإن تبنيها قد يخلق سابقة غير مقبولة في إطار تطور القانون الدولي المعاصر، ثم لماذا ينفرد مجال النقل الجوي وحده بهذا الاختصاص؟ و لماذا لا يحق لضحايا حوادث النقل البحري مثلاً التمسك بمثل هذا الاختصاص؟

و بين هذه الحجج و تلك، انتهت المناقشات و الخلافات التي ثارت بشأن الاختصاص الخامس إلى انتصار الاتجاه الأول. و عليه، يكون للمدعي في ظل اتفاقية مونتريال 1999 الخيار بين واحدة من خمسة محاكم هي: محكمة موطن الناقل، محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل، محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل، محكمة جهة الوصول، و أخيراً محكمة موطن المدعى عليه أو محل إقامته الدائم و الرئيسي و ذلك وفق شروط معينة.

و في الواقع من الأمر، لا يُردّ تبني الاختصاص الخامس إلى اقتناع واضعي اتفاقية مونتريال بوجاهة الرأي القائل به أو جدية الحجج التي بني عليها، والتي ليست في الحقيقة إلا ذرائع<sup>3</sup>، و إنما يرجع الدافع الحقيقي لذلك إلى ضغط الولايات المتحدة الأمريكية و تهديدها بعدم التصديق على الاتفاقية الجديدة<sup>4</sup>، و سعيها من وراء ذلك إلى حماية رعاياها من خلال عولمة هذا الاختصاص بحيث يستطيع هؤلاء رفع دعواهم على أي ناقل أمام المحاكم الأمريكية و التي لا يخفى عن بال أحد حجم التعويضات التي تحكم بها لضحايا حوادث النقل الجوي. بيد أنه من شأن ما ورد في المادة

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 220.

<sup>2</sup> اتفاقية بروكسل لعام 1968 بشأن الاختصاص القضائي و تنفيذ أحكام القضاء بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و اتفاقية لوغانو لعام 1996 لدول رابطة التجارة الحرة الأوروبية تستبعدان آلية الاختصاص الخامس، فضلاً عن البروتوكول الإضافي لاتفاقية لاهاي لعام 1971 بشأن الاعتراف بالأحكام الأجنبية و تنفيذها في القانون المدني و القانون التجاري. أنظر: محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 193 الهامش 270. غير أنه ليس لنا أن ننكر أن اللائحة الأوروبية رقم 44/2001 التي دخلت حيز النفاذ ابتداءً من مارس عام 2002 و التي حلت محل اتفاقية بروكسل لعام 1968 المشار إليها أعلاه قد أقرت الاختصاص الخامس و مكنت المدعي من رفع دعواه أمام محكمة موطنه و ذلك طبقاً للمادة 8 و ما يليها من هذه اللائحة. للتفصيل أنظر: بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2009، ص 288.

<sup>3</sup> Des prétextes et pas des raisons.

<sup>4</sup> سياسة الضغط و التهديد هذه ليست غريبة عن الولايات المتحدة التي تتبعها في كل مرة لإجبار الجماعة الدولية على الرضوخ لمطالبها، فقد انتهجت نفس الأسلوب حين رفضها التصديق على بروتوكول لاهاي 1955 و تهديدها بالانسحاب كلية من اتفاقية وارسو الشيء الذي أثمر عما كانت الولايات المتحدة تصبو إليه من رفع حدود المسؤولية و موضعيتها بالنسبة للرحلات التي تكون مشتملة على نقطة انطلاق أو رسو أو وصول على أراضيها بما يمثل حماية لرعاياها، و هو ما تم بالتوقيع على اتفاق مونتريال في عام 1966. و كذلك فعلت في بروتوكول جواتيمالا 1971.

29 من قيود ترسم سند دعوى المسؤولية و شروطها و نطاق الطلبات و التعويضات التي يُقضى بها أن يجد من الميزات التي يحصل عليها المدعون أمام القضاء الأمريكي<sup>1</sup>، حيث نصت المادة السالفة الذكر على أنه 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 بسبب غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقا لشروط و حدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة و بحقوق كل منهم، و لا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأية تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر". و مع ذلك، فإن هذا القيد لن يجد من السلطات المخولة للقضاء الأمريكي في تقدير قيمة التعويض، و في قبول مبدأ التعويض عن الضرر النفسي استقلالا عن الأذى البدني بالنظر لاعتماد هذا القضاء على نظام المحلفين<sup>2</sup>.

#### ثانيا: شروط انعقاد الاختصاص القضائي الخامس

لم يرد الاختصاص القضائي الخامس على إطلاقه و إنما أحاطته اتفاقية مونتريال في المادة 3/2/33 بأربعة شروط على المدعي أن يتأكد من توافرها قبل أن يلجأ إلى رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامته، و تتمثل هذه الشروط فيما يلي:

أ- ألا ينصب موضوع الدعوى إلا على المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته:

تطبيقا لنص المادة 2/33 من اتفاقية مونتريال 1999 فإن الاختصاص الخامس ليس متاحا في جميع الدعاوى التي للمسافر أن يرفعها كما هو في الخيارات الأربعة الممنوحة للمدعي. بموجب نص الفقرة الأولى من المادة 33 من الاتفاقية، ذلك أن هذا الاختصاص مقصور فقط على الحوادث التي ينجم عنها وفاة الركاب أو إصابتهم، و ذلك بخلاف ما هو منصوص عليه في المادة

<sup>1</sup> G. Follot, Art, Précité, p 425.

<sup>2</sup> هشام فضلي، المرجع السابق، ص 106.

12 من بروتوكول جواتيمالا سبتي لعام 1971 و التي بسطت هذا الاختصاص ، فضلا عما سبق، على دعاوى تأخير المسافرين أو هلاك أو تلف أمتعته أو ضياعها أو التأخير في وصولها.

ب- أن يكون للراكب وقت وقوع الحادث محل إقامة رئيسي و دائم في الدولة التي يريد اختصاص الناقل أمام محاكمها:

أثارت عبارة "محل الإقامة الرئيسي و الدائم" التي استعملت في مسودة اتفاقية مونتريال تعبيرا عن موطن المدعي مناقشات مكثفة، فقد أبدى الوفد الفرنسي تخوفه من أن تُفسر هذه العبارة على أنها "السكن الدائم" المعروف في القانون الأمريكي، و هو المكان الذي يعتزم الشخص العودة إليه حتى وإن كان يسكن مؤقتا في مكان آخر<sup>1</sup>، و من ثم فإن جنسية المدعي ستصبح هي المعيار الحاسم في تحديد مفهوم محل إقامة الراكب عند تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال، و يكون لأي أجنبي أن يتملص من اختصاص الدولة التي يقيم فيها و يلجأ إلى محاكم البلد التي ينتمي إليها بجنسيته لرفع دعواه، و هو أمر من شأنه أن يُنشأ امتيازاً و مفارقة في قيمة الإنسان بمعنى الكلمة في مجال الاختصاص<sup>2</sup>.

و حسما للنقاش و تبديدا للمخاوف، أضافت لجنة إعداد مشروع الاتفاقية فقرة ثالثة للمادة 33 تحدّد فيها بوضوح المقصود بمحل الإقامة الرئيسي و الدائم حيث جاءت في صيغتها النهائية على الشكل التالي: ب- تعني عبارة "محل الإقامة الرئيسي و الدائم" مكان السكن الأوحد الثابت و الدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. و لا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> و على ضوء ذلك، تقدم الوفد الفرنسي بمقترح لتحديد مفهوم واضح و دقيق لمحل السكن الرئيسي للراكب و هو مكان الإقامة الرئيسي للراكب خلال الأشهر الإثني عشر السابقة لوقوع الحادثة، إلا أن هذا التحديد لم يرق للوفد الأمريكي على اعتبار أن كثيرا من الأمريكيين يتلقون عروض عمل لفترات محددة في الخارج. أنظر : محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 194.

<sup>2</sup> و قد كان هذا التخوف في الوقت نفسه حجة دَعَم بها الفريق المعارض لإضافة الاختصاص الخامس موقفه. أنظر: محمود أحمد الكندري، مقاله السابق، ص 192.

<sup>3</sup> تعليقا على هذا النص يقول رئيس مؤتمر مونتريال : "إننا فاضلنا بين الجنسية و الإقامة في ضوء التطورات المعاصرة في مجال الطيران المدني، و فضلنا الركون إلى وجود رابطة الإقامة بين المكان و المسافر، فقررنا صياغة المادة 33 على النحو الذي يضمن وجود هذه الرابطة، و من ثم رأينا عقد الاختصاص للمحكمة التي توجد في الإقليم الذي يقيم فيه المسافر إقامة رئيسية و دائمة وقت وقوع الحادث." نقلا عن : عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 223.

## ج- أن يكون للناقل نشاط لنقل الركاب جوا من و إلى الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الرئيسي و الدائم للمسافر:

ينبغي عند مباشرة دعوى المسؤولية وفقا للاختصاص القضائي الخامس، أن يكون للناقل نشاط تجاري في إقليم الدولة التي للراكب محل إقامة دائم و رئيسي به، و يتمثل هذا النشاط التجاري في تشغيل خطوط نقل الركاب من هذا الإقليم و إليه، و يستوي في ذلك أن تكون الطائرات التي يستخدمها الناقل مملوكة له أو لغيره من شركات الطيران الأخرى التي يرتبط معها باتفاق تجاري. و قد اعتبرت الاتفاقية أن "عبارة الاتفاق التجاري تعني: أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين، و يتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا." <sup>1</sup> و كان القصد من إضافة هذه الفقرة هو اعتبار الأمور التشغيلية و التسويقية المتعلقة بنقل الركاب بمثابة نشاط تجاري للناقل، بحيث يمتد مفهوم هذا النشاط ليشمل جل الصور المستحدثة لاتفاقات التعاون و التحالف *Alliances* بين الناقلين الجويين و من أهمها اتفاق المشاركة في الرمز *Partages des code- Code sharing* <sup>2</sup>، و هو ما يسهل في النهاية من مهمة الراكب الذي يلجأ إلى محكمة محل إقامته الدائم و الرئيسي، بحيث لن يستطيع الناقل أن يدفع بعدم اختصاص المحكمة بحجة أنه لا يشغل خطوطا مباشرة منه و إليه على متن طائراته الخاصة <sup>3</sup>.

## د- أن يكون للناقل الجوي وجود تجاري في الدولة التي يقع فيها محل الإقامة

### الرئيسي و الدائم للمسافر:

يشترط، أخيرا، حتى ينعقد الاختصاص القضائي الخامس، أن يكون لشركة النقل وجود تجاري في الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الرئيسي و الدائم للراكب يمكنها من تشغيل خطوط النقل الجوي للركاب من و إلى هذه الدولة. و قد كان يقصد بهذا الوجود في مشروع اتفاقية

<sup>1</sup> الفقرة 3/ من المادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>2</sup> المشاركة في الرمز هي ذلك الاتفاق المعقود بين ناقل و ناقل آخر، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يشغل طائراته من نقطة إلى أخرى لاعتبارات اقتصادية و تسويقية بحتة، و بموجب هذا الاتفاق يسمح الناقل الأول للثاني أن يستخدم رقم رحلته على الطائرة، أو ذلك الاتفاق الذي بموجبه يشترك الناقل الأول و الثاني في رقم رحلة واحد. أنظر: G. Follot, Art, précité, p 426.

<sup>3</sup> يبدو أن العلة الحقيقية من إضافة من الاتفاق التجاري في عجز المادة 3/33 هي أن كثيرا من شركات الطيران لا تشغل بشكل مباشر إلى الولايات المتحدة، فتقوم بعمل ترتيبات لنقل مسافريها إلى الولايات المتحدة في صورة المشاركة في الرمز، و لذلك يستطيع الراكب الأمريكي أن يقاضي هذه الشركات في أمريكا على اعتبار أن هذه الشركات لها وجود تجاري في الولايات المتحدة بمجرد وجود اتفاق المشاركة في الرمز، و الغاية النهائية من وراء ذلك هي إخضاع أي ناقل جوي في العالم لاختصاص المحاكم الأمريكية « L'universalisation de la compétence des tribunaux américains. »

مونتريال مقر لأعمال الشركة حتى و إن كان مكتب لبيع و حجز تذاكر الطيران، غير أن اللجنة القانونية قامت بتعديل هذا المفهوم اتساعا و اعتبرت أن الوجود التجاري لشركة الطيران يكون بوجود مبان يملكها أو يستأجرها الناقل الجوي المدعى عليه، و إلا يكفي أن تكون هذه المباني مملوكة لناقل آخر أو مستأجرة من قبله شريطة أن يربط بين هذين الناقلين اتفاق تجاري بالمعنى الذي حددته المادة 33/3/أ من اتفاقية مونتريال المذكورة سابقا<sup>1</sup>. و هو ما يمكن الراكب من أن يعقد الاختصاص لمحكمة محل إقامته الدائم و الرئيسي دون مراعاة منه للوجود المادي للناقل الجوي المدعى عليه في هذا المحل، إذ يكفي أن يكون شرط الوجود المادي "ملكية مبان أو استئجارها" متوافرا في ناقل آخر يرتبط مع الناقل الأول باتفاق تجاري للتعبير عن وجوده التجاري.

و تطبيقا لما سبق، لو اشترى مسافر يعيش في لندن تذكري سفر من مكتب شركة فرنسية في سويسرا ، للطيران من فرنسا إلى أمريكا على متن طائرات الشركة الفرنسية، ثم من أمريكا إلى كندا على متن طائرات شركة أمريكية ، و هو ما يعرف بالنقل بالتتابع، و لم يكن للشركة الفرنسية أي نشاط تجاري في لندن ، سواء بصفة مباشرة أو عن طريق اتفاق المشاركة في الرمز. فإذا لحق المسافر أي إصابة في أثناء الرحلة ما بين فرنسا و كندا، فإنه لن ينعقد أي اختصاص للمحاكم البريطانية لأنها و إن كانت محل إقامة الراكب الرئيسي و الدائم، إلا أن الناقل لا يباشر فيها أي نشاط تجاري ، و كذلك الشأن بالنسبة للمحاكم الأمريكية، لأنه ليس للراكب على أراضيها محل إقامة رئيسي و دائم و إن كان للناقل الفرنسي نشاط تجاري في دائرتها.

ولا تنطبق القواعد السالفة الذكر إلا في حالة اختصاص الناقل الذي أبرم الراكب عقد النقل معه، أي الناقل المتعاقد، أما إذا تعلق الأمر بالناقل الفعلي، بالمعنى الذي حددته اتفاقية مونتريال<sup>2</sup>، فإن دعوى المسؤولية تقام، وفقا لما يختاره المدعي، إما أمام محكمة لها اختصاص بالدعوى على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 33 من اتفاقية مونتريال السابق بيانها، أو أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله. و تكون اتفاقية

<sup>1</sup> المادة 33/3/أ : "عبارة الاتفاق التجاري تعني: أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين، و يتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا".

<sup>2</sup> المادة 39 من اتفاقية مونتريال 1999: " تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار إليه فيما يلي بعبارة الناقل المتعاقد بصفته طرفا أساسيا ، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص بالنيابة عن الراكب أو المرسل، و يقوم شخص آخر يشار إليه فيما يلي بعبارة الناقل الفعلي ، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل دون أمن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعيا في مفهوم هذه الاتفاقية . و يكون هذا الترخيص مقترضا ما لم يقم الدليل على عكس ذلك".

مونتريال، على هذا النحو، قد تبنت ما سبق و أن أقرته اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961 في ما يتعلق بالاختصاص القضائي<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني:

### أطراف دعوى المسؤولية

كسائر الدعاوى التي ترفع أمام القضاء، يتحدد لدعوى المسؤولية التي يتم تحريكها بمناسبة الإخلال بعقد النقل الجوي طرفان هما في الغالب طرفا هذا العقد، فيكون المدعي هو المسافر من جهة و يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه من جهة أخرى.

غير أن المشرع الدولي، و من خلفه المشرع الجزائري، لم يتولّى تحديد طرفي هذه الدعوى بشكل متوازن؛ فبينما تمّ التعرض للطرف المدعى عليه على نحو أكثر تفصيلا لاسيما في الحالات التي يمكن أن ترفع فيها الدعوى على أشخاص آخرين غير شخص الناقل المتعاقد (الفقرة الثانية)، لم ينل الطرف المدعي حظه الكافي من التنظيم حيث تنور الصعوبة في حالة وفاة الراكب حول من يحوز صفة المدعي حينذاك، و على أي أساس تُرفع هذه الدعوى (الفقرة الأولى) ؟

## الفقرة الأولى:

### المدعي

غالبا ما تسفر الحوادث الجوية، باعتبارها حوادث مميتة، عن وفاة معظم ركاب الطائرة فور وقوعها، و قد تتراخى وفاة بعضهم بعض الوقت بعد ذلك. كما قد ينجم عن الحادث الجوي مجرد إصابة الراكب بجراح أو بأذى في جسمه أو صحته دون أن يفقد حياته<sup>2</sup>.

وعليه، يتوقف تحديد الطرف الذي يحتل مركز المدعي في دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي على نتيجة الحادث و يرتبط أشد الارتباط بالضرر الحاصل جراء ذلك، حيث يكون

<sup>1</sup> المادة 8 من اتفاقية جوادالاجارا 1961 .

<sup>2</sup> حول أنواع الأضرار اللاحقة بالركاب و طبيعتها و مداها راجع المطلب الثالث من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة .

المسافر المضرور في الأصل هو المدعي (أولاً)، بينما إذا ترتب عن الحادث وفاته فينتقل الحق في رفع دعوى المسؤولية إلى ورثته (ثانياً).

## أولاً: الراكب المضرور

لا تثور أية صعوبة بشأن تحديد المدعي في دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي في حالة جرح الراكب أو إصابته أو في حالة التأخير في نقله، فالراكب المضرور في هذه الفروض هو من يملك إثارة مسؤولية الناقل الجوي المترتبة عما لحقه به الإخلال بالالتزامات التي يفرضها عقد النقل من ضرر، ذلك أن كون الراكب طرفاً في عقد النقل الجوي هو ما يعكس صفة المدعي في دعوى المسؤولية. أما الضرر اللاحق بالراكب الذي ينجم من الحادث فيصاب أو يُجرح أو ذلك الذي يلحق الراكب بفعل وصوله متأخراً عن الميعاد المتفق عليه في العقد فهو الذي يكسبه المصلحة، و يجوز له من ثم الحق في رفع دعوى التعويض على الناقل الجوي<sup>1</sup>، و مصلحة هنا مصلحة قانونية تستند إلى حق يقوم على التزام شخصي في ذمة الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه بخطئه، فإذا انعدم الضرر انعدمت المصلحة، وبالتالي لا يحق له مباشرة دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل عملاً بالقاعدة التي تقضي بأنه حيث لا مصلحة فلا دعوى<sup>2</sup>، و هي قاعدة تقر بها جميع الشرائع بما في ذلك ق. إ. م. إ. ج.<sup>3</sup>

كما أن مسألة تحديد الأشخاص الذين يكون لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل في حالة نقل الأمتعة لا تثير أي مشكلات خاصة، ذلك أنه غالباً ما يقوم الراكب نفسه برفع دعوى المسؤولية على الناقل عن الأضرار التي أصابت أمتعته، و يستمد الراكب هذا الحق من عقد نقله على اعتبار أن نقل أمتعته لا يكون إلا بمقتضى العقد الذي أبرمه مع الناقل. و يرجع السبب في

<sup>1</sup> يشكل الجرح أو الضرر الجسماني ضرراً مادياً و/أو معنوياً على اعتبار أن الجروح أو الأضرار الجسمانية والألام التي تنجم عنها تعدّ أضراراً مادية وأدبية إذا نتج عنها إنفاق للمال في العلاج أو نقص في القدرة على الكسب، وتكون ضرراً أدبياً فحسب إذا لم ينتج عنها ذلك. راجع: عبد الرزاق السنهوري، "مصادر الالتزام"، رقم 577، ص 865، سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 163. هذا فضلاً عن الأضرار الذهنية والنفسية والعصبية التي تصيب الركاب بسبب تعرضهم لعمليات اختطاف الطائرات واحتجازهم على متنها لعدة أيام، ذلك إن هذه الأضرار أضحت كما سبق و أن رأينا قابلة للتعويض. أما عن ضرر التأخير فله صور عدة لعل من أهمها تفويت الفرصة.

<sup>2</sup> في دعوى رفعت أمام القضاء الأمريكي من قبل زوجة أحد ركاب طائرة تعرضت للاختطاف، تطالب فيها بالتعويض عن الأضرار التي أصابها من جراء متابعتها لحادث الاختطاف عبر وسائل الإعلام، فُضي برفض دعوى لانعدام الصفة. أنظر: يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص 311.

<sup>3</sup> تنص المادة 13 من ق. إ. م. إ. ج. على أنه: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، و له مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون."

عدم وجود أية صعوبات في حالة نقل الأمتعة إلى أنه في معظم الحالات لن يتمكن غير الراكب من الإدعاء بأن له حقوقا على الأمتعة<sup>1</sup>.

## ثانيا : خلف الراكب الهالك

إذا كان رفع دعوى المسؤولية من قبل المسافر المضروب شخصا أمرا لا يثير أية صعوبة، فإنه على العكس بالنسبة للحالة التي يكون رفع هذه الدعوى من حق ورثة المسافر المتوفى، و مثار الصعوبة في هذه الحالة هو افتقاد اتفاقية وارسو 1929 و من بعدها اتفاقية مونتريال 1999 إلى نص يحدد الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة الراكب ، و كذا الاختلاف الذي نشأ بشأن طبيعة الدعوى المرفوعة في هذه الحالة.

### أ- الأشخاص الذي ن يحق لهم رفع الدعوى:

لا يقتصر مدى الضرر الناجم عن وقوع الحادث على شخص الراكب فحسب، و إنما يمكن أن يشمل أشخاصا آخرين لا علاقة لهم بالناقل الجوي لاسيما في حالة وفاة الراكب، و يتعلق الأمر بخلف هذا الأخير أو ورثته، الأمر الذي يخول لهم الحق في مقاضاة الناقل لجبر ما حاق بهم من ضرر على اعتبار أن الحق في التعويض حق شخصي يثبت لكل شخص أصابه ضرر.

و على الرغم من أهمية المسألة بالنظر إلى كون معظم الحوادث الجوية مميتة و تُرفع الدعاوى بشأنها من قبل ورثة الركاب الهالكين ، إلا أن المشرع الدولي سواء في اتفاقية وارسو 1929 أو اتفاقية مونتريال 1999 لم يحدد الأشخاص الذين يكون لهم الحق في مطالبة الناقل بالتعويض في حالة وفاة الراكب، و يبدو أن الاتفاقية تركت هذه المسألة دون تحديد نظرا لاختلاف القوانين الوطنية في هذا الشأن اختلافا بيّنا و إيمانا من واضعي الاتفاقيتين بأن أية محاولة لوضع قواعد موحدة في هذا الخصوص مآلها الفشل، و على ذلك و جب في تحديد هؤلاء الأشخاص الرجوع إلى القانون الوطني الواجب التطبيق.

<sup>1</sup> رفعت فخري، المرجع السابق، ص45.



غير أن الرأي قد اختلف حول القانون الواجب التطبيق في هذا الصدد ، فبينما ذهب رأي إلى وجوب الأخذ بللقانون الواجب التطبيق وفقا لقواعد تنازع القوانين <sup>1</sup> ، ذهب رأي آخر إلى ضرورة الاحتكام إلى قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى على اعتبار أن الاتفاقية أحالت إليه فيما يخص إجراءات الدعوى <sup>2</sup> مما يفصح عن الاتجاه إلى جعله القانون العام الذي يتم اللجوء إليه سدا للفراغ الذي يكتنف نصوص الاتفاقية <sup>3</sup> . فيما يذهب رأي ثالث إلى أن الأشخاص الذين يمكنهم تحريك دعوى المسؤولية عند وفاة المسافر يستقل بتحديدهم قانون الأحوال الشخصية لهذا المسافر إذ لا شأن للقانون الوطني للمحكمة المطروح عليها التراجع بهذه المسألة <sup>4</sup> .

و قد حددت بعض التشريعات الجوية الوطنية الأشخاص الذين يحق لهم رفع دعوى المسؤولية بشكل حصري، كما هو الحال في هولندا و كندا و بريطانيا و إيرلندا و المكسيك <sup>5</sup> ، فيما ذهبت بعض القوانين العربية كالقانون المصري <sup>6</sup> ، و الإماراتي و الأردني إلى إعطاء هذا الحق للورثة بوجه عام <sup>7</sup> ، و هو ما يفتقد إليه القانون الجزائري إذ لا نجد نصا يحدد الأشخاص المخول لهم رفع دعوى المسؤولية في حالة وفاة الراكب مما يجعلنا نستنجد، سدا للفراغ، بالمادة 124 من القانون المدني التي تتيح لكل من لحقه ضرر نتيجة إصابة المضرور الأصلي أو وفاته أن يطالب بالتعويض فيكون من حق أي شخص سواء كان من بين الورثة أم أجنبيا عنهم أن يرفع دعوى المسؤولية، و لكنه أمام عموم هذا النص الذي قد يفتح باب رفع الدعاوى على مصراعيه أمام أقرباء المسافرين المتوفي و غيرهم بما قد يثقل كاهل الناقل الجوي، يُستحسن القياس في هذا الشأن بقانون حوادث

<sup>1</sup> E. du Pontavice et autres, op. cit, n° 2998 ; M. Lemoine, op. cit, n°835.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 2/28 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للمادة 4/33 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>3</sup> محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 167. و هو يشير و يتبنى رأي العميد Pourcelet .

<sup>4</sup> قارب هذا الرأي مع رأي الفقيه Litvine الذي يرجح أن تحديد الورثة يكون على ضوء القانون الوطني للشخص المضرور مع مراعاة عدم مخالفته لأحكام النظام العام في قانون المحكمة المعروض عليها النزاع. أنظر: M. Litvine, op. cit, p 217 .

<sup>5</sup> Ces lois ont été cités par : M. Lemoine, op. ci, n° 735, 805 ; M. Litvine, op. cit. 218.

<sup>6</sup> تنص المادة 271 من قانون التجارة المصري على أنه : " يجوز لورثة الراكب و الأشخاص الذين يعولهم تنفيذًا للالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية معينة من وقوعه." أنظر أيضا المادة 2/222 من القانون المدني المصري التي تقضي بأن الحق في التعويض عن الضرر الأدبي المرتد قاصر على الزوج و الأقارب حتى الدرجة الثانية أي الأب و الأمن الجدان و الجدتان، الأولاد و الأحفاد، و الإخوة و الأخوات.

<sup>7</sup> هذا بخلاف قانون التجارة العراقي الذي حصر في المادة 306 منه الأشخاص الذين لهم أن يرفعوا دعوى المسؤولية على الناقل في زوج الراكب و أصوله و فروعه و الأشخاص الذين كان يعيلهم . حول هذه القوانين أنظر: عبد العزيز اللصاصمة، المرجع السابق، ص 123 ؛ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 243.

المرور رقم 131/88<sup>1</sup> الذي لا يقر بالحق في التعويض عن الضرر المادي في حالة وفاة الضحية إلا للزوج أو الأزواج، الأبناء القصر، الأب و الأم و الأشخاص الآخرون تحت الكفالة، و عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة للأب و الأم و الزوج و أولاد الضحية قصرا كانوا أو بالغين<sup>2</sup>.

### ب- طبيعة دعوى المسؤولية:

إن كان الرأي الراجح في الفقه والقضاء يرى أنه يجوز لذوي الحقوق من ورثة المسافر إقامة دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه، إلا أن طبيعة الدعوى التي يركز عليها هؤلاء كانت دائما محل خلاف<sup>3</sup>. فهل تعتبر دعواهم ضد الناقل الجوي قائمة على أساس مسؤوليته العقدية، أم مسؤوليته التقصيرية؟

اجتهادا منها، قررت محكمة النقض الفرنسية في أحد أحكامها بأن آثار عقد النقل لا يمكن أن تنتقل إلى ورثة المسافر الهالك الذين يعتبرون من الغير، و يستطيعون على هذا النحو رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي على أساس تقصيري<sup>4</sup>. ثم تطور القضاء في فرنسا ليصل إلى أنه من حق ورثة المنقول الهالك الخيار بين أن يرفعوا دعوى عقدية يتلقونها من مورثهم بمقتضى اشتراط ضمني لمصلحة الغير قام به المنقول قبل وفاته، أو أن يرفعوا دعوى تقصيرية ويتنازلون بذلك عن الدعوى العقدية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 74/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن حوادث المرور، المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-131 المؤرخ في 19/07/1988. ج. ر 1988/29.

<sup>2</sup> إذا كان المتوفي قاصرا فإن الحق في التعويض يكون للأب و الأم أو الولي طبقا للقانون 131/88.

<sup>3</sup> علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، ص 123.

<sup>4</sup> قرار محكمة النقض الفرنسية 1959/01/03 في قضية VIZIOZ الشهيرة، وقد جاء في القرار: « Les ayant droit d'un passager décédé dans un accident disposaient contre le transporteur d'une action personnelle en responsabilité et que cette action était fondée sur une présomption de responsabilité par application de l'article 1384 du code civil ».

Cité par : Louis Cartou , op.cit , p 336.

وقد أخذ بهذا المعنى القضاء الانجلوأمريكي تهربا من تطبيق أحكام المسؤولية المحدودة التي قررتها اتفاقية وارسو. أنظر " أبو زيد رضوان،

المرجع السابق، ص 415؛ فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص 221.

<sup>5</sup> علي علي سليمان ، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، د. م. ج، الجزائر، 1994، ص 251 ، علي البارودي ، المرجع

السابق ، ص192. وأنظر أيضا : R. Rodière, op. ci, p 351.

غير أنه أمام عدم واقعية هذا الفرض، تقررّ أنه لورثة الراكب دعويين متميزتين<sup>1</sup>؛ دعوى استخلاف تكون قائمة على أساس المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافر، و بالتالي عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته ماديا كان أو معنويا<sup>2</sup>، وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم عن طريق الميراث، بمعنى أنه يكون للورثة فقط إثارة مسؤولية الناقل العقدية بوصفهم خلفا عاما للمسافر<sup>3</sup>. أما الدعوى الأخرى فهي قائمة على أساس المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي اتجاه ورثة المسافر عن الأضرار الشخصية، المادية و المعنوية، التي أصابتهم من جراء وفاة عزيزهم و عائلهم، وهي دعوى تقصيرية متاحة لكل قريب و لو لم يكن وارثا مادام أنه تضرر بفعل وفاة الراكب<sup>4-5</sup>.

و إن كانت اتفاقية وارسو قد تركت تنظيم هذه المسألة للقانون الداخلي، إلا أنه وفي جميع الأحوال، سواء تم تأسيس طلب التعويض على أساس المسؤولية العقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية، تبقى مسؤولية الناقل الجوي محدودة وخاضعة لأحكام الاتفاقية بغض النظر عن طبيعة دعوى المسؤولية في القوانين الوطنية تقصيرية كانت أم عقدية<sup>6</sup>، أي أنه إذا كان بمقدور ورثة

<sup>1</sup> عبد العزيز اللصاصمة، المرجع السابق، ص 117-123؛ عادل مقدادي، المرجع السابق، 235-238؛ حسن الذنون، المرجع السابق، 347 وما يليها؛ عبد الله مبروك النجار، المرجع السابق، ص 103 وما يليها؛ علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 246-249؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 161؛ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 320؛ Y. L. FAIRE, op. cit, p262, M. Litvine, op. cit, p 217. <sup>2</sup> في حالة وفاة الراكب هناك الأضرار قبل الوفاة ومنها المادية إن وجدت فترة بين وقوع الحادث و بين الوفاة كالعجز عن العمل و نفقات العلاج، و منها المعنوية المتمثلة في الآلام التي يعانها الراكب بسبب الجرح أو الإصابة و كذلك حسرات فقده الأمل في الحياة، و ينتقل الحق في التعويض عنها للورثة. و فضلا عن ذلك يرى جانب من الفقه أن ضرر الموت ضرر مستقل بذاته و هو ضرر مادي يصيب الراكب عند وفاته فيما ينشأ الحق في التعويض عنه قبل وفاته ما دام أن ضرر الموت محقق الوقوع، لينتقل هذا الحق ضمن تركة الهالك إلى الورثة بعد وفاته. راجع صور الضرر اللاحق بالراكب في حالة الوفاة في المطلب الثالث من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة. <sup>3</sup> كما أنه في حالة وفاة الراكب يمكن لكل من له الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أن يطالب أيضا بالتعويض عن ضياع الأمتعة التي كان يصطحبها الراكب الهالك معه. أنظر: رفعت فخري، المرجع السابق، ص 45. <sup>4</sup> يسمى هذا الضرر بالضرر المادي المرتد و هو يشمل كل من كان الراكب الهالك ملزما بالإنفاق عليهم، و تطبيقا للقواعد العامة سواء في القانون الفرنسي أو الجزائري التي تقضي بأن كل من أحدث بخطئه ضررا يلتزم بالتعويض مادام أنّ هذا الضرر شخصي ومحقق ومباشر، يكون هؤلاء قد أصيبوا بضرر يتمثل فيما لحقهم من خسارة بسبب حرمانهم من عائلهم وانقطاع الإعالة أو النفقة التي كان يقدمها لهم هذا الأخير، فهو اعتداء على حقهم في النفقة وبالتالي إخلال بحق مالي ثابت لهم، لذلك يعدّ ضررا ماديا. كما يشمل هذا الضرر كذلك الضرر المعنوي المتمثل في الحزن والأسى و ألم الفراق الذي ألم بالورثة بسبب وفاة الضحية.

<sup>5</sup> تبني القضاء المصري هذا التمييز بين الدعويين: دعوى الاستخلاف و الدعوى الشخصية في قرار صدر عن المحكمة العليا هذا مقتطف منه: " ... و كان طلب الطاعنين للتعويض الموروث مع طلبهم التعويض عما أصابهم من أضرار لا يعتبر جمعا بين المسؤوليتين العقدية و التقصيرية عن ضرر واحد لاختلاف موضوع كل من الطرفين و الدائن فيهما، ذلك بأن التعويض الموروث إنما هو تعويض مستحق للمورث عن ضرر أصابه و تعلق الحق فيه بتركته و آل إلى وراثته بوفاته فتحدد أنصبتهم فيه وفقا لقواعد الميراث، بينما التعويض الآخر هو عن ضرر حاق بالورثة نتيجة فقدان مورثهم و تعلق الحق فيه بأشخاصهم، و لما كان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر فاعتبر أن طلبة التعويض جمعا بين المسؤوليتين العقدية و التقصيرية عن ضرر واحد و رتب على ذلك قضاؤه برفض طلب التعويض عن الأضرار التي أصابت الطاعنين بسبب موت مورثهم فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون. " نقض مصري 1981/04/29 أشار إليه: عز الدين الدناصوري، المرجع السابق، ص 1099.

<sup>6</sup> D. Lureau, op. cit, n°334 ; L. Cartou, op. cit, p 337 ;R. Rodière, R.Abadir, A. Chao, op. cit, p 40, J..P. Tosi, op. cit, n°311.

المسافر المتوفي رفع دعوى المسؤولية فلا تكون إلا دعوى مورثهم حيث تخضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929 من حيث أساسها التعاقدية و الحدود القصوى للتعويض المقررة في المادة 22 من الاتفاقية، أيا كان عدد الخصوم أو صفتهم أو مقدار ما يطالبون به من تعويضات، و ذلك تطبيقا لنص المادة 24 من الاتفاقية<sup>1</sup>. و قد أكدت هذا المعنى المادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999 التي تقضي بأنه 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 غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقا لشروط و حدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي و لا بحقوق كل منهم، و لا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر<sup>2</sup>.

## الفقرة الثانية:

### المدعى عليه

من الضروري أن تتوافر في المدعى عليه ، كأصل عام ، صفة الناقل الجوي لأن هذا الأخير هو من يتحمل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالركاب و أمتعتهم، و مع ذلك، فلم يرد أي تحديد، كما رأينا سابقا<sup>3</sup>، لمفهوم "الناقل الجوي" سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال أو ق. ط. م. ج. و على الرغم من ذلك فليس ثمة صعوبة في تحديد الشخص الذي يتعين توجيه دعوى المسؤولية ضده عندما يبرم الراكب مباشرة عقدا نقله مع ناقل يتولى بنفسه تنفيذه، إذ يكون هذا الأخير هو الناقل المسؤول سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا خاصا أو عاما. إذن، المدعى عليه الأصيل في دعوى المسؤولية هو الناقل الجوي الذي تعاقد معه المسافر من أجل تنفيذ عقد النقل الجوي المبرم بينهما<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> المقابلة للمادة 80 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64.

<sup>2</sup> أصل هذا النص هو نص المادة 9 من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة لنص المادة 24 من اتفاقية وارسو 1929، حيث أخذ النص كما هو مع إضافة حالة نقل البضائع كون أن البروتوكول تناول حالة نقل الركاب و أمتعتهم فقط . في تفسير نص المادة الواردة في البروتوكول انظر:

Mankiewicz, Le protocole de Guatemala city 1971, Art. Précité, p 20

<sup>3</sup> راجع ضبط مصطلح الناقل الجوي في المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة.

<sup>4</sup> طبقا للمادة 131 المتعلقة بعقد نقل الأشخاص : " يجب أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة طائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها ، بمقابل، من محطة جوية إلى أخرى."

ولكن قد تثور بعض الصعاب بشأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل، أو تعدد الناقلين، أو كون النقل مركبا، أو تدخل ناقل آخر غير الناقل المتعاقد في إنجاز النقل، أو في حالة الرجوع على تابعي الناقل الجوي.

### أولا : حالة وفاة الناقل :

تعرض المشرع الجزائري على غرار المشرع الدولي إلى هذا الفرض، إذ نصت المادة 105 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية المقابلة للمادة 27 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه في حالة وفاة المدين ترفع دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ( وفي هذا القانون) ضد من يخلفونه *Contre ses ayants droit*<sup>1</sup>.

و يبدو أن هذا النص يفترض أن الناقل الجوي هو شخص طبيعي، حيث كان هذا الأمر شائعا وقت توقيع الاتفاقية في عام 1929. وإذا كانت منشآت الطيران تعتبر في الوقت الراهن أشخاصا معنوية وبمعنى أدق شركات تجارية، إلا أن المنشآت الفردية للطيران التجاري يمكن تصورها و إن كان فرضا نادر الوقوع في الوقت الراهن<sup>2</sup>. ومع ذلك تبقى للنص المتقدم أهمية مؤكدة تبدو في محاولة ملئ الفراغ القانوني إذا ما تعلق الأمر بوفاة الناقل الجوي باعتباره شخصا طبيعيا هذا من جهة، والحرص على تأكيد حق المضرور في الحصول على التعويض المقرر له إذا توفي الناقل الجوي من جهة أخرى.<sup>3</sup>

وإن حصل و رفعت الدعوى على ورثة الناقل الجوي، فإن هؤلاء يستفيدون من أحكام المسؤولية المحدودة، بمعنى أنهم يتحملون عبء الدعوى من ناحية و يستفيدون من حدود المسؤولية من ناحية أخرى، فهم يرثون الدعوى كما هي.

<sup>1</sup> و المادتان تقابلان المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999 التي تنص على أنه: "في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى المسؤولية وفقا أحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته."

<sup>2</sup> محمد بهجت أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 134، الهامش 3.

<sup>3</sup> إذ أن بعض قوانين الولايات المتحدة الأمريكية تقتضي بسقوط الدعوى بمجرد وفاة الناقل. محمد فريد لعريبي- المرجع السابق - ص 162

## ثانيا: حالة الناقلين المتتابعين:

الأصل أن يتولى تنفيذ عملية النقل ناقل واحد هو الناقل المتعاقد، غير أنه يمكن أن يتدخل في تنفيذ عقد النقل الجوي عدة ناقلين جويين. وإن كانت حدود مساحة الإقليم الجزائري و احتكار الناقل الوطني لسوق النقل الداخلي لا تثير حاجة إلى تدخل أكثر من ناقل في تنفيذ عقد النقل الجوي الداخلي، فإن الأمر قد يستدعي تدخل أكثر من ناقل حينما يتعلق الأمر بنقل جوي دولي.

و يعد نقلا متتابعا النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع<sup>1</sup>. وليس كل نقل يتعدد فيه الناقلون يعتبر نقلا متتابعا **transport successif**، فزيادة عن تعدد الناقلين الذين يتدخلون في تنفيذ عقد النقل الجوي، لا بد أن يكون النقل في نظر الأطراف عملية نقل واحدة **Unique** سواء تم الاتفاق عليها في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود<sup>2</sup>، بمعنى أنه يجب أن يتم الاتفاق على تنفيذ عملية النقل الواحدة بواسطة تدخل عدة ناقلين متعاقبين كل منهم يتولى مرحلة من النقل بوسائله الخاصة<sup>3</sup>، و مؤدى ذلك أن يُعتبر كل ناقل من الناقلين المتتابعين طرفا في عقد النقل بالنسبة للمرحلة التي يقوم بتنفيذها فعلا، و بالتالي يعد كل واحد من الناقلين المتتابعين بالنسبة للمرحلة التي يقوم بتنفيذها ناقلا تعاقديا و فعليا في نفس الوقت، فيكون مسؤولا شأنه شأن الناقل الواحد الذي يبرم العقد و ينفذه<sup>4</sup>.

و بغرض تفادي إشكال تحديد المدعى عليه في حالة تعدد الناقلين بالتتابع، عُني المشرع الجزائري بتنظيم حالة الناقلين المتتابعين أخذا عن اتفاقية وارسو 1929، فنصت الفقرة الأولى من المادة 153 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المقابلة للفقرة الأولى من المادة 30 من اتفاقية وارسو على أنه " في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين، يعد كل ناقل يقبل مسافرين وأمتعة أو شحنا طرفا متعاقدًا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تم تحت رقبته". و يختلف الأمر بين كون النقل يتعلق بنقل الأشخاص أو بنقل الأمتعة.

<sup>1</sup> محمد فريد لعربي، المرجع السابق، ط 1998، ص 163. وأيضا: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 418.

<sup>2</sup> طبقا للمادة 3/1 من اتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999.

<sup>3</sup> : Rosine de Barbeyrac, op.cit, p 86. et J.P Tosi, Rep. précité , Cahier n°4, n° 14.

<sup>4</sup> رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 48.

## أ- في نقل المسافرين :

طبقا للمادة 2/153 المقابلة للمادة 2/30 من اتفاقية وارسو، لا يجوز أن ترفع دعوى المسؤولية من طرف الراكب أو ذوي الحقوق إلا ضد الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الذي ترتب عنه ضرر في مرحلة النقل التي تولى تنفيذها. ومع ذلك يمكن رفع الدعوى على الناقل الأول ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاهها ناقل لاحق له إذا كان هذا الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، وذلك بناء على تنصيب صريح من طرفه.

## ب- في نقل الأمتعة المسجلة:

تقضي الفقرة الثالثة من المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري، المقابلة لنظيرتها من المادة 30 من اتفاقية وارسو و المادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999، بأنه يحق للراكب أن يرجع على الناقل الأول كما يجوز له أن يرجع على الناقل الأخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق خلالها الحادث أو التأخير المسبب للضرر. وقد روعي في ذلك أن الراكب يكون قريبا من الناقل الأول الذي تُسلم إليه الأمتعة المسجلة في مطار الإقلاع، و قريبا أيضا من الناقل الأخير، إن تعدد الناقلون، لأنه هو من يُسلمها للراكب في مطار الوصول، ولعل في ذلك تيسير على هذا الأخير عند التقاضي<sup>1</sup>. وفضلا عن ذلك، يمكن للراكب اختصاص الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي تحقق خلالها ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة أو تأخيرها. وفي نقل الأمتعة يكون كل الناقلين المتتابعين مسؤولين مسؤولية تضامنية اتجاه الراكب، ومن حق كل واحد منهم أن يستفيد من حدود المسؤولية باعتبارهم ناقلين متعاقدين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص451.

<sup>2</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص419. و لم تنظم اتفاقية وارسو أو مونتريال حالة رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض، مما يتعين معه إخضاع هذه المسألة للقانون الوطني.

### ثالثا: حالة النقل المركب :

يتعلق النقل المركب غالبا بنقل البضائع و الأمتعة، و هو النقل الذي يتضمن عدة مراحل يتم النقل في إحداها أو بعضها جوا، بينما يتم في البعض الآخر عن طريق البر أو النهر أو البحر<sup>1</sup>. وقد تعرضت اتفاقية وارسو 1929 بالتنظيم لهذه الحالة في نص المادة 1/31 وكذا المشرع الجزائري في نص المادة 83 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية؛ فإذا كان النقل مركبا، وتم في جزء أو مرحلة منه عن طريق الجو، بينما تم في الجزء الآخر عن طريق أية وسيلة نقل أخرى، فلا تسري أحكام الاتفاقية أو القانون إلا على مرحلة النقل الجوي دون غيرها، بمعنى أن الناقل الجوي لا يكون مدعى عليه إلا في ما يخص مرحلة النقل الجوي التي تولى تنفيذها.

و في هذا الفرض يتعين على المدعى إثبات أن الضرر قد تحقق في مرحلة النقل الجوي، غير أن الاتفاقية و قانون الطيران المدني رقم 06/98 قرّرا ، تخفيفا على المدعي، أن يقيما قرينة على أن الضرر الذي أصاب الأمتعة (أو البضائع) قد وقع أثناء فترة النقل الجوي إذا ما تم النقل البري أو البحري أو النهري تنفيذا لعقد النقل الجوي بقصد شحن الأمتعة (أو البضاعة) على متن الطائرة أو تسليمها أو نقلها من طائرة إلى أخرى<sup>2</sup>، الأمر الذي لا يمكن الراكب من رفع دعواه وفقا لهذه القرينة إلا على الناقل بطريق الجو إلى أن يثبت أن الضرر قد وقع خارج فترة النقل الجوي. كما أجازت اتفاقية وارسو، دون ق. ط. م. ج، للأطراف الاتفاق على إخضاع عمليات النقل الأخرى غير الجوية لأحكام النقل الجوي، مما يسمح باختصاص الناقلين الآخرين غير الجويين وفقا لأحكام الاتفاقية. و نفس القواعد التي تقررت في اتفاقية وارسو في هذا الشأن، أخذت بها اتفاقية مونتريال 1999 بمقتضى المادة 38 منها.

<sup>1</sup> هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 452. وأنظر الفقيه Rodière الذي يميز بين النقل المركب combiné والنقل المختلط mixte. أنظر : R.

Rodière, op.cit, p 320

<sup>2</sup> طبقا للفقرة الثانية من المادة 145 من قانون الطيران المدني 06/98 المقابلة للمادة 3/18 من اتفاقية وارسو 1929.



## رابعاً: حالة الرجوع على تابعي الناقل:

تقضي القواعد العامة بأن يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعا منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها<sup>1</sup>.

و لما كان النقل الجوي من المجالات التي تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة، فإنه يندر ممارسته بواسطة أفراد عاديين، بل تمارسه في العادة شركات مساهمة كبرى. و نظراً لأن الشركة شخص معنوي، فإنها تمارس نشاطها بواسطة تابعيها الذين لا تربطهم بالمسافر أية علاقة عقدية. و لما كانت معظم الأضرار المنسوبة إلى الناقل غالباً ما تنشأ عن خطأ هؤلاء التابعين، فإنه من المتصور أن يرفع المضرور دعواه بالمسؤولية على الناقل الجوي المتعاقد بوصفه أكثر يسراً من تابعيه، وبوصفه مسؤولاً ليس فقط عن أخطائه الشخصية وإنما أيضاً عن أخطاء هؤلاء.

غير أنه يمكن للمضرور الرجوع على تابعي الناقل الجوي، إلا أن هذه الحالة لم تتعرض للتنظيم لا من قبل اتفاقية وارسو 1929 ولا من طرف المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني، لذلك فإن رجوع المضرور في هذه الحالة على تابعي الناقل الجوي لا يكون إلا على أساس المسؤولية التقصيرية، لأنه لا تربطه بهم أية علاقة تعاقدية، ولا يحق لهم من ثم التمسك بحدود المسؤولية التي تقررت لصالح الناقل الجوي فقط<sup>2</sup>.

وبهدف حماية تابعي الناقل الجوي إذا ما رجع المضرور على أحدهم بالمسؤولية، جاء بروتوكول لاهاي لعام 1955 وقرر أنه إذا رفعت دعوى المسؤولية على تابع الناقل الجوي، جاز لهذا التابع متى أثبت أنه تصرف في أثناء تأدية وظائفه أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها<sup>3</sup>، و لا مجال لتطبيق الأحكام الأخرى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي كافتراض الخطأ أو أحكام الاختصاص القضائي. أما إذا رفعت الدعوى على الناقل وتابعيه معاً، فلا يجوز أن يحصل المضرور على تعويض يفوق الحد الأقصى الذي قرره الاتفاقية<sup>4</sup>. و لم يشر البروتوكول إلى

<sup>1</sup> الفقرة الأولى من المادة 136 من القانون المدني الجزائري، و هي متعلقة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، و ذكرها جاء من باب المقارنة فقط، لأن مسؤولية الناقل الجوي عن أفعال تابعيه هي مسؤولية عقدية عن فعل الغير، أما مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه وفقاً للنص المذكور هي مسؤولية تقصيرية عن فعل الغير.

<sup>2</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص322.

<sup>3</sup> Ronald SCHMID, La notion de "préposés" dans la convention de Varsovie, RFDA, n° 2, 1986, p167- 171.

<sup>4</sup> طبقاً للمادة 25 أ الجديدة في بروتوكول لاهاي 1955، وفي تفصيل ذلك: E. Pontavice, Rep. Précité, n°113.

الحالة التي يرجع فيها الناقل الجوي على تابعيه أو تلك التي يرجع فيها هؤلاء على متبوعهم، مما يتعين معه إخضاع هذه المسألة للقانون الوطني.

وقد تناولت اتفاقية مونتريال 1999 حالة رجوع المضرور على التابعي الناقل في المادة 30 منها على نحو ما هو وارد في بروتوكول لاهاي، و مدت من نطاق تطبيقها لتشمل فضلا عن تابعي الناقل وكلاءه أيضا، سواء كانوا كذلك بالنسبة لناقل متعاقد أو بالنسبة لناقل فعلي<sup>1</sup>. ويمكن القول من باب المقارنة بين القانون الاتفاقي و ق. ط. م. ج أنه إن كان الناقل الجوي هو المستفيد الوحيد من حدود المسؤولية في ظل قانون الطيران المدني الجزائري الذي لم يتضمن تعديل بروتوكول لاهاي المشار إليه أعلاه، فإن مسؤولية الناقل غير المحدودة قد تقوم بسبب أخطائه هو وأخطاءه تابعيه أيضا، وهذا على خلاف القانون الاتفاقي الذي يساوي بين الناقل و تابعيه سواء من حيث الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة أو من حيث تحمل المسؤولية غير المحدودة.

#### خامسا: حالة مساهمة الناقل الفعلي:

كانت مسألة تدخل ناقل جوي غير الناقل المتعاقد مع الراكب في إنجاز النقل تثير إشكالات جمة لاسيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الفعلي *Transporteur de fait* حيث اختلفت آراء الفقه و تضاربت مواقف القضاء حول اعتبار الناقل من يبرم العقد أو من ينفذ عملية النقل<sup>2</sup>. ولما كانت اتفاقية وارسو 1929 لا تتضمن إحكاما خاصة بعمليات النقل الجوي الدولي التي يقوم بها شخص ليس طرفا في عقد النقل، تم التحضير لعقد اتفاقية بشأن ذلك وهذا ما تحقّق بالتوقيع على اتفاقية جوادالاهارا ( بالمكسيك ) في 18 سبتمبر 1961 المكملة لاتفاقية وارسو والمتعلقة ببعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، و التي دخلت حيز التنفيذ في 1964/05/1<sup>3</sup>. وقد كانت الجزائر من بين الدول التي صادقت على هذه

<sup>1</sup> طبقا للمادة 43 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>2</sup> راجع ما تعرضنا إليه سابقا بشأن تحديد لصفة الناقل الجوي في المطلب الأول من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة.

<sup>3</sup> حول هذه الاتفاقية : [www.icao.com](http://www.icao.com)

الاتفاقية الدولية<sup>1</sup>، غير أن أحكامها لم تدرج ضمن قانون الطيران المدني رقم 06/98، مما يجعل تنظيم النقل الجوي الداخلي يفتقر إلى هذا الجانب الهام من المعاملات السائدة في النقل الجوي .

ولقد حددت المادة الأولى من اتفاقية جوادالاجارا 1961 مفهوم الناقل المتعاقد بأنه أي شخص يكون طرفاً في عقد خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو أي شخص يعمل لحسابه، بينما يعتبر ناقلاً فعلياً شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو جزء منها، ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلاً بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويعتبر هذا التصريح قائماً ما لم يثبت عكس ذلك<sup>2</sup>، و بدأت التعريف أخذت اتفاقية مونتريال 1999<sup>3</sup>. وبناءً على ذلك، تكون الاتفاقيتان قد وسعتا من مفهوم الناقل الجوي، وأضفت هذه الصفة على الشخص الذي يتعاقد مع المسافرين وكذا الشخص الذي يقوم بتنفيذ الرحلة حتى ولو لم يكن طرفاً في عقد النقل.

ولذلك كان أمراً منطقياً أن تُحَيَّرَ اتفاقيتان المضرور في رفع دعواه، في حالة تدخل الناقل الفعلي في إتمام عقد النقل الجوي، على نحو تجيزان فيه إقامة دعوى المسؤولية إما على الناقل الفعلي ذاته أو على الناقل المتعاقد أو على كليهما متضامين أو منفصلين وفقاً لما يختاره المدعي. وإذا أقيمت الدعوى على أيٍّ منهما بمفرده، جاز للناقل المدعى عليه أن يطلب ضم الناقل الآخر إلى هذه الدعوى، و يتولى قانون المحكمة المختصة تحديد إجراءات الضم وآثاره<sup>4</sup>.

و من أهم الصور التي يتواجد فيها الناقل الفعلي إلى جانب الناقل المتعاقد تلك المتعلقة بإيجار الطائرات المجهزة بالمدة *L'affrètement à temps- Time charter*، ومن المتفق عليه في هذه الحالة أن المستأجر يعد ناقلاً متعاقداً فيما يعتبر المؤجر ناقلاً فعلياً، و بالتالي يكون للمضرور أن يختصم أي منهما<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> وذلك بمقتضى الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25/10/1965. الجريدة الرسمية عدد 104/1965.

<sup>2</sup> عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 100.

<sup>3</sup> المادة 39 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>4</sup> المادة 7 من اتفاقية جوادالاجارا 1961 المقابلة للمادة 45 من اتفاقية مونتريال 1999. أنظر أيضاً: عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية

الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 101؛ 86 p، Op.cit، Rosine de Barbeyrac

<sup>5</sup> أما في عقد إيجار الطائرة عارية فالمستأجر هو من يحوز صفة الناقل الجوي و من ثم صفة المدعى عليه لأنه ناقل فعلي و متعاقد في آن واحد. راجع بشأن مسألة إيجار الطائرات ما سبق و أن تعرضنا له في المطلب الأول من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة.

## المطلب الثاني:

### انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي:

تفتح الأنظمة القانونية على اختلافها، عادة، أمام الناقل طريقتين لرد دعوى المسؤولية المقامة عليه: الدفع بعدم قبول الدعوى إذا لم يُعلن بالضرر خلال مدة معينة من وقوعه، و الدفع بتقادم الدعوى إذا انقضت فترة معينة من وقوعه من دون أن تُحرّك الدعوى بشأنه.

و لم تشذ اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 و قانون الطيران المدني الجزائري الذي أخذ عنها عن ذلك و الشأن كذلك بالنسبة لاتفاقية مونتريال 1999، حيث تقرر للناقل الجوي في أحوال معينة أن يدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة عليه (الفرع الأول)، و بإمكانه كذلك الدفع بسقوط الدعوى لتقادمها و ذلك بمرور مدة زمنية معينة (الفرع الثاني). و نتعرض فيما يلي لكلا وسيلتي الدفع في نطاق الاتفاقيات الدولية و قانون الطيران المدني رقم 06/98، مع إبراز نقاط الخلاف بين هذه التشريعات .

## الفرع الأول:

### الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي :

تقتضي العدالة واستقرار المعاملات، أن لا يترك عبء دعوى المسؤولية يدوم طويلا على عاتق الناقل الجوي و ذلك حتى لا يتعطل مشروعه التجاري الضخم بما قد يمس بمصالحه المالية المتعلقة عليه. لذلك، حرصت الأنظمة القانونية على رصد وسيلة فعالة لصالح الناقل الجوي، يتمكن عن طريقها من وضع حد لدعاوى المسؤولية التي قد ترفع عليه، و تتمثل هذه الوسيلة في الدفع بعدم قبول الدعوى لعدم احترام المواعيد المقررة سواء في الاتفاقيات الدولية أو قانون الطيران المدني الجزائري.

فما هو نطاق هذا الدفع وما هي أحكامه في كل من الاتفاقية وقانون الطيران المدني الجزائري ؟

## الفقرة الأولى :

### نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى :

نشير بداية إلى أن الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية يختلف تماما عن وسائل الدفع، السابق بيانها<sup>1</sup>، و التي يلجأ إليها الناقل لاستبعاد مسؤوليته، ذلك أن هذه الوسائل تفترض وجود دعوى مسؤولية مقبولة شكلا من طرف المحكمة فتتصدى لمناقشة موضوعها، أما الدفع بعدم القبول فالهدف من إبدائه هو حجب المحكمة عن نظر الدعوى ابتداءً بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط انعقاد مسؤولية الناقل، فالدفع بعدم القبول دفع في الشكل أما الدفوع الأخرى فهي دفوع موضوعية<sup>2</sup>.

في واقع الأمر، يجد الدفع بعدم القبول مجاله الخصب في نقل البضائع، ولكنه بالنظر لإخضاع الأمتعة المسجلة لحكم البضائع في كثير من المسائل سواء في القانون الاتفاقي أو في مختلف القوانين الوطنية بما في ذلك ق. ط. م. ج ، تقرر أن تمتد أحكام الدفع بعدم القبول لتشمل الأمتعة المسجلة أيضا.

و يختلف نطاق الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي بين كون النقل الجوي دوليا أي خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 أو اتفاقية مونتريال 1999، و بين كون النقل الجوي داخليا أي خاضعا لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

فوفقا لنص المادة 2/26 من اتفاقية وارسو للمقابلة للمادة 2/31 من اتفاقية مونتريال 1999 يقع على عاتق الراكب الالتزام بتسجيل احتجاجه حول حالة الأمتعة المنقولة عند تعرضها للتلف أو عند التأخير في نقلها خلال الآجال المحددة، و إلا ترتب على الإخلال بهذا الالتزام جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي.

و بالتالي، لا يتعلق الاحتجاج إلا بحالتين من حالات الضرر هما تلف الأمتعة و التأخير في نقلها، فلا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى فيما يتعلق بنقل الركاب، وكذلك لا مجال له في حالة

<sup>1</sup> راجع المبحث الثاني من الفصل الثاني من الباب الأول من هذه الرسالة.

<sup>2</sup> من المعلوم أن الدفوع الشكلية تثار قبل أي دفع في الموضوع، لذلك من المتصور أن ترفض الدعوى المرفوعة من قبل الراكب في حالة عدم قيامه بالاحتجاج في الآجال المحددة و لو ثبت قيام مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل.

هلاك الأمتعة هلاكاً كلياً أو في حالة الضياع لأنه ليس في هاتين الحالتين الأخيرتين استلام من الأساس<sup>1</sup>. و لكن مثار الخلاف كان حول حالة الهلاك الجزئي، فبينما اعتبره البعض من قبيل التلف و يخضع بالتالي لأحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، ذهب البعض الآخر إلى اعتباره من مصادر الضرر التي تختلف عن التلف، و بالتالي لا مجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم القبول بشأنه. و لعل الرأي الثاني هو الأقرب إلى الصواب لأن أحكام الدفع بعدم القبول أحكام استثنائية، فلا يجوز التوسع في تفسيرها، كما أن نص المادة 2/26، المقابل لنص المادة 2/31، يتحدث عن التلف على وجه التحديد فلا أساس لمد نطاقه إلى الهلاك الجزئي<sup>2</sup>، و بالتالي لا يشترط في هذه الحالة ممارسة الاحتجاج لقبول دعوى المسؤولية.

أمّا فيما يخص النقل الجوي الداخلي الخاضع لأحكام قانون الطيران المدني رقم 06/98 فقد نصت المادة 2/152 منه على أنه " في حالة التلف يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجاً فور اكتشاف ذلك... و عند الضياع أو التأخر يجب أن يوجه الاحتجاج... و في حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخر في النقل، يجب أن يتم الطلب..."

يظهر من هذا النص أن المشرع الجزائري، مقارنة بالقانون الاتفاقي، قد وسّع من نطاق

الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي، إذ يمكن للناقل طبقاً للنص المتقدم زيادة على حالات التلف والتأخير في نقل الأمتعة، أن يدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة عليه حتى في حالة الضياع أيضاً. و لم يبيّن المشرع الجزائري إن كان يقصد بحالة الضياع الكلي منه والجزئي أيضاً أم يقصرها فقط على الضياع الكلي، ولكنه وأمام عموم لفظ "الضياع"، فيمكن القول بأن المشرع قد قصد كلا حالتي الضياع. و بالتالي يشترط وجود الاحتجاج في جميع حالات الضرر التي تصيب الأمتعة ماعدا حالة الهلاك التي تقبل الدعوى بشأنها من دون شرط الاحتجاج.

وما تجدر الإشارة إليه أيضاً في هذا المقام، هو أن المشرع الجزائري، طبقاً للنص المتقدم، قد وسع من نطاق الدفع بعدم القبول ليشمل، فضلاً عن نقل الأمتعة، مجال نقل المسافرين، ولكن في

<sup>1</sup> عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 185.

<sup>2</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 456.

حالة التأخير في نقلهم فقط، و ذلك على خلاف المشرع الدولي الذي لم يضع أي حكم لهذا الدفع في مجال نقل الركاب .

و خلاصة القول، أن المشرع الجزائري قد مدّ من نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة على الناقل الجوي، إذ مكّن هذا الأخير من أن يستعمل هذا الدفع في حالات التلف والتأخير والضياع ، بخلاف المشرع الدولي الذي قصر الحق في الدفع على الحالة الأولى والثانية فقط. كما مدّ المشرع الجزائري من مجال هذا الدفع ليشمل مجال نقل الأشخاص ولكن في حالة التأخير في نقلهم فقط، وهو دفع مستحدث لم تتضمنه اتفاقية وارسو لعام 1929 و لا اتفاقية مونتريال 1999. وتظهر الحكمة من توسيع نطاق الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي، في سعي المشرع الجزائري إلى حماية شركة النقل الجوي الوطنية من رجوع مستعملي الطائرة عليها في أي وقت شاءوا.

### الفقرة الثانية:

#### أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى:

تقضي المادة 2/26 من اتفاقية وارسو 1929 بأنه على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل الجوي، في حالة التلف بمجرد اكتشافه، وعلى الأكثر في مهلة ثلاثة ( 3 ) أيام إذا تعلق الأمر بالأمّعة وسبعة (7) أيام إذا تعلق الأمر بالبضائع تحسب من تاريخ استلامها. أما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر ( 14 ) يوما تسحب من اليوم الذي تكون فيه الأمّعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

إذن، يجب أن يُرسل الراكب الاحتجاج إلى الناقل الجوي في حالة التلف في ميعاد أقصاه ثلاثة أيام بالنسبة للأمّعة، ويحسب الميعاد من تاريخ استلام الأمّعة. أما في حالة التأخير في نقل الأمّعة، يتعين على الراكب أن يرسل الاحتجاج إلى الناقل الجوي في ميعاد أقصاه أربعة عشر يوما يحسب من اليوم الذي وضعت فيه الأمّعة تحت تصرف الراكب<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> في قضية ، سبق الإشارة إليها، بين شركة سوريا للطيران ضد ف- م في نقل دولي خاضع لاتفاقية وارسو من دمشق إلى الجزائر؛ تم رفع دعوى بسبب تعرض أمّعة ركاب مسجلة للضياع تزن إجمالا 209 كيلو غراما فأصدرت الغرفة المدنية لمجلس قضاء الجزائر في 05/22/2004 قرارا يقضي بتحميل الشركة الناقلة مسؤولية تسليم الأمّعة طبقا للمادة 18 من اتفاقية وارسو و في حالة ضياعها الالتزام بدفع ما يقابلها نقدا . و قد كان من

و قد أوجبت الاتفاقية على الراكب، أن يثبت هذا الاحتجاج في شكل مكتوب إذ نصت المادة 3/26 على أنه "يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة لهذا الاحتجاج". ويتضح من ذلك أن الاحتجاج لا يمكن إثباته إلا عن طريق الكتابة و لا مجال لإثباته بوسيلة أخرى<sup>1</sup>.

هذا وقد عدل بروتوكول لاهاي 1955 هذه المواعيد زيادةً فجعلها سبعة أيام في حالة تلف الأمتعة و أربعة عشر يوماً في حالة تلف البضاعة اعتباراً من تاريخ تسلمها، و واحد و عشرين يوماً على الأكثر في حالة التأخير و يكون ذلك من التاريخ الذي وضعت فيه الأمتعة تحت تصرف الراكب<sup>2</sup>. وقد تبنت اتفاقية مونتريال 1999 هذه المواعيد الأخيرة في المادة 2/31 منها من دون أن تحدث عليها أي تعديل، كما تمسكت بشرط أن يكون هذا الاحتجاج في شكل مكتوب (المادة 3/31).

و كل شرط يهدف إلى تقصير هذه المواعيد الواردة في الاتفاقيتين أو البروتوكول، يكون باطلاً لأنه يؤدي إلى الانتقاص من حقوق المضرور، أما الشرط الذي يكون من شأنه إطالة هذه المواعيد فيكون صحيحاً و يتحمل عبأه الناقل الجوي.<sup>3</sup>

و يذهب الرأي الراجح في الفقه إلى أن الأحكام الخاصة بمواعيد إرسال الاحتجاج تكون مقصورة على حالة التلف غير الظاهر الذي يكتشفه الراكب بعد استلامه للأمتعة. أما في حالة كون التلف ظاهراً و بيناً، فيتعين على المسافر الاحتجاج على ذلك فور استلام الأمتعة وإلا وجدت القرينة المنصوص عليها في المادة 1/26، المقابلة للمادة 1/31 من اتفاقية مونتريال 1999، مجالها للتطبيق، إذ يعد استلام الأمتعة دون اعتراض من جانب الراكب قرينة على أن الأمتعة قد تم تسليمها في حالة جيدة وفقاً لما هو مذكور في سند النقل. و هذه القرينة بسيطة،

---

بين الدفع التي أثارته الشركة الناقلة بهدف استبعاد المسؤولية عنها أن الركاب لم يقوموا بتقديم احتجاجهم في المواعيد المقررة إلا أن المدعين قدموا ما يثبت قيامهم بذلك فور وصولهم إلى مطار الجزائر و استدلو بالبرقيات الرسمية الصادرة عن مصلحة الاستعلامات الخاصة بالأمتعة لدى مطار الجزائر، فرفض الدفع المثار من الشركة الناقلة و كان الحكم على نحو ما هو مذكور أعلاه. أنظر: ملف رقم 392346، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2008، ص 171 و ما يليها.

و نشير من جانبنا إلى أن الدفع الذي أثارته الشركة الناقلة غير صائب لأن حالة الضرر هنا تتعلق بالضياح و أحكام الاحتجاج الواردة في الاتفاقية لا تتعلق إلا بحالتي التلف و التأخير، مما يعني معه أنه لا يشترط وجود احتجاج في حالة الضياح، الأمر الذي يجعل هذا الدفع في غير محله.

<sup>1</sup>: J.P.Tosi, Rep. Précité, Cahier n°4, N° 70- 71.

<sup>2</sup> طبقاً للمادة 2/15 من بروتوكول لاهاي 1955.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 456.



يجوز للراكب إقامة الدليل على عكسها بإثبات أن الضرر قد وقع قبل تسلمه للأمتعة، و هو إثبات قد يكون عسيرا عليه<sup>1</sup>، لذلك يكون من الأفضل أن يتفقد الراكب أمتعته و يتفحصها فور استلامه لها في مطار الوصول حتى يكون احتجاجه سليما.

و يختلف بدأ سريان الميعاد في حالة التلف عنه في حالة التأخير ، إذ يبدأ ميعاد الاحتجاج في حالة التلف اعتبارا من تاريخ تسلم الأمتعة المسجلة، بينما يبدأ هذا الميعاد في السريان في حالة التأخير اعتبارا من اليوم الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة تحت تصرف الراكب<sup>2</sup>. و تكون العبرة بتاريخ إرسال الاحتجاج لا بتاريخ وصوله إلى الناقل الجوي عند تقدير ما إذا تم اتخاذ الإجراء في الميعاد القانوني<sup>3</sup>. و يترتب على عدم إرسال الراكب احتجاجا في المواعيد المقررة في الاتفاقية، حق تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه. و يراعى أنه لا يجوز للناقل التمسك بهذا الدفع في حالة ارتكابه للغش الذي يحول دون اكتشاف التلف الذي أصاب الأمتعة، و ذلك طبقا للفقرة الرابعة من المادة 26 من اتفاقية وارسو المقابلة للفقرة الرابعة من المادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999.

أما عن قانون الطيران المدني رقم 06/98 فقد نصت المادة 152 منه في فقرتها الأولى على أن تسلم الأمتعة المسجلة و الشحن دون احتجاج من المرسل إليه يشكل قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس. فعدم توجيه المرسل إليه أو الراكب احتجاجا ضد الناقل يقيم قرينة قانونية بسيطة مؤداها أن المرسل إليه أو الراكب قد تسلم الأمتعة في حالة جيدة طبقا لما هو وارد في سند النقل، هذا ما لم يثبت العكس أي أنه لم يتسلمها في حالة جيدة، لأن بيانات هذا السند تبقى ذات حجية نسبية.

كما نصت الفقرة الثانية من المادة 152 على النطاق الزمني للدفع بعدم قبول الدعوى، ففي حالة التلف يجب أن يوجه الاحتجاج من المرسل إليه أو الراكب إلى الناقل فور اكتشاف ذلك في مهلة أقصاها (3) ثلاثة أيام فيما يتعلق بالأمتعة، و (7) سبعة أيام فيما يتعلق بالبضاعة ابتداء من تاريخ تسلمها، و عند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها (14)

<sup>1</sup> محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 170.

<sup>2</sup> رفعت فخري، المرجع السابق، ص 55.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 170.

أربعة عشر يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرف الراكب أو المرسل إليه.

و الملاحظ هنا أن المشرع الجزائري قد أخذ بالمواعيد المقررة في اتفاقية وارسو لعام 1929 و لم يأخذ بتلك المقررة في بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية، وذلك بالرغم من أن الجزائر صادقت على البروتوكول المذكور في نفس الوقت الذي صادقت فيه على الاتفاقية المذكورة<sup>1</sup>.

كما قضت الفقرة الرابعة من المادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه "في حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخير في نقله، يجب أن يتم الطلب في مهلة (30) ثلاثين يوما حسب تاريخ توقع الوصول". و يعد هذا الحكم، كما سبق القول، مستحدثا في قانون الطيران المدني الجزائري، لأن اتفاقية وارسو لم تتضمن حكما مماثلا له ضمن نصوصها<sup>2</sup>. و ربما شاء المشرع الجزائري من وراء ذلك عدم إقبال كاهل الناقل الجوي الوطني بدعاوى المسؤولية عن التأخير من خلال إلزام رافعيها بضرورة القيام باحتجاج مكتوب في مهلة 30 يوما من التاريخ الذي كان يفترض أن تصل فيه الطائرة إلى جهة الوصول.

هذا وقد اشترط المشرع الجزائري أن يكون الاحتجاج في شكل كتابي أسوة باتفاقية وارسو 1929، إذ نصت الفقرة الثالثة من المادة 152 على أنه يجب أن يسجل أي احتجاج بتحفظ خطي مدون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج. فلا يمكن للراكب الاستناد إلى وسيلة أخرى من وسائل إثبات ذلك الاحتجاج إلا بالكتابة، و يمكن للرسائل الموصى عليها أن تؤدي هذا الدور.

و قد رتب ق. ط. م. ج على عدم إرسال احتجاج في المواعيد المقررة فيه، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه، إلا أنه يشترط حتى يتقرر هذا الحق للناقل أن لا يرتكب هذا الأخير غشا، فلا يجوز له التمسك بهذا الدفع في هذه الحالة طبقا للفقرة الأخيرة من المادة 152. و بديهي أن يقع عبء إثبات غش الناقل الجوي على عاتق الراكب أو المرسل إليه حتى يتمكن من ممارسة حقه في الاحتجاج خارج المواعيد القانونية المقررة كأن يثبت

<sup>1</sup> المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955. ج. ر 1964/26.

<sup>2</sup> بل لا نجد مقابلا لهذا الدفع في اتفاقية مونتريال 1999.

أن غش الناقل هو الذي حال دون اكتشافه المرسل للتلف أو الضياع الذي أصاب أمتعته، و يكون من شأن ذلك أن تُقبل دعواه أمام المحكمة الناظرة فيها دون أن تتعرض للدفع بعدم القبول .

## الفرع الثاني:

### دعوى مسؤولية الناقل الجوي بين السقوط و التقادم :

إذا لم يحرك المضرور ساكنا، و لبث دون أن يحرك دعواه ضد الناقل الجوي المسؤول عن الضرر الذي لحق به في شخصه أو في بضاعته، وذلك خلال مدة معينة حددتها الاتفاقية الدولية وقانون الطيران المدني على حد سواء، فقد حقه في أن يرفع دعواه على الناقل الجوي بعد مرور تلك المدة المحددة و إلى الأبد. غير أن الوضع يختلف بين كون النقل الجوي دوليا وبين كونه داخليا، حيث تسقط الدعوى في الأول وتتقادم في الثاني.

## الفقرة الأولى:

### سقوط دعوى المسؤولية :

رغبة في وضع حد لملاحقة الناقل الجوي الدولي بدعوى المسؤولية من قبل الضحايا من المسافرين أو ورثتهم ، نصت المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929 على وجوب رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين اعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ إيقاف النقل و إلا سقط الحق في رفع الدعوى. ويعين قانون المحكمة المعروض عليها التراع طريقة احتساب المدة المذكورة.

ولقد كانت الفقرة الأولى من هذه المادة موضع نقاش وخلاف لدى الفقه والقضاء، لاسيما حول طبيعة الفترة التي حددها النص لرفع دعوى المسؤولية، إن كان بها مدة سقوط أم مدة تقادم. فذهب بعض الفقه أن مدة سنتين التي حددتها المادة 29 من الاتفاقية هي مدة تقادم ومن ثم تكون قابلة للوقف والانقطاع. ويررون موقفهم هذا بالقول أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل، بحريا كان أو بريا ، يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة، وهذه الفترة تعتبر دائما فترة تقادم، ومن ثم يجب ألا يخرج النقل الجوي عن تلك القاعدة . كما ذهبوا إلى القول بأن نص الفقرة الثانية

من المادة 29 التي تحيل إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع في طريقة احتساب مدة الستين، يعني بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف و انقطاع ، أي أنها مدة تقادم وليست مدة سقوط<sup>1</sup> .

بينما يذهب الرأي الراجح<sup>2</sup> إلى أن المدة التي حددتها المادة 29 من اتفاقية هي مدة سقوط، لأنه باستقراء نص المادة المتقدمة يبدو واضحا أن الرأي الأول قد تجاهل ألفاظ هذا النص، إذ أن المادة قد استعملت تعبير *déchéance* و الذي يعني "سقوط" الحق في رفع الدعوى، ويبدو أن ذلك هو ما كان في ذهن مشرعي اتفاقية وارسو و إلا لما ترددوا في استعمال تعبير *prescription* أي تقادم الدعوى . وأما عن نص الفقرة الثانية من المادة 29 فلا يعني سوى اختصاص المحكمة المعروض عليها النزاع بطريقة حساب وتحديد سريان مدة السقوط أي تحديد تاريخ سقوط الطائرة، أو التاريخ الذي كان من المفروض أن تصل فيه، أو تاريخ إيقاف النقل، أما اعتبار المدة مدة تقادم فيناقض غرض الاتفاقية التوحيدي حيث تختلف قوانين دول المتعاقدة حول شروط وقف التقادم و انقطاعه و من شأن اعتبارها مدة سقوط تقاضي هذا الاختلاف<sup>3</sup> .

وقد تبنت محاكم الاستئناف في فرنسا هذا الرأي الراجح لدى الفقه بما في ذلك محكمة استئناف "تاناريف" في قرارها الصادر في 1972/03/09 و التي استندت فضلا عن ذلك إلى الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو، حيث اعتبرت أن المؤتمر العالمي للقانون الخاص الجوي المنعقد في وارسو من 4 إلى 12 أكتوبر 1929 يتضح من خلال وثائقه أن نص المادة 29 كان يفيد الأخذ بوقف وانقطاع التقادم، ولكن جرى تعديل عليه بناء على طلب الوفد الإيطالي وإلى جانبه الوفد الفرنسي يتضمن عدم الأخذ بالتقادم فحذف الوقف والانقطاع تبعاً لذلك<sup>4</sup> . غير أن محكمة النقض الفرنسية، في قرار شهير لها ، بخصوص دعوى رفعها أبناء أحد ضحايا الطائرات بعد فوات الميعاد المذكور قد خالفت القضاء السابق إذ نقضت الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف و اعتبرت أن الميعاد المقرر في الاتفاقية ميعاد تقادم يرد عليه الوقف و الانقطاع و ليس ميعاد سقوط. و قد جاء في حيثيات حكمها أن عبارة "و إلا سقط الحق في رفعها" الواردة بنص المادة 29 من

<sup>1</sup> من بين هذا الفقه أنظر: حسن كيره، مقاله السابق، ص 60 ؛ P. CHAUVEAU , op, cit, p 197.

<sup>2</sup> O. RIESE et Lacour, op. cit, p80 ; M.LEOINE, op cit, p 557, Louis BOYER, Le délai de l'article 29 de la convention de Varsovie, RDFA, 1981, p285 et s. Voir la jurisprudence citée par ce dernier.

<sup>3</sup> ومن أنصار هذا الاتجاه: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 424 ؛ و محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 169 ؛ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 459 ؛ R .RODIERE ، المرجع السابق ، ص 279 و 377 ؛ M. LITVINE, op. cit, N° 313.

<sup>4</sup> طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 214 .

الاتفاقية لا تعني حتما أن الميعاد هو ميعاد سقوط. غير أن محكمة الاستئناف المحال إليها الدعوى السابقة رفضت الأخذ بتفسير محكمة النقض و تمسكت باعتبار الميعاد ميعاد سقوط لا يقبل الوقف أو الانقطاع. و إزاء هذا التمرد من قبل محكمة الاستئناف، قررت محكمة النقض الفرنسية بغرفها المجتمعة في 14 جانفي 1977<sup>1</sup>، نقض أحكام الاستئناف المخالفة و تأييد وجهة نظر الغرفة المدنية الموجودة على مستواها مؤكدة أنه ليس في الاتفاقية نص صريح يفيد، على خلاف مبادئ القانون الداخلي الفرنسي، أن الميعاد المنصوص عليه في المادة 29 لا يقبل الوقف أو الانقطاع. فحسبت كل خلاف كان قائما و اعتبرت أن المدة الواردة في المادة 29 هي مدة تقادم<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للقضاء الأمريكي فهو يخالف ما قرره محكمة النقض الفرنسية و مستقر منذ عام 1981 على اعتبار مدة السنتين المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية وارسو مدة سقوط لا مدة تقادم و رفض في العديد من الدعاوى أسباب الوقف و الانقطاع التي أثارها المدعون<sup>3</sup>، و كذلك الشأن بالنسبة لمعظم القضاء في الدول الأخرى<sup>4</sup>.

ونشير إلى أن اتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999 قد نصت هي الأخرى صراحة و من خلال مادتها 35 على اعتبار مدة سنتين مدة سقوط لا مدة تقادم، إذ أنها احتفظت بتعبير السقوط Déchéance عند صياغة المادة المذكورة<sup>5</sup>، و تكون بذلك قد و راعت البعد التوحيدي لأحكامها و تفادت أي خلاف في هذا الصدد.

و يكون بدأ سريان مدة السنتين رهنا بظروف الحال؛ ففي حالة وصول الطائرة إلى مكان الوصول، سواء وصلت في الميعاد أو تأخرت عن ذلك، يبدأ سريان ميعاد السنتين من تاريخ وصولها، و يبدأ سريان هذا الميعاد في حالة ما إذا فقدت الطائرة و لم تصل أبدا من التاريخ الذي كان يتعين أن تصل فيه، و في حالة توقي عملية النقل و عدم استكمالها من جانب الناقل يبدأ

<sup>1</sup> Cass. Ass. Plén. 14 jan. 1977. RFDA, 1978, p 92 cité par :B. MERCADAL. Rep. Précité. N° 274 ; Louis BOYER, Art. Précité, p 292 et s

<sup>2</sup> تعرضت محكمة النقض بقضائها هذا لانتقادات لاذعة من قبل الفقهاء الذين اعتبروا أن قرارها جاء مخالفا للراجح فقها و قضاء و أنه كان تضحية بهدف الاتفاقية تحت تأثير الباعث الإنساني لما يعد في مفهومها محققا للعدالة و هي تحمي قصرا و لكنها لم تقصد بذلك وضع مبدأ في هذه المسألة. أنظر تعليق الفقيه CHAUVEAU أشار إليه : يحي البناء المرجع السابق، ص 335

<sup>3</sup> Cour suprême de New York, 5 oct. 1981. V : les décisions nombreuses de la juridiction américaine citées par : G. LEGIER, Art. Précité, p 292, Note n° 186 et 187.

<sup>4</sup> أنظر أحكاما صدرت عن القضاء الإيطالي و السويسري تعتبر المدة سقوطا؛ أشار إليها: B. MERCADAL. Rep. Précité. N° 274.

<sup>5</sup> « L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de **déchéance**, dans le délai de deux ans... »

سريان ميعاد السنتين من تاريخ توقف النقل. و يجري احتساب ميعاد السنتين وفقا للقواعد المعمول بها في قانون القاضي المطروح عليه النزاع، و لا يجوز الاتفاق على إطالة هذا الميعاد أو تقصيره<sup>1</sup>.

وتسري أحكام السقوط على كل الدعاوى الناشئة عن النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو أيا كانت طبيعتها، أو أساسها أو المدعى فيها ولو كان وارثا قاصرا للمسافر المتوفى في الحادث، أو كان المدعي في دعوى المسؤولية هو شركة التأمين التي دفعت التعويض لأسرة المالك<sup>2</sup>. كما أن السقوط لا يرد على دعوى المسؤولية التي يرفعها المسافر على الناقل لاسترداد ثمن تذكرة السفر، أو دعوى رجوع الناقل على الراكب، أو دعوى رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض، أو دعوى رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي<sup>3</sup>.

### الفقرة الثانية:

#### تقادم دعوى المسؤولية:

تقضي المادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 06/ 98 بأن: " يحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق... بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والامتعة و الشحن المنقول و لأعضاء طاقم الطائرة مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه. و تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو من اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود".

إن أول ما يتضح لنا من خلال استقراء النص المتقدم أن المشرع الجزائري قد اجتنب النقاش و الجدل الذي ثار بين الفقه و القضاء الدوليين في شأن اعتبار المدة المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية وارسو، المأخوذ عنها نص المادة 156، مدة سقوط أم مدة تقادم، ونص صراحة على أن تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي بمضي سنتين اثنتين، و هو بذلك لم يخرج عما هو مستقر عليه

<sup>1</sup> رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، ص 57.

<sup>2</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 425.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 460.

في وسائل النقل الأخرى، عبر البر<sup>1</sup> أو البحر<sup>2</sup>، من اعتبار المدة المحددة لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل مدة تقادم لا مدة سقوط.

و ترتباً عن ذلك ، تسري القواعد المتعلقة بالوقف و الانقطاع الواردة في القواعد العامة على مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، و بالتالي يتم تمديد الآجال التي يمكن أن ترفع فيها دعوى المسؤولية على الناقل الجوي كلما حصل انقطاع في مدة التقادم فيبدأ حساب مدة التقادم من جديد و من تاريخ انتهاء الأثر الناجم عن سبب الانقطاع<sup>3</sup>، كأن ترفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة<sup>4</sup>، وكذلك كلما تم وقف هذا التقادم، فيستكمل حساب مدة التقادم ابتداء من زوال العارض الذي أدى إلى وقف المدة مع احتساب المدة السابقة على ذلك. و لعل ما يدعم قولنا هذا هو نص المادة 107 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 الذي قضى بأن " أسباب وقف وانقطاع التقادم المتعلقة بالالتزامات والعقود تنطبق على دعاوى المسؤولية الواردة في هذا القانون".

و حسناً فعل المشرع الجزائري بإصباح وصف التقادم على مدة السنتين، ذلك أنه إذا كان قد راعى مصلحة الناقل في الإسراع في إنهاء دعاوى المسؤولية بتقرير مدة قصيرة لتقادمها، فإن مراعاة مصلحة الراكب كانت في وقف هذه المدة أو انقطاعها إذا ما وجد سبب لذلك.

ولا تسري أحكام تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي الداخلي على كل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي بل تشمل فقط تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب و أمتعتهم فضلاً عن تلك اللاحقة بالبضائع، و قد حرص المشرع الجزائري في نص المادة 156 على مراعاة أحكام المادة 153 المتعلقة بالناقلين المتعاقبين حيث يتوجب على الراكب أن يتأكد من الناقل المدعى عليه من بين الناقلين الذين نفذوا عملية النقل<sup>5</sup>. كما بيّن المشرع الجزائري طريقة احتساب مدة السنتين، فجعل هذه المهلة تسري اعتباراً من يوم وصول الطائرة سواء وصلت

<sup>1</sup> المادة 74 من ق. ت. ج.

<sup>2</sup> المادة 853 من ق. ب. ج.

<sup>3</sup> طبقاً للمادة 319 من القانون المدني: " إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع..."

<sup>4</sup> طبقاً للمادة 317 ق. م. ج. يعاد حساب مدة التقادم في هذه الحالة من تاريخ رفع الدعوى أمام المحكمة غير المختصة.

<sup>5</sup> يبدو من وجهة نظرنا أن المادة الواجب مراعاتها، عوضاً عن المادة 153، هي المادة 152 من ق. ط. م التي تقضي بوجود ممارسة الاحتجاج أمام الناقل قبل رفع دعوى المسؤولية أمام القضاء، فمن شأن الاحتجاج أن يوقف تقادم الدعوى .

الطائرة في الميعاد أو وصلت متأخرة، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل إطلاقاً إلى مطار الوصول<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني:

### ضمانات تغطية مسؤولية الناقل للأشخاص

لا شيء أهم بالنسبة الراكب من أن يضمن سلامته و ألا يتعرض لأي خطر أو ضرر في خلال الرحلة الجوية ، ولكنه في حال تعرضه لهذا الخطر أو ذاك ضرر فإنه يكون من مصلحة أن توجد آليات تضمن جبر الضرر اللاحق به كما و كيفاً ، إذ تكون غايته في هذه الحالة نيل التعويض بطريقة تجنبه عناء اللجوء إلى أروقة المحاكم و ما يترتب عن ذلك من مضیعة للوقت و الجهد و المال من جهة أولى، و أن يكون مبلغ التعويض في كل الحالات سواء لجأ إلى القضاء أو لم يلجأ إليه عادلاً و مرضياً له من جهة ثانية.

لأجل ذلك أحاط المشرع ، لاسيما الدولي، في ظل التوجه الجديد نحو حماية الطرف المتضرر من أية علاقة، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص بمجموعة من الضمانات التي جاءت في شكل آليات من شأنها أن تؤدي دوراً فعالاً في التعزيز من حماية ضحايا الحوادث الجوية بما يكفل لهم الحق في تعويض منصف و عادل في أسرع وقت.

و لعل أهم هذه الآليات نظام التأمين من مسؤولية الناقل اتجاه المسافرين بالنظر للوظيفة التعويضية التي يؤديها لصالح المضرورين، و لكن دوره لا يقف عند هذا الحد و إنما يتعداه على اعتبار أن الناقل بالتأمين من مسؤوليته فهو يحمي مركزه المالي من العواقب السلبية التي قد تنجم عن قيام مسؤوليته. ( المطلب الأول )

و تعزيزاً لحماية الركاب، أوجدت الاتفاقيات الدولية، دون المشرع الجزائري، إلى جانب نظام التأمين آليات أخرى لا تقل شأناً عنه ، و يتعلق الأمر بنظام الوفاء المعجل و نظام المصالحة الودية، فضلاً عن نظام المراجعة الدورية لحدود المسؤولية ( المطلب الثاني ).

<sup>1</sup> لم ينص المشرع الجزائري على احتساب المدة من تاريخ توقف النقل، وهي الحالة التي تضمنتها المادة 29 من اتفاقية وارسو لعام 1929 فضلاً عن الحالتين المنوه إليهما في المتن كما سبق البيان.



## المطلب الأول:

### التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

يتميز النقل الجوي بخصائص لعل من أهمها أنه حديث الظهور، ذو طابع دولي، إلى جانب جسامته الأضرار الحاصلة في حالة وقوع كارثة جوية.

و لقد ألفت هذه الخصائص بظلالها على التأمين الجوي، فتميز هذا الأخير بنفس تلك الخصائص؛ إذ يعتبر التأمين الجوي بدوره من أحدث التأمينات بالمقارنة مع التأمين البري وبخاصة التأمين البحري. كما يغلب على التأمين الجوي الصبغة الدولية، فكثيرا ما تلجأ الشركات المحلية للتأمين إلى التعاون مع الشركات الأجنبية لاقتسام أعباء المخاطر الكبرى، والأسلوب الأكثر إتباعا في هذا الشأن هو ما يعرف بنظام إعادة التأمين. كما يتميز التأمين الجوي بشدة المخاطر وذلك راجع إلى أمام هول الكوارث الجوية و فداحة الخسائر المترتبة عنها سواء تلك اللاحقة بالمركبة الجوية أو تلك المترتبة عن قيام المسؤولية اتجاه مستعملي الطائرة أو الغير على سطح الأرض.<sup>1</sup>

و قد عالج المشرع الجزائري مختلف أنواع التأمينات الجوية بمقتضى الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات<sup>2</sup> في موضعين مختلفين منه، حيث تناول هذه التأمينات في الباب الثالث من الكتاب الأول المعنون بعقد التأمين، و كذلك في الفصل الثاني من القسم الثاني من الفصل الثالث من الكتاب الثاني المعنون بالتأمينات الإلزامية.

ولا يكاد يختلف التأمين الجوي عن غيره من أنواع تأمينات النقل الأخرى، فهو يشمل التأمين على المركبة، والتأمين على البضاعة، والتأمين من المسؤولية المدنية.

فالتأمين على المركبة الجوية تأمين يهدف في الأساس إلى تعويض مستغل الطائرة عن الأضرار التي تصيب المركبة وعن جميع الأضرار الناجمة عن الحادث الجوي، بما في ذلك مصاريف الحراسة وإصلاح العطب، إضافة إلى ما قد يكون فات المؤمن له من كسب خلال المدة التي تبقى فيها

<sup>1</sup> جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص174، 175.

<sup>2</sup> الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق 25 يناير 1995، يتعلق بالتأمينات. ج. ر عدد 1995/13.

الطائرة معطلة<sup>1</sup>. و التأمين الجوي على البضاعة، هو تأمين يضمن بمقتضاه المؤمن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة جوا في حالة تعرضها للهلاك أو التلف أو الضياع، وذلك وفقا لعقد للتأمين المبرم بين صاحب البضاعة والمؤمن و في حدود الشروط العامة للتأمين<sup>2</sup>.

أما التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص، و بما أنه موضوع بحثنا هذا، و تفاديا للإطناب، فقد ارتأينا في سبيل تسليط الضوء عليه، التركيز على التطور الذي أحرزه هذا الفرع من التأمين إلى أن وصل إلى درجة الإلزامية (الفرع الأول)، وكذا التعرض لأهم صورته الشائعة في مجال النقل الجوي، مع إبراز أثر هذا التأمين على نظام مسؤولية الناقل الجوي (الفرع الثاني).

و نشير إلى أن أحكام التأمين من المسؤولية بوجه عام تنطبق على التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ولذا ستقتصر دراستنا هذه على ما سبق تحديده.

## الفرع الأول :

### تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و إلزاميته :

عرفنا أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يعد فرعاً حديثاً من فروع التأمين و ذلك بالنظر إلى حداثة التأمين الجوي ككل، لكن ذلك لم يحل دون تطور هذا الفرع الجديد من التأمين و الاتساع دائرته إلى أن أصبح من التأمينات الإلزامية على الصعيد الوطني و حتى الدولي. و سنحاول أن نبين فيما يلي مدى التطور الذي أحرزه التأمين من مسؤولية الناقل الجوي (الفقرة الأولى)، و كذا دواعي اعتبار هذا التأمين من قبيل التأمينات الإلزامية (الفقرة الثانية).

<sup>1</sup> تنص المادة 153 من الأمر رقم 95-07 على ما يلي: "يهدف تأمين أجسام المراكب الجوية إلى ضمان الأضرار المادية اللاحقة بالمرحلة الجوية المؤمن عليها وفق الشروط المحددة في العقد". و تؤكدها المادة 195 التي نصت على أن: "كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق به".

<sup>2</sup> في هذا المعنى: Barthélemy Mercadal, op.cit, p58. وقد نص المشرع الجزائري على التأمين على البضائع المنقولة جوا في المادة 161 وما يليها من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

## الفقرة الأولى:

### تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

ظهر التأمين الجوي بوجه عام و التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بوجه خاص بطريقة محتشمة ترددت فيها شركات التأمين بين الإقبال و الإحجام عن دخول هذه السوق الجديدة المحفوفة بالكثير من المخاطر (أولاً). ولم يكن ليزدهر التأمين الجوي إلا موازاة مع التطور التكنولوجي الذي عرفته الصناعة الجوية التي كان لها وقع كبير أدى إلى تناقص ملحوظ في كوارث الطيران، فتبددت مخاوف شركات التأمين و بدا جلياً دور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و تأكدت أهميته (ثانياً).

### أولاً: ظهور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و شيوعه:

كان يُنظر إلى التأمين من المسؤولية المدنية في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين على أنه عمل غير أخلاقي، حيث كانت المسؤولية ترتبط بفكرة الخطأ، و من ثم فإن التأمين عليها كان يعني التأمين من الأخطاء.<sup>1</sup>

غير أن هذه النظرة توارت إلى الخلف تدريجياً بتراجع فكرة الخطأ كأساس وحيد للمسؤولية، وظهور فكرة الخطأ المفترض ثم فكرة المخاطر و تحمل التبعة التي شيدت المسؤولية الموضوعية قواعدها عليها، و التي جاءت كانعكاس قانوني للاكتشافات العلمية الحديثة والتطورات التكنولوجية و ما استحدثته من مخاطر ، فأصبح التأمين عملية احتمالية ترتكز أساساً على فكرة التعاون للتهوين من الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة.<sup>2</sup>

و للتأمين الجوي، لاسيما فيما يتعلق بالتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، تاريخ يرتبط أشد الارتباط بتقدم الطيران و علومه، إذ تميز في البداية بالإعراض و التردد من قبل شركات التأمين و انتهى كما نشهده اليوم بالإقدام عليه و اتساع سوقه.

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص376

<sup>2</sup> La socialisation des risques.

ففي بداية عهد الطيران، كان التأمين الجوي موضوعا لمجادلات حادة، حيث كان السفر عبر الجو يعتبر آنذاك من قبيل المجازفة المحفوفة بأشد المخاطر. ولذلك كانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقودها للتأمين، الأمر الذي دعا المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي المنعقد في مدينة ليون بفرنسا في سبتمبر 1925 إلى إصدار توصية موجهة إلى شركات التأمين، فحواها أنه لا يحق لطرفي عقد التأمين على الحياة أو الحوادث استبعاد المخاطر التي قد يتعرض لها المؤمن له أثناء سفره على الخطوط الجوية المنتظمة<sup>1</sup>.

و قد كان ما صدر عن المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي مجرد توصية لا تتمتع بعنصر الإلزام، و لكن ما ذهب بمشكلة التأمين الجوي في النهاية نحو الانفراج هي الإنجازات التي حققتها تكنولوجيا الطيران.

فإذا كان التقدم الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران قد ترك بصماته على طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي، كما سبق أن رأينا<sup>2</sup>، فإن هذا التقدم قد انعكس أيضا بصورة جلية على التأمين الجوي لاسيما التأمين من مسؤولية الناقل. إذ أدى التطور التكنولوجي في علم الطيران إلى استبعاد الكثير من مخاطر السفر بالطائرات وسجل تناقصا ملحوظا في الكوارث الجوية إذا ما قورنت بعدد الرحلات وعدد الركاب ، فاندثرت المخاوف التي لطالما منعت شركات التأمين من تغطية مسؤولية الناقل الجوي.

و لقد أسهم هذا التقدم التكنولوجي في فن الطيران إلى اتساع سوق التأمين الجوي وتشعب نظمه لتشمل حتى التأمين عن أضرار الإزعاج والضجيج و اختراق الطائرة لحاجز الصوت<sup>3</sup>.

و مع ذلك، فإن هذه التطورات في عالم الطيران لم تأت خالية من المخاطر إذ خلقت بدورها مخاطر جديدة بوجود الطائرات العملاقة التي تحمل على متنها المئات من البشر، أو تلك التي تزيد سرعتها عن سرعة الصوت، مما يجعل كاهل الناقلين وشركات التأمين مثقلا جدا

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 377. وفي نفس المعنى: طالب موسى، المرجع السابق، ص 137.

<sup>2</sup> راجع البحث الأول من هذه الرسالة حول تظر طبيعة مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي.

<sup>3</sup> : E. Du . Pontavice , les assurances aériennes, Rep. Com. Dalloz , paris ,1972, n 71.

بتعويضات ضخمة في حادث واحد، والتي يدفع تكلفتها في الأخير مستهلك خدمة النقل الجوي<sup>1</sup>.

و لاشك أن التأمين يرتكز على مبدأ الكثرة في تهوين الخسارة من خلال توزيعها على أشخاص عدة ليتحملوا عبئها إلى جانب الشخص المسؤول، لهذا كان من الطبيعي أن يتم تنظيم سوق التأمين الجوي على أساس توزيع المخاطر عن طريق ما يعرف بإعادة التأمين Réassurance والذي يسير وفق نظام Consortium ، أو عن طريق التأمين المشترك Co. Assurance الذي يعتمد على تدخل عدة مؤمنين لضمان تغطية الأخطار الجوية الجسيمة<sup>2</sup>، وهو ما أدى إلى اتساع رقعة التأمين الجوي اتساعا هائلا على الصعيد الدولي فازدادت تبعاً لذلك أهميته بحسبانه من فروعه التأمين الأكثر حركية.

### ثانيا: أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

تزايدت أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي منذ مؤتمر لاهاي سنة 1955 حيث صدرت توصية بدراسة النظم الكفيلة بضمان التعويضات لضحايا الطيران أو ورثتهم والمقررة طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو، سواء عن طريق تأمين إجباري أو ضمان أحد البنوك أو من خلال وديعة نقدية. و لقد كانت فحوى تلك التوصية تعكس قلق المؤتمرين في لاهاي لسنة 1955 حول كيفية حصول الضحايا أو ورثتهم على مبالغ التعويض لاسيما بعد مضاعفتها في بروتوكول لاهاي، و ذلك لأن عدم يسر أو ملاءة المتسبب في الضرر من جهة، و ضخامة التعويضات من جهة أخرى، يشكل خطراً حقيقياً على المضرورين، قد يشكك في ضمان حصولهم على هذه التعويضات<sup>3</sup>.

لأجل ذلك، جاء التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ليقوم بدور هام في هذا المجال و تعاضم هذا الدور بتصاعد الحد الأقصى للتعويض كما سبق أن رأينا<sup>4</sup>، إذ يوفق التأمين من المسؤولية بين

<sup>1</sup> تكلفة التأمين يدفعها في نهاية المطاف الراكب، فكلما زادت تكاليف التأمين ارتفعت قيمة تذاكر السفر بصورة تبعية .

<sup>2</sup> Louis Cartou , op.cit. p 379 .

<sup>3</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص383.

<sup>4</sup> الجدير بالذكر أن اتفاقية مون زريال الجديدة لعام 1999. وطبقاً للمادة 21 منها أضحت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية غير محدودة بحد أقصى اتجاه المسافرين.

ديمومة و حركة نشاط الناقل الجوي، و بين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على تعويضاتهم المقررة، و تلك وظيفة جلية لا يمكن أن يؤديها غير نظام التأمين.

و قد ذهب بعض الفقه إلى حد اعتبار أن اكتتاب تأمين يغطي مسؤولية الناقل الجوي من شأنه أن يحرر هذا الأخير من أية مسؤولية. فالتأمين في نظر هذا الفقه مضيّع و مفقد للأثر الوقائي لمسؤولية الناقل الجوي، ذلك أن تستر هذا الأخير خلف نظام التأمين يدفع به إلى عدم الحيطة والحذر، فمسؤوليته المحدودة و المؤمن عليها تجعله مطمئنا ولو حكم عليه بالتعويض، الأمر الذي يجعل هذا التأمين مجحفا و عديم الفائدة و الأهمية<sup>1</sup>.

و لكنه فقه ضعيف ، ذلك أن ما يجعل الناقل الجوي و تابعيه يجتنبون ارتكاب خطأ أو إهمال ليس هو تفادي تقرير مسؤوليته المدنية و إنما ما قد يترتب على الخطأ أو الإهمال من فقد الطائرة و طاقمها، أي اجتناب الأثر السلبي الذي قد يلحق بدمته المالية<sup>2</sup>.

و مجمل القول، أن التأمين من المسؤولية لا يمكن أن يكون إلا ضمانا إضافيا للمسافر و أمانا ماليا للناقل الجوي.<sup>3</sup>

## الفقرة الثانية:

### إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

منذ عقد المؤتمر السابع للقانون الجوي بمدينة ليون الفرنسية في سبتمبر من عام 1925 بدأت دعوة المؤتمرون تتعالى لفرض إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، و لكن مصير هذه الدعوة كان الرفض. و في أوت سنة 1962 و أمام المؤتمر الدولي للقانون المقارن والذي انعقد في هامبورغ الألمانية ، تأكدت إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي. و ما كان ليتأكد ذلك، لولا الجدل و النقاش الذي دار في اجتماعات اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO حول هذا الموضوع<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> O.Riese et J.T.Lacour, op.cit ,p294 . و الفقيهان ينتقدان

<sup>2</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 294.

<sup>3</sup> : « ... L'assurance ne devant être q' une garantie supplémentaire donnée au passager, et une sécurité financière au transporteur.... » O.Riese et J.. La cour, op.cit, p 294.

<sup>4</sup> : E. Du Pontavice , les assurance aériennes ,op.cit , n° 13.

ففي مؤتمر ريو دي جانيرو و الذي انعقد في سبتمبر من عام 1953 تقدمت البرازيل، و أيدتها إيطاليا في ذلك، باقتراح لتعديل اتفاقية وارسو سنة 1929 بتضمينها فصلا خاصا بالتأمين، حيث يقع على الناقل الجوي التزام بإبرام تأمين لصالح مستعملي الطائرة، ويكون من حق خلفهم استعمال الدعوى المباشرة ضد المؤمن، للحصول على التعويضات المقررة. غير أن هذا الاقتراح قوبل بالرفض من قبل غالبية الوفود المؤتمرة.

و قد طرحت المسألة من جديد أمام مؤتمر لاهاي 1955، ولكن المؤتمر لم يسفر إلا عن توصية بدراسة النظم الكفيلة بضمان حصول الضحايا أو ورثتهم على التعويضات المقررة، سواء من خلال التأمين الإجباري أو ضمان أحد البنوك.<sup>1</sup>

أما الفقه من جانبه ، فقد تراوحت مواقفه بين تأييد و معارضة إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل إلى أن تقررت إلزامية هذا التأمين قانونا على الصعيد الدولي و الوطني.

#### أولاً: إلزامية التأمين بين المعارضة والتأييد :

في حقيقة الأمر لقد أصبحت إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي أمراً مفروغاً منه، بعد أن كانت في وقت سابق تلقى معارضة شديدة تدعمت بالعديد من الحجج<sup>2</sup> ، نذكر منها :

- أن إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، لا تحقق أية مصلحة عامة أو فردية، وإنما لا يمكن أن تتوازى مع إجبارية التأمين من مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها على السطح في اتفاقية روما سنة 1952 ، وذلك لاختلاف طبيعة موقف المضرور في الحالتين. فالمضرور على السطح هو شخص أجنبي لا يوافق مقدما على مخاطر الطيران، كما أن حرية الطيران التجاري مقيدة بعدم الإضرار به أو بملكه على السطح، بينما يرتبط المسافر بالناقل وفق علاقة رضائية و هي عقد النقل الجوي، فضلا على موافقته المسبقة على مخاطر السفر عبر الجو.

<sup>1</sup> : E. Du Pontavice , les assurances aériennes ,op.cit ,n 14.

<sup>2</sup> في تفصيل هذه الحجج أنظر : طالب حسن موسى، المرجع السابق ، ص 219 وما يليها . وأيضاً : أبو زيد رضوان المرجع السابق ، ص 406 ، M. Le Goff, op.cit, 330 et s. ،

- إن إلزامية التأمين من المسؤولية تضع النقل الجوي في وضع مغاير لأنواع النقل الأخرى، كما أنها ستؤدي بالضرورة إلى ارتفاع أسعار هذا التأمين، الشيء الذي يؤدي بطريقة غير مباشرة إلى ارتفاع قيمة أجرة النقل الجوي.

- أن التأمين من المسؤولية يفقد و يضع لهذه الأخيرة أثرها الوقائي، مما قد يدفع الناقل الجوي إلى إهمال وعدم الاكتراث. و يزيد في تأكيد هذه الخطوة أن يصبح هذا التأمين إلزاميا على عاتق الناقل الجوي.

إلا أن هذه الحجج التي يستند إليها معارضو إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي لا تعدو أن تكون مجرد هواجس، سرعان ما تتبدد وتندثر أمام معالجة سليمة لواقع النقل الجوي خاصة في الوقت الراهن:

- فالادعاء بأن التأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل الجوي لا يحقق مصلحة عامة أو فردية هو ادعاء عديم الأساس، ذلك لأن هذا التأمين الإلزامي يمكن أن يحقق مصلحة عامة لمرفق النقل الجوي على الصعيد الدولي، إذ من خلال فرض هذا التأمين على كل الناقلين الجويين تزداد فعالية أثر "مبدأ الكثرة" الذي يعتبر قوام نظام التأمين والذي من شأنه التهوين من الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة، و سيكون ذلك بالتأكيد علاجا لمشاكل سوق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من هذا الجانب. هذا فضلا عن أن إلزامية التأمين هذا، سيكون من شأنها الأخذ بيد مستعمل الطائرة، إذ سيكون من حقه مواجهة المؤمن مباشرة بهدف الحصول على التعويضات المقررة وبطريقة تلقائية دون ما حاجة إلى تدخل القاضي، كما ستجنبه عبء تحمل المصاريف القضائية التي تنتقص من مبالغ التعويض. فنظام التأمين من هذه الزاوية الأخيرة يفوق نظام المسؤولية ذاته<sup>1</sup>.

- أما القول بأن إلزامية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي لا تتوازي مع إلزامية التأمين التي تفرضها اتفاقية روما لعام 1952 بشأن مسؤولية مستغل الطائرة إزاء الغير على سطح الأرض، فهو قول يصدق في الوقت الذي كانت تعتبر الرحلة الجوية من قبيل المجازفة، حيث كان المسافر

<sup>1</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 219.



يتقاسم مع الناقل مجابهة مخاطر الجو و يتحمل جزء منها، أما اليوم فلم يعد مجال للقول بذلك<sup>1</sup>. فالإنجازات التكنولوجية الهائلة في مجال صناعة الطائرات و الملاحة الجوية و تسهيلاتهما و خدماتها الأرضية بصفة عامة قد تراجعت معها الكثير من مخاطر الجو، و لم يعد من الجائز أن نطلب من المسافر بالطائرة أن يتحمل مخاطر أكثر من تلك التي يتحملها المسافر بالقطار أو السيارة<sup>2</sup>.

- ولا شك أيضا أن القول بأن إلزامية هذا التأمين تضع النقل الجوي في موضع يمتاز فيه عن أنواع النقل الأخرى و تؤدي إلى ارتفاع أسعار التأمين و تبعاً له ارتفاع قيمة أجرة النقل، هو قول غير سليم. فالنقل الجوي كان ولا يزال بطبيعته يتميز عن أنواع النقل الأخرى، وهذا التميز لا يجد مصدره في التأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل الجوي، بل يكمن في وسيلة النقل -الطائرة- و الفضاء الذي تسبح فيه.

و فضلاً عما سبق، تشمل إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل في الوقت الحاضر كافة وسائل النقل الأخرى سواء تعلق الأمر بالنقل البري أو البحري، بل أن نظام التأمين من المسؤولية تعدى مجال النقل و أصبح يشمل عدة مجالات لا حصر لها و نخص بالذكر في هذا الصدد التأمين من مسؤولية مصنع الطائرة<sup>3</sup>. و من ناحية أخرى، فإن إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ليست السبب في زيادة أسعار التأمين أو زيادة أجرة النقل تبعاً لذلك. إذ أنه بالإضافة إلى زيادة الأسعار بصفة عامة، والتي أصبحت ظاهرة مألوفة في هذا العصر، فإن الزيادة في أسعار التأمين و ما يترتب عليها هي نتيجة طبيعية للزيادة المستمرة في مبالغ التعويض، و زيادة نوعية المخاطر في الطيران التجاري كنتيجة لظهور الطائرات العملاقة الأسرع من سرعة الصوت والتي تحمل في جوفها مئات البشر<sup>4</sup>.

- وأخيراً، و إذ كان التأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل الجوي يجعل هذا الأخير مهماً و مقصراً في التزاماته اتجاه مستعملي الطائرة وهو في الحقيقة شعور نبيل من جانب معارضي إلزامية هذا التأمين، إلا أن شركات التأمين وببساطة، تشتترط صراحة على الناقل الجوي أن لا

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 408.

<sup>2</sup> في هذا المعنى: O Riese et J. T Lacour, op. cit, p 282.

<sup>3</sup> حول التأمين من المسؤولية المدنية للمنتج، أنظر: شهيدة قادة، رسالته السابقة، ص 305 و ما يليها.

<sup>4</sup> طلب حسن موسى، المرجع السابق، ص 220.

يرتكب خطأ عمديا *Faute Intentionnelle* كالغش مثلا، كي تلتزم هي بالتعويض . و مع هذا، يمكن اقتراح بعض الحلول ، كإلزام الناقل الجوي بتحمل جزء من مبالغ التعويض المقررة إذا ثبت إهماله أو تقصيره، و إما إعطاء القاضي السلطة تقديرية في هذا المجال.

### ثانيا :تبني مبدأ إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

تراوحت إلزامية التأمين بين التأييد والمعارض ة، ولكن الغلبة كانت لصالح التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية. فبالرغم من أن بعض الدول تركت للناقل الجوي من خلال قوانينها الوطنية حرية التصرف إزاء التأمين من مسؤوليته، إلا أن غالبيتها تتجه اليوم إلى فرض التأمين من المسؤولية ، بل أنها تجعله من بين الشروط اللازمة التي لا تستقيم ممارسة نشاط النقل الجوي من دونها. هذا وقد كانت بعض الدول ،في وقت سابق، تلزم الناقل بإبرام هذا التأمين لصالح المسافرين كضمان لمسؤوليته، مثل ألمانيا والبرازيل وإيطاليا والمكسيك وكندا والولايات المتحدة الأمريكية وأسبانيا التي انفردت، تميزا عن غيرها، نظام قانوني للتأمين الإجباري لصالح المسافرين عبر كافة وسائل النقل العام تحت إشراف هيئة عامة تدعى وكالة التأمين الإجباري للمسافرين<sup>1</sup>

#### Commissariat de l'assurance obligatoire des voyageurs.

و إذا كان نظام وارسو لم يتمكن من فرض إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي و عجز عن ذلك، إلا أنه بالنظر للتطورات و التحولات التي عرفها النقل الجوي في الآونة الأخيرة و أمام شيوع نظام التأمين من المسؤولية و اكتساحه لمعظم المجالات، استحدثت اتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999 حكما يقضي بإلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ، فأصبح التأمين من المسؤولية أمرا حتميا وتحقق معه حلم الكثير ممن كانوا يدعون إلى إجبارية التأمين من المسؤولية، حيث نصت المادة 50 من الاتفاقية المذكورة على ما يلي : "على الدول الأطراف أن تفرض على ناقليها الجويين أن يكتتبوا تأمينا كافيا لكي يغطي المسؤولية التي تقع على عاتقهم في مفهوم هذه الاتفاقية. و يمكن للدولة الطرف التي ينظم الناقل الجوي رحلات إلى داخلها، أن تلزم الناقل بأن يثبت أنه يحتفظ بقدر كافي من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية."

<sup>1</sup> :E. Pontavice , Assurance aérienne, op.cit, n° 15.

و يتضح من هذا النص أن إلزامية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي الدولي، تكون من خلال تدخل الدول الأطراف في الاتفاقية لنفرض على ناقليها الجويين اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليتهم إزاء المسافرين، و تقدر كل دولة مدى ملاءمة التأمين و كفايته لتحقيق الغرض منه ألا و هو ضمان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم. و فضلا عن ذلك يكون من حق دولة جهة الوصول التثبيت من أن الناقل يملك القدر الكافي من التأمين الذي يغطي مسؤوليته ، وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على عولمة إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

غير أن التأمين من المسؤولية الذي فرضته اتفاقية مونتريال 1999 لا ينظم سوى العلاقات بين الدول الأطراف فيها و الناقلين التابعين لها ، دون التطرق بتنظيم مفصل للتأمين من المسؤولية أو لبيان العلاقة بين الناقل الجوي و الركاب الأمر الذي يبقى الباب مفتوحا للدول من خلال قوانينها الوطنية لتقييم أنظمة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي تبرمها شركات الطيران إما لصالح الركاب بغرض ضمان حصول الضحايا منهم أو ورثتهم على التعويضات المقررة دون الحاجة إلى إجراءات التقاضي المعقدة، و إما لصالح هذه الشركات نفسها بهدف ضمان تغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتهم اتجاه الركاب أو ورثتهم. و كان من الأجدر بالاتفاقية أن تأتي بتنظيم مفصل للتأمين من مسؤولية الناقل لجوي أسوة باتفاقية روما لعام 1952 لخاصة بالأضرار التي تتسبب فيها الطائرات على سطح الأرض التي جعلت التأمين من بين ضمانات مسؤولية مستغل الطائرة عن تلك الأضرار ، و ذلك من أجل تحقيق الهدف الأسمى للاتفاقية و هو توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد العالمي.

أما على المستوى الوطني ، فالجزائر فكانت من بين الدول السباقة لفرض إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و ذلك منذ الاستقلال، فقد نصت المادة 96 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية على انه "بالإضافة إلى إلزامية التأمين فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض، يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤوليتها عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين".

كما أن الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات قد أكد ما جاء به القانون رقم 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، وجعل التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من التأمينات الإلزامية، إذ قضت المادة 1/196 منه بأنه: " يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة و اتجاه الغير.

و لم يقف تأكيد المشرع الجزائري على إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عند هذا الحد بل أنه زاد حرصاً على ذلك بالنص في المادة 171 من قانون الطيران المدني الجديد رقم 06/98 على أنه: " يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري، سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته ."

و من شأن فرض الرقابة على مدى خضوع الناقل الجوي لهذا التأمين أن يكرس إلزاميته ، فهي رقابة يشرف عليها وزير المالية الذي يتصرف بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات، طبقاً للمادة 2/209 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات. و في حالة عدم الامتثال لإلزامية التأمين يعاقب الناقل الجوي بدفع غرامة تتراوح من 5000 إلى 100000 دج طبقاً للمادة 199 من نفس الأمر. كما أنه يجب أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية، وذلك وفقاً للمادة 173 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

## الفرع الثاني:

### صور التأمين وأثره على نظام مسؤولية الناقل الجوي:

رأينا أن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص حالات محددة بحسب الضرر الحاصل ، فالضرر اللاحق بالمسافرين على تعدده و تنوعه هو الذي يبين جدوى التأمين من هذه المسؤولية و يؤكد أهميتها بالنسبة لمستعملي الطائرة و كذلك بالنسبة للناقل الجوي الذي يقع عليه في الأصل إصلاح الضرر.

و لم تتعرض اتفاقية وارسو لعام 1929 و لا التعديلات اللاحقة بها إلى صور التأمين من المسؤولية ، و كذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي جاءت بفرض إلزامية التأمين و تنظيم العلاقة

بين الدول و الناقلين ولكن من دون أن تعالج هذه العلاقة بين هؤلاء و الركاب كما سبق أن بينا ذلك.

لكنه قد جرى العمل على لجوء الناقل بهدف تغطية مسؤوليته إلى التأمين التلقائي الفردي، أو مباشرة إلى التأمين من مسؤوليته العقدية إزاء مستعملي الطائرة (الفقرة الأولى).  
والملاحظ أن نظام المسؤولية المدنية للناقل قد تأثر بظهور نظام التأمين منها من خلال وجود تأثير متبادل بين كلا النظامين ، مما قد يؤدي في نظر جانب من الفقه إلى زوال نظام المسؤولية في المستقبل ليحل محله نظام التأمين إلى الأبد كبديل عنه (الفقرة الثاني).

### الفقرة الأولى:

#### صور التأمين عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين في النقل الجوي:

ولم يتعرض المشرع الدولي ولا الجزائري إلى عددٍ أو حصر صور التأمين عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين في النقل الجوي ، ولكن انطلاقاً مما هو شائع في مختلف الدول يمكن القول أن هناك نظامان للتأمين من حوادث النقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين: نظام التأمين التلقائي الفردي و يتمثل في عقود تبرمها شركات الطيران الصالح للمسافرين وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا من المسافرين أو ورثتهم على التعويضات المقررة دون حاجة إلى إجراءات التقاضي ، و هو ما يعرف بالتأمين الشخصي التلقائي الذي أثبت جدواه في القرن الماضي و دام حقبة زمنية معينة (أولاً) ، إلى أن تقرررت إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بمفهوم الذي حددناه في الفقرة السابقة ، حيث تبرم شركة الطيران عقد التأمين لصالحها بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها المدنية اتجاه الركاب أو ورثتهم (ثانياً) .

## أولاً: التأمين الشخصي التلقائي :

لا بأس من إلقاء الضوء على هذا النوع من التأمين الذي خدم النقل الجوي في دول عديدة و لمدة معينة ، و لذلك ، سنبين فيما يلي ماهيته و نطاقه ثم طبيعته حتى تتبين مواطن الاختلاف بينه و بين التأمين من المسؤولية الذي حل محله.

### أ- ما هيته :

نظام التأمين التلقائي الفردي نظام ابتدعه في الأصل شركة طيران " لوفتهنزا" الألمانية حوالي سنة 1925 ، حيث كانت أول من أبرم وثيقة هذا التأمين لصالح المسافرين، و قد ساعد على ذبوع وانتشار هذا النوع من التأمين، ظهور اتفاقية وارسو 1929 ووضعها للحد الأقصى للتعويض الذي أمكن على أساسه سهولة حساب التغطية. ولكن الفضل في تطوير هذا التأمين وبلورته يرجع إلى شركة Air-France، حتى صارت وثيقتها هي الوثيقة النموذجية لهذا التأمين، فتبنتها دول عديدة كسويسرا وإيطاليا و إنجلترا والأرجنتين و روسيا<sup>1</sup>.

و بمقتضى هذا التأمين الذي يبرمه الناقل الجوي على نفقته مع إحدى شركات التأمين، و لمدة محدودة ، و لتغطية رحلات أسطوله الجوي أو جزء منه ، يكون من حق المسافرين أو ورثتهم التوجه مباشرة إلى المؤمن لديه إن هم رغبوا في ذلك ، للحصول على مبالغ التعويض بحددها الأقصى - كقاعدة عامة - شريطة الموافقة الكتابية على تنازلهم عن دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي و تابعيه و شركة التأمين<sup>2</sup>.

ولا تعني تلقائية هذا التأمين أنه يخوض بطريقة ميكانيكية ، ذلك لأنه من حق المسافر أو ورثته رفضه من خلال اللجوء إلى دعوى المسؤولية . ولكن التلقائية تعني أن المسافر أو ورثته يستطيعون الحصول على التعويض المقرر بمجرد إعلان الرغبة في الاستفادة منه و التنازل الصريح عن دعوى المسؤولية، دون إثارة أية مناقشة حول ملاسبات مسؤولية الناقل كالغش أو الخطأ الجسيم، أو أن المسؤولية يمكن دفعها بإثبات القوة القاهرة أو فعل الغير<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> D. Lureau , op. cit, p 274, 275.

<sup>2</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 514

<sup>3</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 514

أما القول بفردية هذا التأمين أو شخصيته فيعني أنه يتم أساساً لصالح المسافر أو ورثته، الذي يعلن رغبته في الاستفادة منه مع تنازله الصريح عن دعوى المسؤولية، ويتم ذلك بطريقة ودية بين المسافرين وشركة التأمين . ومن المتصور أن يوافق البعض على هذا التأمين بينما يلجأ البعض الآخر إلى دعوى المسؤولية بهدف إثارة المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي، فلا يمكن لهؤلاء في حالة فشل دعواهم الرجوع إلى التأمين التلقائي الفردي<sup>1</sup>.

إذن، الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين التلقائي مع المؤمن لمصلحة المسافرين، وغالباً ما لا يعلم به المسافر لأن تذكرة السفر لا تتضمن أية إشارة إليه . ويختلف هذا التأمين عن التأمين الفردي التكميلي، وهو تأمين يبرمه المسافر على نفقته مع شركة الطيران بوصفها وكالة عن المؤمن ، وذلك من أجل تغطية الأخطار الجوية لزمناً محدد أو لرحلة محددة<sup>2</sup>.

#### ب- نطاقه :

يتحدّد نطاق هذا التأمين من خلال مجال سريانه في الزمان والمكان، ومن حيث الأخطار التي يمكن تغطيتها ومبالغ التعويض التي تضمنتها الوثيقة.

فمن حيث مجال سريانه، يغطي هذا التأمين المسافرين من زمان ومكان بدء تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي إلى غاية نهايتها، ومن ثم فإن نطاق سريانه لا يرتبط بفترة النقل الجوي بمعناها الضيق، أي لا يعتمد على نطاق الالتزام بالسلامة من طرف الناقل الجوي ، بل يمتد أثره لبدء منذ عمليات النقل التمهيديّة للمسافرين من وسط المدينة إلى مطار الإقلاع ، إلى غاية الحلول بلجهة المقصودة في مكان الوصول.

وبالتالي، يتسع مجال مسؤولية الناقل الجوي كنتيجة لاتساع مجال هذا التأمين من حيث الزمان والمكان.

ومن حيث الأضرار التي يقوم بتغطيتها هذا التأمين، فإنه يشمل كافة الأضرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة، ومن بين هذه الأضرار: الوفاة، الإصابة بجراح . ومن ثم فالتعويض عن الأضرار النفسية غير جائز في ظل هذا التأمين. كما لا يغطي التأمين التلقائي الفردي الأضرار

<sup>1</sup>: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص388

<sup>2</sup>: حول التأمين التكميلي الفردي: E..D. Pontavice , assurances aériennes , n 17 et s,

الناجمة عن الحرب الأهلية أو الخارجية، والاضطرابات المسلحة واستيلاء السلطات على الطائرة ، وكذا الأضرار الناجمة عن انتحار المسافر<sup>1</sup>.

أما من حيث مبالغ التعويض التي تضمنها الوثيقة، فيضمن التأمين التلقائي الفردي للمسافر الحصول على مبالغ التعويض المقررة بحدها الأقصى في اتفاقية وارسو 1929. وتتضمن الوثيقة الفرنسية النص على سريان الحدود القصوى للتعويض حتى في حالة الارتفاع بها من خلال التعديلات اللاحقة باتفاقية وارسو، مع مراعاة اتفاق موريال لسنة 1966 الذي وجد من أجل حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية وحدد التعويض فيه بـ75 ألف دولار.

ولا تستحق الحدود القصوى كاملة، إلا في حالة الوفاة أو الإصابة بالعجز التام. أما إذا كان العجز جزئياً فإن الوثيقة الفرنسية لهذا التأمين قد أقامت جدولاً لنسب العجز، حيث يستحق المسافر التعويض الذي يوازي نسبة العجز الدائم الذي أصابه<sup>2</sup>.

#### ج - طبيعته القانونية:

لقد ثار جدل كبير حول تحديد الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الشخصي ، فقبل في هذا الصدد، بأنه صلح أو تأمين على الحياة أو تأمين من الحوادث يعقده الناقل الجوي لحساب المسافرين. بمقتضى اشتراط لمصلحة الغير، واكتفى البعض بالقول بأنه تأمين من المسؤولية، في حين توقف البعض الآخر عند حدود علاقة المستفيد بالمؤمن وفسرها بأنها اشتراط لمصلحة الغير<sup>3</sup>.  
و لعل سبب الخلاف حول طبيعة التأمين التلقائي الفردي ترجع إلى حداثة نشأته، فهو ظاهرة قانونية جديدة، وبما أن القواعد القانونية هي التي تحكم الظواهر، فإن الظاهرة الجديدة تحتاج إلى قواعد ومفاهيم جديدة. لذلك، كان من البديهي أن يتمرد التأمين الشخصي التلقائي على التقسيمات التقليدية لأنواع التأمين.

وإذا كان من الضروري وضع التأمين التلقائي الفردي بين خضم أنواع التأمين المتعارف عليها، فهو يقترب بطبيعته إلى التأمين عن الحوادث و الإصابات الجسدية Assurance accidents

<sup>1</sup> وذلك وفقاً لوثيقة التأمين الصادرة عن شركة: AIR- France والمشار إليها من طرف: E. Du. Pontavice , op.cit, n° 20 et s.

<sup>2</sup> ولقد تم الإشارة إلى هذا الجدول من طرف . Louis Cartou , op.cit , p 383

<sup>3</sup> :E. Du Ponta vice , op.cit, n° 30.



corporels ، يعقده الناقل الجوي لحساب المسافرين بمقتضى اشتراط لمصلحة الغير. إذ من خلال هذا التأمين يحصل المسافر على التعويض المقرر في حده الأقصى في حالة الوفاة أو العجز التام، أما في حالة الإصابة بعجز جزئي دائم فقد أقامت وثيقة هذا التأمين جدولاً لنسب التي تقابلها مبالغ محددة للتأمين.

كما يقترب التأمين التلقائي الفردي ظاهرياً من التأمين على الحياة في حالة وفاة المسافر أو إصابته بعجز تام، أما في حالة العجز الجزئي الدائم حيث يقاس مبلغ التأمين مع نسبة الضرر، فإن التأمين التلقائي الفردي يقترب ظاهرياً كذلك من التأمين من المسؤولية بحيث يبدو وكأنه تأمين تعويضي.<sup>1</sup>

وعليه ، فإنه بالرغم مما للتأمين التلقائي الفردي من طبيعة تأمينية ظاهرة، إلا أنه تأمين ضد مخاطر اقتضاء الحق في التعويض و ليس تأميناً من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب.

#### ثانياً: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

بالرغم من سهولة نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يبرمه الناقل الجوي لصالح المسافرين إلا أن سوقه لم يعرف رواجاً، لاسيما وأن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كما سبق وأن رأينا أصبح من التأمينات الإلزامية على الصعيد الدولي و الداخلي.

و لقد كان من شأن وضع حد أقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 أن يساعد في سرعة انتشار التأمين من مسؤولية الناقل<sup>2</sup> . وهو الأمر الذي كان له أثر أيضاً في تطابق أحكام وثيقة هذا التأمين في معظم دول العالم التي تأثرت قوانينها الوطنية في شأن النقل الجوي الداخلي بأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، و الجزائر من بين تلك الدول طبعاً.

<sup>1</sup>: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 393-394.

<sup>2</sup> راجع المبحث الأول من الفصل السابق ما عالجه من مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي كان من أهمها ضمان إقبال شركات التأمين على سوق النقل الجوي.

و التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب لا يخرج عن الأحكام العامة المتعلقة بالتأمين من المسؤولية، لذلك ستنصب دراستنا في هذا الصدد على طبيعة هذا التأمين و تحديد نطاقه.

#### أ- طبيعة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

التأمين من المسؤولية المدنية بوجه عام، هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لمتابعة الغير له بسبب قيام مسؤوليته المدنية و ما قد ينشأ عنها، مقابل أقساط يدفعها المؤمن له.

و عليه، يكون التأمين من مسؤولية الناقل الجوي هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء مطالبات المسافرين أو ورثتهم لجزر الضرر اللاحق بهم عن طريق دعوى المسؤولية، وذلك مقابل الأقساط التي يدفعها الناقل المؤمن له<sup>1</sup>.

وهذا التأمين يعقده الناقل الجوي لحسابه الخاص لا لصالح المسافرين ، فهو تأمين من الأضرار التي تلحق الناقل شخصيا نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية ضده، و ما ينجر عن ذلك من دفع للتعويضات.

و يضمن هذا التأمين مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على الناقل الجوي إذا ما تقررر مسؤوليته، و كذا كافة المصاريف التي تحملها الناقل و أنفقها للتخلص من المسؤولية، بغض النظر عن نجاحه في ذلك أو فشله.

و على هذا النحو، يتحقق الخطر المباشر المؤمن منه في هذا التأمين بمطالبة الغير للمؤمن له ( الناقل)، سواء تمت هذه المطالبة على أساس توفر شروط المسؤولية أم تمت دون توفر هذه الشروط، بمعنى أن تحقق الخطر المؤمن منه يرتبط بمطالبة الغير للمؤمن له، و لا يرتبط بتحقق مسؤوليته قبل

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص397 .

الغير<sup>1</sup>. فملاحقة الناقل الجوي من قبل المسافرين بسبب مسؤوليته إزاءهم هي مصدر الضرر الذي يحرك هذا التأمين، و لهذا يمكن القول أنه تأمين ضد دعوى المسؤولية.

و التأمين من مسؤولية الناقل الجوي لا ينفي المسؤولية باعتباره اتفاق من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية، و إنما هو تأمين يؤكد المسؤولية عن الأضرار. بمعنى الكلمة و يعمل على حماية الناقل الجوي من الآثار السلبية تبعا لانشغال مسؤوليته و نشوء دين التعويض في ذمته تبعا لذلك، لذلك يطلق عليه تعبير التأمين من الدين Assurance dette<sup>2</sup>.

و كون هذا التأمين من تأمينات الأضرار، فالطبيعية التعويضية هي أساسه، بمعنى أن مبلغ التأمين ليس جزافيا، فلا سيحق المضرور منه إلا ما يتوازى مع الضرر الفعلي الذي لحقه. و يؤدي التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وظيفة مزدوجة، فمن ناحية هو يوفر للناقل الجوي حماية مالية عن الآثار السلبية التي قد تلحق بدمته بسبب مطالبة المسافرين أو ورثتهم بتعويضات تغطي ما لحقهم من أضرار، و من ناحية أخرى فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يكفل للمضرور و يضمن له الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن مباشرة.

### ب- نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

يتحدد نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، وفقا لعقد التأمين المبرم بين الناقل الجوي من جهة و شركة التأمين من جهة أخرى. و من الملاحظ أن وثائق التأمين الجوي من المسؤولية تتشابه كثيرا في مختلف دول العالم، إلى حد تتطابق فيها جل الشروط العامة الواردة فيها و هذا بالنظر للطابع الدولي للتأمين الجوي<sup>3</sup>.

كما يرجع ذلك إلى التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي و تأثر العديد من التشريعات الوطنية به، ضف إلى ذلك انتشار عمليات إعادة التأمين التي تتطلب أحكامها و قواعدها تقاربا بين وثائق التأمين.

<sup>1</sup> إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري: الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد، الجزء 1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983، ص 286.

<sup>2</sup> M. Picard, Op.cit, p 193.

<sup>3</sup> عفاف محمد سليمان الببحوي، دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، كلية التجارة بسوهاج، جامعة جنوب الوادي - مصر - العدد 2، ديسمبر 1998، ص 257.

و تغطي وثائق التأمين الجوي الأضرار التي تلحق بالمسافرين في نقل الأشخاص جوا، وتشمل حالات الوفاة و الإصابة بجروح أو الأضرار الجسمانية بصفة عامة و كذلك الأضرار الناجمة عن هلاك الأمتعة و ضياعها، و ذلك في حدود النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين<sup>1</sup>، أي أن التأمين لا يغطي إلا فترة تواجد الراكب على متن الطائرة أو أثناء قيامه بعمليات الصعود إليها و الهبوط منها، و فترة تواجد الأمتعة في حراسة الناقل لجوي من لحظة تسلمها في مطار الإقلاع إلى غاية لحظة تسليمها للراكب في مطار الوصول.

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

فقد أوجب المشرع الجزائري من خلال الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على الناقل الجوي أن يكتب تأميننا يغطي مسؤوليته 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<sup>2</sup>. كما تؤكد هذا الحكم ضمن قانون الطيران المدني رقم 06/98، إذ لا يمكن في أية حال أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون<sup>3</sup>.

وتفريعا عن النصين المقدمين، لا يمكن أن يكون مبلغ التأمين أقل من 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر فيما يتعلق بنقل الأشخاص، ولا أقل من 250 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة، ولا أن يتدنى عن 5000 وحدة حسابية عن كل مسافر بالنسبة للأمتعة الشخصية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Selon la convention annexe B au contrat d'assurance, cité par : Claude J. BERR, Assurances aériennes, Rép. Com , Dalloz, Paris, 2006, n° 46. V aussi : C. CHERRIER, Assurance aérienne, Recueil : Assurances, Rép. Juris-Classeur, Paris, 1973, n°36.

<sup>2</sup> المادة 196 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات

<sup>3</sup> المادة 172 من قانون الطيران المدني رقم 06-98.

<sup>4</sup> طبقا للمادة 150 من قانون الطيران المدني رقم 06-98، و المادة 77 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64.

لذلك، فإن هذا التأمين يركز أساساً على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي و ينهار سرعان ما يرتكب الناقل الجوي غشا أو خطأ جسيماً، بمعنى أن تأمين المسؤولية يتراجع عن تغطية حالات المسؤولية غير المحدودة، فوثائق التأمين تستبعد حالات الإهمال و الخطأ المتعمد و الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه، و حالات عدم مراعاته لما تفرضه مقتضيات أمن و سلامة الطائرة أو عدم تزويد الطائرة بوثائق الرحلة الجوية كشهادة الصلاحية وشهادة السلامة و قائمة الركاب وغير ذلك من الواجبات الفنية<sup>1</sup>. كما تشترط وثائق التأمين من المسؤولية في هذا الصدد أن يكون المسافر حاملاً لوثيقة السفر و بيان الأمتعة، لأن تخلفها يعد حالة من حالات المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي و هذا في ظل اتفاقية وارسو دون اتفاقية مونتريال التي لم ترتب هذا الجزاء على الناقل الجوي في هذه الحالة<sup>2</sup>.

أما على مستوى اتفاقية مونتريال 1999 فقد وردت عبارة "التأمين الكافي" في نص المادة 50 من الاتفاقية تعبيراً عن وجوب توافر الحد الأدنى من التغطية لمسؤولية الناقل الجوي. غير إنه كان يمكن تفسير هذه العبارة بسهولة في الحالات التي تكون فيها مسؤولية الناقل محدودة بحدود قصوى للتعويض، إلا أن المسؤولية غير المحدودة التي أقرتها الاتفاقية عن الأضرار اللاحقة بالركاب و الناجمة عن وفاتهم أو إصابتهم تطرح إشكالات حول قدر التأمين الكافي لتغطية مسؤولية الناقل الجوي، حيث يمكن توقع حلول مختلفة في هذا الشأن بين دولة و أخرى وهو ما يناقض غرض الاتفاقية التوحيدي، و لأجل ذلك رجونا أن تتناول اتفاقية مونتريال نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بتفصيل أكثر.

و تماشياً مع نص المادة 50 من اتفاقية مونتريال 1999 أقر الاتحاد الأوروبي نظاماً توفيقياً تحت رقم 2004/485 بشأن متطلبات التأمين للناقل الجوي و مستغلي الطائرات<sup>3</sup>، ودخل حيز النفاذ ابتداءً من الفاتح جانفي 2005، و هو يتطلب تغطية مسؤولية الناقل الجوي بحد أدنى لا يمكن أن يقل عن 250 ألف وحدة حق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للأضرار الناجمة عن

<sup>1</sup> وذلك طبقاً للشروط العامة لوثيقة التأمين الفرنسية، مشار إليها من طرف: E. Du. Pontavice .op.cit. n 63

<sup>2</sup> Selon la convention annexe B au contrat d'assurance, cité par : Claude J. BERR, Assurances aériennes, Art. précité, n° 45.

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 785/2004 du parlement européen et du conseil, du 21 avril 2004, relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

وفاة الركاب أو إصابتهم ، و 1000 وحدة حقوق سحب خاصة بالنسبة للأمتعة . لذلك ، يمكن اعتبار الحدود الدنيا التي تطلبها القانون الأوربي هي محاولة لتحديد التأمين الكافي وفقا لما ورد في المادة 50 من اتفاقية مونتريال 1999

و تعمل شركات الطيران غالبا في خطوط جوية منتظمة، لذلك تحدد وثائق التأمين الحدود الجغرافية للرحلات الجوية التي تضمن في نطاقها تغطية الأضرار الحاصلة<sup>1</sup> ، و هو ما يمكن أن يسفر عن ارتفاع في أقساط التأمين في وثائق التأمين التي تغطي رحلات تقوم بها شركات النقل الجوي إلى مناطق تحفها أخطار الحرب أو الاضطرابات العسكرية و شبح اختطاف الطائرات كما هو الشأن بالنسبة لمنطق الشرق الأوسط<sup>2</sup>.

كما تحدد وثائق التأمين الأضرار التي تلحق بأشخاص محددين و لا تخضع للضمان مثل المؤمن له و زوجته و أصوله و فروعه عندما يتم نقل هؤلاء على متن طائرات الناقل الجوي المؤمن له، و كذلك الممثل القانوني للناقل الجوي مالك الطائرة أو مستأجرها، وأعضاء طاقم الطائرة و سائر مستخدميه أثناء تأدية وظائفهم<sup>3</sup>.

و يلاحظ أن أخطار النقل الجوي متعددة ، فمنها ما يتعلق بالأحوال الجوية و تقلباتها السريعة و السيئة، ومنها ما يتعلق بالطائرة نفسها، و منها ما يتعلق بأسباب يلعب فيها العنصر البشري دورا و تتعلق بطاقم الطائرة، كما أن هناك أخطارا سببها الاختطاف و الحروب، و أخيرا أخطار سببها خطأ من المراقب الجوي<sup>4</sup>.

أما عن الأخطار القابلة للتأمين من المسؤولية بمقتضى عقد التأمين ، فقد كانت وثائق التأمين في وقت غير بعيد تستبعد من نطاق التغطية الأضرار التي تلحق بالمسافرين و التي يطغى عليها الطابع الاستثنائي مثل الحروب و الغزو الخارجي و الاضطرابات المسلحة و حالات التأمين

<sup>1</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 520.

<sup>2</sup> أسامة محمود عبد السلام ، أحمد عبد الهادي السيد ، ساهر عبد القادر شحاتة ، مقدمة في التأمين البحري والجوي ، جامعة حلوان، مصر ، 2007، ص 337.

<sup>3</sup> Selon la convention annexe B au contrat d'assurance, cité par : Claude J. BERR, Assurances aériennes, Art. précité, n° 43..

<sup>4</sup> أسامة محمود عبد السلام و غيره ، المرجع السابق، ص 321.

والمصادرة واستعمال الطائرة في رحلات تجريبية ذات خطورة فضلا عن حوادث اختطاف الطائرات و تحويل مسارها<sup>1</sup>.

لكن التطورات الميدانية التي عرفها العالم على الصعيد السياسي و الاقتصادي جعلت بعض الأخطار شبه مألوفة بالنظر لتكرار وقوعها، مما دفع بشركات التأمين إلى إعادة النظر في موقفها من هذه الأخطار المستبعدة و الذهاب إلى تغطيتها. غير أن ذلك لا يمكن أن يكون إلا موضوع اتفاقية خاصة ترم بين الناقل و شركة التأمين<sup>2</sup>، و غني عن البيان أن يكون في مقابل ذلك ارتفاع في أقساط التأمين مع احتفاظ شركة التأمين بحق استبعاد هذه الأخطار من الضمان في أية لحظة<sup>3-4</sup>. لكن التوجيه الأوربي رقم 2005/785 متعلق بمتطلبات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ، السابق الإشارة إليه، قد خرج عن هذا الأصل بأن فرض على شركات التأمين ، فضلا عن التغطية الدنيا المحددة ب 250 ألف وحدة حق سحب خاصة عن كل راكب، أن يرد هذا التأمين شاملا لمخاطر الحرب و الإرهاب و القرصنة الجوية و تحويل مسار الطائرات، و هو حكم يصب بلا شك في مصلحة رعايا الاتحاد الأوربي لاسيما و أن الناقل الجوي أصبح ضامنا لسلامة الركاب إزاء هذه الأعمال بإصباغ القضاء لصفة الحادث الجوي عليها.

تلك هي الأحكام الخاصة المميزة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، و لا تختلف باقي الأحكام عن الأحكام العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، لاسيما الآثار التي يرتبها عقد التأمين بوجه عام من حيث التزام المؤمن له بالوفاء بأقساط التأمين، و التزامه بالإخطار عن وقوع الحادث و اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ حقوق المؤمن، و كذلك بالنسبة إلى التزامات المؤمن و التي يتمثل جوهرها في الوفاء بمبلغ التأمين عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي، لاسيما و أن المشرع الجزائري قد أحال بشأن كافة التأمينات الجوية على الباب المتعلق بالتأمينات البرية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> C. CHERRIER, Assurance aérienne, art. précité, n 41.

<sup>2</sup> تنص المادة 156 من الأمر 07/95 في هذا الشأن على أن يخضع تأمين أخطار الحرب و الحوادث الأخرى المماثلة لاتفاقية خاصة ترم بين المؤمن و المؤمن له.

<sup>3</sup> J. BERR, Assurances aériennes, Rép. Com , Dalloz, Paris, 2006, n 6.

<sup>4</sup> و قد كان لأحداث 11 سبتمبر 2001 وقع سيء على سوق التأمين الجوي حيث دفعت ببعض شركات التأمين إلى الإفلاس و الخروج من سوق التأمين لأنها كانت تؤمن ضد هذه الأخطار . أنظر: أسامة محمود عبد السلام ، أحمد عبد الهادي السيد ، ساهر عبد القادر شحاتة ، المرجع السابق ، مصر ، ص 336..

<sup>5</sup> المادة 152 من قانون التأمينات الجزائري.

ما تجدر الإشارة إليه في الأخير ، هو أنه من حق المضرور ممارسة الدعوى المباشرة ضد المؤمن، إذ يمكن للمسافر الرجوع مباشرة على المؤمن من خلال الدعوى المباشرة التي تقررت لصالحهم. والأمر كذلك في النظام القانوني الجزائري، إذ " يتلزم المؤمن بمقتضى عقد التأمين أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقيق الخطر المبين في العقد"<sup>1</sup>، وهو ما يشكل ضمانا حقيقية من شأنها تغطية مسؤولية الناقل الجوي بكفالة التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين جوا.

### الفقرة الثانية:

#### أثر التأمين من مسؤولية الناقل على نظام مسؤوليته:

لا شك في أن بروز نظام التأمين و انتشاره قد كان له من الأثر ما جعل نظام المسؤولية يتزحزح عن موقعه. و تخصيصا عن ذلك، فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي قد كان له انعكاسات واضحة على هذه المسؤولية، و تبدو هذه الانعكاسات في التأثير المتبادل بين نظام التأمين و نظام المسؤولية، بل أن ما قطعه نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من أشواط إلى أن أضحي من التأمينات الإلزامية يدل على تفوق نظام التأمين على نظام المسؤولية. و سنرى فيما يلي مدى تأثير كل نظام في الآخر، و كذا الدعوة بالاتجاه نحو إحلال نظام التأمين محل نظام المسؤولية.

#### أولا: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية والتأمين عليها :

ترتبط كل من مسؤولية الناقل الجوي و نظام التأمين منها بروابط تبادلية و تأثيرية، ذلك لأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداهها لاسيما على الصعيد الدولي، كما سبق التوضيح، تؤثر إلى حد بعيد في تحديد و تطوير معالم التأمين منها.

<sup>1</sup> طبقا للمادة 619 من القانون المدني الجزائري .



كما أن التأمين كان دائما الدافع وراء تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، على اعتبار أن مقتضيات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تتطلب بالضرورة وضع حد أقصى لهذه المسؤولية حتى يتسنى تغطيتها بمبالغ التأمين، حيث يبدو أن التأمين من المسؤولية غير المحدودة أمرا صعب التحقيق خصوصا إن تعلق الأمر بقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص. و مع ذلك فإن هذه الصعوبة قد تلاشت بتبني المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال 1999 مبدأ المسؤولية غير المحدودة في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم وفقا للمادة 2/21 من من جهة ، و تقرير إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد العالمي بمقتضى المادة 50 من الاتفاقية.

و لعل تقارب جوهر نظامي المسؤولية و التأمين عليها، هو لب العلاقة التبادلية والتأثيرية بينهما، حيث تظهر هذه العلاقة من تقاطع الأهداف المبتغاة من كلا النظامين. فإذا كان الهدف من إقامة نظام المسؤولية المدنية عموما هو ضمان جبر الضرر اللاحق بالمضرور نتيجة لفعل أو نشاط الغير، حيث تقوم المسؤولية المدنية على هذا النحو بوظيفة وقائية، فإن التأمين من المسؤولية هو ضمان Garantie و أمان Sécurité في ذات الوقت: هو ضمان للمتسبب في الضرر من خلال توفير الحماية له من الآثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة لملاحقة المضرور له بدعوى المسؤولية، وأمان لهذا المضرور إذ يجنبه احتمال عدم يسر أو ملاءة المتسبب في الضرر خاصة بعد هلاك الطائرة وما قد ينجر عن ذلك من أزمات مالية تصيب الناقل في الصميم ، فيكون من حق الراكب أو ورثته أن يفتكوا التعويض مباشرة من المؤمن.

وهكذا، يؤثر التأمين في فعالية المسؤولية المدنية بشكل وظيفي، و لا أجل في هذا الشأن من تعبير أحد الفقهاء عن ذلك بقوله أن " المسؤولية تدفع إلى التأمين والتأمين يدفع إلى المسؤولية"<sup>1</sup>.

ويعكس التأمين آثاره على مسؤولية الناقل الجوي من زوايا مختلفة، غير أنها تظهر بصورة جلية في نظام التأمين التلقائي الفردي؛ إذ أن هذا النظام يوسع من نطاق مسؤولية الناقل الجوي،

<sup>1</sup> : « La responsabilité pousse à l'assurance, et l'assurance pousse à la responsabilité ». L.MAZEAUD. Cité par : E. Du. Pontavice ,op .cit , p 79.

فيغطي التأمين التلقائي الفردي الأضرار التي تصيب المسافرين منذ عمليات النقل التمهيدي للمسافرين من وسط المدينة إلى المطار، و إلى غاية الوصول إلى الجهة المقصودة في وسط المدينة التي يتجه إليها المسافرون. هذا فضلا عن أن هذا التأمين يخول للمسافرين أو ورثته الحصول على التعويض المقرر دون تدخل من القاضي، متى تم التنازل عن دعوى المسؤولية ضد الناقل و تابعيه و شركة التأمين، و بغض النظر عن ظروف و ملابسات هذه المسؤولية حتى وإن كان من الجائز قانونا دفعها أو تخفيفها<sup>1</sup>

و من ناحية أخرى، فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كان الدافع الحقيقي وراء اتجاه العديد من أحكام القضاء إلى التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي من جهة، والتشدد وعدم الاستحابة بسهولة إلى دفعها أو التخفيف منها من جهة أخرى. و بمعنى أوضح، تضاءلت ببروز التأمين من مسؤولية الناقل الجوي أهمية أساس هذه المسؤولية و انصب الاهتمام على الغاية من المسؤولية و المتمثلة في إصلاح الضرر، حيث يأخذ المؤمن مكان الناقل الجوي ويقع على كاهله تعويض الضحايا من مستعملي الطائرات<sup>2</sup>.

ويبدو من خلال ما حققه التأمين من تأثير في نظام مسؤولية الناقل الجوي، أنه من شأنه أن يشكل تهديدا لاستقرار نظام المسؤولية و ينبا باحتمال استبدال هذا الأخير بنظام التأمين.

### ثانيا: استقرار نظام التأمين إلى جانب نظام مسؤولية الناقل الجوي :

رأينا كيف أن نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي قطع أشواطا كبيرة من التطور إلى أن وصل إلى درجة الإلزامية التي استلزم تطبيقها على كل ناقل جوي أن يكتب تأمينا يغطي مسؤولياته عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين .

و إذا كانت وظيفة المسؤولية المدنية عموما هي وظيفة وقائية، فإن التطور الذي لحق بطبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي لاسيما الدولي قد اقترب بها بعض الشيء من معنى العقوبة الخاصة<sup>3</sup>، إذ تجردت هذه المسؤولية من فكرة الخطأ المفترض لتصبح في اتفاقية مونتريال سنة 1999 مسؤولية

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ،ص405.

<sup>2</sup> :E. du pontavice ,op .cit ,p 87.

<sup>3</sup> Carrolle E. DUBUC, Les dommages et intérêts punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie judiciaire, RDFA, n°1, 1991, p 46.

موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة، ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور إذا كانت قيمة الضرر لا تتجاوز 100 ألف حق سحب خاص . أما إذا تجاوزت قيمة الضرر ذلك المستوى، فلا ينفع الناقل الجوي للتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر لم يكن نتيجة إهمال أو فعل أو امتناع ارتكبه هو أو تابعوه أو وكلاءه، أو أن الضرر يجد مصدره في فعل الغير أو إهماله<sup>1</sup>، فقد أضحت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ظل الاتفاقية المذكورة، مسؤولية غير محدودة بأي حد أقصى، و المسؤولية بهذا المعنى تصبح بمثابة القدر المحتوم الذي له أعباء ثقال على نشاط الناقل الجوي .

إن التحول الذي لحق بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداهما سيظل في تطور مستمر ولن يكتب له الاستقرار و الدليل على ذلك ما تقرر مؤخرا في اتفاقية مونتريال 1999 من مسؤولية موضوعية و غير محدودة، باعتبار أن هذا التطور ما هو في الحقيقة إلا نتاج التطورات التكنولوجية في علوم الطيران و الصناعة الجوية ، وهذه الأخيرة لا زالت تشهد حركية دائمة ومستمرة باستمرار ارتقاء العقل البشري و فضوله نحو الأحسن. و من ناحية أخرى، من شأن الفروق الاقتصادية و القيمة لمبالغ التعويض القائمة بين الدول أن تجعل قيمة الإنسان تختلف من دولة إلى أخرى باستمرار الاختلاف بين مواقف الدول الغنية و مواقف الدول الفقيرة، و أن تؤدي إلى عدم استقرار طبيعة المسؤولية أو مداها.

وإن التطور الحالي في المجتمع، يفترض التأخي نحو تأمين البشرية من الأخطار التي تحيط بها نتيجة " لآلية" العصر الذي نعيشه، و ستحياها الأجيال القادمة بصورة أكثر تطورا و تعقيدا بالتأكيد. وإذا كان الحفاظ على العنصر البشري أيا كان لونه و جنسه واجب على الإنسانية، فإن الدعوة نحو " اشتراكية Socialisation" المسؤولية عن أخطار النقل الجوي تعني بالضرورة أن يصبح المجتمع هو ممثل المضرورين و المدين العام لتعويض ضحايا الطيران، ولن يتأتى ذلك إلا من خلال نظام التأمين، ولعل إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي التي تم إقرارها حديثا على الصعيد الدولي من خلال اتفاقية مونتريال لعام 1999 بمقدورها القيام بهذه المهام، إذ يمكن من خلال هذا التأمين إصلاح الأضرار التي تنجم عن كوارث الطيران مهما بلغت خطورتها.

<sup>1</sup> المادة 2/21 من اتفاقية موريال لعام 1999 .

لذلك، فإنه يبدو في نظرنا أن "المساند الطبيعي" الذي ليس نظام مسؤولية الناقل الجوي في غنى عنه فلا يمكن أن يشتغل من دونه هو التأمين من المسؤولية الذي تستند عليه المسؤولية لأداء دورها الإصلاحي و أثبت جدواه و فاعليته بالموازاة مع نظام المسؤولية، إذ به وحده يمكن إصلاح الأضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية الكبيرة بالنظر لفداحة الخسائر و جسامه الأضرار الناجمة عن ذلك، بل أن نظام التأمين يعالج الآن ما يكتنف المسؤولية من صعاب لاسيما في الوقت الراهن، فهو يؤدي وظيفة تعويضية يعجز عن أدائها نظام المسؤولية بمفرده و إن كان نظام المسؤولية الموضوعية الذي تبناه المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال يقوم على مبدأ إصلاح الضرر، مما يؤدي بنا إلى القول بأن نظام التأمين في طريقه إلى احتلال مكان نظام المسؤولية و لكن في شقها الإصلاحي أو العلاجي فقط ، و يبقى في مقابل ذلك الجانب الوقائي للمسؤولية نشطا و فعالا بالرغم مما لحقها من تعديلات مست بشكل أساسي طبيعتها و مداها، و نحن بذلك لا نتفق مع الفقه<sup>1</sup> الذي ينادي بإحالة المسؤولية على التقاعد على اعتبار أنها تعاني أزمة حقيقية و من ثم إحلال التأمين كبديل عنها، ذلك أنه مثلما أصبحت المسؤولية تعجز عن أداء دورها التعويضي بالشكل الكافي فإن التأمين منها كذلك يعجز عن أداء الوظيفة الوقائية التي لا يمكن لأي نظام أن يؤديها مهما بلغ درجة التطور التكنولوجي من مراتب و العقل البشري من رقي غير نظام المسؤولية .

و خلاصة القول أنه بوجود نظام المسؤولية، لاسيما الموضوعية، يكون الراكب ضامنا لسلامته التي لا يمكن أن يضمنها التأمين، فيما يكون قد كفل حقه في التعويض عن الضرر الذي قد يعجز نظام المسؤولية بمفرده عن إصلاحه بوجود نظام التأمين من مسؤولية الناقل.

## المطلب الثاني:

### التعويض السابق لدعوى المسؤولية و مراجعة حدود التعويض:

إذا كان المشرع الجزائري قد اكتفى بالتأمين من المسؤولية كضمانة لتغطية مسؤولية الناقل الجوي، فإن المشرع الدولي ، لاسيما بعد أن استقر لدى الجماعة الدولية مبدأ حماية الطرف المتضرر من أية علاقة، قد مضى قدماً من خلال اتفاقية مونتريال 1999 لتكثيف الآليات التي من

<sup>1</sup> أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 412.

شأنها رعاية مصلحة الركاب بالنظر لما تقدمه من ضمانات أقل ما يقال عنها أنها كفيلة بتوفير تعويض عادل و سريع.

و تتمثل هذه الآليات الجديدة في نظام التعويض السابق للفصل في دعوى المسؤولية أو حتى لرفعها ( الفرع الأول)، إلى جانب نظام المراجعة الدورية لحدود التعويض المنصوص عليها (الفرع الثاني).

## الفرع الأول:

### التعويض السابق لدعوى المسؤولية:

يمكن أن يكون التعويض السابق لدعوى المسؤولية في ضوء أحكام اتفاقية مونتريال 1999 إما في صورة وفاء معجل بقسط معين من التعويض إلى حين الفصل في الدعوى و يطغى عليه الطابع الإلزامي (الفقرة الأولى)، أو في شكل حل ودي بين الناقل و المضرور يتسم بالرضائية و يتم بالاتفاق على مبلغ معين من التعويض قبل رفع دعوى المسؤولية بل و من دون رفعها في بعض الأحيان ( الفقرة الثانية ).

## الفقرة الأولى :

### الوفاء المعجل أو الدفع السابق للفصل في الدعوى:

إحساسا من واضعي اتفاقية مونتريال بما قد يلحق ضحايا حوادث الطيران من مآسي عند حصول حادث لاسيما إن كان مميتا ، قرر هؤلاء استحداث آلية جديدة ضمن أحكامها لم يتم إقرارها من قبل على الصعيد الدولي سواء في اتفاقية وارسو أو بروتوكولاتها المعدلة، حيث نصت المادة 28 منها على أنه : "في حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم ، على الناقل أن يدفع دون إبطاء ، إذا كان ملزما بموجب قانونه الوطني ، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. و لا تشكل هذه المبالغ اعترافا بالمسؤولية و يجوز خصمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق".

و يتضح من هذا النص أنه اتفاقية مونتريال قد أضافت ضمانات جديدة من ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي من شأنها أن تؤدي إلى كفالة حصول المضرور على التعويض المستحق له عن الضرر الذي أصابه على وجه السرعة و دون إبطاء ، و ذلك بإلزام الناقل بأن يدفع إلى المضرور مبالغ مسبقة في انتظار أن يُقضى في دعوى المسؤولية أو يتوصل الأطراف إلى حل ودي<sup>1</sup>.

لكن صياغة هذا النص لم تكن في البداية محل اتفاق بين الاتجاهات المتباينة في اتفاقية مونتريال 1999، حيث كان مشروع الاتفاقية ينص على أنه: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من أن يدفع مبالغ مقدما على أساس الاحتياجات الاقتصادية لأسر ضحايا الحوادث أو الناجين منها ، أو من رفض إبرام أي عقد للنقل أو من وضع أنظمة لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية"<sup>2</sup>.

لقد لقي هذا النص معارضة شديدة من أنصار ضحايا حوادث الطيران الذين رأوا أن النص لا يشمل على عنصر الإلزام بدفع هذه المبالغ المسبقة مما يجعله أمرا معلقا على إرادة الناقل، أما أنصار شركات الطيران فاعتبروا أن دفع الناقل الجوي لمثل هذه المبالغ قد يفسر على أنه إقرار بالمسؤولية و اعتراف بالخطأ و هو ما لا يتفق على الإطلاق مع أحكام الاتفاقية و ما قرره من دفع لصالح الناقل الجوي لاستبعاد المسؤولية عنه.

و للتوفيق بين هذين الاتجاهين المتعارضين جاء نص المادة 28 على نحو ما هو مذكور أعلاه. هذا لا تعد ضمانات الوفاء المعجل حقا مطلقا لضحايا حوادث النقل الجوي ، بل أن اتفاقية مونتريال 1999 استوجبت لتطبيقه الشروط الآتية<sup>3</sup>:

1- أن يتمثل الضرر في الوفاة أو الإصابة، و بالتالي لا تمتد هذه الضمانة لحالة الأضرار التي تصيب الأمتعة أو التأخير. و مع ذلك فإن الاتفاقية لم تتول تحديد مقدار المبالغ التي يجب أن تدفع تاركة ذلك إلى التشريعات الوطنية .

<sup>1</sup>Schiller, Art. précité, p 475.

<sup>2</sup> محمود أحمد الكندري، المقال السابق، ص 123 ؛ هشام فضلي، المرجع السابق، ص 90.

<sup>3</sup> Follet, art. précité, p 431, Schiller, De le convention de Varsovie 1929 à la convention de Montréal 1999, art. précité, p 475.

2- أن يكون مبدأ الوفاء المعجل ببعض المبالغ للمضرور مقررا في القانون الوطني للناقل، فإذا لم يكن الناقل ملزما بهذا الوفاء من قبل قانونه الوطني فإن الاتفاقية مونتريال لا تلزمه بهذا الوفاء ، و هو ما قد يفرغ النص من مضمونه لأن أكثرية الدول لا تتبع هذا النظام من الدفع.

3- أن يكون المضرور شخصا طبيعيا أو شخصا طبيعيا ، لأن الهدف من تقرير هذا الوفاء المعجل تلبية الاحتياجات الاقتصادية العاجلة لهذا الشخص المضرور ، و هذه الاحتياجات لا تتصور في حالة الشخص الاعتباري ، لذلك فلا يمكن الوفاء بالدفع المسبق لشركة نتيجة فقدانها أحد كبار موظفيها في حادث جوي.

فإذا توافرت هذه الشروط تمتع المضرور بضمانة تكفل له الحصول على بعض المبالغ تحت حساب التعويض المستحق له عن الأضرار التي أصابته بشكل سريع إلى أن يتم الفصل في دعوى التعويض أو يتقرر قبل ذلك الحل الودي بين المضرور و الناقل بالاتفاق على مبلغ التعويض.

و لا يرتب هذا الوفاء المعجل من التعويض أي أثر على مسؤولية الناقل الجوي ذلك أن الوفاء المسبق من قبل الناقل يمثل هذه المبالغ لا يعد اعترافا منه بالمسؤولية ، فهذا الأمر متروك للمحكمة التي تنظر الدعوى و تفصل بتقرير المسؤولية أو بالإعفاء منها وفقا للدفع المقررة للناقل بحسب حجم المطالبة فيما إذا كانت في حدود المستوى الأول حيث المسؤولية الموضوعية أو في المستوى الثاني إذ المسؤولية شخصية ، فإن هي حكمت بالتعويض خصمت منه المبالغ التي تم دفعها مسبقا إلى المضرور، و إن تقرر إعفاء الناقل من المسؤولية التزم المدعي بأن يرد ما حصل عليه من مبالغ لأنه يكون في هذا الوضع قد أثري بلا سبب، وكذلك الشأن في حالة ما إذا توصل الناقل و الراكب إلى حل ودي حول مبلغ التعويض المستحق لهذا الأخير طبقا للمادة 6/22 من اتفاقية مونتريال.

و نشير إلى أن الاتحاد الأوروبي قد سبق اتفاقية مونتريال ،التي نرى أنها تأثرت في الكثير من أحكامها بلوائح هذا الاتحاد و توجيهاته<sup>1</sup>، إلى الأخذ بنظام التعويض المسبق حيث تضمنته اللائحة الأوروبية رقم 2027/97 و أكدته خليفتها رقم 2002/889 الصادرة في 13 ماي 2002

<sup>1</sup> لاسيما نظام المسؤولية ذات المستويين عن الأضرار في حالة الوفاة أو الإصابة.

والمعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في حالة الحوادث 1 ، مراعيًا بذلك البعد الإنساني و المادي الذي يكون عليه المضرور عقب وقوع الكارثة، لكن اللائحة المذكورة قد حددت بدقة بعض الجوانب التي غفلت عنها الاتفاقية كالإلزام بدفع التعويض المسبق في فترة لا تزيد عن 15 يوما من تاريخ التعرف على جثة الضحية أو من تاريخ ثبوت الحق في التعويض يكون في حالة الوفاة 16 ألف وحدة سحب خاصة على الأقل ، كما يمكن للناقل الجوي أن يستعيد ما دفعه على سبيل التعويض المسبق إذا ثبت خطأ المضرور و تحمله نصيبا من المسؤولية أو أنه لا يستحق هذا التعويض أصلا.

كما نشير أيضا إلى أن قانون الطيران المدني الجزائري يفتقد لنظام الوفاء المعجل فيما يخصّ النقل الجوي الداخلي، و إن كان يوجد بصيغة أخرى في النقل البري بشأن حوادث المرور<sup>2</sup>، و لا نرى حرجا في إقراره بالنظر لما يوفره من حماية فعالة للمسافرين جوا<sup>3</sup>.

### الفقرة الثانية:

#### الحل الودي بين الناقل و المضرور

أجازت الفقرة السادسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 لمحاكم الدول الأطراف فيها التي لا يسمح قانونها الداخلي بالحكم بمصاريف الدعوى التي تكبدها المدعى استقلالا عن مبلغ التعويض، أن تقضى في دعاوي المسؤولية التي ترفع أمامها بالإضافة إلى مبلغ التعويض بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى و نفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد، حتى و لو ترتب على ذلك زيادة المبالغ المحكوم بها عن الحد الأقصى للمسؤولية. بيد أن هذا الحكم لا يسري إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابة

<sup>1</sup> Règlement 889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement 2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents.

<sup>2</sup> من باب المقاربة ، يوجد في قانون حوادث المرور نظام التعويض المسبق لكن بعد رفع الدعوى وعند الحكم بتعيين الخبير أما القضاء و ذلك في انتظار الفصل النهائي في الدعوى و تقدير التعويض بصورة نهائية.

<sup>3</sup> في حادث تحطم إحدى الطائرات التابعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية بمدينة تمنراست و الذي أودى بحياة 102 راكبا من بينهم أجانب ، تولت الجزائر عن طريق الخزينة العمومية بنفسها تقديم مبالغ من التعويض المسبق في حدود 700 ألف دينار عن كل راكب أيا ما قليلة بعد وقوع الحادث. لذلك، نرى أن نظام التعويض المعجل موجود ميدانيا و لكن بطريقة مختلفة و نرجو من هذا المنطلق أن يتم تنظيمه و تقنينه.



على المدعى خلال ستة أشهر من تاريخ الحادث الذي سبب الضرر أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

و يستخلص من هذا النص أنه يقرر أمرين : (الأول) جواز تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية المقرر في الاتفاقية عن طريق إضافة مبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى و نفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد دون أن يشكل ذلك خروجاً على حد المسؤولية المقرر في الاتفاقية نظراً لاستبعاد هذه النفقات من نطاق هذا الحد. (و الثاني) تشجيع أطراف عملية النقل الجوي من ناقلين و ركاب أو شاحنتين على حل النزاعات الناشئة عن هذه العملية عن طريق التسوية الودية خلال مدة معينة.

و ما يهمننا في هذا الصدد هو الحل الثاني من حيث أنه يعتبر ضماناً ذات جدوى بالنسبة للركاب لما يوفره من جهد و مال و وقت لهؤلاء.

و لا بأس من الإشارة إلى أن الأصل في تقرير هذا النظام يرجع إلى بروتوكول جواتيمالا الموقع عليه في عام 1971 الذي نص في المادة الثامنة منه و المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو فقرة 3/ب: " لا يحكم بتكاليف الدعوى بما في ذلك أتعاب المحاماة وفقاً لأحكام الفقرة أ<sup>1</sup> ، إلا إذا أرسل المدعي إخطاراً كتابياً إلى الناقل بالمبلغ المطالب به و تفصيلات حساب هذا المبلغ ، فلم يقدم الناقل خلال الستة أشهر من تسلمه الإخطار ، عرضاً كتابياً بتسديد مبلغ يعادل على الأقل مقدار التعويض المحكوم به في الحدود المقررة. و تمتد هذه المدة حتى موعد رفع الدعوى إذا كان رفعها لاحقاً لانتهاؤ تلك المدة."

و مفاد ذلك أنه لا يحكم للمضروب بنفقات الدعوى زيادة على مبلغ التعويض إذا كان مبلغ التعويض الذي عرضه الناقل على المضروب يعادل المبلغ المحكوم به ، و ذلك درءاً للتحايل من قبل المدعين و تحفيزاً لهم على اللجوء إلى الحلول الودية.

و إن كان النصان يتضمنان حكماً متشابهان من حيث الطبيعة أي أن كليهما يقران بالحل الودي للنزاع القائم بين الركاب و الناقل ، غير أن الفروق موجودة بينهما ذلك أن المصالحة وفقاً

<sup>1</sup> تتعلق هذه الفقرة بإمكانية المحاكم القضاء بمبلغ يغطي ما صرفه المدعي من تكاليف في الدعوى بما في ذلك أتعاب المحاماة زيادة على مبلغ التعويض.

لنص البروتوكول تتوقف على إخطار يوجهه المدعي إلى الناقل يتضمن المبالغ المطالب بها و تفصيلات حسابها و بناءا عليه يوجه هذا الأخير عرضا كتابيا ، كما أن المدة التي يقدم خلالها الإخطار تكون من تاريخ تسلم الناقل لهذا الإخطار أو قبل رفع الدعوى في حال رفعت هذه الدعوى في وقت لاحق لهذه الفترة، و كذلك يكون التعويض المعروض في حدود 1 مليون و 500 ألف فرنك حيث يمثل هذا المبلغ حدا أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه بأي حال من الأحوال و لو ثبت سوء نية الناقل<sup>1</sup>.

أما اتفاقية مونتريال 1999 فرأت أن تكون المبادرة بلصالحه الودية، و هو الأسلم، من قبل المسؤول و هو الناقل الجوي الذي يعرض الصلح و قيمة التعويض على الراكب، و لا شك أنه يلجأ في هذا المقام إلى خبراء متخصصين لتقويم الأضرار اللاحقة بالركاب و تحديد عناصرها ومداهها، كما أن العرض الودي يكون من تاريخ وقوع الحادث الذي ترتبت عنه الإصابة أو الوفاة أو قبل رفع الدعوى إن رفعت الدعوى في وقت لاحق لهذه المدة و هي فترة وجيزة بالمقارنة بالفترة الواردة في البروتوكول لأن حسابها يكون من تاريخ وقوع الحادث مباشرة و بدايتها ليست معلقة على الإخطار الذي يقوم به المدعي، كما أن نص المادة 6/22 من مونتريال لم يحدد المبلغ الواجب عرضه ببساطة لأن المسؤولية غير محدودة في الأصل.

و على هذا النحو، يؤدي الحل الودي بين الناقل و المضرور في بعض الأحيان إلى الحيلولة دون رفع الدعوى أصلا أو إلى التنازل عنها في حال ما إذا كانت قد رفعت قبل التوصل إلى الاتفاق في أحيان أخرى، و التعويض في حالة التوصل إلى حل ودي يرتضيه الأطراف لا يقتصر على الأضرار اللاحقة بالركاب و إنما يشمل جميع حالات المسؤولية.

و لا يخفى عن البال أحد إيجابيات تقرير هذا النظام من حيث أنه يؤدي إلى استقرار المراكز القانونية في ظرف وجيز ، و من شأنه كذلك أن يخفف العبء عن المحاكم و يوفر الجهد و المال و الوقت للمضرور ، إضافة إلى أنه لا يترك عبء المسؤولية يدوم طويلا على عاتق الناقل. لذلك يعد هذا النظام مبادرة محمودة من مشرع الدولي نرجو أن يأخذها عنه المشرع الجزائري و يضمونها ضمن قواعد مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي لما لها من إيجابيات في التطبيق العملي.

<sup>1</sup> المادة 10 من البروتوكول المعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو .

## الفرع الثاني:

### مراجعة الدورية لحدود التعويض:

كانت الحدود القصوى للتعويض تمثل ، في ظل نظام وارسو، جانبا هاما من الجوانب التي دعت إلى ضرورة تعديل اتفاقية وارسو لأكثر من مرة ، حيث كان يثور في كل مرة يتم فيها رفع حد المسؤولية انشقاق لدى الدول بين مؤيد و معارض. و حتى لا تتكرر محاولات رفع هذا الحد من جديد تبعا لتغير الظروف و ما ينجر عنه من انخفاض في قيمة النقود و ارتفاع في الأسعار و بغرض تجاوز مثل هذه الصعوبات و المشاكل، استحدثت بروتوكول جواتيمالا 1971 ، من خلال المادة 15 منه<sup>1</sup>، حكما جديدا يقضي بجواز إجراء مراجعة دورية لحد المسؤولية في نقل الركاب ، و ذلك بزيادة هذا الحد في نهاية السنة الخامسة و السنة العاشرة من دخول البروتوكول حيز التنفيذ بمقدار 187500 فرنك ، إلا إذا رأت أغلبية ثلثي الدول الأعضاء غير ذلك<sup>2</sup>.

و قد رأى واضعو اتفاقية مونتريال 1999 أن هذا الحكم لا زال صالحا للتطبيق في الوقت الراهن و ظروفه، حيث أخذت قواعدها في الاعتبار مدى ما يطرأ على حدود التعويضات من تغير نتيجة التضخم ، لكنها لم تقصره على الأضرار اللاحقة بالركاب على خلاف بروتوكول جواتيمالا 1971، و إنما مدت من نطاقه ليشمل كافة حالات المسؤولية، و رصدت نظاما لمراجعة حدود المسؤولية على فترات دورية لمواجهة التقلبات الاقتصادية العالمية و ما ينجم عنها من تأثر في القوة الشرائية للمبالغ المنصوص عليها كحد أقصى للتعويض و ذلك على الرغم من أنها أقرت مبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم . لكننا

<sup>1</sup> تنص المادة 25 من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 42 من اتفاقية وارسو 1929 على ما يلي: 1- مع عدم الإخلال بأحكام المادة 41 تعقد مؤتمرات لأطراف البروتوكول خلال السنتين الخامسة و العاشرة للاحتفالين لتاريخ سريان مفعوله و ذلك لإعادة النظر في حد المسؤولية المقرر في الفقرة الأولى من المادة 22 من الاتفاقية المعدلة بمقتضى هذا البروتوكول.

2- لا يجوز في أي مؤتمر من المؤتمرات المشار إليهما في الفقرة أ من هذه المادة زيادة حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى أ من المادة 22 و الذي يكون ساري المفعول في تاريخ انعقاد كل من هذين المؤتمرين، بمقدار يتجاوز 187500 فرنك.

3- مع مراعاة أحكام الفقرة الثانية من هذه المادة فإن حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى أ من المادة 22 و الذي يكون ساري المفعول في تاريخ انعقاد كل من هذين المؤتمرين سيزداد بمقدار 187500 فرنك في يومي 31 ديسمبر من السنتين الخامسة و العاشرة للاحتفالين لتاريخ سريان البروتوكول ، إلا إذا قرر غير ذلك قبل اليومين المذكورين المؤتمران المشار إليهما بأغلبية ثلثي ممثلي الأطراف الحاضرة و المشتركة في التصويت.

4- حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الذي كان وفقا لأحكام الفقرات السابقة ساري المفعول في تاريخ حدوث الواقعة التي كانت سبب وفاة الراكب أو إصابته .

<sup>2</sup> H. Mankiewicz, , Le protocole de Guatemala du 8 mars 1971, Art., précité, p 22.

نرى في هذا الصدد أنه يقصد بحد المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالركاب ذلك الحد الأقصى للتعويض في نطاق المسؤولية الموضوعية الذي لا يتعدى 100 ألف وحدة حق سحب خاصة ، و بالتالي من الممكن مراجعته برفعه إلى ما يجاوز 100 ألف وحدة حق سحب خاصة فيتسع تبعاً لذلك نطاق المسؤولية الموضوعية .

و النظام الذي وضعه اتفاقية مونتريال 1999 في مادتها 24 للمراجعة الدورية لحد المسؤولية يقضي بمراجعة هذا الحد من جانب جهة الإيداع، و هي المنظمة الدولية للطيران المدني<sup>1</sup> ICAO ، مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية.

و على اعتبار أن الاتفاقية دخلت حيز التنفيذ ابتداءً من 2003/11/4 فمن المفترض حسب هذا النص أن تكون المراجعة قد حصلت في نوفمبر 2008 ، و يبدو، إن تمت فعلاً، أنها لم تمس في شيء حدود التعويض كونها بقيت كما هي دون تغيير.

و يجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة الأولى من المادة 23<sup>2</sup>. و هذه العملات هي: و الأورو لدى الاتحاد الأوروبي ، و الدولار الأمريكي، الجنيه الإسترليني و الين الياباني.

و إذا تبين من المراجعة المشار إليها أن عامل التضخم قد تجاوز 10% فعلى جهة الإيداع أن تحظر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية، و يصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف. و إذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ إخطارها بالتعديل، فإن التعديل لا يسري في هذه الحالة و تقوم جهة الإيداع

<sup>1</sup> تتفق الآراء حول اعتبار جهة الإيداع في هذا الشأن هي م. د. ط. م لكنها تختلف حول ما إذا كانت تتمثل بالتحديد في الأمين العام للمنظمة أو مجلسها التنفيذي. أنظر: إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص 425.

<sup>2</sup> المادة 1/24 من اتفاقية مونتريال 1999 و تتعلق المادة 23 بالاعتماد على حقوق السحب الخاصة التي يقرها صندوق النقد الدولي.

بإحالة الأمر إلى الجمعية العامة للدول الأطراف في الاتفاقية ، وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.<sup>1</sup>

و إذا كانت الاتفاقية قد نصت على مراجعة دورية لحدود المسؤولية كل خمس فإن هذا لا يمنع من إجراء مراجعة سابقة لهذه المدة، بل و في أي وقت حسب نفس الإجراءات السابقة، و لكن يجب في هذه الحالة أن يتوافر شرطان هما:

1- الأغلبية: حيث يجب أن يهرب ثلث الدول الأطراف في الاتفاقية عن رغبتها في إجراء التعديل.

2- عامل التضخم غير العادي: لا بد أن يكون عامل التضخم المشار إليه قد تعدى 30% منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق، فإذا حدثت المراجعة، على هذا النحو، فإن المراجعات اللاحقة تجرى مرة كل خمس سنوات ابتداءً من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعة التي تمت دون مراعاة شرط المدة.<sup>2</sup>

و نشير إلى أنه بروتوكول جواتيمالا 1971 قد استحدثت ضمانات أخرى تتعلق بنظام تكميلي للتعويض المنصوص عليه، حيث تقضي المادة 14 منه المعدلة للمادة 35 من اتفاقية وارسو بأنه ليس في الاتفاقية بعد تعديلها ما يحول دون أن تنشأ كل دولة طرف فيها أن تستخدم داخل إقليمها نظاماً تكملياً لزيادة التعويض المنصوص عليه في حالة وفاة الراكب أو إصابته. وقد كانت الولايات المتحدة وراء إقرار هذا النص الذي رأت فيه حماية إضافية لرعاياها ، و لكن هذا التعويض التكميلي مقيد بالضوابط التالية<sup>3</sup>:

1- ألا يكون من شأن هذا النظام أن يفرض على الناقل أو تابعيه أية مسؤوليات إضافية زيادة على المسؤولية المقررة في الاتفاقية.

<sup>1</sup> المادة 2/24 من اتفاقية مونتريال.

<sup>2</sup> المادة 3/24 من اتفاقية مونتريال.

<sup>3</sup> أنظر: فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي ن الرجع السابق، ص 395.

2- ألا يفرض هذا النظام على الناقل أية أعباء مالية أو إدارية خلاف ما قد يكون مطلوباً منه، في الدولة في الدولة التي أقرت هذا النظام ، أن يحصل الرسوم الإضافية من الركاب الين يسري هذا النظام في شأنهم.

3- ألا يؤدي تطبيق هذا النظام إلى خلق نوع من أنواع التمييز بين الناقلين كمحابة الشركات الوطنية بعدم إخضاعها لهذا النظام. إذ يجب ألا يُلقى عبء المزايا التي يحصل عليها الركاب من خلال تطبيق هذا النظام على ناقل أو فئة من الناقلين فقط.

4- إذا ساهم راكب في هذا النظام بشرائه تذكرة سفر يدفع في مقابلها رسماً إضافياً زيادة على الأجرة العادية ، فيكون من حق من لحقه ضرر بسبب وفاة هذا الراكب أو إصابته الحصول على التعويض الإضافي الذي قرره هذا النظام ، و ذلك بصرف النظر عن جنسية الراكب أو محل إقامته من يلحقه ضرر .

و قد استغنت اتفاقية مونتريال 1999 عن نظام التعويض التكميلي بتقريرها لمبدأ المسؤولية غير المحدودة في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم ، حيث يلتزم للناقل الجوي وفقاً لذلك بجبر الضرر كله، فضلاً عن أن إنشاء نظام كهذا يبقى متروكاً لتقدير كل دولة و يتوقف على إرادتها.

و بناءً على ما سبق ، يعد نظام المراجعة الدورية لحدود التعويض الذي انتهجته اتفاقية مونتريال 1999 أخذاً عن بروتوكول جواتيمالا 1971 ضماناً حقيقية للركاب و مزية لصالحهم حيث تكون التعويضات المقضي بها متناسبة إلى حد بعيد مع المستوى المعيشي و القدرة الشرائية للركاب و هو ما كان من شأنه أن يزيل الشبح الذي ظل يطارد ضحايا حوادث النقل الجوي حول عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض لتغطية الضرر اللاحق بهم و يؤكد في الوقت نفسه قصد اتفاقية مونتريال 1999 في إقامة مسؤولية الناقل على مبدأ إصلاح الضرر.

و لا وود تمثل هذه المراجعة في قانون الطيران المدني الجزائري بشأن النقل الجوي الداخلي، حيث ربط المشرع الجزائري حدود التعويض بوحدات حسابية ذهبية كل وحدة منها تعادل 65.5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف و يتم تحويلها إلى العملة الوطنية تاريخ صدور الحكم و لا يسمح بتجاوزه إلا في حالات معينة على سبيل الحصر كصدور غش أو ارتكاب خطأ جسيم من جانب الناقل ، و هذا مسلك منتقد من جانبنا لأنه سبق و أن أخذنا

المشرع الجزائري على اعتماده على الذهب كمرجع لتحديد قيمة التعويض و دعونا إلى أن يضع حدودا قصوى للتعويض بمبلغ ثابت من العملة الوطنية ، و نضيف في هذا المقام أن يأخذ في الاعتبار مدى ما قد يطرأ على القوة الشرائية للعملة الوطنية من تغير نتيجة التضخم و ينص على ضرورة مراجعة هذه الحدود على فترات دورية بما يسمح بتعديلها كلما نقصت قوتها الشرائية ، و هو ما يعزز من حماية الركاب و ينصفهم.

تلکم هي الضمانات التي تحيط بمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و التي من شأنها كفالة الحق في التعويض للمضارين من الحوادث الجوية، و هي بذلك تؤدي دورا غاية في الأهمية لما لها من بالغ الأثر في إرساء التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب.

## الخ :

اتفاقية وارسو 1929 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي اولى الاتفاقيات التي عنيت بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي و ذلك بالنظر للاهتمام البالغ الذي اولاه المجتمع الدولي للنقل الجوي، الامر الذي جعلها محظى بإقبال دولي كبير لتتبع بحق ، من اشهر معاهدات القانون الخاص.

و لا يخفى على احد ان انضمام اية دولة إلى اية اتفاقية لا يكون إلا في ضوء تماشي هذه الاتفاقية مع الاعتبارات السياسية و الاقتصادية لهذه الدولة. و كذلك الشأن بالنسبة لاتفاقية وارسو 1929 حيث ان الدول العديدة التي انضمت إليها ، و من بينها الجزائر، رات في قواعدها حماية ، على اعتبار ان معظم هذه الدول تتولى اداء خدمة النقل الجوي بنفسها او تحت إشرافها و تقرير مسؤولية ناقلها يعني تقرير مسؤوليتها الامر الذي قد يكبدها خسائر فادحة، و هو ما يفسر تمسك المشرع الجزائري ، على غرار مشرعي تلك الدول، باحكام هذه الاتفاقية و إصباغ قواعدها على قانون الطيران المدني ليخضع النقل الداخلي و الدولي على السواء لاتفاقية وارسو بعد تعديلها بروتوكول لاهاي في عام 1955 الذي لم يستحدث قواعد من شأنه مسؤولية الناقل الجوي.

و هناك من الدول و في مقدمتها الولايات المتحدة الامريكية، التي كانت خلف كل تعديل مس اتفاقية وارسو بحجة قصور قواعدها، من تازر حماية الركاب و تسعى إلى ترجيح الكفة لهم ، وهو ما تكرر في البداية بتوقيع اتفاق مونتريال في عام 1966 الذي لم يات إلا رعاية للمسافرين الامريكيين يجعل مسؤولية الناقل إزاءهم موضوعية و الرفع من حدها الاقصى للتعويض و ذلك على حساب باقي ركاب العالم، و محاولة تعميمه بالتوقيع على بروتوكول جواتيمالا في عام 1971 الذي لم ير النور إلى يومنا هذا.

و بين هذا الموقف و ذلك ، بس لنا ان ننكر ان اتفاقية وارسو السارية المفعول إلى يومنا و على الرغم من ميولها لمصلحة الناقل إلا انها لم تهمل مصلحة عميله الراكب فحاولت، من خلال قواعدها، ان توازن المصلحتين قدر الإمكان و هو ما نلاحظه في ما قررته تلك القواعد من احكام تارة في صالح الناقل الجوي و في صالح الراكب تارة اخرى.



فالقواعد التي جاءت لحماية المسافرين ، تكمن في اعتبار الناقل الجوي مسؤولاً بمجرد ان يلحق ضرر بالمسافرين ، فهي مسؤولية مفترضة بجنب المضرور عناء الإثبات، و لو تعلق الامر باضرار ناجمة عن عمل من اعمال القرصنة الجوية. و لا يسوغ للناقل الجوي ان يشترط إعفائه من المسؤولية او محديدها بحد ادنى من الحدود المقررة إزاء المسافرين ، فكل شرط يهدف إلى ذلك يعتبر باطلاً و عديم الاثر. لكنه بالإمكان الاتفاق على رفع التعويض لحد اعلى من الحد المنصوص عليه . و إن ارتكاب الناقل الجوي لغش او خطأ جسيم خلال تنفيذه لعقد النقل، او تخلف و تائق النقل او بياناتها اللازمة، من شأنه ان يقصيه من التمسك باحكام المسؤولية المحدودة و يلزمه بان يدفع لمستعمل الطائرة المضرور التعويض الكامل عن الضرر اللاحق به. و للمدعي في دعوى المسؤولية الاختيار بين ثلاثة محاكم مختلفة تختص جميعها بالنظر في الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي، فبإمكانه التوجه امام محكمة موطن الناقل الجوي او محكمة المقر الرئيسي لنشاطه او المحكمة التي يقع في دائرتها الفرع الذي ابرم العقد مع متلقي خدمة النقل او محكمة جهة الوصول.

اما عن القواعد التي تقررت لصالح الناقل الجوي، فتظهر في انه بالرغم من كون هذا الاخير مسؤولاً مسؤولية مفترضة فإنه من السهل عليه جدا التحلل منها، إذ يكفي ان يثبت انه و تابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر او انه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، و إن تعلق الامر بعمل من اعمال الإرهاب الجوي. و حتى و لو لم ينجح الناقل الجوي في إثبات ذلك، فإن مسؤوليته تظل محدودة بحدود قصوى للتعويض عن الاضرار اللاحقة بالاشخاص و امتعتهم و في حالة التأخير ايضا. و زيادة على ذلك، فإن الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي للانقضاء، إذ انها تتقادم بمضي سنتين، و هي من مدد التقادم القصير، فلا يدوم عبء دعوى المسؤولية طويلاً على عاتق الناقل.

و قد كان تحقيق هدف التوازن بين المصلحتين المتعارضتين موضوع انشغال القضاء ايضا على الرغم من تباين مواقفه من دولة لاخرى، حيث سجلنا عبر عدة محطات ميوله إلى توفير الحماية لمن كان يرى ان غير اننا لاحظنا ان الراكب هو الذي كان محل إشفاق من قبله فاستمت احكامه بالممول لصالحه و لو على حساب الخروج عن قواعد الاتفاقية.

و امام هذا الوضع ، و لتطورات الحاصلة في مجال النقل الجوي ، و تحت ضغط الولايات المتحدة الامريكية كما ذكرنا تقرر ان يتم تكملة القواعد القانونية الواردة بهذه الاتفاقية و تعديلها عدة مرات : كل من بروتوكول لاهاي لعام 1955، و بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971، و بروتوكولات مونتريال الاربعة في لعام 1975 و التي تركزت قواعدها على مراجعة اهم دعائم مسؤولية الناقل الجوي : طبيعة المسؤولية و حدود التعويض فيها، عل هذه التعديلات ان تواكب تلك التطورات و تعيد التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الراكب.

غير ان كثرة التعديلات التي تعرضت لها اتفاقية وارسو 1929 مما اخل بوحدة القواعد التي يخضع لها النقل الجوي الدولي ، و بالنظر للارتفاع المتواصل في مستوى المعيشة و انخفاض قيمة العملات الوطنية و تدني القدرة الشرائية للحدود القصوى للتعويضات المستحقة للمضرورين من حوادث الطائرات، و قيام شركات الطيران بل و الحكومات فرادى برفع هذه الحدود و مضاعفتها على نحو اخل بالمساواة بين الناقلين و بمصلحة الراكب على السواء، فإنه تامينا لمصالح مستهلكي خدمة النقل الجوي الدولي و الحاجة إلى الحصول على التعويض العادل على اساس مبدأ جبر الضرر، و رعاية لمصالح الناقلين و تامين انتظام هذه الخدمة ، تقرر تحديث احكام مسؤولية الناقل الجوي بارساء قواعد جديدة اكثر مسايرة لاوزاع النقل الجوي و ظروفه الراهنة و اكثر تحقيقا للتوازن بين المصالح المختلفة بوضع قواعد دولية جديدة موحدة تنظم مسؤولية الناقل الجوي و الى اتفاقية مونتريال في عام 1999 التي دخلت حيز التطبيق اعتبارا من نوفمبر 2003 .

و لكنه اعترافا بما حققتة خليفتها - اتفاقية وارسو 1929 - نسبي لاحكام مسؤولية الناقل الجوي و التي امتد مداها ليشمل مختلف التشريعات الجوية الداخلية ، وجنبنا لما يمكن ان يسفر عنه وضع قواعد جديدة قد لا تلقى قبولا من قبل الدول ، خاصة في ظل تباين انظمتها القانونية ، ارتأى واضعو اتفاقية مونتريال الجديدة ، وهم على صواب، ان يحتفظوا بنفس القواعد التي ارسنها اتفاقية وارسو و تعديلاتها المتعاقبة ، و الا يحدفوا منها إلا ما لم يعد متناسبا مع متطلبات النقل الجوي و ظروفه و الا يضيفوا إلا ما تقتضيه هذه المتطلبات و الظروف ، في ذلك بالاجتهادات القضائية المتوصل إليها في ظل اتفاقية وارسو في مختلف الدول لتفادي اي اختلاف في تفسيرها او تطبيقها امام محاكم هذه الدول .

و في ضوء ذلك جاءت اتفاقية مونتريال 1999 هي الاخرى بقواعد توازن

الناقل و مصلحة الراكب إذ تبنت نظام المسؤولية ذات المستويين في ما يخص الاضرار الحاصلة في حالة وفاة الراكب او إصابتهم نظام اقل ما يقال عنه انه إبداع قانوني مزجت فيه طبيعة هذه المسؤولية التي تراوحت بين الشخصية و الموضوعية بمداهما الذي تارجح بين التحديد و الإطلاق ذلك انه كانت المسؤولية الموضوعية في صالح الراكب كونها تعلق باب الإعفاء من المسؤولية في وجه الناقل ماعدا الحالة التي يثبت فيها رجوع الضرر لخطا الراكب نفسه، فإن تحديد التعويض فيها 100 الف وحدة هو، و لا شك، في صالح هذا الاخير ان يطالب

بما يفوق ذلك الحد في إطار هذا المستوى الاول من المسؤولية. و إن كانت المسؤولية الشخصية القائمة على اساس الخطا المفترض في صالح الناقل على اعتبار انها تفتح سبل الإعفاء امامه بإثبات انتفاء الخطا من جانبه الذي يعد إثباتا يسيرا مقارنة بإثبات اخذ التدابير الضرورية او استحالة اخذها، او بإقامة الدليل على خطأ الغير فضلا عن إثبات خطأ المضرور فإن إطلاقها و عدم تحديدها بحد اقصى للتعويض بالنظر لان الاتفاقية اقتصرت مبدأ التعويض على اساس قاعدة إصلاح الضرر اندثار المبررات التي كانت تستدعي تحديد المسؤولية في وقت سابق يكون لا محالة في صالح الراكب في هذا المستوى الثاني من المسؤولية. و على هذا النحو تكون الاتفاقية قد ضمنت الموازنة بين المصلحتين المتعارضتين في كلا مستويي المسؤولية .

اما احكام المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999 فلا تعدو ان تكون مراجعة منسقة لما اشتملت عليه اتفاقية وارسو و مختلف تعديلاتها كمسؤولية الناقل عن الاضرار الناجمة عن هلاك الامتعة او ضياعها او تلفها التي تعد مسؤولية موضوعية اقتصرت على اساس الضرر او مسؤوليته عن التأخير في النقل التي ظلت مسؤولية شخصية اقتصرت بطلان اتفاقات الإعفاء او التخفيف من المسؤولية و غيرها من الاحكام ، مع العلم ان اتفاقية مونتريال 1999 اتفاقية وارسو 1999 لم تتناول بالتنظيم كافة موضوعات مسؤولية الناقل الجوي و إنما احوالت بشأن بعض المسائل إلى قانون المحكمة التي تنظر في النزاع كتحديد الاثر الإعفائي لخطا المضرور على المسؤولية و كذا طبيعة الضرر و ماهيته، فيما يبقى ما لم تتعرض له الاتفاقية لحكم القانون الواجب التطبيق إعمالا لقواعد تنازع القوانين.

و مع ذلك فإننا نلمس في القواعد المستحدثة في الاتفاقية الجديدة ميولا واضحا  
الرا و تعزيزا بينا لحمايته ، على خلاف اتفاقية وارسو التي مالت قواعدهما لمصد  
الناقل، كتقرير الاختصاص القضائي الخامس الذي يتيح للراكب رفع دعواه امام المحكمة التي يقع  
فيها محل إقامته الدائم و الرئيسي، فضلا عن وجود ضمانات اخرى لم يتم إرساؤها إلا لصالح  
الراكب كنظام الوفاء المعجل الذي يمكن الحصول على تعويض يساعده ، او ورثته، على تجاوز  
محنه الظرفية ، و كذلك نظام المراجعة الدورية لحدود المسؤولية حتى لا تتعطل القوة الشرائية  
لمحدود القصى للتعويض المقررة، دون ان ننسى الدور العظيم الذي يؤديه التامين من مسؤولية  
الناقل الجوي و الذي يكفل للمضروور الحق في التعويض بعد ان تاكدت إلزاميته على  
الصعيد الدولي في الاتفاقية الجديدة.

و يبدو ان توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي للاشخاص على الصعيد الدولي بفضل  
اتفاقية مونتريال الجديدة قد بدا يرتسم في الافق ، إذ ان عددا غير قليل من الدول هي اليوم طرف  
في هذه الاتفاقية . بيد ان عدم إدراج الاتفاقية لبند ينص بضرورة نخلي الدول الاعضاء في اتفاقية  
نريال 1999 عن التزاماتها في الاليات القديمة بمجرد توقيع عدد كاف من الدول عليها، من شأنه  
ان يحول دون بلوغ هذا الهدف التوحيدي، إذ لازالت هذه الاليات تحكم مسؤولية الناقل الجوي  
جنبنا إلى جنب مع الاتفاقية الجديدة .

و ربما ترسخ فكرة المخاطر لدى المجتمع الدولي و توجه معظم النظم القانونية  
العالمية إلى حماية الطرف المتضرر من اية علاقة دوره في هذا الشأن بتغيير الدول التي لا تزال  
باتفاقية وارسو و تعديلاتها ، إزاء هذا النظام القديم الذي ثبت عدم جدواه في  
الوقت الراهن و يدفع من تم لمركون إلى خليفتها اتفاقية مونتريال 1999 ، و هو ما نطمح ان  
يفعله المشرع الجزائري بالانضمام لها فيخضع النقل لدولي الذي تكون إحدى نقاطه في الجزائر  
لاحكامها و تصبح بالتالي جزءا من النظام القانوني الجزائري الذي يبدو ان المشرع فيه لا يزال  
يقف إلى جانب الناقل الجوي الوطني ببقائه و فيا لاتفاقية وارسو 1929.

و بناء على ذلك نؤاخذ المشرع الجزائري . القواعد الحاكمة لمسؤولية الناقل  
الجوي للاشخاص الواردة في ق. ط. م. ج من الجوانب الاقاي ذكرها و ندعمها بتوصيات

استنبطنا اتفاقية مونتريال 1999 بغرض قواعد و الفراغ الذي يكتنفها و تفادي اختلاف المحاكم تفسير رد في ما يلي:

- لم يعد مستساغا إقامة مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار اللاحقة بالركاب على اساس الخطا و لو كان مفترضا و يكون جليا بالمشرع الجزائري ان يصبغ مسؤولية الناقل الجوي الطبيعية الموضوعية و : اساس الخ يسال الناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر في مقابل ذلك ان يدرا المسؤولية عنه إلا بإثبات خطأ المضرور. و لا باس من اعتبار مسؤولية الناقل شخصية قائمة على اساس الخطا المفترض في حالة الاضرار الناجمة عن التاخير فقط و من ثم في هذه الحالة الحق في التخلص من المسؤولية بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر او استحالة ذلك.

- يفتقد قانون الطيران المدني الجزائري إلى تعريف الناقل الجوي لان تعريف المستغل الوارد في المادة الثانية من هذا القانون غير كاف ذلك ان هذا الاخير لا يكون بالضرورة ناقلا جويا ، كما ان لفظ "المستغل" ينصرف إلى تحديد الشخص المسؤول عن الاضرار اللاحقة بالغير على اليابسة و ليس الشخص المسؤول اجاه الركاب . و قد اقترحنا تعريفا له في هذه الرسالة. و في الشأن نفسه على المشرع الجزائري ان يحدد مسؤولية المؤجر و المستاجر بشكل دقيق قبل الركاب و كذلك وكالات السياحة حينما تتولى إبرام او تنفيذ عقود النقل اعتمادا على طائرات مستاجرة، و بالتالي رفع بعض الإشكالات التي يثيرها النقل الذي ينفذه ناقل اخر غير الناقل المتعاقد فيما يبقى الجانب الاخر من هذه الإشكالات يدعو إلى ضرورة تبني قواعد اتفاقية جوادالاحارا 1961 ضمن ق. ط. م المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي ينفذه شخص اخر غير الناقل المتعاقد.

- كما انه لا بد من وضع مفهوم دقيق لتابعي الناقل الجوي الذين يسال عن افعالهم حتى يتمكنوا ، في حال الإبقاء على المسؤولية المحدودة ، ان يتمسكوا باحكامها متى ثبت انهم تصرفوا اثناء تادية وظائفهم او بمناسبتها و يتمكن الراكب من جهة اخرى من تحديد الشخص المسؤول عن افعال هؤلاء

- لا بد ايضا من تحديد ماهية الضرر القابل للتعويض سواء كان ضررا بالراكب شخصا او ضررا ا، ماديا كان او معنويا.

- تحديد فترة تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار اللاحقة بالراكب لاسيما عبارة "اتناء عمليات الصعود و الهبوط" و نقترح ان تمتد هذه الفترة بين لحظة مغادرة الراكب لمبنى مطار الإقلاع تحت إمرة الناقل للالتحاق بالطائرة و لحظة دخوله مبنى مطار الوصول.

- تحديد معيار دقيق للتأخير الموجب للمسؤولية اعتمادا على عامل مدة التأخير عن موعد الانطلاق من جهة و عامل المسافة بين نقطتي الإقلاع و الوصول من جهة ثانية و كذا الفترة التي يقع خلالها هذا التأخير بحيث يمتد مجال مسؤوليته عن ذلك طوال فترة تعرض المسافر لمخاطر التأخير المرتبطة مباشرة بعملية النقل .

- في ظل مجاوز الجماعة الدولية للذهب كمرجع في تحديد قيمة العملات الوطنية يتوجب تحديد قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في حال تقرير مسؤوليته بالعملة الوطنية على ان يراعي في ذلك توفير قدر معقول من التعويض للمضروور على نحو ينادى بشركة النقل الجوي الوطنية عن المخاطر الاقتصادية في نفس الوقت و إلا إطلاقها اسوة باتفاقية مونتريال 1999 .

- في حالة وضع حد اقصى للتعويض بالعملة الوطنية لا بد من وضع قاعدة للمراجعة الدورية لهذه الحد خمس سنوات بالنظر لتدني قيمة الدينار وانخفاض القدرة الشرائية و ارتفاع الاسعار في بلادنا بشكل ملفت للانتباه.

- رفع الجزاء المتعلق بعدم الاستفادة من احكام المسؤولية المحدودة بسبب خلف وثيقة النقل، تذكرة السفر و استمارة الامتعة، وذلك في ضوء الممارسات الحديثة المذكور الالكترونية المعمول بها حاليا داخليا و دوليا .

- تحديد ماهية الخطا المعادل للغش الذي يعد حالة من حالات المسؤولية غير المحدودة مسالة دقيقة و غاية في الاهمية سواء بالنسبة للراكب او الناقل او القاضي الذي يطبق هذه الحالة التي ان يغفل عنها المشرع و الاخرى بالإتباع تقرر من في بروتوكول لاهاي 1955 و تبنته اتفاقية مونتريال 1999.

- تمكين المدعي المضور ، رفع دعواه امام محكمة جهة الوصول بل و امام محكمة ،  
إقامته ايضا و تحديد الاشخاص الذين لهم الحق في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي في  
حالة وفاة الراكب صونا لحقهم في التعويض عن الاضرار المادية و الادبية التي لحقتهم جراء ذلك.

- تبني نظام الوفاء المعجل بحيث لا يقل عن عشرة اضعاف الاجر الوطني الادنى  
المضمون و الذي لا يعد إقرارا بالمسؤولية ، و إنما مجرد مساعدة ظرفية للمضور او ورثته.

- إقرار نظام الحلول الودية بين الناقل و الراكب على اعتبار انها كفيلة بالتقليل من  
التراعات التي قد تثور امام القضاء و تساعد في سرعة استقرار المراكز القانونية.

و فضلا عما تقدم نرى انه من الواجب مراعاة بعض المسائل لما لها من بُعد وقائي  
حدوث الكوارث الجوية التي من شأنها إثارة مسؤولية الناقل الجوي، و تكثيف الجهود بشأن البعض  
الآخر و نوجزها في النقاط التالية:

- إخضاع مؤسسات النقل الجوي الوطنية و الاجنبية لمراقبة حازمة و صارمة  
الصيانة و الرقابة التقنية و فرض احترام التدابير التي قواعد سلامة الرحلة الجوية و  
تمكينها من تسخير المعدات و الاجهزة التكنولوجية الحديثة التي توصل إليها علم الطيران و التي  
اثبت جدواها في هذا مجال .

- و اليات الامن و السلامة الجوية الدوليين من حيث العتاد و الاجهزة  
على مستوى المصالح الـ في مجال النقل الجوي كهيئة المراقبة الجوية و مصلحة الارصاد الجوية  
حتى تتأكد من جهة سلامة الطائرات بما يحقق الحماية للناقل الجوي و كذلك سلامة الراكب و  
راحتهم عند إقدامهم على هذه الوسيلة المتميزة من وسائل النقل.

- تعزيز دور المصالح الامنية الموجودة على مستوى المطار لتفادي كل ما من شأنه ان يهدد  
سلامة الرحلة و امنها من اعتداءات إرهابية او محاولات لاختطاف الطائرات التي قد تكتسي  
وصف الجريمة المنظمة ، حيث لا يمكن ان يتحمل الناقل الجوي بمفرده المسؤولية عن ذلك باعتبار  
ان الدولة هي من يتولى ضمان الامن العام فوق إقليمها، و بالتالي فهي من يتحمل النصيب الاكبر

من المسؤولية في هذه الحالة مما يجبرها على اتخاذ الاحتياطات اللازمة و التدابير الضرورية التي  
محول دون ذلك.

- و اخيرا ندعو إلى رفع الحظر عن الاستثمار في مجال النقل الجوي و فتحه امام الخواص  
حتى تغطي روح المنافسة و الجودة في اداء الخدمات في هذا المجال بما يعود بالفائدة و النفع على  
مستهلكي خدمة النقل الجوي و المستثمرين في هذا المجال و الاقتصاد الوطني ككل .

املنا ان يكون من شان هذه الملاحظات و التوصيات ان تغطي اوجه القصور و تعالج  
اسباب العجز في قواعد المسؤولية الواردة ق. ط. م. ج و تحقق الحماية الاقتصادية و التشريعية  
لمؤسسات النقل الجوي حتى تنمو و تزدهر و . في الوقت حماية لمصالح الركاب على نحو  
يؤدي في نهاية المطاف إلى نمو مرفق النقل الجوي و تطويره و . ثم ديمومته و  
قصد المشرع الجزائري من "توفير الشروط الكفيلة بتنمية متوازنة للنقل الجوي تستجيب  
لاحتياجات المستعملين في نقل الاشخاص في احسن ظروف الامن و الاقتصاد و الفعالية"<sup>1</sup>، و  
يضمن وحدة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للركاب على الصعيد الداخلي و الدولي في  
حالة انضمام الجزائر إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999.



## ة المراج :

\* اولاً : باللغة العربية

\* : باللغة الفرنسية

## قائمة المراجع

❖ باللغة العربية:

أولاً: المراجع العامة :

- \* إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1980.
- \* إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.
- \* إبراهيم سيد أحمد ، المسؤولية المدنية : التعويض في المسئوليتين التقصيرية والعقدية ، دار الكتب القانونية ، مصر ، 2006.
- \* أحمد محرز ، القانون التجاري ، العقود التجارية ونظام الإفلاس ، النشر الذهبي للطباعة ، القاهرة ، 1996 ،
- \* أحمد محمد رفعت ، صالح بكر الطيار ، الإرهاب الدولي ، مركز الدراسات العربي الأوربي، 1998.
- \* أسامة محمد بدر، مواجهة الإرهاب، النسر الذهبي، مصر، 2000.
- \* أكرم ياملكي ، القانون التجاري : الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1998.
- \* أنور طلبة ، المسؤولية المدنية ، الجزء الثاني : المسؤولية العقدية ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية ، 2005.
- \* جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون البحري والتجاري، الدار الجامعية، الإسكندرية ، بدون سنة طبع.
- \* جميل الشرقاوي، الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976،
- \* جيروم هوييه ، المطول في القانون المدني: العقود الرئيسية الخاصة ، المجلد الثاني ، ترجمة منصور القاضي ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، 2002.

- \* حسني المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري المقارن ، مكتبة الصقار ، الكويت، بدون سنة طبع.
- \* سليمان مرقس ، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية ، القسم الأول : الأحكام العامة، معهد البحوث والدراسات العربية لجامعة الدول العربية ، مصر ، 1971.
- \* سليمان مرقس ، بحوث وتعليقات على الأحكام في المسؤولية المدنية ، جمع هدى النمير، بدوي دار نشر ، مصر ، 1987.
- \* سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001.
- \* سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكيل بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003 .
- \* سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999 .
- \* عادل جبيري محمد حبيب ، المفهوم القانوني لرابطة السببية وانعكاساته في توزيع عبء المسؤولية المدنية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2003.
- \* عادل علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1997.
- \* عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي ، الخطأ والضرر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1984.
- \* عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1981.
- \* عبد الحليم فودة ، آثار الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الأعمال القانونية ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1999.
- \* عبد الرحمان أحمد شوقي محمد ، مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية المدنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- \* عبد العزيز اللصاصمة ، نظرية الالتزامات في ضوء القانون المدني الأردني والمقارن المسؤولية المدنية التقصيرية - الفعل الضار - الأردن ، 2002.

- \* عبد الله ميروك النجار ، الضرر الأدي ، دراسة مقارنة في الفقه الإسلامي والقانون ، دار المريح للنشر ، الرياض (السعودية) ، 1995.
- \* عبد المعين لطفي جمعة ، موسوعة القضاء في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية ، عالم الكتب ، القاهرة ، 1979.
- \* عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2006 .
- \* عز الدين الدناصوري ، عبد الحميد الشواربي ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ، ط. السابعة، مطبعة الفنية ، الإسكندرية ، 2000.
- \* علي البارودي ، محمد فريد العريبي ، القانون التجاري ، العقود التجارية – عمليات البنوك ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2004.
- \* علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2003.
- \* علي علي سليمان ، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1994.
- \* علي علي سليمان ، نظرات قانونية مختلفة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1994.
- \* فتحي عبد الرحيم عبد الله ، دراسات في المسؤولية التقصيرية " نحو مسؤولية موضوعية "، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2005.
- \* فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، المجلد الأول ، دار مكتبة التربية ، بيروت ، 1997.
- \* لشعب محفوظ بن حامد ، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري والمقارن ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1990.
- \* محمد إبراهيم دسوقي ، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر ، مؤسسة الثقافة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع ، الإسكندرية ، بدون سنة طبع.
- \* محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1983.
- \* محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون المدني الجزائري ، دار الحدائة ، بيروت ، 1990.
- \* محمد شتا أبو السعود ، الخطأ المشترك ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، بدون سنة طبع.

- \* محمد صبري السعدي ، شرح القانون المدني الجزائري ، مصادر الالتزام ، الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1991.
- \* محمد طاهر أورتمون ، دليل ومعاهدات وإتفاقيات الجزائر الدولية ، دار القصة للنشر ، الجزائر ، 2000.
- \* محمد عبد الظاهر حسين ، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية المهنية ، دار النهضة العربية ، 1994.
- \* محمد علي عمران ، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاتها في بعض العقود ، دار النهضة العربية ، 1989.
- \* محمد نصر الرفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1978 .
- \* محمد وحيد محمد علي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2001.
- \* محمود جلال حمزة ، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 1988.
- \* مختار رحمان محمد ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دار هومة ، الجزائر ، 2003.
- \* مصطفى العوجي ، القانون المدني ، الجزء الثاني: المسؤولية المدنية ، ط 2 ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004.
- \* مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، الدار الجامعية ، مصر ، بدون سنة طبع.
- \* مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000.
- \* معراج جديدي ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1999.
- \* مقدم سعيد ، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1992.
- \* ندى البدوي النجار ، أحكام المسؤولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس (لبنان) ، الطبعة الأولى، 1997.

\* يحي أحمد الوافي ، المسؤولية عن الأشياء ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1992.

### ثانيا: المراجع المتخصصة:

- \* أبو زيد رضوان ، القانون الجوي : قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، مصر ، بدون سنة طبع.
- \* أسامة محمود عبد السلام ، أحمد عبد الهادي السيد ، ساهر عبد القادر شحاتة ، مقدمة في التأمين البحري والجوي ، جامعة حلوان، مصر ، 2007.
- \* أسامة مصطفى إبراهيم مضوي ، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقہ الإسلامي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003.
- \* أكرم ياملكي ، القانون الجوي ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 1998.
- \* ثروت أنيس الأسيوطي ، قانون الطيران المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1966.
- \* ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1966 ،
- \* ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري والجوي ، جامعة الأزهر، القاهرة ، 2006.
- \* جلال وفاء محمدين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين "دراسة في القضاء الأمريكي" ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 1995.
- \* جلال وفاء محمدين ، دروس في القانون الجوي ، مطبعة الإشعاع ، الإسكندرية ، 1992.
- \* حفيظة السيد حداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سند طبع.
- \* حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، القاهرة ، 2000.
- \* حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري و البحري و الجوي ، دار النهضة العربية ، 1998.
- \* رفعت الفخري ، الوجيز في القانون الجوي ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، 2007.
- \* رفعت فخري ، محمد فريد العريبي ، دراسات في القانون البحري والجوي ، الدار الجامعية، لبنان ، 1996 ،
- \* سميحة القليوبي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سند طبع.

- \* شريف الطباخ ، التعويض عن النقل البحري والبري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- \* صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2004.
- \* طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006.
- \* طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن، 1998.
- \* عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية موريال 1999 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004.
- \* عبد الرافع موسى ، أبعاد ومفهوم التدابير الضرورية واللازمة في نص المادة 20 من إتفاقية وارسو 1929 ، دار النهضة العربية ، 1997.
- \* عبد الستار التليلي ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 1976.
- \* عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي ، دار الفكر والقانون ، " مكتبة الجلاء الجديدة " ، المنصورة بمصر ، بدون سنة نشر.
- \* عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2000.
- \* عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1996.
- \* علي البارودي ، محمد فريد العريبي ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2001.
- \* غسان الربضي ، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2008.
- \* فاروق أحمد زاهر ، القانون الجوي : قانون الطيران التجاري ، دار النهضة العربية ، 2005.
- \* فايز نعيم رضوان ، محاضرات في قانون الطيران التجاري ، بدون دار نشر ، مصر ، 1985.
- \* فرج سيد سليمان ، قانون الطيران المدني ، شركة الطويجي للطباعة ، أسيوط ، بدون سنة طبع.

- \* محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، الموجز في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007 .
- \* محمد فريد العريبي ، القانون الجوي : النقل الجوي ، دار الجامعة ، بيروت ، 1986 .
- \* محمد فريد العريبي ، القانون الجوي : النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار الجامعة الجديدة، مصر ، 2004 .
- \* محمد فريد العريبي ، القانون الجوي : النقل الجوي الداخلي والدولي ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1998 .
- \* محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدين ، القانون الجوي : الملاحة الجوية والنقل الجوي ، دار المكتبة الجامعية ، 1998 .
- \* محمد فريد العريبي ، رفعت فخري ، القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، القاهرة ، 1994 .
- \* محمد فريد العريبي ، هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1995 .
- \* محمد موسى محمد دياب ، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1985 .
- \* محمود سمير الشرقاوي ، محاضرات في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1986 .
- \* محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2003 .
- \* محمود مختار بريري ، قانون الطيران وقت السلم ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1978 .
- \* محي الدين إسماعيل علم الدين ، القانون الجوي ، الرباط ، مطبعة PUMA ، 1980 .
- \* مراد منير فهيم ، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام وارسو للنقل الدولي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الثانية، 1986 .
- \* مصطفى البنداري سيد أحمد ، الوجيز في القانون الجوي ، بدون دار نشر ، المنصورة (مصر)، 1995 .
- \* ناجي عبد المؤمن ، الوجيز في قانون الطيران المدني ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، 2005 .
- \* نادية محمد معوض ، المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية ، دار النهضة العربية ، الطبعة الثانية، 2001 .



- \* نادية محمد معوض ، مسؤولية مصنع الطائرة، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، القاهرة ، 2000.
- \* هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1999.
- \* هاني دويدار ، النقل البحري والجوي ، دار الحلي ، لبنان ، 2008 .
- \* هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2002.
- \* هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 2005.
- \* وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر ، شركة ناس للطباعة ، مصر ، 2004.

### ثالثا : الرسائل و المذكرات :

- \* أحمد إبراهيم الشيخ ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، 2006.
- \* بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2009
- \* شهيدة قادة ، المسؤولية المدنية للمنتج ، كلية الحقوق، جامعة تلمسان ، 2004.
- \* صفوت ناجي عبد القادر بھنساوي ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين — دراسة مقارنة — ، جامعة القاهرة ، 1984.
- \* عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التشريع المغربي و الاتفاقية الدولية، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة الحسن الثاني بالدار البيضاء، 1998.
- \* عادل زيد عبد الله المطيري ، الحماية القانونية للمضروب من حوادث المركبات الآلية وفقا لأحكام قانون التأمين الإجباري ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، 2007.
- \* عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، 1983.

\* فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي ، جامعة القاهرة ، 1985.

\* قماز ليلي ، الروابط القانونية بين وكالات السياحة و السفر و عملائها ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة تلمسان ، 2004.

\* محمد التلي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، كلية الحقوق ، 1988.

\* محمد سليمان فلاح الرشيد ، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية ، - دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، 1998.

\* محمد فريد العريبي ، التعليق على مشروع قانون الطيران الليبي ، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، 1984.

\* يحي أحمد البنا ، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي ، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه ، جامعة الإسكندرية ، كلية الحقوق ، 1993.

\* يسرية محمد عبد الجليل ، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، 2006.

#### رابعا : المقالات :

\* أبو زيد رضوان ، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، العدد الأول السنة 16 ، مطبعة جامعة عين شمس ، مصر ، 1974.

\* أحمد السعيد الزقرد ، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل ، مجلة المحامي ، جمعية المحامين الكويتية ، العدد 1 ، 1996.

\* أحمد عبد الكريم الملحم ، مسؤولية مكتب السفريات نحو العميل ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، العدد 2 ، يوليو 1998.

\* حسن كيرة ، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها ، مجلة كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، العدد الأول و الثاني ، 1958 - 1959.

- \* حمد الله محمد حمد الله ، النظام القانوني لإيجار الطائرة ، مجلة الدراسات القانونية ، كلية الحقوق بجامعة أسيوط ، العدد 22 ، 1999.
- \* دلال يزيد، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، المركز الجامعي غيلزان، العدد الأول، جانفي 2010.
- \* دلال يزيد ، خصوصية نظام مسؤولية الناقل الجوي وأثرها على قواعد المسؤولية المدنية ، فعاليات اليوم الدراسي حول مسؤولية المهنيين وأثرها على المسؤولية المدنية ، جامعة تلمسان ، 2005. غير منشور
- \* دلال يزيد، مسؤولية الدولة عن نشاطها الجوي على أساس مخاطر الطائرات ، فعاليات الملتقى الوطني حول مسؤولية الدولة عن أعمالها غير التعاقدية، جامعة سعيدة، ماي 2006 . غير منشور
- \* رفعت أبادير ، مدى مسؤولية الناقل الجوي ، مجلة المحامي ، جمعية المحامين الكويتية ، الأعداد : أبريل ، ماي ، جوان 1983.
- \* رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، جامعة عين شمس ، العدد 1 ، يناير 2002.
- \* رفعت فخري ، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999 ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، العدد 2 ، يوليو 2003.
- \* عبد الحكيم محمد عثمان، التكنولوجيا الحديثة في ميدان النقل وأثرها على تعريف السفينة والطائرة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد 1 و2، 1985.
- \* عدنان إبراهيم سرحان ، العلاقة بين وكالات السياحة والسفر وعملائها ، مجلة الحقوق ، مجلس النشر العلمي ، جامعة الكويت ، العدد 3 ، سبتمبر 2007.
- \* عفاف محمد سليمان البحوشي ، دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر ، مجلة البحوث التجارية المعاصرة ، كلية التجارة بسوهاج ، جامعة جنوب الوادي - مصر - العدد 2، ديسمبر 1998.

\* محمود أحمد الكندري ، النظام القانوني للنقل الجوي : تحديث نظام وارسو ، مجلس النشر العلمي ، جامعة الكويت ، 2000.

## خامسا: النصوص القانونية :

### 1- الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية:

- الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 ، و المعدلة بالبروتوكول الموقع بلاهاي في 28 سبتمبر 1955، والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة 1964.
- الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي، الموقع عليها بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 المعدلة بموجب البروتوكول الموقع عليه بمونتريال في 27 ماي 1947 و البروتوكولين الموقع عليهما بمونتريال في 14 جوان 1954 و البروتوكول الموقع عليه بروما في 15 سبتمبر 1962. مصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 5 مارس 1963. ج.ر. رقم 14 سنة 1963.
- الاتفاق الخاص بإنشاء صندوق النقد الدولي و الاتفاق الخاص بالبنك الدولي للإنشاء و التعمير الموقع عليهما ببرين وودز في 22 جويلية 1944 . انضمام الجزائر إلى الاتفاقين تم بالقانون رقم 320/63 المؤرخ في 31 أوت 1963 ، ج ر عدد 63 / 1963.
- الاتفاقية الدولية المتممة لاتفاقية وارسو سنة 1929 لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد ، الموقع عليها بجوادالاحارافي 18 سبتمبر 1961، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 . ج.ر. رقم 104 سنة 1965.
- الاتفاقية الدولية بشأن الجرائم وبعض الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 8 أوت 1995 . ج.ر. رقم 44 سنة 1995.
- اتفاق مونتريال الموقع في 4 ماي 1966 بين شركات الطيران الدولية. وشركة الخطوط الجوية الجزائرية طرف في هذا الاتفاق.
- الاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970. والاتفاقية الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971. الاتفاقيتان مصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 8 أوت 1995 . ج.ر. رقم 44 سنة 1995.

- البروتوكول المعدل لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 و المعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955، الموقع في جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971. غير مصادق عليه من طرف الجزائر.

- البروتوكولات الإضافية رقم 1، 2، 3، 4 المعدلة لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 و المعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955، و البروتوكول الموقع عليه في جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971، الموقع عليها في موريبال بتاريخ 25 سبتمبر 1975. البروتوكولات الإضافية غير مصادق عليها من طرف الجزائر.

- الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة بمونتريال بتاريخ 28 ماي 1999. الجزائر لم تصادق عليها بعد.

## 2- النصوص القانونية الوطنية:

### \* القوانين:

- القانون رقم 64-166 المؤرخ في 8 جوان 1964، يتعلق بالخدمات الجوية .ج.ر.رقم 49 سنة 1984.
- القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر.رقم 48 سنة 1998.
- القانون رقم 99-06 المؤرخ في 04 أبريل 1999 يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة و الأسفار. ج. ر عدد 24/1999.
- القانون رقم 2000-05 المؤرخ في 6 ديسمبر 2000، المعدل و المتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998. ج.ر.رقم 75 سنة 2000.
- القانون رقم 08-02 المؤرخ في 23 يناير 2008 ، يعدل و يتمم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.
- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

### \* الأوامر:

- الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 8 يونيو 1966، يتضمن قانون الإجراءات المدنية. ج.ر.رقم 47 سنة 1966.
- الأمر رقم 69 / 78 المؤرخ في 18 / 09 / 1969 يتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي و الترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة. ج ر عدد 93/1969.

- الأمر رقم 70-62 المؤرخ في 8 أكتوبر 1970، يتضمن المصادقة على دستور اللجنة الأفريقية للطيران المدني. ج.ر.رقم 91 سنة 1970.
- الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن حوادث المرور المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 . ج.ر.رقم 29 /1988.
- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري. ج.ر.رقم 29 سنة 1977 و ج.ر.رقم 47 سنة 1998.
- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، يتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم. ج.ر.رقم 13 سنة 1995.
- الأمر رقم 03-11 المؤرخ في 26 أوت 2003، يتعلق بالنقد و القرض. ج. ر عدد 52 سنة 2003.
- \* المراسيم:**
- المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 5 مارس 1963، يتضمن انضمام الجزائر إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. ج. ر 14 /1963.
- المرسوم التنفيذي رقم 2000-43 المؤرخ في 26 فيفري 2000، يحدد شروط و كفاءات استغلال الخدمات الجوية. ج.ر.رقم 8 سنة 2000.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-89 المؤرخ في 02 مارس 2002، يتعلق بمدة العمل بعنوان بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحيين المهنيين في الطيران المدني. ج.ر.رقم 17 سنة 2002.
- المرسوم التنفيذي رقم 03-301 المؤرخ في 24 مارس 2003 يحدد شروط و كفاءات احتجاز الطائرات و كفاءات رقابتها التقنية من الدولة.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-108 المؤرخ في 13 أبريل 2004 يحدد خصائص و شروط تسليم و تجديد شهادة قابلية الملاح و رخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-109 المؤرخ في 13 أبريل 2004 يحدد شروط اعتماد شهادات طيران أعضاء طاقم القيادة و المستخدمين الآخرين على متن الطائرة المرقمة في الجزائر.
- المرسوم التنفيذي رقم 09-205 المؤرخ في 11 يونيو 2009 يتم المرسوم التنفيذي رقم 02-89 المؤرخ في 02 مارس 2002، يتعلق بمدة العمل بعنوان بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحيين المهنيين في الطيران المدني. ج.ر.رقم 35 / 2009 .
- المرسوم التنفيذي رقم 09-206 المؤرخ في 11 يونيو 2009 المؤرخ في 11 يونيو 2009 يتم المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 و المتعلق بشروط و كفاءات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني. ج. ر. 35 /2009.

- المرسوم التنفيذي رقم 09-207 المؤرخ في 11 يونيو 2009 المؤرخ في 11 يونيو 2009 يحدد الشروط العامة لقابلية ملاحاة الطائرات و استغلالها. ج. ر. 2009 /35.
- المرسوم التنفيذي رقم 09-208 المؤرخ في 11 يونيو 2009 المؤرخ في 11 يونيو 2009 يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات و قواعد التهيئة و الأمن على متنها. ج. ر. 2009 /35.

## ❖ باللغة الفرنسية:

### **1- Ouvrages Généraux :**

- Alain LEVASSEUR, Droit des Etats unis , 2<sup>ème</sup> édition , précis Dalloz , Paris , 1994.  
Article 1 : Responsabilité délictuelle par : William Crawford.
- Article 2 : Le droit des assurances par : Alston H. Johnson.
- Cédric GUYOT, Le droit de tourisme, , Bruxelles, 2004.
- Christian- Lapoyade -DESCHAMPS, Droit des obligations, Ellipses , Paris, 1998.
- François TERREE, Philippe SINLER, Yves LEQUETTE, Droit civil : Les obligations, Dalloz, Paris, 2005. (chez Boumediene).
- Frédérique FERRAND, Droit privé allemand, précis Dalloz, Paris, 1997.
- Geneviève VINEY, Patrice JOURDAIN, Traité de droit civil : les effets de la responsabilité, 2<sup>ème</sup> édition , LGDJ , Paris , 2001.
- Geneviève VINEY, Patrice Jourdain, Traité de droit civil, « Les conditions de la responsabilité », 2<sup>ème</sup> édition, édition Delta et LGDJ , Paris , 1998.
- Henri et Léon MAZEAUD, Jean MAZEAUD, François CHABAS « Leçons de droit civil : Obligations théorie générale », 9<sup>ème</sup> édition, tome 2 , Edition Montchrestien , Paris , 2000.
- Jaques MESTER, Marie-Eve PANCRAZ ; Droit commercial, 26<sup>ème</sup> édition, LGDJ , Paris , 2003.

- Jean-Luc AUBERT, Yvonne FLOUR, Eric SAVANX, Les obligations, « le rapport d'obligation » , Dalloz , Paris , 1999.
- Mabrouk Hocine, Code monétaire et financier algérien, Edition Houma, Alger, 2005.
- Marie Madeline DAMIEN, Dictionnaire du transport et de la logistique, 2<sup>ème</sup> édition, DUNON ; paris, 2005.
- Michel PEDAMON, Droit commercial, 5<sup>ème</sup> édition , Dalloz , Paris , 2000.
- Patrice JOURDAIN, Les principes de la responsabilité civile , 4<sup>ème</sup> édition Dalloz , Paris , 1998.
- Philippe DELEBECQUE, Michel Germain , Droit commercial , tome 2 , 17<sup>ème</sup> édition , LGDJ , Paris, 2000.
- Philippe Le TOURNEAU, La responsabilité civile professionnelle, Economica , Paris , 1995.
- Philippe Le TOURNEAU, Loïc CADIET, Droit de la responsabilité, Dalloz, Paris, 1998.
- René RODIERE, Refat ABADIR, André CHAO , Le transport des personnes dans la jurisprudence , Librairie technique de la cour de cassation , Paris , 1973.
- Yvonne Lambert FAIRE, Droit du dommage corporel, 3<sup>ème</sup> édition, « Système d'indemnisation » , Dalloz , Paris , 2000.

## **2- Ouvrages spéciaux :**

- A. SERIAUX, La faute du transporteur, Economica , Marseille , 1982.
- A. ZAHI, Droit des transportes, tome 1 : cadres juridiques et institutionnels : Contrat de transport de marchandises, Office des publications universitaires, Alger, 1991.
- B. D MERDACAL, droit des transports terrestres et aériens, précis Dalloz , Paris , 1996.



- BROUSSOLE, le droit des transports de personnes, presses universitaires de France, Paris, 1995.
- Daniel LUREAU, la responsabilité du transporteur aérien , lois nationales et convention de Varsovie , Librairie générale de droit et de jurisprudence , Paris , 1961.
- H. CHERKAOUI, La responsabilité internationale des transporteurs maritimes et aériens, Edition SOCHEPRESS, Paris, 1987.
- J. P. TOSI, Responsabilité aérienne, Librairies techniques de la cour de cassation, Paris, 1978.
- J. P. TOSI, L'affrètement aérien, Dalloz, Paris, 1977.
- Jacques NAVEAU, Droit aérien européen : Les nouvelles règles du jeu, Les presses de l'institut des transports aérien, Paris, 1992.
- Jacques NAVEAU, Droit du transport aérien international, Edition BRUYLANT, Bruxelles, 1980.
- Jacques SESSELI, La notion de faute dans la convention de Varsovie , nouvelle bibliothèque de droit de jurisprudence , Paris , 1961.
- L. CARTOU, Droit aérien, Presse universitaire de France , Paris , 1963.
- Loïc GRARD, Le droit aérien, Presses universitaire de France , Paris , 1995.
- Marcel Le GOFF, Manuel de droit aérien, Paris , Dalloz , 1961.
- Martine REMOND-GOUILLOUD, Le contrat de transport, édition Dalloz, Paris, 1993.
- Maurice LEMOINE, Traité de droit aérien, édition : librairie du recueil Sirey, Paris, 1947.
- Maurice PICARD, Le droit aérien, imp. Université Fouad 1<sup>ère</sup>, le Caire, 1949.
- Max LITVINE, Droit aérien, Edition BRUYLANT, Bruxelles, 1970.
- E. Du PONTAVICE, J. D. De LA ROCHERE, G. M. MILLER, Traité de droit aérien, Tome n° 2, 2<sup>ème</sup> édition, L. G. D. J , Paris, 1992.

- Michel GOUSSOT, Les transports dans le monde, Presse : Armand Colin, Paris, 1998.
- Otto RIESE et Jean LACOUR, Précis de droit aérien international et Suisse, LGDJ, Paris, 1951.
- Paul CHAUVEAU, Droit aérien, Librairie technique de la cour de cassation, Paris, 1951.
- R. D. BARBEYRAC, Droit aérien « Organisations et accords internationaux, Toulouse, Ed. Jean MERMOZ, 1998.
- R. RODIERE, Droit des transports terrestres et aérien , Précis Dalloz , Paris , 1977.
- R. RODIERE, Les transports, Dalloz, Paris, 1973.
- Rabah TOUAFEK, Code de l'aviation civile, Edition HOUMA, Alger, 2006.
- Rabah TOUAFEK, Les accords aériens bilatéraux, Edition HOUMA, Alger, 2003.
- Rabah TOUAFEK, La sûreté et la sécurité aéronautiques, Edition HOUMA, Alger , 2003.

### **3- Thèses de doctorat et mémoires DESS:**

- Amadou SISSE, La responsabilité du transporteur aérien d'après international pour retard , Mémoire DESS transport aérien IFURTA , U. Aix Marseille , 1996.
- Aurélia MARTIN, La responsabilité en matière de retard dans le transport aérien de passagers, Mémoire DESS transport aérien IFURTA, U. Aix Marseille, 2000.
- Delphine BARAULT, L'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de Varsovie 1929, a la convention de Montréal 1999, Mémoire DESS transport aérien, IFURTA , U. Aix Marseille , 1999.
- Héloïse DANIEL, Le cout de la minute de retard , mémoire DESS T. aérien , IFURMA , U. Aix Marseille , 2000.

- Henri ZOGHBI, la responsabilité aggravée du transporteur aérien , « de Varsovie à la Haye par Paris et Rio de Janeiro , Thèse pour le doctorat , Université de Paris , 1959.
- Lassad KHECHANA, La responsabilité du transporteur aérien d’après la convention de Varsovie 1929 et la convention de Montréal 1999, Mémoire DESS transport aérien IFURTA, U. Aix Marseille, 2001.
- Maurice LEMOINE, La responsabilité des navigateurs aériens à l’égard des tiers à la surface, Thèse pour le doctorat, université de Paris, 1935.
- Michael SDIKA, Particularité de la jurisprudence anglo – saxonne dans le transport aérien : Indemnisation de la lésion mentale, mémoire DESS, IFURTA, 1999.

#### **4- Répertoires Juridiques :**

- B. MERCADAL, Transports aériens, Rép. Com, Dalloz, Paris, 2000 .
- C. CHERRIER, Assurance aérienne, Recueil : Assurances, Rép. Juris-Classeur, Paris, 1973.
- Claude J. BERR, Assurances aériennes, Rép. Com, Dalloz, Paris, 2006.
- E. Du PONTAVICE, Assurances aériennes, Recueil Assurances aériennes, Rép. Com , Dalloz, Paris , 1972.
- E. Du PONTAVICE, Transports aériens, Rép. Com, Dalloz, Paris, 1974.
- Fernand de VISSCHER, Les conflits de lois en matière de droit aérien, Recueil des cours, Académie de droit international, tome 48 , Librairie Sirey , Paris , 1934.
- J. P. TOSI, Responsabilité aérienne : Le droit spécial de la responsabilité aérienne, Rép. Juris- Classeur, Paris , 1977.
- Louis CARTOU, Aviation, Recueil : Navigation aérienne, Rép. Com, Dalloz, Paris, 1979.

## **5- Articles ( RFDA ) :**

- A. YOKARIS, L'application du droit conventionnel international en droit interne : Analyse comparative de l'application effective de la convention de Varsovie, RFDA, n°2, 1979.
- André GARNAULT, La responsabilité du constructeur aéronautique, RFDA, n°2, 1980.
- Bernard PESTEL, Statut juridique et responsabilité du commandant de bord, RFDA, n°03, 1988.
- C. SCAPEL, Vers la fin de la limitation de responsabilité du transporteur aérien de passagers, RFDA, 1996.
- Carrolle E. DUBUC, Les dommages et intérêts punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie judiciaire, RFDA, n°1, 1991.
- Fernand GARNAULT, Réflexions sur la responsabilité des organismes de contrôle de la circulation aérienne, RFDA, n° 4, 1984.
- François LEGREZ, La convention de Varsovie - Un bilan, RFDA, n° 2, 1981.
- G. D'ENGNAC, Responsabilité civile du transporteur aérien vis-à-vis des passagers transportés, RFDA, 1997.
- Gérard LEGIER, L'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines : Présentation de la jurisprudence récente, RFDA, n°03, 1987.
- Hélène SASSEVILLE, La responsabilité civile du contrôleur aérien, RFDA, n°03, 1985.
- J. RAJSKI, La responsabilité du transporteur aérien dans les législations de quelques pays socialistes, RFDA, n°01, 1971.
- J. RAJSKI, Les applications nationales de la convention de Varsovie, RFDA, n° 1, 1975,
- Jean CONSTANTINOFF, La révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, RFDA, n°4, 1970.

- Jean-Louis MAGDELENAT, Le terrorisme international contre l'aviation civile et la valeur des déclarations de Bonn et de Montebello en droit international public, RFDA, n°4, 1982.
- Jean-Louis MAGDELENAT, Règlementations internationales actuelles en matière de responsabilité des services de contrôle de la navigation aérienne, RFDA, n°3, 1982.
- K. SEHILLER, De la convention de Varsovie à la convention de Montréal, RFDA, 1999.
- Louis BOYER, Le délai de l'article 29 de la convention de Varsovie, RFDA, n°3, 1981.
- M. G. FOLLOT, La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, RFDA, 1999.
- M. GODFROID, L'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers, RFDA, 1984.
- M. GODFROID, Chronique de jurisprudence, RFDA, n° 2, 1991.
- M. GODFROID, Vers une autre interprétation de l'article 25 du protocole de La Haye, RFDA, n° 4, 1982.
- Michel GUINCHARD, Les agences de voyages face à la réglementation des tarifs aériens, RFDA, n°1, 1984.
- R.H. MANKIEWICZ, Le détournement d'avion, RFDA, n°4, 1971.
- R.H. MANKIEWICZ, Le protocole de Guatemala du 8 mars 1971 portant modifications de la convention de Varsovie, RFDA, 1972.
- R.H. MANKIEWICZ, Le statut de l'arrangement de Montréal " Mai 1966 " et la décision du CAB du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leurs passagers, RFDA, n°4, 1967.
- Ronald SCHMID, La notion de "préposés" dans la convention de Varsovie, RFDA, n° 2, 1986.
- S. GATES, La convention de Montréal de 1999, RFDA, 1999.

- S. J. FEARON, La nouvelle convention de Montréal : une vision américaine, RFDA, 1999.

- Gilbert – Guillaume, La destruction, le 1ère septembre 1983, de l'avion des Korean Airlines (vol n° 007), RFDA, n°3, 1984.

## **6- Magazine Le Phare:**

- Abdelaziz BOUDJELLAL, L'Algérie dans le système des régions de l'OACI, le phare, n°65, Septembre 2004.

- Abdelaziz BOUDJELLAL, Sécurité aéronautique : Le service de sécurité incendie et de sauvetage, le phare, n°37, Mais 2002.

- Abdelaziz BOUDJELLAL, La circulation aérienne et les procédés de son contrôle, le PHARE, n°15, Juillet 2004.

- Christian SCAPEL, Le système de contrôle aérien, le phare, n°42, Octobre 2002.

- D. KACI, Vers la modernisation du système du contrôle de la navigation aérienne, le PHARE, n°19, novembre 2000.

- Le phare, A propos du crash d'un avion d'Air Algérie à Tamanrasset n°48, Avril 2003.

- Le phare, Air Algérie sur le point de céder ses vieux appareils, n°03, Juillet 2004.

- Le phare, Incident d'Air Luxor à Nantes : Erreur de pilotage et défaut de la tour de contrôle, n°65, Septembre 2004.

- Le phare, le NTSB recommande l'installation de caméras vidéo dans les cockpits, n°65, Septembre 2004.

- Le phare, mois de passagers morts dans des accidents d'avion l'an dernier n°60, Avril 2004.

- Le phare, nouvelles contraintes pour les compagnies aériennes, n°66, Octobre 2004.

- Le phare, sécurité aérienne en Afrique , respecter les droits des passagers n°63 , Juillet 2004.
- Le phare, sécurité aérienne : Bruxelles pour une liste noire de compagnies pas sûres, n°64 , Août 2004.
- Le phare, Sécurité aérienne : contrôle des compagnies aériennes , n°80 , Décembre 2005.
- Le phare, un programme pilote pour réduire l'attente aux contrôles , n°64 , Août 2004.
- Le phare, Aviation civile internationale : Vers une conférence internationale sur la sûreté aérienne, n°30, Octobre 2001.
- M. A. METERFI, Entretien et maintenance : des impératifs de sécurité , le phare , n°11 , mars 2000.
- M. A. METERFI, le pilote de ligne acteur de première ligne dans le système de transport, le phare , n°51 , Juillet 2003.
- Omar Hadj BOUZID, Inauguration de la base de maintenance des avions de l'aéroport Houari Boumediene, le phare , n°57 , Janvier 2004.
- Omar Hadj BOUZID, Le crash du charter égyptien relance le débat sur la sécurité des voyageurs, le phare , n°59 , Mars 2004.

## **7- Autres:**

- AGF, Le monde du transport aérien sous le choc de l'accident du Concorde, Assurance Générale de France, doc. N° 28/1047 du 26-07-2000.
- AGF, Le nombre d'accidents dans le transport aérien en diminution constante, Assurance Générale de France, Doc. n° 2/64 du : 24-08-2000.
- AGF, Risques aériens : nouveaux régimes internationaux de responsabilité, Assurance Générale de France, Doc n° 13/64 du 28-12-1999.
- Edouard SABLIER, L'évolution du phénomène de piraterie aérienne sur le plan politique et idéologique, L'académie du Royaume du Maroc, Rabat, 1986.

- G. KEBABDJIAN, Le prix d'un avion, Revue : Problèmes économiques n°2, août 1991.
- Loïc GRARD, L'obligation de sécurité et transport aérien de personnes, coll. : « Obligation et sécurité », Université de Montesquieu, 2003.
- Lord CHALFONT, Coopération internationale contre la piraterie aérienne, Colloque : Piraterie au regard du droit des gens, L'académie du Royaume du Maroc, Rabat, 1986.
- Mohamed Ali MEKOUAR, Piraterie aérienne et droit des gens : le crime et son châtement, Colloque : Piraterie au regard du droit des gens, L'académie du Royaume du Maroc, Rabat, 1986.
- Mohamed MEKAOUR, Actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale au regard des droit des gens, Colloque : Piraterie au regard du droit des gens, L'académie du Royaume du Maroc, Rabat, 1986.

## **8- Sites internet :**

- [www.icao.org](http://www.icao.org) . International Civil Aviation Organization.
- [www.iata.com](http://www.iata.com) . International Association of Transport by Air.
- [www.senat.fr](http://www.senat.fr) . Rapport du Sénat Européen sur le transport aérien.
- [www.ita-paris.com](http://www.ita-paris.com) . Institut de Transport Aérien.
- [www.lex-aéro.com](http://www.lex-aéro.com) . Site consacré au droit aérien.
- [www.aviation-fr.info](http://www.aviation-fr.info). Informations et chroniques sur l'aviation civile.
- [www.imf.org](http://www.imf.org). fonds monétaire international
- [www.aéroports-francais.fr](http://www.aéroports-francais.fr)
- [www.ladocumentationfrançaise.fr](http://www.ladocumentationfrançaise.fr)
- [www.agf.fr](http://www.agf.fr). Assurance générale de France.



## الفهرس

- 1..... مقدمة
- 11..... **الباب الأول: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص**
- 13..... الفصل الأول: تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
- 13..... المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للركاب بين الشخصية والموضوعية
- 14..... المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي بين العقدية و التقصيرية
- 14..... الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل في ظل الأنظمة اللاتينية: النظام الفرنسي كنموذج
- 14..... الفقرة الأولى: المسؤولية التقصيرية للناقل وفقا للقواعد العامة وأثرها على النقل الجوي
- 17..... الفقرة الثانية: المسؤولية العقدية للناقل الجوي
- 21..... الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الانجلوساكسونية
- 21..... الفقرة الأولى: طبيعة المسؤولية بين فئتي الناقلين العام والخاص
- 22..... أولا: في القانون الإنجليزي
- 24..... ثانيا: في القانون الأمريكي
- 27..... الفقرة الثانية: الأساس التقصيري لمسؤولية الناقل الجوي
- 29..... المطلب الثاني: المسؤولية الشخصية (الخطئية) للناقل الجوي
- الفرع الأول: المسؤولية الشخصية (الخطئية) للناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955
- 30..... الفقرة الأولى: الاعتبار المحفزة على بناء مسؤولية الناقل الجوي على الأساس الشخصي في اتفاقية وارسو 1929
- 31..... أولا: تجاوز مسألة تنازع القوانين
- 32..... ثانيا: حماية مرفق النقل الجوي وتشجيع الصناعة الجوية
- 33..... ثالثا: التوفيق بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي
- 1929..... الفقرة الثانية : الطبيعة الشخصية (الخطئية) لمسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو
- 34..... وبروتوكول لاهاي 1955
- 35..... أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وأساسها في ظل الاتفاقية الأصلية
- 39..... ثانيا: طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لبروتوكول لاهاي 1955
- 41..... الفرع الثاني : مدى انعكاس طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو على التشريع الوطني

- 42.....الفقرة الأولى : طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الوطني.
- 43.....أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.
- 44.....ثانياً: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني الجديد.
- الفقرة الثانية: اعتبارات تبنيّ المشرع الجزائري لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955..... 45
- 45.....أولاً: توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي داخلياً ودولياً.
- ثانياً: تبني الطبيعة الخطئية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي واستبقاؤها : كم يتلاءم مع وضع النقل الجوي الداخلي في الجزائر..... 47
- المطلب الثالث : المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي..... 49
- الفرع الأول: دوافع التحول من المسؤولية الخطئية إلى المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي..... 50
- الفقرة الأولى: موقف الولايات المتحدة الأمريكية واتفاق مونتريال لعام 1966..... 50
- أولاً: موقف الولايات المتحدة الأمريكية الرافض للمسؤولية الخطئية للناقل الجوي..... 51
- أ- نبذ بروتوكول لاهاي 1955..... 51
- ب- إعلان الانسحاب من اتفاقية وارسو..... 52
- ثانياً: اتفاق مونتريال سنة 1966 "المسؤولية الموضوعية المحدودة النطاق"..... 53
- أ- اتفاق مونتريال 1966 محدود النطاق..... 54
- ب- استبدال المسؤولية الخطئية بالمسؤولية الموضوعية..... 54
- الفقرة الثانية: العوامل الأخرى المسهمة في تبني المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي..... 56
- أولاً: التطور التقني – عامل واقعي -..... 57
- ثانياً: ضغط الفقه..... 59
- ثالثاً: التعديل القضائي لقواعد المسؤولية..... 61
- رابعاً: تطور التأمين من المسؤولية..... 63
- الفرع الثاني: إضفاء الطبيعة الموضوعية على مسؤولية الناقل الجوي الدولي..... 64
- الفقرة الأولى: المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971..... 65
- الفقرة الثانية: الطبيعة المزدوجة لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999..... 68
- أولاً: تباين أنظمة المسؤولية في ظل فوضى التشريعات والاتفاقات الخاصة..... 69
- ثانياً: الطبيعة الموضوعية والشخصية لمسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999..... 71
- المبحث الثاني: عناصر مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص..... 74
- المطلب الأول: تحديد صفة الناقل الجوي..... 75

76.....	الفرع الأول: ضبط مصطلح الناقل الجوي.
79.....	الفرع الثاني: الناقل الجوي حال تأجير الطائرة.
80.....	الفقرة الأولى: إيجار الطائرة عارية
83.....	الفقرة الثانية: تأجير الطائرة مجهزة
87.....	الفرع الثالث: وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة
87.....	الفقرة الأولى: وكالات السياحة والسفر
89.....	أولاً: الوكالة مالكة للطائرة
89.....	ثانياً: وكالة السياحة مستأجرة لوسيلة النقل
91.....	ثالثاً: وكالة السياحة في مظهر الناقل الجوي.
91.....	الفقرة الثانية: الوكالات بالعمولة للنقل الجوي.
92.....	أولاً: الوكيل بالعمولة يشارك في تنفيذ عقد النقل.
93.....	ثانياً: الوكيل بالعمولة يبرم العقد مع شركة الطيران.
94.....	المطلب الثاني: نشوء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
94.....	الفرع الأول: التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين.
95.....	الفقرة الأولى: مضمون التزام الناقل بسلامة المسافرين.
96.....	أولاً: الالتزام بالسلامة التزام ببذل عناية
97.....	ثانياً: الالتزام بالسلامة التزام بتحقيق غاية
98.....	أ- المسؤولية الموضوعية والالتزام بضمان السلامة
99.....	ب- فقدان الركاب حقه في ممارسة خيارات سلامته الجسدية
100.....	الفقرة الثانية: الإخلال بالالتزام بسلامة المسافرين.
101.....	أولاً: الفقه بين مضيق وموسع
103.....	ثانياً: توسيع القضاء لمعنى الحادث
105.....	الفرع الثاني: التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة
105.....	الفقرة الأولى: مضمون الالتزام بالمحافظة على الأمتعة
105.....	أولاً: الأمتعة المسجلة
106.....	أ - المحافظة على الأمتعة المسجلة التزام ببذل عناية
106.....	ب - المحافظة على الأمتعة المسجلة التزام بتحقيق نتيجة
107.....	ثانياً: الأمتعة غير المسجلة
109.....	الفقرة الثانية: الإخلال بالالتزام بالمحافظة على الأمتعة

111.....	الفرع الثالث: الالتزام بالنقل في الميعاد
111.....	الفقرة الأولى: مضمون الالتزام بالنقل في الميعاد
113.....	الفقرة الثانية: الإخلال بالالتزام بالنقل في الميعاد
113.....	أولاً: صعوبات تحديد مفهوم "التأخير"
115.....	ثانياً: معايير تحديد التأخير
115.....	أ - المعيار الشخصي: "الخطأ الجسيم"
116.....	ب - المعيار الموضوعي: "التأخير غي العادي"
118.....	المطلب الثالث: الضرر
118.....	الفرع الأول: الضرر الناجم عن الإخلال بالالتزام السلامة
120.....	الفقرة الأولى: الضرر المادي والمعنوي
120.....	أولاً: في القانون الفرنسي والجزائري
120.....	أ - الضرر في حالة الوفاة
125.....	ب - الضرر دون الوفاة: "الجروح والإصابة الجسدية"
127.....	ثانياً: في القانون الأنجلو أمريكي
128.....	أ - الضرر في حالة الموت
128.....	ب - الضرر الذي يصيب التكامل الجسدي
129.....	الفقرة الثانية: الأضرار النفسية والعقلية
130.....	أولاً: موقف المشرع الدولي والجزائري من الضرر النفسي والعقلي
130.....	أ - موقف المشرع الدولي
133.....	ب - موقف المشرع الجزائري
135.....	ثانياً: موقف القضاء من الضرر النفسي والعقلي
135.....	أ - رفض مسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار النفسية
137.....	ب - القبول بالمسؤولية عن الأضرار النفسية والعقلية
138.....	الفرع الثاني: الضرر الناجم عن الإخلال بسلامة الأمتعة
139.....	الفقرة الأولى: محل الضرر
139.....	أولاً: الأمتعة المسجلة
139.....	ثانياً: الأمتعة غير المسجلة
140.....	الفقرة الثانية: صور الضرر
140.....	أولاً: الهلاك (التحطم) والضياع الكلي

141	.....	ثانيا: التلف والضياع الجزئي
142	.....	الفرع الثالث : الضرر الناجم عن التأخير في النقل
142	.....	الفقرة الأولى: ماهية ضرر التأخير ونطاقه
144	.....	الفقرة الثانية: صور الضرر الناجم عن التأخير
144	.....	أولا: الأضرار المادية
145	.....	ثانيا: الأضرار المعنوية
146	.....	الفصل الثاني: مدى مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين
146	.....	المبحث الأول: مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين
147	.....	المطلب الأول: مجال تحقق المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بشخص المسافر
147	.....	الفرع الأول: مرحلة وجود الراكب على متن الطائرة
148	.....	الفقرة الأولى: التفسير الموسع لعبارة على متن الطائرة
150	.....	الفقرة الثانية: التفسير العادي لعبارة "على متن الطائرة"
152	.....	الفرع الثاني: عمليات الصعود والنزول
152	.....	الفقرة الأولى: رأي الفقه حول تفسير عمليات الصعود والنزول
154	.....	أولا: المعيار المكاني والمعيار الزمني
154	.....	أ - المعيار المكاني
155	.....	ب - المعيار الزمني
156	.....	ثانيا: المعيار المزدوج
157	.....	الفقرة الأولى: تفسير القضاء لعمليات الصعود والنزول
158	.....	أولا : التفسير القضائي الفرنسي
160	.....	ثانيا : التفسير القضائي الأمريكي
164	.....	المطلب الثاني : مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالأمته
165	.....	الفرع الأول: مجال المسؤولية عن الأمته المسجلة
165	.....	الفقرة الأولى: بداية فترة النقل الجوي للأمته المسجلة
166	.....	أولا: بداية المسؤولية عن الأمته المسجلة في اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني
168	.....	ثانيا: بداية المسؤولية عن الأمته المسجلة في اتفاقية مونتريال 1999
170	.....	الفقرة الثانية: نهاية فترة النقل الجوي للأمته المسجلة
172	.....	الفرع الثاني: مجال تحقق المسؤولية عن الأمته غير المسجلة
175	.....	المطلب الثالث: مجال تحقق مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير

175.....	الفرع الأول: موقف الفقه حول فترة النقل.
176.....	الفقرة الأولى: تفسير فترة النقل ضيقا واتساعا.
176.....	أولا: التصديق في فترة النقل.
177.....	ثانيا: توسيع فترة النقل.
179.....	الفقرة الثانية: تفسير فترة النقل إحالة.
180.....	الفرع الثاني: فترة التأخير الموجبة للمسؤولية.
184.....	المبحث الثاني: مجال انتفاء مسؤولية الناقل الجوي.
184.....	المطلب الأول: طرق دفع المسؤولية في ظل نظام وارسو.
185.....	الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية القائمة على أساس الخطأ.
186.....	الفقرة الأولى: اتخاذ التدابير الضرورية -نفي الخطأ-.
187.....	أولا: المقصود بالإجراءات الضرورية.
188.....	أ- الاتجاه الأول.
191.....	ب- الاتجاه الثاني.
193.....	ثانيا: سبب الحادث المعلوم وسببه المجهول.
196.....	الفقرة الثانية : استحالة اتخاذ التدابير الضرورية - القوة القاهرة
198.....	أولا : الظواهر الطبيعية
198.....	أ- عنصر استحالة التوقع
199.....	ب- عنصر استحالة الدفع
199.....	ج- عنصر الخارجية
201.....	ثانيا: العيب الذاتي في الطائرة.
202.....	الفقرة الثالثة: خطأ المضرور والعيب الذاتي في الأمتعة
203.....	أولا: خطأ المضرور.
206.....	ثانيا : العيب الذاتي في الأمتعة
208.....	الفرع الثاني : طرق دفع المسؤولية القائمة على أساس المخاطر
208.....	الفقرة الأولى : اتفاق مونتريال 1966
210.....	الفقرة الثانية: بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971
210.....	أولا: دفع المسؤولية عن الضرر اللاحق بالركاب
211.....	أ- الحالة الصحية للراكب
211.....	ب- خطأ الراكب

- 212.....ثانيا : دفع المسؤولية عن الضرر اللاحق بالأمتعة
- 213.....المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999
- 213.....الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين
- 214.....الفقرة الأولى: وسيلة دفع المسؤولية الموضوعية
- 215.....الفقرة الثانية: وسائل دفع المسؤولية الشخصية
- 215.....أولا : دفع المسؤولية عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة
- 216.....أ- انتفاء خطأ الناقل
- 217.....ب- خطأ الغير
- 220.....ثانيا : دفع المسؤولية عن أضرار التأخير في نقل المسافرين و أمتعتهم
- 222.....الفرع الثاني: دفع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة
- 222.....الفقرة الأولى: دفع المسؤولية في نقل الأمتعة المسجلة
- 223.....الفقرة الثانية: دفع المسؤولية في نقل الأمتعة غير المسجلة
- 224.....الباب الثاني: آثار مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و ضماناتها
- 226.....الفصل الأول: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص بين التحديد و الإطلاق
- 226.....المبحث الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي
- 227.....المطلب الأول: ماهية المسؤولية المحدودة للناقل الجوي
- 228.....الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي بين التبرير و الإنكار
- 229.....الفقرة الأولى: دوافع تحديد مسؤولية الناقل الجوي
- 229.....أولا: المساندة الاقتصادية لصناعة النقل الجوي الحديثة
- 231.....ثانيا: توزيع عبء مخاطر الاستغلال الجوي
- 232.....ثالثا: التأمين ضد مخاطر الاستغلال الجوي
- 233.....رابعا: تقليل المنازعات و توحيد القانون
- 334.....خامسا: رعاية مصلحة الراكب
- 235.....الفقرة الثانية: إنكار و تفنيد مبررات تحديد المسؤولية
- 235.....أولا: تطور النقل الجوي و قوة مؤسساته الاقتصادية
- 237.....ثانيا: تراجع مخاطر الاستغلال الجوي و وجوب تحملها من قبل الناقل وحده
- 237.....ثالثا: انتعاش سوق التأمين الجوي و ازدهاره
- 239.....رابعا: تحديد المسؤولية لا يضمن استقرار الأوضاع و لا توحيد القانون
- 240.....خامسا: مصلحة المضرور في إطلاق المسؤولية لا في تحديدها

- 241.....الفرع الثاني: طبيعة تحديد مسؤولية الناقل الجوي.
- 241.....الفقرة الأولى: الحد الأقصى للتعويض ذو طبيعة أمر.
- 243.....الفقرة الثانية: الحد الأقصى للتعويض ليس إعفاء للناقل الجوي.
- 245.....الفقرة الثالثة: الحد الأقصى للتعويض ليس تقديرا جزائيا.
- 247.....المطلب الثاني: الحدود القصوى للتعويض.
- 248.....الفرع الأول: تصاعد الحد الأقصى للتعويض في ظل نظام وارسو.
- 248.....الفقرة الأولى: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 و ق. ط. م. ج الذي أخذ عنهما.
- 249.....أولا: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 .....
- 249.....أ- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 .....
- 252.....ب- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955 .....
- 254.....ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في ق. ط. م. ج.....
- 255.....أ- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتعة الخفيفة.....
- 256.....ب- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة المسجلة.....
- 1971.....الفقرة الثانية: الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال 1966 و بروتوكول جواتيمالا لعام 1971
- 257.....وبروتوكولات مونتريال لعام 1975 .....
- 258.....أولا: الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال 1966 .....
- 260.....ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 و بروتوكولات مونتريال 1975.....
- 264.....الفقرة الثالثة : حساب قيمة التعويض على أساس الذهب.....
- 265.....أولا : النظام النقدي الدولي و مشكلة تحويل الذهب إلى العملات الوطنية.....
- 267.....ثانيا: كيفية تحويل الوحدات الذهبية إلى العملة الوطنية.....
- 267.....أ- تباين طرق تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية.....
- 270.....ب- تحويل الوحدات الذهبية إلى الدينار الجزائري وفقا ل ق. ط. م. ج.....
- 273.....الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال لعام 1999.....
- 274.....الفقرة الأولى: الحلول المحدودة النطاق لرفع الحد الأقصى للتعويض.....
- 277.....الفقرة الثانية: نقل الأشخاص بين مبدأ التحديد و قاعدة التعويض على قدر الضرر.....
- 277.....أولا: التعويض عن الأضرار الناجمة عن وفاة الركاب أو إصابتهم بين التحديد و الإطلاق.....
- 280.....ثانيا: حدود التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة و عن تلك الناشئة عن التأخير.....
- 281.....الفقرة الثالثة: حساب قيمة التعويض على أساس حقوق السحب الخاصة.....



- أولاً: الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي.....282
- ثانياً: الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي.....282
- المبحث الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي للأشخاص.....284
- المطلب الأول: الحالات القانونية لإطلاق مسؤولية الناقل الجوي.....285
- الفرع الأول: حالات إطلاق المسؤولية في ظل نظام وارسو.....286
- الفقرة الأولى: تخلف وثائق النقل أو بياناتها اللازمة.....286
- أولاً: تخلف وثائق النقل في النقل الدولي.....287
- ثانياً: تخلف وثائق النقل في النقل الداخلي.....290
- الفقرة الثانية: خطأ الناقل الموصوف.....292
- أولاً: في اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955.....292
- ثانياً: في قانون الطيران المدني الجزائري.....300
- الفرع الثاني: حالات إطلاق المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999.....302
- الفقرة الأولى: الخطأ الموصوف في اتفاقية مونتريال 1999.....303
- الفقرة الثانية: أضرار المستوى الثاني من المسؤولية الناجمة عن وفاة الركاب أو إصابتهم.....305
- المطلب الثاني: الاتفاق على إطلاق مسؤولية الناقل الجوي.....307
- الفرع الأول: حالتا الخروج الاتفاقي على حد المسؤولية.....308
- الفقرة الأولى: الاتفاق على زيادة حد المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالركاب.....308
- الفقرة الثانية: إعلان المصلحة في تسليم الأمتعة.....312
- أولاً: الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة في التسليم شروطه.....313
- أ- الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة في التسليم.....313
- ب- شروط إعلان المصلحة في التسليم.....314
- ثانياً: آثار إعلان المصلحة في التسليم.....315
- الفرع الثاني: بطلان الاتفاق على التخفيف من المسؤولية أو الإعفاء منها.....316
- الفصل الثاني: دعوى المسؤولية و ضماناتها.....321
- المبحث الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.....321
- المطلب الأول: رفع دعوى المسؤولية.....322
- الفرع الأول: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية.....322
- الفقرة الأولى: الاختصاصات القضائية التقليدية.....323
- أولاً: المحكمة المختصة في النقل الدولي.....323

- أ- أحكام الاختصاص في اتفاقية وارسو..... 323
- ب- ضوابط الاختصاص..... 326
- ثانيا: المحكمة المختصة في النقل الداخلي..... 331
- الفقرة الثانية: الاختصاص القضائي الخامس..... 335
- أولا: خلفيات تقرير الاختصاص القضائي الخامس..... 336
- ثانيا: شروط انعقاد الاختصاص القضائي الخامس..... 340
- الفرع الثاني: أطراف دعوى المسؤولية..... 344
- الفقرة الأولى: المدعي..... 345
- أولا: الراكب المضروب..... 345
- ثانيا : خلف الراكب الهالك..... 346
- أ- الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى..... 346
- ب- طبيعة دعوى المسؤولية..... 348
- الفقرة الثانية: المدعى عليه..... 350
- أولا: حالة وفاة الناقل..... 351
- ثانيا: حالة الناقلين المتتابعين..... 352
- أ- في نقل المسافرين..... 353
- ب- في نقل الأمتعة المسجلة..... 353
- ثالثا: حالة النقل المركب..... 354
- رابعا: حالة الرجوع على تابعي الناقل..... 355
- خامسا: حالة مساهمة الناقل الفعلي..... 356
- المطلب الثاني: انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي..... 358
- الفرع الأول: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي..... 358
- الفقرة الأولى: نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى..... 359
- الفقرة الثانية: أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى..... 361
- الفرع الثاني: دعوى مسؤولية الناقل الجوي بين السقوط و التقادم..... 365
- الفقرة الأولى: سقوط دعوى المسؤولية..... 365
- الفقرة الثانية: تقادم دعوى المسؤولية..... 368
- المبحث الثاني: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص..... 370
- المطلب الأول: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي..... 371

372.....	الفرع الأول: تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و إزاميته
373.....	الفقرة الأولى: تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي
373.....	أولاً: ظهور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و شيوعه
375.....	ثانياً: أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي
376.....	الفقرة الثانية: إزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي
377.....	أولاً: إزامية التأمين بين المعارضة و التأييد
380.....	ثانياً: تبني مبدأ إزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي
382.....	الفرع الثاني: صور التأمين و أثره على نظام مسؤولية الناقل الجوي
383.....	الفقرة الأولى: صور التأمين عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين في النقل الجوي
384.....	أولاً: التأمين الشخصي التلقائي
384.....	أ- ماهيته
385.....	ب- نطاقه
386.....	ج- طبيعته القانونية
387.....	ثانياً: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي
388.....	أ- طبيعة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي
389.....	ب- نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي
394.....	الفقرة الثانية: أثر التأمين من مسؤولية الناقل على نظام مسؤوليته
394.....	أولاً: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية و التأمين عليها
396.....	ثانياً: استقرار نظام التأمين إلى جانب نظام مسؤولية الناقل الجوي
398.....	المطلب الثاني: التعويض السابق لدعوى المسؤولية و مراجعة حدود التعويض
399.....	الفرع الأول: التعويض السابق لدعوى المسؤولية
399.....	الفقرة الأولى: الوفاء المعجل أو الدفع السابق للفصل في الدعوى
402.....	الفقرة الثانية: الحل الودي بين الناقل و المضرور
405.....	الفرع الثاني: المراجعة الدورية لحدود التعويض
410.....	الخاتمة
419.....	قائمة المراجع
443.....	الفهرس